

I.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
No:31 (Ekim 2004)

GELİŞİM SÜRECİNDE MEKANSAL HAREKETLİLİĞİN TOPLUMSAL YASAMA ETKİLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

Selim KILIÇ*
Nafiz TOK**

Özet

İnsan sahip olduğu akıl yeteneği sayesinde kendisine yeni olanaklar yaratan ender canlılardan biridir. Hareketlilik (Mobilité) insan için çoğunlukla yeni olanaklara yönelme ve mevcut yaşam koşullarını iyileştirme çabası olarak ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda hareketlilik anlam olarak zaman, özgür kalma ve esitlikçi ifadelerle birlikte anılmıştır. Modern toplumlarda, hareketlilik ile özgürlük kavramı sürekli olarak birlikte kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde bu özgürlüğün elde edilmesi ve sürdürülmesi için, motorize olmak insanlara vazgeçilmez bir koşul olarak sunulmaktadır. Oysa insanın hareket yeteneğinin genişlemesine paralel olarak, bütün insanlığın da ortak bir bedel ödediğini belirtmek gerekir. Bu bedel, karsımıza çoğu zaman çevre kirliliği, doğal yaşamın tahrip olması, kentlerin asiri büyümesi vb. şeklinde çıkmaktadır. Bu makalede, tarihsel bir gelişim sürecinde hareketlilik kavramı ele alınarak ne gibi sonuçlara yol açtığı incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Hareketlilik, Hareketlilik Türleri, Çevre Sorunları, Kentleşme, Küreselleşme.

A Study On The Effects Of Geographical Mobility Upon Social Life In The Evaluation Process

Abstract

Human being is an unusual creature which creates new opportunities for himself, using the capacity for reason he possesses. Mobility exists as a result of human being's efforts for improving his life conditions and for creating new opportunities for himself. In this context mobility is often mentioned as related to time, freedom and equality. Thus the concept of freedom comes to the fore in modern democratic societies due to their mobile characteristic. Today mobility, having automobile/car, is presented as an inevitable condition for having and exercising freedom. Yet, it is also necessary to indicate that humanity as a whole pays a price as parallel to the increase in human being's capacity for mobility. This price we pay comes about as environmental pollution, the destruction of natural life and the excessive and

* Yrd. Doç. Dr. Nigde Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi Bölümü.

** Yrd. Doç. Dr. Nigde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi Bölümü.

unplanned growing of cities etc. This article examines the factors which effect mobility from the perspective of a historical development process and considers its negative results.

Keywords: Mobility, Sorts of Mobility, Environmental Problems, Urbanization, Globalization.

1. Giriş

Bilim ve teknoloji alanında sağlanan ilerlemeler sayesinde, insan önceki dönemlerle kıyaslanamayacak ölçüde hareket olanagina kavusmustur. Bu hareket edebilme olanagi ile, onun yasaminda köklü bir degisim ortaya çikmistir. Öncelikle insan hareket alaninin genislemesi ile mekanin kullanimini yeniden düzenlemeye baslamistir. Böylece insanin kültürel, sosyal ve ekonomik yasami önemli ölçüde degismistir. Kuskusuz burada en çok göze çarpan insanin mekandaki yerlesim biçimini degistirmesidir. Ancak bu degisimler kentsel alanlarda daha belirgindir. Bunun nedeni ise, kentlerin ekonomik yapıda üstlenmiş olduğu rolle yakından iliskilidir.

Hareketliliğin insana sağladığı pek çok yarar olmasına karsin, yasami olumsuz yönde etkileyen çeşitli gelişmelere de yol açtığı kısa sürede görülmüştür. Öncelikle sosyal ve ekonomik yapıdaki degisimler, kırsal alanda yasayan pek çok insanin kent merkezlerine yönelmesine neden olmuştur. Bu durum, bir çok ülkede istenmeyen kimi sonuçları da beraberinde getirmiştir. Örneğin Türkiye’de kırsal alandan kentlere ya da bir bölgeden başka bir bölgeye göç, en önemli sorunların başında gelmektedir. Aslında bu tür ülkelerdeki büyük kentlerde ekonomik temele dayalı sorunlar, kendi boyutunu da asarak güvenlik sorununa dönüşmüştür.

Hareketliliğin yol açtığı diğer bir sorun, her geçen gün ulaşım olanaklarının artması ile, ekolojik dengenin giderek sarsılmaya başlamasıdır. Daha önce insanlardan uzakta bulunma sayesinde varlığını sürdüren flora ve fauna bu gelişmeler nedeni ile büyük bir risk altına girmiştir. Hareketlilik sadece insanin mekanda yer degistirmesine yol açmamakta, aynı zamanda çeşitli mal ve hizmetlerin, küçük-büyük pek çok canlinin, hatta belli bir bölgeye özgü mikro organizmaların da mekansal alanda yer degistirmesine neden olmaktadır. Bu durum ekoloji açısından önemli sonuçları da beraberinde getirmektedir. Her şeyden önce belli bir bölgeye özgü olan endemik türlerin yok olması tehlikesi bulunmaktadır. Hareketlilik gerçekte sadece doğa için değil, insan için de büyük riskler barındırmaktadır. Çünkü hareketliliğin hizina bağlı olarak bölgesel nitelikteki pek çok hastalık kısa sürede dünyayı tehdit edebilmektedir. Örneğin Birinci Dünya Savası nedeni ile grip virüsü yüzünden dünyada milyonlarca insan yasamini yitirdiği bilinmektedir. Yine son olarak SARS virüsü kısa sürede dünyayı tehdit eder hale gelmiştir.

Bu çalışmada gelişim süreci içinde hareketliliği etkileyen faktörler irdelenmekte ve onun yarattığı olumsuz etkiler ortaya konulmaktadır. Bunun için önce kavramsal olarak hareketlilik ele alınmış ve türlerinin sınıflandırması yapılmıştır. Daha sonra ise, hareketliliği etkileyen faktörler irdelenerek olumsuz

yanlari tartisilmistir. Sonuç bölümünde ise, söz konusu olumsuzluklarin giderilmesi için zmler önerilmektedir.

2. Kavramsal Olarak Hareketlilik

Hareketlilik kavrami geçen yzyilda en çok kullanılan kavramların basında gelmektedir. Bu kavramın günlük kaynaklarda kullanımına bakıldığında genelde kısa tanımlar içerdiği görülür. Günlük dilde kullanılan hareketlilik kavramı, her ne kadar içinde kararsız, devamlılığı olmayan, sebatsız gibi bazı olumsuz anlamlar içerse de, olumlu anlamları daha çoktur. Kavramın olumlu anlamları incelendiği zaman atik, evik, hareketli, canlı, sık, aktif, kıvrak, di, hızlı, zamanında (agil, rege, flott, lebhaft, schwungvoll, temperamentvoll u.s.w.) gibi ifadeler ile karsılaşmaktadır. Bunu daha iyi anlaşılabilmesi için, kelimenin karsıtının da neyi ifade ettiğine bakmak gerekir. Gerçekten hareketliliği zitti olarak, hareketsizlik (immobil), duragan, tembel, uyusuk, yorgun (unbeweglich, trge, faul, mde) gibi daha çok olumsuz ifadeleri içermektedir.¹

Kentbilim terimler szlgnde ise, hareketlilik, “kisilerin, bir yerden ve durumdan başka yere ve duruma...”² geçme eylemi olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım, kişinin hem fiziki olarak yer değistirmesini, hem de toplumda elde ettiği kazanımlar ve kayıplar nedeni ile toplumsal statüsünde meydana gelen değisiklikleri kapsamaktadır. Brockhaus’un tanımında da hareketlilik mekansal alanda bir gelisi-gidisi ifade etmek için kullanılmıştır. Ancak bu kavrama giderek daha kompleks bir anlam yüklenmeye başlanmıştır. Nitekim söz konusu kavram bir isleyisi, yoğun trafiği, bireylerin mekanda sürekli hareketini anlatan bir anlama brnmstr. Diğer bir ifade ile kişilerin, malların ve bilginin yer değistirmesini de kapsayan bir anlam kazanmıştır³.

Ruske kişilerin mekansal alanda hareketlerini dikkate alarak, bu eylemleri dört farklı gruba ayırmıştır. Bu söz konusu kişilerin eylemleri su şekilde sıralanmaktadır⁴:

- Her sabah evden işyerine ve işyerinden eve kazanç amaçlı basit programlı eylemler.
- Üniversite rencilerinin görece olarak çok yönlü hareketleri (Oturma, ğrenim, boş zamanlar).
- Ev kadınlarının alışveriş, çocukları gezdirme, ziyaret gibi eylemleri
- Bir yerden bir yere yapılan iş gezileri.

Hareketliliğin bu geniş anlamına karşın, tarihi metinlerdeki kullanımı daha çok nüfusa ilişkin istatistiksel bilgi ile sınırlı kalmıştır. Bu dönemlerde, hareketlilik nüfusun i gler ya da dış gler nedeni ile, oturduğu yeri değistirmesi olarak ele alınmıştır. Ancak bugünkü anlamı, bu anlayışın çok daha ötesine geçerek önemli bir sosyal olgu olarak kabul grmstr. Bu nedenle günümüzde kullanılan hareketlilik kavramı, basit mekansal alanda hareket etmeyi de kapsayan çok daha geniş bir

¹ Vogt, Walter (2002), “Was ist und welchen Sinn hat Mobilitt”, Mobilitt Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

² Keles, Rusen (1998), Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Imge Yayınları, Ankara., s.40.

³ Vogt, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁴ Vogt, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

kavramdır⁵. Teknolojinin yaygın olarak kullanıldığı zamanımızda görüşme, mektup ya da faturaların ödenmesi şeklindeki karsımıza çıkan iletişim de hareketliliğin özel bir şeklini oluşturmaktadır. Böylece hareketlilik hem trafik gibi fiziksel hem de sanal iletişimi içeren bir kavrama dönüşmüştür. Gerçekten hareketlilik, sadece fiziksel anlamda bir gidis gelisi ifade etmez; bunun çok daha ötesinde, bilginin aktarılmasını, kullanımını ve paylaşımını da anlatır.

3. Genel Olarak Hareketlilik Türleri

Hareketlilik kavramı özelliği nedeni ile pek çok çeşitliliği içinde barındırmaktadır. Bu çeşitlilik hareketlilik kavramının sosyal, kültürel ve ekonomik alanda geniş bir kullanıma sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Hareketlilik günlük dilde basit kullanımının dışında pek çok farklı anlamları da içine alır. Bu kavramın farklılıkları dikkate alındığı zaman, temel olarak şu kategoriler altında toplanabilir⁶:

1-Mekansal Hareketlilik: Basta mesleki nedenler olmak üzere, kişilerin fiziki mekan üzerinde yer değiştirmesini anlatır. Ancak mekansal hareketlilik kavramının sürekli bir gelişim içerisinde olduğunu söyleyebiliriz. Buna bağlı olarak anlamsal bir evrim de söz konusudur. Mekansal hareketliliğin temelinde hayatta kalma olanakları, hareket özgürlüğü ve yasalar karşısında kişilerin esit olma hakkı gibi unsurlar bulunmaktadır. Oysa, daha iki yüz yıl öncesine kadar, mekansal alanda hareket edebilme sadece soyluların ve refah seviyesi yüksek yurttaşların ayrıcalığı idi. Bugün ise, mekansal alanda hareket edebilme hakkına genel olarak bütün insanlar sahip olup, bu hak kendini kırsal alandan kente yönelen göç şeklinde göstermektedir. Bu göç insanın fizyolojik ve moral dünyasının gereksinimlerini karşılamaya yöneliktir.

Mekansal alanda hareket etme dürtüsü, diğer bir ifade ile göç, insanda doğuştan gelen bir özellik olarak kabul edilmektedir. İnsan içgüdüsel olarak göçmen özelliği ile, hoşnut olmadığı ortamı terk edip, sansini başka yerde arar. Hareketlilik aynı zamanda insanın daha iyi yaşam koşullarını araştırmasının da bir sonucudur. Ancak bunun önemli riskleri de barındırdığı bilinmektedir. Öncelikle insanın yaşadığı yerin dışına yönelmesi, onun psikolojisini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Böyle bir durumda pek çok kişi kendisini belli ölçüde de olsa tehlikede hissederek, psikolojik açıdan negatif etkiler altına girebilir. Ancak insanın bu huzursuzluğu, kesinlikle onun psikolojik bir rahatsızlığını göstermez⁷.

2-Sosyal Hareketlilik: Sosyolojide sosyal hareketlilik, toplumda kişilerin ya da grupların yer değiştirmesini ifade etmek için kullanılmaktadır. Kisilerin değişen sosyal ve ekonomik koşullardan dolayı, sosyal statüsünde meydana gelen değişimler sosyal hareketlilik kapsamında ele alınmaktadır. Kisilerin sosyal yaşamını etkileyen bu değişim, sosyal statüde aşağı ya da yukarı yöne hareket şeklinde gerçekleşebilir. Bu çerçevede mekansal yer değiştirmeler yatay (horizontale) hareketliliği, toplumsal statüde yükselme ya da düşüşler ise dikey (vertikal) hareketliliği, ifade etmektedir⁸. Yatay hareketlilikte kişilerin fiziki bir varlık olarak geçici ya da sürekli olarak yer değiştirmesi; dikey hareketlilikte ise, kişilerin mesleki ya da maddi açıdan sağladığı

⁵ Geiger, Gabriele (2002), "Der Mensch als animal migrans", *Mobilität Der Bürger im Staat*, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁶ Geiger, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁷ Geiger, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁸ Vogt, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

basari ya da basarisizliklara bagli olarak toplumsal yapı içerisindeki konumu öne çikmektedir.

Toplumlarda görülen güçlü yatay hareketlilik, büyük ölçüde sanayileşme ve kentleşmeden kaynaklanmaktadır. Ancak kentleşme ve sanayileşme süreci, insanların sadece mekansal alanda yer değiştirmesine yol açmamakta; bunun yanı sıra toplumsal yapıyı da yeniden biçimlendirmektedir. Bunun en tipik örneği sanayileşme ile birlikte feodal beylerin tasfiye olması ve onların yerini burjuva sınıfının almasıdır. Gerçekten sanayileşme pek çok insanın toplumdaki rolünü yeniden belirlemiştir. Bu nedenle bazı kişiler için, dikey hareketlilik proleterleşme şeklinde aşağı yönde; bazı kişiler için de yeni bir orta sınıfın oluşması şeklinde, yukarı yönde bir hareket olarak gerçekleşmiştir.

Bireylerin dikey ve yatay olarak sosyal alanda hareket etmesi onların topluma katılımı açısından önemlidir. Bireylerin toplumsal katılımı, zorunlu ya da isteğe bağlı bir hareket şeklinde olabilir. Ancak hareketlilik kavramında söz konusu olan katılım, daha çok zorlamayı değil; serbestliği ifade etmektedir. “Hareketlilik, geniş bir seçme özgürlüğü içerisinde, sosyal, ekonomik ve mekansal yapıdaki değişim sürecine katılma olanaklarını ifade eder”⁹. Gerçekten demokrasi açısından özgürlük, özerklik ve halkın katılımı gibi kavramlar birbiri ile yakından ilişki olup, bunları her zaman birlikte ele almak gerekir¹⁰. Toplumsal yaşamda bu kavramların varlık kazanabilmesi ile hareketlilik arasında yakın bir ilişki olduğu söylenebilir. Diğer bir ifade ile, hareketliliğin eksik olduğu bir yerde demokrasi ve özgürlük kavramlarının yetersiz kalacağı söylenebilir.

3-Kültürel Hareketlilik: Yeni kuşakların yaşam anlayışı ile ebeveynlerinin yaşam söylemleri arasındaki çatışmayı anlatır. Bu çatışmanın yaşanmasında en önemli unsur önceki kuşaklar ile yeni kuşaklar arasında ortaya çıkan değer farklılaşmasıdır. Rönesans’ın getirdiği yeni düşünce sistemi, insanın-insanla, insanın-doga ile ilişkisinde köklü bir değişime yol açmıştır. Daha önceleri insanlar farklı coğrafyada ve farklı kültürel ortamda yaşadıkları için gerek kendi aralarında gerekse doga ile ilişkilerinde sınırlı bir etkileşime sahipti. Oysa bugün teknoloji ile birlikte ortaya çıkan yeni gelişmeler, söz konusu ilişkiyi kökten değiştirerek toplumsal yapıda önemli bir kültürel değişime yol açmıştır.

Hareketlilik, toplumlar arasında karşılıklı etkileşimi artırmakla birlikte, aynı zamanda toplumların kendi iç dinamikleri üzerinde de önemli etkileri bulunmaktadır. İnsanlar, hareket kabiliyetinin artmasına bağlı olarak yeni bir eğlenme, çalışma ve alış-veriş kültürü edinerek, yaşam biçimlerini değiştirmektedirler. Bu değişim sadece biçimsel alanda kalmamış, bunun yanı sıra insanın içsel dünyasında da önemli değişikliklere yol açmıştır. Modern toplum ile birlikte bireyler, yeni yaşam biçimleri ile toplumsal kimliklerini tanımlayabileceği ve hayata geçirebileceği, yeni topluluklar arama ve yeni toplumsal alanlar üretme çabasına girmişlerdir. Bir dine, sınıfa ya da partiye ait olmak gibi geleneksel kimlikler, yerini yeni kentsel kimliklere bırakmıştır.

Bu kültürel alanda değişimin İkinci Dünya Savaşı sonrası yaşanan gelişmelere karşı bir tepki ile paralel gelişme gösterdiği söylenebilir. Aslında bu

⁹ Vogt, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

¹⁰ Geray, Cevat (2001), “Yerel Yönetimler Açısından Demokrasi, Özerklik ve Halkın Katılımı Kavramları”, *Bilim ve Siyaset*, Yıl: 1, S: 2, Kis 2001, s.10-14.

gelisme, yeni dönemde marjinal kabul edilebilecek degisikliklerle birlikte ortaya çıkmıştır. Örneğin, 1950'li yıllarda ABD'de Beat-Generation mutlu bir yasami tehdit eden kötü bir dünyadan kurtulmak için ortaya çıkmıştır. Beatniks, içinde yer alan kişiler rock müzik, uyusturucu, cinsellik ve özgürlük gibi degerleri ön plana çıkararak, hazza aracsiz ulasma prensibini benimsemislerdir¹¹. Diger yandan Hippiler (Blumen Kinder) ise, hedonist, komünal ve rekabeti reddeden bir yasam anlayisi içinde olmuslardır. Politik bir karakter tasimayan Hippi kültürü ve Beatnik Amerikan türü bir yasam biçimine ve baskiya karsi çıkan bir hareket olarak öne çıkmıştır¹². Bütün bunlar toplumsal alanda kültürel degisimin göstergesi olan ayni zamanda kendisine sunulan kimliklerden hosnut olmayan insanların hareketleri olarak karsimiza çıkmaktadır.

4-Siyasal Hareketlilik: Siyasal hareketlilikte artık her hangi bir siyasal partiye üye olmak belirleyici olmaktan çıkmıştır. Bu hareketlilik liberal düşüncenin demokratik özgürlük anlayisina dayanmaktadır. Burada siyasal yapinin kisilere sundugu özgürlük, temel bir hak olarak ortaya çıkmaktadır. Siyasal hareketlilik için ABD'nin tarihsel gelismesi ve bu toplumun ortaya çıkisi örnek olarak gösterilebilir. Bu ülkedeki özgürlükçü gelismeler toplumu hareketli bir yapıya kavusturmuştur. Her hangi bir yere bagli bulunmamak, duragan olmamak anlayisini ifade eden bu davranislar, siyasal hareketliliğin ilk biçimi olarak kabul edilmektedir. Bunun yanında siyasal hareketlilik ile liberal anlayis ve demokratik özgürlükler arasında da her zaman yakin bir iliski olduğu söylenebilir¹³.

Karmasik ve çok yönlülüğü ifade eden modern yasamda, hareketliliği sadece varlığın güvence altına alınması olarak tanımlamak yeterli degildir. Çünkü dünya çapında turist akiminin belirtisi olan yer degistirme gereksinimi, ayni zamanda bir merak, macera ve yasama kabiliyetini yükseltmek olarak da açıklanmaktadır. Bireysel sansi artirmaya yönelmiş çabalar ve temel gereksinimleri karsilama amaci hareketliliğe yol açmaktadır.

Modern toplumda hareket edebilme kabiliyetinin sinirli olması ise, pek çok sikintiyi beraberinde getirmektedir. Yetersiz ulaşım altyapisi doğrudan üretimi kisitlamakta, eğitimi hem nitelik hem de nicelik olarak olumsuz etkilemekte ve saglik hizmetlerinde sikintılara yol açmaktadır. Bu temel sorunlar yanında, hareketsizlik nüfusun da siyasal ve toplumsal açıdan yalıtılmasına da neden olmaktadır. Kapali toplumlarda insanların yer degistirmesinin siki bir şekilde kontrol edilmesi ve kisitlamalara maruz kalmaları bunu örnek olarak gösterilebilir.

Diger yandan dünya üzerinde yasanan deneyimler hareketliliğin olumsuz sonuçlara da yol açabileceğini göstermektedir. Bunların basında gelir dağılımindaki bozukluktur. Bu bozukluğun ortadan kaldırılması bir yana, özellikle gelismekte olan ülkelerde, ulaşım sektörüne yapılan mevcut yatirimlar ile zengin ve fakir arasındaki uçurum daha da artirmektedir. Yine bu ülkelerde mevcut sosyal yapıdaki

¹¹ Woischnik, Alwine (1997), Die spanische Ökologiebewegung, Europäische Hochschulschriften, Peter Lang Verlag.

¹² Kraushaar, Wolfgang(1999), "1968, das Jahr Rebellion" , Der Spiegel, 13/1999, <http://www.spiegel.de>, 12.05.2001.

¹³ Geiger, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

dengelesizlikler dış borçlarının artması, çarpık kentleşme ve çevre sorunları ile eş zamanlı olarak gerçekleşmektedir¹⁴.

4. Mekansal Alanda Hareketliliği Etkileyen Faktörler

Hareketlilik, bilinçli ya da bilinçsiz olarak hissedilen bireysel bir eksikliği giderme güdüsünden kaynaklanır. Genel olarak mekansal alanda yer değiştirme, daha çok maddi ve moral gereksinimleri gidermek çabasıyla kaynaklanmaktadır. Maddi olanakların geniş olması, diğer bir anlatımla para, zaman, ulaşım olanakları gibi unsurlar kişilerin hareketliliğinde itici ya da çekici rol oynamaktadır. Mekansal alanda hareketliliği etkileyen unsurlar pek çok açıdan sınıflandırılabilir. Bu çalışmada söz konusu unsurlar baslıca dört grupta toplanmıştır. Bunlar maddi ve moral olanaklar, kentlerin çekim gücü, ulaşım olanakları ve planlama şeklindedir.

4.1. Maddi ve Moral Olanaklar

Hareket etmek, göçmek, ayrılmak gibi çeşitli eylemler genellikle bilinçli verilmiş kararlardır. Bu hareketliliği maddi olanakların zaman zaman etkilediği bilinmektedir. Zengin kaynaklar, tarihin hemen her döneminde büyük bir insan nüfusunu kendisine çekmiştir. Bu kaynak zenginliği ile toplumun sürekli yerleşik hayata geçmesi yakından ilgilidir. Diğer bir ifade ile, yerleşiklik ile göçebelik arasında kaynak ve nüfus yoğunluğu açısından doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Bazı dini toplulukları bir yana bırakırsak, çoğunlukla insanların temel gereksinimlerinin karşılanması, Maslow'un prensipleri çerçevesinde mutlu olmanın bir koşulu olarak karşımıza çıkmaktadır. İlk avcı ve toplayıcı toplumlar ile bugün bile varlığını devam ettiren kimi kabilelerde hareketlilik, onların en önemli varlık nedenidir. Çünkü zengin hayvan popülasyonu kabilelerin varlıklarının devamını sağlamıştır. Ancak av kaynakları azalmaya başlayınca, topluluklar başka bölgelere göç etmişlerdir. Kabileler hayvan yetiştirme ve tarım ile uğrasmaya başlayınca, sulak arazilere yerleşmek ve oraları korumak onların yaşamının en önemli temeli olmuştur. Kendi varlıklarının devamlılığını garanti altına almak için, hareket alanları içerisindeki kaynakların yeniden üretilmesi ve tüketilmesi, hareketlilik için yüzyıllar boyunca etkin bir faktör olmuştur. Çünkü hareket edebilme kabiliyeti, ilerlemenin bir şartı olduğu için, hareketlilik öncelikle kişinin psikolojik donanımın ilk basamağını oluşturmaktadır. Hareketlilik, öncelikle bu kişilerin yararlanabileceği alanların sınırlarını genişleterek, her hangi bir yere bağlı olarak yaşayanlara göre, önemli evrimsel avantajlar sunmaktadır.¹⁵

Yapılan çeşitli çalışmalara göre yaş, cinsiyet, yetişkinlik, sürücü belgesi ya da otomobil sahibi olmak gibi kimi unsurlar hareket alanını genişletmektedir. Bunu gerçekte moral ve maddi değerler olarak iki ana gruba ayırmak gerekir. İnsanların bir bölgeye yerleşmesinde her zaman geçim kaynakları ve ulaşım olanakları gibi maddi olanaklar da önemli rol oynamıştır. Buna örnek olarak büyük su kenarları ya da Roma'nın yol bağlantıları çevresindeki yerleşim alanları gösterilebilir. Özellikle

¹⁴ Brenner, Jens (2002), "Mobilität weltweit", Mobilität Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

¹⁵ Geiger, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

ticaret kavsak noktaları, geçitler gibi mekansal alanda yerlesimi etkileyen ve yerlesenlere çeşitli avantajlar sağlayan bir unsur olarak ortaya çıkmıştır¹⁶.

Eski dönemlerden beri insanların sahip oldukları inançları, onların hareket sınırlarını belirleyici bir rol oynamıştır. Örneğin Aydınlanma Dönemi'ne kadar, pek çok denizcinin engin denizlere açılmasını, o güne kadar sahip oldukları hurafeler ve dinsel inançlar engellemiştir. Ancak yeni dönemle bu anlayış kökten değişime uğramıştır. O güne kadar hurafelere dayalı olarak algılanan zaman ve mekan kavramı, aydınlanma ile birlikte eskisinden tamamen farklı olarak tanımlanmaya başlanmıştır. Böylece insanın düşünce alanında başlayan hareketlilik, mekansal alana taşınmıştır. Bu sayede ortaya çıkan kesif hareketleri, dış dünyadan Avrupa'ya, o güne kadar görülmemiş bir hızda ve miktarda bilgi akisini da beraberinde getirmiştir¹⁷.

Kisilerin sahip oldukları maddi olanaklar yanında, onların yaşam biçimi ve hareket anlayışı da hareket edebilme kapasiteleri üzerinde etkili olmaktadır. Yüksek yaşam seviyesine bağlı olarak, bireylerde geniş ve esnek bir zaman alanı ortaya çıktığı ve bunun bireysel hareket alanını da artırdığı söylenebilir. Bunun yanı sıra, kişilerin değer anlayışında meydana gelen değişiklikler ve artan bireycilik de hareketliliğin alanını genişletmektedir. Bugün maddi motivasyon araçları yanında daha önceki dönemlerde nadir rastlanan çevre, insan hakları, barış hareketi gibi moral değerler, insanları kitlesel hareketlere yöneltebilmektedir¹⁸. Gerçekten daha önceki dönemlerde özgürlük, ekonomik ve gelir paylaşımı, güvenlik, örgütlenme, mesleki dayanışma gibi kaygılarla bir araya gelen insanların, bugün feminist düşünceler, çevrenin korunması, barışın sağlanması, anti-nükleer düşünce gibi daha evrensel nedenlerle bir araya geldikleri bilinmektedir. Daha çok gönüllülük temeline dayalı olarak ortaya çıkan bu örgütler, nüfusun önemli bir kesimini harekete geçirebilecek bir güce kavuşmuştur.

Geleneksel tarım toplumundan modern topluma geçiş, özel ayrıcalıkların kaldırılması ve eşitlikçi hareketlerin gelişimi, hareketliliği kısıtlayan unsurları ortadan kaldırmıştır. Lonca sisteminin kalkması ve feodal üretim biçimini tasfiyesi beraberinde pek çok özgürlüğü de getirmiştir. Meslek seçme, yerleşme, iş kurma gibi özgürlükler bunların başında gelmektedir. Böylece endüstriyel gelişim ile sürekli olarak işyerleri ve meslekler arasında ortaya çıkan akışkanlık, iş alanları ve oturma yerleri arasında sürekliliğe dönüşmüştür.

Hareketliliği arttıran diğer bir neden de, ülke içinde ya da ülkeler arasında alınan politik kararlardır. Özellikle savaş sonrası ortaya çıkan politikalar, krizler ve ticari savaşlar nüfusun mekansal hareketliliğine yol açan diğer nedendir. Kurtuluş Savaşı öncesi ve Cumhuriyetin kurulmasından sonra yapılan antlaşmalar da Türkiye'ye göç hareketlerinin yönelmesine yol açmıştır. Yine benzer bir durum, Almanya'nın İkinci Dünya Savaşında yenilmesi ile ortaya çıkmıştır.

¹⁶ Pauls, Kerstin und Martens, Sabine (2002), "Die Zukunft nicht verbauen", Mobilität Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

¹⁷ Harvey, David (1997), Postmodernliğin Durumu, Metis Yayınları, İstanbul, 230.

¹⁸ Çayır, Kenan (1999), "Toplumsal Sahnenin Yeni Aktörleri: Yeni Sosyal Hareketler", Yeni Sosyal Hareketler, (Edit: Kenan Çayır), Kaknüs Yayınları, İstanbul, s.13-33.

4.2. Kentlerin Çekim Gücü

Her canlı gibi, insan da bulunduğu mekanın yaşam koşullarının etkisinde varlığını sürdürür. Bu mekan ona bazen avantajlar bazen de dezavantajlar sunar. Tarihsel açıdan incelendiği zaman, yerleşik olarak yaşayan insanların göçebe olarak yaşayan insanlara göre farklı avantaj ve dezavantajlara sahip olduğu görülmektedir. Öncelikle, yerleşik insanın hareket alanı daha dardır. Yerleşik olarak yaşayan insanlar, sınırlı bir alanda bulunup daha çok yaşamlarının temeli olan kaynakların çevresinde bulunur. İnsanların yerleşmiş olduğu bu alanları, temel olarak kırsal ve kentsel yerleşim olarak iki kategori altında toplanmaktadır. Her iki birim üretim ve örgütlenme açısından birbirlerinden önemli ölçüde farklılık gösterir. Diğer yandan kentsel mekanlar, kırsal alana göre insanlara düşmanlarından ve kötü iklim koşullarından daha iyi bir koruma sağlar. Ancak kentlerin korunmada sağladığı üstünlüğe karşılık, kırsal alanlar kadar yeterli besin kaynakları yoktur¹⁹.

Tarihte kırsal ve kentin farklı avantajlarına rağmen kentin üstünlükleri daha çoktur. Kentlerin insana sağladığı faydalar sadece güvenlik ve korunma ile sınırlı değildir. Kentler aynı zamanda insanlar arasında teknik ve bilgi birikiminin de en iyi şekilde paylaşıldığı, kullanıldığı ve korunduğu mekanlardır. Bunun doğal sonucu olarak kentler, çeşitli alanlarda uzman kişileri bünyesinde barındırır. Kentlerin büyüklüğü ile, var olan mesleklerin çeşitliliği arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır²⁰. Kentin kalabalık yapısı sakinleri için kimi olumsuzlukları beraberinde getirirse de, esnaflar, serbest meslek sahipleri, memur ve askerler kanalı ile onlara önemli ölçüde katkı da sağlamaktadır.

Kentler aynı zamanda kusaklar arasında en iyi iletişim olanakları sunan alanlardır. Kentsel gelenekler aileler arasındaki ilişkiden bağımsız olarak, çirakların uzmanlaşması ile bilgiyi iletmede, bilgiyi yazıya geçirmektedir. Bilginin orta öğretimde ve üniversitelerde artisti sadece devletin statüsünü güçlendirmektedir, bunun yanı sıra elde edilen pek çok uzmanlık bilgilerinin de kullanılmasını sağlamaktadır. Bilim, seyahat eden kişiler, öğrenciler ve uzmanlar sayesinde çok geniş alanı etkileme ve yayılma olanakları bulunmaktadır. Bilimin bu akiskanlığı sayesinde, bir kısmı önceki dönemlerden kalan ve kentlerde adeta monopol niteliğinde olan kimi meslekler de gerileme yaşamıştır. Az da olsa bugün bile pek çok Avrupa kentinde gelişmiş kimi monopoller görülmektedir. Ancak daha önceki dönemlerde görülen, ipek dokumacılığı, matbaacılık ve porselen üretimi gibi kimi alanlarda, bilginin paylaşılması sayesinde yerel monopoller kırılmıştır²¹.

Ortaçağda yeni iş yerleri ve işletmeler çoğunlukla kentlerin surlarına yakın ya da kentin giriş kapılarının önüne kurulmuştur. Kentin kale surları dışına doğru yayılması ile birlikte, iş yerleri kentin içinde kalmış ve daha 19. yüzyılda, kentin asil sınırlarını oluşturan kent duvarları artık anlamsız hale gelmiştir. Bu gelişme, kentin merkezi ile çevresi arasındaki ilişkinin yeniden yapılandırılmasını zorunlu kılmıştır. Bunun üzerine merkez ile çevre arasındaki zıtlığı olabildiğince en aza indirecek çalışmalar yapılmıştır²². İlk birleşme kent bölgesindeki fiziki sınırların kaldırılması

¹⁹ Steierwald, Marcus (2002), "Urbanität und Mobilität", *Mobilität Der Bürger im Staat*, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

²⁰ Kiliçbay, M. Ali (1993), *Şehirler ve Kentler*, Gece Yayınları, Ankara., s.78.

²¹ Steierwald, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

²² Steierwald, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

ile olmuştur. Rayli sistemlerin döşenmesi gibi teknolojik olanakların kullanılması, kent sınırlarının dışında yeni alanların inşa edilmesine olanak sağlamıştır. Böylece kent mekansal alanda hızlı bir yayılma sürecine girmiştir. Bu süreçte merkezi ve çevreyi birbirine bağlayan en önemli yapılar yollar olmuştur²³. Bu ulaşım sistemi sayesinde kentsel alanlarda önemli bir değişim meydana gelmiştir. Ortaçağın tipik görüntüsü yüksek kale duvarları, satolar ve savunma mevzileri iken; modern dünyanın sembolleri demiryolları, otoyollar ve yüksek binalar olmuştur.

Avrupa'da ortaya çıkan kentleşme sürecinde, çeşitli altyapı hizmetlerinin de eklenmesi ile, artık kent kırsal alana göre daha çok cazibe merkezi haline gelmiştir. Bugünün kentleri siyasal yönetim merkezleridir. Buralar hukuki planlamanın yapıldığı, yönetsel kararların verildiği ve kamulastırma kararlarının alındığı merkezlerdir. Bütün bunlar bir kent kültürünü, iktidarını ve cazibesini temsil eden unsurlardır. Kuskusuz uygarlığın ölçütü olarak kabul edilen bu unsurlar, insanın anorganik sosyal bir parçasını oluşturmaktadır. Bu anorganik unsurların kendi işlevleri arasında bir uyumluluk vardır. İnsanın ortaya çıkardığı bu anorganik yapılar, kentin toplumsal yaşamındaki yoğun ilişkileri daha çok artırmıştır. Diğer bir ifade ile, iletişim için gerekli olan çabalar en az düzeye inmiştir. Artık kentler kırsal alanlara kıyaslanamayacak boyutlarda gelişmiş altyapı, boş zaman, eğitim, teknolojiye yoğun yararlanma, kurumsallaşma, mali destek, daha iyi beslenme ve konut gibi çok yönlü olanaklar sunmaktadır²⁴.

Kentin insana sunduğu bu olanaklar ile hareketlilik arasında yakın bir ilişki bulunduğu söylenebilir. Öncelikle bu gelişme, yeni hareketlilik taleplerini de beraberinde getirmiştir. Bunlardan en önemlisi kentin varlığını sürdürebilmek için çevreden gıda ürünlerine gereksinim duymasidir. Bu ise çeşitli uzmanlık alanlarında önemli gelişmeler yaşanmasını sağlamıştır. Satın ve satılan alan ilişkileri nedeni ile birbirine bağlı özel yetki alanları meydana getirmiştir²⁵. Diğer yandan insanın yerleşik hayata geçmesi ile birlikte, ortaya çıkan kentsel yapılar, kesinlikle insanın hareketlilik özelliğini ortadan kaldırmamıştır. Her ne kadar göreceli olarak insanın hareket alanında bir düşme meydana gelmişse de, ticari malların hareketliliğinde gözle görülür bir artış yaşanmıştır. Sınırların ve mülkiyetin korunması, ticarete çeşitli avantajlar elde etmek ve kültürel malların değişimi hareketliliği arttıran bir unsur olmuştur²⁶.

Kentleşme süreci içinde ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmeler de insanın hareket alanını genişletmiştir. Önceki dönemlerde insanın mekanda kat edebileceği hızlara ya da rüzgara bağlı iken, yeni dönemde artık insan bu bağlılıktan kurtulmuştur. Bu gelişme insanın mekan üzerinde hareket etme sıklığını da artırmıştır. 17. Yüzyılın sonunda çok az sayıda kentin nüfusu 100 bini geçerken²⁷, yeni ulaşım teknolojileri sayesinde çok uzak mekanlarda bulunan insanların bile kolaylıkla kente, hatta başka ülkelere yönelebilmektedir. Bu durum kırsal alandaki nüfus ile kentsel mekanlar arasındaki ilişkiyi derinden etkilemiştir. Bu gelişmeler kent, çevre sorunlarının doğrudan ya da dolaylı artmasında önemli rol oynamıştır.

²³ Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

²⁴ Geiger, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

²⁵ Steierwald, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

²⁶ Geiger, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

²⁷ Keles, Rusen (1993), Kentleşme Politikası, İmge Yayınları, Ankara., s.25.

Bir anlamda modern toplumun rahatı için olusturulan ulasim sistemleri, ayni zamanda insanin gelecegi için de çikmaz bir yol özelligine dönüş müstür²⁸.

4.3. Ulasim Olanaklari

Ulasim olanaklarinin gelisimi ile ulasim araçlarinin hizi arasında yakin bir iliski bulunmaktadır. Daha 19. yüzyilda demiryolunun kesfine kadar ulasim araçlarinin hizi eski Roma'da ulasilan hiz ile sinirli kalmistir. Ulasim alanında yeni teknolojilerin kullanilmasi beraberinde yeni yollari da getirmiştir. Ancak bundan sonra insanin hareket kabiliyetinde bilinen sığrama gerçekleşmiştir. Böylece ulasim araçlarinin hizinda, bir yüzyil içerisinde yaklaşık 10-20 kat arasında bir artis sağlanmıştır. Bu gelisme ile birlikte insan daha çok fosil enerji kullanmaya başlamıştır²⁹. Bugünkü ulasim olanaklarına nasıl ulasildigini anlamak için hizin kirilma noktası diyebileceğimiz döneme, diger bir ifade ile, Ortaçaga bakmak gerekir.

Ortaçag ve öncesinde insanin hareket edebilmesini sinirleyen pek çok yapisal düzenlemeler bulunmaktadır. Her seyden önce, bu toplumlarda sadece yurttas adi verilen küçük bir grup özgürdür. Bu grup disinda kalan insanların hareket edebilme alanlari kisitlanarak, daha bu dönemde özgürlük ile hareket edebilme arasında yakin bir iliski kurulmustur. Çünkü özgür insan hareket edebilen insandır; aksi ise, hareket edemeyen ya da hareket alanı kisitlanmis insandır³⁰. Efendi köle iliskisinin o dönemde var olan ekonomik yapı ile yakından ilgili olduğu söylenebilir. Bu nedenle yurttasların sahip olduklari ayrıcaliklari ve diger insanlari, kapali tarım ekonomisine dayali bir yapinin gereksinim duyduğu işgücü çerçevesinde düşünölmelidir. Bu nedenle, tarima dayali olan feodal ekonomik anlayisin kenti degil, kırsal yasami öne çıkarması da bu açıdan anlamlıdır³¹.

İnsanların hareket serbestliginin ayrıcalikli bir davranis olduğu Ortaçagda, hareketliliği artirabilecek bir unsur olan iletisim de son derece kisitlidir. Bilgi akisinin sinirli olması ve fiziki gidis-gelislerin sinirlanması, insanlar arasında görelî bir yalıtılmisligi da beraberinde getirmiştir. Bu yalıtılmislik, insanin yasamında egemen olan hukuk, politika ve sosyal alanda kendisini kaba bir sekilde gösterir. Bunun yanı sıra mekansal alandaki yapılar da bu egemen iliskileri korumak amaci ile düzenlenmiştir. Böylece görkemli binalar ile insan üzerinde merak ve korku karisimi bir baskı olusturularak, onlari birbirinden uzaklastirmistir. “Ortaçag hayatinin dünyaya kapaliligi ve hurafeleri, mekansal gösterime basit ve hedonostik bir psiko-fizyolojik yaklasimla bir arada yasiyordu”³².

Bu soyutlanmis toplumsal yapinin dogal özelligi ticari hayatın da sinirli olmasıdır. Diger bir ifade ile, bu dönemde esyanın hareketliliği de son derece sinirlidir. Bunu yolların kapasitesinden çıkarabiliriz. Gerçekten Ortaçagda malların tasınması genel olarak bir ülkeden digerine, tasima kapasitesi çok sinirli olan dört tekerlikli arabalar ile yapiliyordu. Bu dönemde insanların bir yerden baska bir yere göç etmesi alisilmisin disinda bir hareket olarak kabul edilmekteydi. Bu sekilde

²⁸ Steierwald, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

²⁹ Vogt, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

³⁰ Bege, Ernest Egon (1996), “Kentlerin Dogusu”, COGITO (Kent ve Kültürü), (Çev: Özden Arıkan), S: 8, s.7-16.

³¹ Kiliçbay, a.g.e., s.30.

³² Harvey, a.g.e., s.270.

hareket eden insanlar da genellikle tüccarlar, haberciler, zanaatkarlar, öğrenciler, hacılar ve din adamlarıydı³³.

Ortaçağın bu soyutlanmış yapısının çöküşünde çeşitli unsurların rol oynadığı kabul edilmekle birlikte, bunlar içinde ekonomi alanında yaşanan hareketliliğin diğerlerinden çok daha önemli olduğu söylenebilir. Tüccarların dolasımı, paranın kullanımı ve meta mübadelesinin yaygınlaşması, Ortaçağda mevcut statükonun çöküşünü hızlandıran gelişmelerdir. Çünkü, tarıma dayalı olarak ortaya çıkan kurumsal yapılar, tüccarların gereksinimini karşılamaktan çok uzaktır. Onlar hukuksal alanda daha esnek, hızlı ve esitlikçi bir yapısal düzenlemeye gidilmesini arzulamışlar ve bunu da başarmışlardır³⁴.

Pirenne Ortaçağın çöküşünü hızlandıran ve yeni ekonomik yapının oluşmasına katkı sağlayan gelişmeyi ticaretin başarısına bağlamaktadır. Ticareti ve kentsel yaşamı, tarım toplumunda görülen kulluk sisteminin tersine, özgürlükle eşdeğer görmüştür. Pirenne'nin kentlere karşı bu yaklaşımının temelinde kentlerde köleliğin hızla ortadan kalkması yatmaktadır. Gerçekten kentsel alanda ortaya çıkan bu özgürlük havası, kendiliğinden ortaya çıkmamıştır. Aksine geleneksel kent yöneticileri ile tüccarlar arasında meydana gelen çekişmenin sonucunda gerçekleşmiştir³⁵.

Ticaretin bu başarısı, feodal ekonominin ortaya koyduğu duragan ve dış dünyadan soyutlanmış toplumsal yapıyı da parçalamıştır. Ticaretin gelişmesine paralel olarak, Ortaçağ toplumları kendilerini bağlayan bu kabuğu kırarak daha dinamik bir yapıya dönüşmeye başlamıştır. Böylece Ortaçağda ticaretin gelişmesine paralel olarak, o dönemde geçerli olan zaman ve mekan anlayışı da kökten değişime uğramıştır³⁶.

İnsanlar arası güvensizlik ve fatalizmin toplumda egemen olması, evren ve coğrafya hakkında sınırlı bilgi-görüş ve bu alanda ortaya konan sınırlamalar ve düşüncenin sınırlılığı, kişisel özellikleri geliştirme sorunu, toplumun kendisini yenileme eksikliği, kanaatkarlığın öne çıkarılması ve sınırlı talepler, aileye, klan ve hükümete siki bağlılığın kutsallaştırılması ve düşmanlık³⁷ geleneksel toplumun tipik özellikleri olarak sıralanabilir. Klasik tarım toplumundan modern topluma geçiş ile birlikte, toplumun sahip olduğu sosyal ve kültürel değerler de değişime uğramıştır. Bu değişim ile birlikte alt sosyo-ekonomik grupların hareket edebilme olanakları artmıştır. Diğer yandan büyük ölçekli yapısal oluşumlar ve değişimler de toplumun dinamizmini etkilemiştir³⁸.

Ortaçağ'dan modern toplum geçişte Rönesans'ın önemi son derece büyüktür. Öncelikle Rönesans ile birlikte başlayan aydınlanma hareketi, modernist düşüncenin temellerini atmıştır. Modernist düşünce, insanın doğa üzerinde hakimiyetini kurarak kendini özgürleştirme, doğa karşısında fiziksel bağlılıklardan kendini kurtarma anlayışına dayanmaktadır. Çıplak deri parçalarına sarılarak hayatta kalmaya çalışan

³³ Vogt, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

³⁴ Pirenne, Henri (1994), Ortaçağ Kentleri, (Çev: Sadan Karadeniz), İletişim Yayınları, İstanbul, s.100.

³⁵ Keles, Rusen (1999), Kentler Kapitalizm ve Uygarlık, İmge Yayınları, Ankara, s.69.

³⁶ Harvey, a.g.e., s.257.

³⁷ Aslan, Seyfettin; Yılmaz, Abdullah (2001), "Modernizm Bir Baskaldırı Projesi Olarak Postmodernizm", C.Ü. İİBF Dergisi, C:2, S:2, s.93-108.

³⁸ Çayır, a.g.e., s.7-32.

insan, dünyadaki yasami kökten degistirebilecek bir yeteneginin oldugunu fark etmistir. İnsan sahip oldugu düşünce yeteneği ile sadece önceki deneyimleri depolamıyor; o, aynı zamanda bugünkü ilerlemeye de yeteneklerini aktarabiliyor³⁹. Bu anlayış çerçevesinde fiziksel alan, doğal bir olgu olarak kabul edilmekte ve bu alanı fethetmek temel bir amaç haline gelmektedir. Bu gelişimin doğal sonucu, insanın doğada rasyonel yapılar kurması ve çeşitli düzenlemeler yapması, modernleşme düşüncesinin temel bir kabulü haline gelmiştir. Bu nedenle bilimsel alanda ortaya çıkan gelişmelere biraz da bu açıdan yaklaşmak gerekir. Gerçekten hız konusunda yaşanan gelişmeler bir anlamda doğaya karşı bir meydan okumayı da içermektedir.

J. Watt'ın buhar makinesini keşfetmesi ile birlikte, daha doğrusu lokomotifin keşfi ile birlikte, 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde ilk kez, makineler doğal gücün yerine geçmeye başlamıştır. Bu gelişme ile hız kavramı, yepyeni bir boyuta taşınmıştır. Yaklaşık 60 yıl gibi bir süre içinde demir yolu ağı, bütün Avrupa'da 1910 yılında 282.000 km'ye, 1950 yılında ise 315.000 km'ye ulaşmıştır. Bu hareketlilik açısından bir devrim kabul edilmektedir. Hız kavramındaki bu gelişme, Avrupa'nın İkinci Dünya Savaşı sonunda yoğun bir şekilde motorize olması ile de devam etmiştir. Motorize araçların toplumda yaygınlaşması ile, Batının endüstri ülkeleri ikinci hareketlilik devrimini yaşamıştır. 1930'larda statü sembolü olan otomobiller, toplumda hızlı bir yayılma sürecine girerek çalışma yaşamını, kültürü ve ekonomik ilişkileri, hatta siyasal katılımı yeniden biçimlendirmeye başlamıştır⁴⁰.

Hareketlilik konusunda üçüncü gelişme, iletişim alanında ortaya çıkan gelişmelerdir. Bu alandaki olaganüstü ilerleme, ısı hızına yakın düzeye yaklaşarak seyahat için gerekli zamani yaklaşık olarak sifira indirmiştir. Fiziki hareketlilik sorununun enformasyon ve teknoloji alanındaki ilerlemenin sağladığı yardımlar ile çözülmesi gerçekten büyük bir gelişmedir. Modern toplumun sahip olduğu iletişim olanakları ile önceki dönemlerdeki olanaklar karşılaştırıldığında, aradaki fark daha iyi ortaya çıkacaktır. Modern toplumda mekan, teknolojinin ortaya çıkardığı iletişim olanakları ile artık "küresel bir köy" niteliğini kazanmıştır. Böylece Ortaçağ'dan kalma, fiziki ve sosyal yalıtılmışlıklar, daha çok parçalanmaya başlamıştır.

İnsanın hız alanında sağladığı ilerleme sayesinde, Ortaçağ'da toplumu yalıtılmak amacı ile oluşturulan yapılar, yerini teknolojinin iktidarını pekiştiren yapılara terk etmiştir. Mekan üzerinde ortaya çıkan gösterişli binalar, gökdelenler artık insanın gücünü simgeleyen semboller olmuştur. Gerçekten mekanın, bilinç ve irade ile donanmış ve aktif yurttaş olarak insanın özgürlüğünü sağlamak ve bunu kullanabilmesini kolaylaştırmak için düzenlenmeye başlaması, modernleşme süreci ile ortaya çıkmıştır⁴¹. Oysa Ortaçağda mekanın düzenlenmesinde en önemli amaç, Tanrının azametini göstermektir. Modernleşme ile birlikte insanın insana karşı kazandığı zaferleri simgeleyen bu yapılar, yerini insanın doğaya karşı zaferini simgeleyen yapılara bırakmıştır.

4.4. Planlamanın Etkileri

İnsanın en önemli özelliklerinden birisi kuskusuz geleceğini planlayabilmesidir. Planlama yeteneği insanın sosyo-ekonomik gelişimine önemli

³⁹ Steierwald, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁴⁰ Vogt, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁴¹ Harvey, a.g.e., s.30-53.

katki saglayarak; onun amaçlari dogrultusunda dsnsel olarak hareket edebilmesine olanak tanimaktadır. Planlama var olan sorunlarin asilmasini ya da yapilan araçlarin daha da mkemmellesmesini saglamaya çalisir⁴². İnsan bu planlamanin bu olumlu katkilari nedeni ile bunu etkin bir davranış haline getirmiştir. Modern devletin ortaya çikmasında mekanin planlanması önemli rol oynamaktadır.

Mekansal alanda planlama, mevcut yapıları daha kaliteli bir sekle dnstrmeyi amaçlar. Ancak, planlamanin amaçlari sadece bununla sınırlı değildir. Bunun yanı sıra, pek çok alanda toplumsal ve ekonomik amaçlar da söz konusudur. Bugüne kadar mekan planlamasi konusunda, alınan önlemlerin istenilen amaçlar dogrultusunda uygulandığını söylemek olanaksızdır. Pek çok planlamada söz konusu yerin gelisme dinamigi ve o yerdeki karar mekanizması etkin bir rol oynamaktadır. Bu unsurlarin yanı sıra, planlama sürecinde aynı zamanda gelişimlerin, sosyal, ekonomik ve kültürel iliskilerin de etkisi büyüktür. Diğer bir ifade ile, mekansal alanda yapılaşmada yerleşim, ekonomik, sosyal ve ulaşım unsurlari, planlamaya önemli şekilde katkı sağlar. Ancak bu parçali yapılar her zaman için, bağımsız unsurlar değil; aksine birbirleri ile ilişkili olan ve bütünün önemli bir unsuru olarak düşünülmesi gerekir⁴³.

İnsanların bir otomobile sahibi olma rüyası ile birlikte planlamacıların temel sorunu, ortaya çikan yoğun trafigin daha hızlı bir şekilde akisinin nasıl sağlanacağı olmuştur. Diğer bir ifade ile, çalışmalarda ağırlık noktası, gelişmiş ülkelerde trafik akisini en verimli noktaya tasimaktır. Bu nedenle yapılan kent planlamalarında her zaman motorize araçların özel bir yeri vardır. Bunun sonucunda son yüz yılda geleneksel ve motorize olmayan araçlarda da tam bir gerileme yaşanmıştır. Buna karşılık motorize araçlarda büyük bir sıçrama gerçekleşmiştir. Böylece hareketlilik açısından tam anlami ile bir patlamanın yaşandığı söylenebilir⁴⁴.

Ancak motorize araçlar hız açısından önemli bir ilerleme sağlarken, hemen pesinden trafik karmasasını da getirmiştir. Bu hareketliliğin getirmiş olduğu kazanımlari bosa çikarabilecek kadar ciddi bir tehdittir. Bu sorun özellikle endüstrileşmiş ülkelerde yaşanmaya başlamıştır. Kent planlamasi böyle bir sıkinti içinde son derece büyük önem kazanmaktadır. Diğer yandan gelişmekte olan ülkeler de hızlı bir şekilde motorize olma sürecine girmiştir. Böylece otomobil gerek gelişmiş ülkelerde gerekse gelişmekte olan ülkelerde ulaşım sisteminin merkezine yerleşmiştir. Ancak, bu otomobil merkezli yaşam anlayisi, basta iklim üzerinde neden olduğu olumsuzluklar nedeni ile, çevreye önemli zararlar vermektedir⁴⁵.

5. Hareketliliğin Olumsuz Sonuçları

5.1. Çevre Sorunlarının Artması

İnsanın bilim ve teknikteki sağladığı ilerleme, artık masum bir dogada yaşam mücadelesinden çikarak, ona hükmetme sürecine dnmştr. İnsan, belki de binlerce yılın getirdiği bir hirsle, dogayı telafi edilemez sonuçlara yol açacak şekilde kullanmaya başlamıştır. Aslında bu sömürü hirsinin sadece dogayla ilgili da söylenemez. Bunun yanında insanın insani sömürmesine yol açacak bir gelişmeye

⁴² Steierwald, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁴³ Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁴⁴ Brenner,a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁴⁵ Brenner,a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

de neden olmuştur⁴⁶. Bu sömürü ilişkisi nedeni ile, teknoloji-doga uyumu hızlı bir şekilde bozulmaya başlamıştır.

İnsanın doğaya hükmetme hirsini, bilinçli ya da bilinçsiz bir şekilde toplumsal kültür ve yaşam biçimi olarak kendini göstermiştir. Günümüzde trafik yoğunluğunun bir nedeni de, kuskusuz yeni ekonomik, sosyal ve kültürel anlayışın bu gelişmeyi desteklemesidir. Yapılan yeni yollarla ya da kapasite artırımı ile sürekli desteklenen bu yapısal birliktelik, trafik sistemini sürdürülebilirlik açısından çilginca bir noktaya taşımıştır. Pek çok ülkede ıssız bölgeler giderek azalmakta, tarımsal alanlar, ormanlar ve yeşil alanlar kolay bir şekilde karayollarına, demiryollarına, caddelere ve havaalanlarına feda edilmektedir⁴⁷.

Hareket edebilme her zaman, her yerde bireysel yaşam biçiminin özgün bir yanı olarak algılanmaya gelmiştir. Bu yaşam biçimini gerçekleştirmesini ise, özel otomobiller vaat etmektedir. Bu anlayışın yaygınlaşması ile birlikte dünya genelinde hızlı bir otomobilleşme süreci yaşandığı söylenebilir. Çünkü Asyalı, Afrikalı ve Güney Amerikalı insanlar, Batı toplumunun otomobilli yaşam biçimini severek benimsiyorlar⁴⁸. Oysa bu gelişme çevre açısından önemli riskler barındırmaktadır. Eğer Üçüncü Dünya Ülkeleri Kuzey Amerika, Avrupa ve Japonya'nın sahip olduğu hayat standardına yaklaşırsa, atmosfere bırakılan karbondioksit, olumsuz bir iklim değişikliğine yol açacaktır.

Tablo 1: Çin, Hindistan ve Endonezya' da 2020 Yılına Kadar Kisi Basına Gelir ve Otomobil Tahminleri

		1992	1995	2000	2010	2020
Çin	Kisi Basına Gelir(\$)	2134	2897	3877	6944	12436
	Bin Kisiye Düsen Otomobil	1.6	2.7	5.7	26.0	118.9
Hindistan	Kisi Basına Gelir(\$)	1084	1186	1375	1847	2483
	Bin Kisiye Düsen Otomobil	3.7	3.8	4.2	67	12.4
Endonezya	Kisi Basına Gelir(\$)	2877	3397	4440	7584	12955
	Bin Kisiye Düsen Otomobil	8.6	10.4	15.3	32	67.1

Kaynak: Jens Brenner, "Mobilität weltweit", Mobilität Der Bürger im Staat, Heft 3/ 2002, Hrsg: LpB, <http://www.lpb.bwue.de>.

Gelismekte olan ülkelerin içinde yer alan Çin, Hindistan ve Endonezya, dünya nüfusunun yaklaşık %40' ni barındırmakta ve gelecek için sosyal ve ekonomik

⁴⁶ Akarsu, Bedia (1997), "Bilimsel Özgürlük ve Çevre Etiği", İnsan Çevre Toplum, (Edit: Rusen Keles), Imge Yayınları, İkinci Baskı, Ankara, s.18-40.

⁴⁷ Kopp, Hans-Ulrich (2002), "Verkehr braucht Wege", Mobilität Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁴⁸ Brenner, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

alandaki olumlu sinyaller vermektedir. Bugün dünya üzerindeki yaklaşık 500-600 milyon civarında olan otomobilin sadece 15 milyonunun bu üç ülkede olduğu tahmin edilmektedir. Bu ülkelerdeki otomobil sayısı, yaklaşık iki kişiye bir otomobilin düştüğü Almanya ve ABD gibi ülkelerle karşılaştırılırsa, çok düşük kalmaktadır. Ancak, sadece bu üç ülkedeki nüfus 2.5 milyara ulaşır ve ABD ya da Almanya'daki gibi bir yaşam standardını da yakalarsa, dünyadaki otomobil sayısının çok büyük rakamlara ulaşacağı açıktır⁴⁹.

Bugünkü koşullarda ekosistemin mevcut trafik yoğunluğu nedeni ile büyük ölçüde zarar gördüğü bilinmektedir. Bu trafik yoğunluğunun artmasının, ekosistemdeki dengeleri telafi edilemez şekilde bozacağı ve çevre için sürdürülebilirliği olanaksız hale getireceği söylenebilir. Ne yazık ki, bütün bu olumsuzluklara karşı, dünyada hakim olan ekonominin yapısal özellikleri ve buna bağlı olarak oluşturulan toplumsal ve kültürel anlayış, her geçen gün daha çok motorize olmayı teşvik eden bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır⁵⁰.

Dünyada bu olumsuz gelişmelere rağmen, kullanılan fosil yakıtlarının kullanımında ve üretiminde önemli bir düşüş sağlanamamıştır. Diğer yandan fosil yakıtlarına alternatif olarak düşünülen nükleer enerjiye, önce kurtarıcı gibi bakılınca da, bu enerjinin de önemli risklerinin bulunduğu bilinmektedir. Bu nedenle nükleer enerjinin fosil yakıtlarına alternatif olabileceği inancı, Çernobil gibi deneyimler nedeni ile, azalmıştır. Fosil yakıtların alternatifsizliği, bu yakıt türünün kullanımının daha çok artmasına neden olmaktadır. Gerçekten 1982 yılından beri, elektrik üretiminin her yıl ortalama %2.4 artışına paralel olarak petrol kullanımı da artmıştır. Bu artışta gelişmekte olan ülkelerin önemli payı bulunmaktadır. Kaçınılmaz olarak bu artışla birlikte emisyon miktarı da artmaktadır. Örneğin Çin'de kullanılan enerji artışına paralel olarak emisyon miktarı da % 60 artmıştır⁵¹.

Otomobillemeye karşı tek boyutlu bir yaklaşımın dışına çıkan ve onun yol açtığı sorunlara çözüm arayan çabalar da bulunmaktadır. Bu çabaları içinde geçen yıllarda trafik yoğunluğu konusunda sürdürülebilirlik için çeşitli çalışmaların yapıldığı görülmektedir. Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Komisyonu Raporu, BM Rio ve Habitat İstanbul gibi kimi konferanslarda sürdürülebilir bir trafik sistemi için çareler aranmıştır. Pauls ve Martens, artan trafiğin çevre üzerindeki etkisini azaltmak ve bundan korunmak için alınacak önlemleri kaçınmak, nakletmek ve optimize etmek şeklinde üç grupta toplamıştır⁵²:

Kaçınmak: Kişi başına düşen ulaşım araçları sayısında azaltma yoluna gitmek şeklindeki politikalarlardır.

Nakletmek: Bireysel motorize taşıma yerine, kamusal (toplu) taşıma politikalarına ağırlık vermektir. Kaçınmak ve aktarmak yönündeki alternatif davranışlar kentlerdeki ya da çeşitli yerleşim yerlerindeki yolları ussallaştırarak ya da asiri yoğunlaşmayı önleyerek yapılabilir.

Optimize etmek: Yakıt maddeleri konusunda alternatif arayışları ifade eder. Çevre açısından uygun yakıtlar teşvik edilmeli ya da yeni uygulamalar devreye sokulmalıdır.

⁴⁹ Brenner, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁵⁰ Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁵¹ Erdogan, İrfan ve Ejder, Nazmiye (1997), *Çevre Sorunları*, Doruk Yayınları, Ankara, s.49.

⁵² Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

Günümüzde ekonomik ve sosyal gelişmişliği ölçerken, dünyanın her yerinde özel otomobil sahipliği ile refah seviyesi arasında doğrudan ilişki kurulmaktadır. Üstelik bu anlayış, bütün toplumsal ya da politik sistemleri önemli ölçüde etkisi altına almıştır⁵³. Oysa petrol ve benzeri yakıtları insan bilinçsiz bir şekilde kullanmaya devam ederse, dünya ikliminin bunu kaldıramayacağı ve bunun insanın yaşam kalitesini düşüreceği açıktır. O halde çözüm, söz konusu petrol ve benzeri maddelerin piyasaya göre değil; aksine doğanın hassasiyetine göre kullanılmalıdır. Ancak böyle bir çözümün basta otomobil endüstrisi olmak üzere, kimi çevrelerce tepki ile karşılanacağı söylenebilir.

Fosil yakıtlarının tüketimi ile otomobilleme sorunu birlikte gelişmektedir. Yukarıdaki verilerden de anlaşılacağı üzere, otomobilleme gerçeği sadece kaza, park, bekleme gibi basit bir trafik sorunu değildir. Otomobilleme bu sorunların çok daha ötesinde, varlığını her geçen gün daha çok hissettiğimiz ekolojik bir sorundur. Ne yazık ki, bugünkü mevcut trafik sorunlarını çözmeye ve alternatif politikalar üretmeye çalışanların çoğu bu gerçeği gözden kaçırmaktadırlar⁵⁴.

5.2. KentSEL Sorunlar

İnsanın ulaşım alanında sağladığı ilerleme, mekansal alanda olumsuz bir gelişmeyi de beraberinde getirmiştir. Bu olumsuzluklardan etkilenen mekanlar kuskusuz kentlerdir. Gelişmeler, büyük nüfus artışlarının ortaya çıktığı kentleri doğrudan etkilemiştir. Tren yolları, kömür yatakları, demir-çelik endüstrisi, lokomotif - vagon yapımı ve inşaat sektörü endüstrileşme sürecinin ayak sesleri olmuştur. Bu gelişmeler sonucunda ulaşım maliyetlerinin düşmesi nedeni ile mekansal alanda yığılmanın ve yoğunlaşmanın avantajları artmıştır. Ancak, bu büyüme kentler üzerinde sadece pozitif bir etki yaratmamış, bunun yanı sıra aşırı nüfus, trafik, beslenme ve hijyen sorunu gibi çeşitli olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir⁵⁵.

Avrupa'da kent nüfusunun öngörülemez ölçüde artmasının temel nedenlerinden biri, tarımda kullanılan yeni teknolojilerin bu büyüklükteki bir nüfusu besleyebilecek noktaya ulaşmasıdır. Ancak hareket yeteneği ile birlikte kentlerin sürekli nüfus çekmesini, Steierwald hastalıklı bir durum olarak değerlendirmektedir. O, kentin hastalıklı gelişimini "Kent havası insanı özgür kılar (Stadtluft macht frei) ve hasta eder (und krank)" şeklinde açıklamaktadır. Steierwald söz konusu hastalığın hızla yayılmasının en önemli nedeni olarak kentin insana sunduğu olanakları göstermektedir⁵⁶. Kentlerin bu olumsuz gelişiminin nedeninin bir anlamda onu kırsal alandan ayıran değerler olduğu söylenebilir. Diğer bir ifade ile, gelişmiş yollar, yoğun ticari ilişkiler, elde edilen bilgilerin paylaşılması ve üretim için kentsel altyapı olanaklarının artması aynı zamanda kentlerin büyük miktarlarda nüfus çekerek sorunlar yumuşak haline de gelmesine yol açmaktadır.

Kentin sunduğu başka altyapı ve diğer olanaklar her zaman talep edilmiştir. Buna karşılık kırsal alanların bu olanaklardan yararlanması çok sınırlı kalmıştır. Kentsel altyapıya olan bu büyük ilginin nedeni, kişilerin yaşam kalitesinde bir artışın yanı sıra, getirilen hizmetlerle birlikte, yerleşim biriminin değerinin de

⁵³ Brenner, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁵⁴ Kopp, Hans-Ulrich, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁵⁵ Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁵⁶ Steierwald, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

yükselmesidir. Ancak kentsel altyapının olusturulması sanılanın aksine büyük bir bütçe ve teknik donanımı gerekli kılmaktadır. Diğer yandan kentlerin asiri büyümesi de bu kentsel altyapı maliyetlerini yükselten bir diğer neden olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bazı kentlerin asiri büyümesini ve belli merkezlerde asiri yığılmayı önleme düşüncesi öteden beri vardır. Yeni kent merkezleri oluşturarak kötü kentleşmenin önüne geçmek düşüncesine sahip olan kişilerden biri de kuskusuz İngiliz Ebenezer Howard'dır. Howard'ın "Bahçesehir" düşüncesi, kötü bir yerleşim politikası nedeniyle, her geçen gün artan kentleşme sorunlarına çözüm bulmayı amaçlamıştır. Onun düşüncesinin temelinde, kentin merkezden uzaklaşarak gelişmesini sağlamak ve yerleşim ile endüstri alanlarının yeşil bir alanla ayrılması vardır⁵⁷.

Bugünün bazı kentlerinde Howard'ın çok merkezli kent düşüncesinin izlerini görebiliriz. Ancak Howard'ın bu yaklaşımı toplumun yaşam anlayışını etkileyerek, hareketliliği de artıran bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Hareketlilik, boş zamanlardaki insan davranışını ve alış-veriş kültürünü de önemli ölçüde değiştirmiştir. İnsanların ragbet ettiği, özlemini çektiği yerler kent merkezinden giderek çevreye kaymaya başlamıştır. Çeşitli aktiviteler için ayrılan mekanların birbirine bağlanması için yeni yollar yapılmıştır⁵⁸. Bu yol sistemi içerisinde en önemli araç kuskusuz otomobildir. Artık bir otomobil sahibi olmak, bütün dünyada insanların ortak rüyası haline gelmiştir. İnsanlar konfora, hıza, özel olmaya ve sayılmaya eskisinden daha çok özlem duymaya başlamışlardır. Oysa toplumdaki her insanın otomobile sahip olabilmesi, en azından öngörülebilir bir zaman için olanaksızdır. Çünkü, dünyanın sahip olduğu petrol rezervleri, yapısal ve parasal şartlar buna olanak tanımamaktadır⁵⁹.

5.3. Sosyal ve Ekonomik Değişim

Hareketlilik, sosyolojide kişilerin toplumsal yapı içerisinde ve mekansal alanda yer değiştirmesini ifade ederken; ekonomide, üretim faktörlerinin bir yerden başka bir yere taşınmasını anlatmaktadır. Ekonomik öğretiye göre hareketlilik, üretim faktörlerinin bir ekonomik sektörden başka bir sektöre ya da bir ekonomik bölgeden bir başka bölgeye geçişini anlatır. Ekonomik alanda malların devingenliği de ulaşım olanakları ile doğrudan ilişkilidir. Nitekim endüstrileşme öncesi ile endüstrileşme sonrası ticari malların devingenliği arasında önemli bir fark bulunmaktadır.

Endüstrileşme öncesi kırsal ekonomi, gayri safi milli hasılanın önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Ancak ulaşım sisteminin fazla gelişmemesi nedeniyle üretilen ürün ile pazarlanan mekan arasındaki uzaklık önemlidir. Genel olarak bu dönemde yüksek taşıma maliyetleri, üretim ve tüketimin aynı mekanda gerçekleşmesine yol açmıştır. Bunun doğal sonucu, ürünler ve sunulan hizmetler günlük gereksinimleri karşılayacak şekildedir. Bu durum, ürünün çeşitlenmesinde en önemli engel olarak ortaya çıkmıştır. Bunun olumlu etkisi ise, üretilen ürünlerin pazara sunulmasında, aracıyı en alt düzeye indirerek, tüketici ile üretici arasında doğrudan bir yakınlık kurulmasını sağlamasıdır. Tüketici ve üretici arasındaki yakınlık ilişki endüstrileşme ile birlikte köklü bir değişime uğramıştır. Özellikle buharlı

⁵⁷ Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁵⁸ Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁵⁹ Brenner,a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

makinenin kullanılmaya başlanması ve çiftçinin teknolojiden yararlanması da bu değişimi artıran bir faktör olmuştur⁶⁰.

Çiftçilerin tarımda teknolojiyi kullanmaya başlaması ile kırsal alanda atıl bir işgücü ortaya çıkmıştır. Ancak bu dönemde kentsel alanlarda yeni oluşmaya başlayan endüstri yeni işgücüne ihtiyaç duyuyordu. Nitekim bilinen çitleme hareketi sonucunda pek çok insan, kırsal alandan kentlere göç ederek söz konusu iş gücünü karşılamıştır. Bu yapısal gelişme sosyal, ekonomik ve kültürel alanda önemli sonuçlara yol açmıştır. Bunlardan biri de, ticari malların uzak mekanlara taşınmasında artık demir yolu ve su yolunun etkin olarak kullanılmaya başlanmasıdır⁶¹.

Günümüzde dünya çapında artan hareketlilik ile gelir ve ekonomik güç arasında doğrudan ilişki bulunmaktadır. Diğer yandan bireysel ve toplumsal hareket alanının ayarlanmasının da, ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişimi açısından önemli olduğu kabul edilmektedir. Bu nedenle trafik ve altyapı sadece kişilerin ulaşım işlevini yerine getiren bir özellik taşımaz. Bunun yanı sıra, ekonomideki değiş-tokuş sürecinin işlenmesi açısından da temel unsur olarak karşımıza çıkmaktadır⁶². Ulaşım olanaklarında gelişme üretilen malların arzında hem nitelik hem nicelik açısından büyük bir genişleme yaşanmasına yol açmıştır. Bu gelişme doğal olarak üretimi de teşvik eden bir unsurdur.

Endüstrileşme insanın hareket alanının genişlemesinde önemli rol oynamasına karşın, topluma katkısının her zaman olumlu yönde olduğunu söylemek zordur. Aksine pek çok sorunun temelinde hareketlilik olanaklarının artması yatmaktadır. Modernleşme her zaman sadece gönüllü değil; aynı zamanda zorunlu bir hareketliliği de beraberinde getirmiştir. Bugün çeşitli nedenlerden dolayı ortaya çıkan büyük göçlerden zorunlu kaçışlara kadar pek çok hareketliliğin kaynağında modernleşmenin sunmuş olduğu olanakların bulunduğu söylenebilir⁶³. Modernleşme süreci ile başlayan yeni dönemde silah ve ulaşım teknolojilerini kullanan ülkeler, kimi topraklarda istenmeyen ülke ya da işgalci konumuna gelerek, dünyanın pek çok yerinde gerilimleri ve çatışmaları artırmıştır. Birinci ve İkinci Dünya savaşlarının, dünya savaşları olarak adlandırılmasının nedeni, kuskusuz mekansal alanda ulaşım olanaklarının çok gelişmiş olmasıdır.

5.4. Küreselleşme Tartışmaları

Hareketliliğin gelişmesinde bir diğer kilometre taşı da kuskusuz, küreselleşmedir. Ekonomik ilişkiler karşısında hiç kimse kendisini ortaya çıkan bu küreselleşme gerçeğinden soyutlayamaz. Çünkü küreselleşme ile birlikte ekonomi çok farklı bir boyuta taşınmıştır. Dünyanın her hangi bir yerinde, her hangi bir alanda ortaya çıkan sosyal, ekonomik ve kültürel değişim ya da gelişme, iletişim araçları sayesinde kısa sürede bütün dünyaya yayılabilmektedir⁶⁴.

Ticari ilişkilerde sınırların çözülmesi, üretilen malların maliyetleri ve fiyatları açısından son derece şeffaf bir ortam sağlamaktadır. Ancak bu ekonomik veriler aynı zamanda rekabetin de daha çok keskinleşmesine yol açmıştır. Bunun doğal bir

⁶⁰ Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁶¹ Pauls und Martens, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁶² Brenner, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁶³ Geiger, a.g.e., http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.

⁶⁴ Türk, Murat(2003), Küreselleşme Sürecinde İşletmelerde Bilgi Yönetimi, Tükmen Kitabevi, İstanbul, s.3.

sonucu olarak, rekabet pek çok ülke, insan ya da bölge için olumlu bir gelişme değil; aksine olumsuz bir gelişme olarak kendini göstermektedir. Bu nedenle günümüzde insanlar, kentler ve bölgeler giderek buldukları yerlerin cazibesini artırmak için daha çok mekansal alanda rekabete girmek zorunda kalmışlardır⁶⁵. Diğer bir anlatımla, rekabet gücü zayıf olan gelişmekte olan ülkeler, bölgeler ya da insanlar sermayenin ilgisini çekebilmek için her geçen gün daha çok taviz vermeye zorlanmaktadır.

Küreselleşme ile birlikte görülen yüksek iletişim hızı toplumları her açıdan derinden etkilemektedir. Bu etki toplumsal yapıyı daha da karmaşık ve değişken bir niteliğe sokmaktadır. Küreselleşme sürecinde, uluslararası alanda ortaya çıkan yoğun ilişkiler ve kimi ülkelerde görülen zorunlu birlikteliklerin parçalanması aynı süreçte yaşanmaktadır. Diğer bir ifade ile, daha üst bir kimlikleşme ile daha alt bir kimlikleşme birbirine tezat bir şekilde gelişmektedir.

Çeşitli nedenlerden dolayı daha önce baskı altına alınmış olan kimliklerin, kendilerini ifade etmeleri, dünyada genelinde ortaya çıkan küreselleşme ile paralel bir gelişme göstermektedir. Böylece hareketlilik ve iletişim olanakları, pek çok yurttasa ulusal devlet içerisinde daha önceden sahip oldukları kimliklerini yeniden tanımlama fırsatı vermektedir. Bu da göstermektedir ki, küreselleşme toplumların kendilerini ifade edebilmeleri açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur⁶⁶.

Küreselleşme sürecinde yaşanan diğer bir olgu ise, hareketlilik sayesinde yerelliğin özgünlüğünü kaybederek merkezin bir parçası haline gelmesidir. Küreselleşme tezinin savunucuları, küreselleşmeyi dünyanın küçülmesi ve bütün olarak kavranması bilincinin artması şeklinde tanımlamaktadırlar. Bu bilinç artışına paralel olarak, daha önce görece olarak birbirine karşı bağımsız olan birimler, artık daha bağımlı ve bütünü parçası olarak gösterilmektedir. Bunun sonucunda ise, olgular bireysel yerel ya da ulusal düzeyde değil, aksine küresel düzeyde anlam kazanmaktadır⁶⁷.

Küreselleşme, sermayeye küresel düzeyde serbestlik kazandırarak onun mekansal alanda dağılımını daha cazibeli hale getirdiği açıktır. Öncelikle sermaye en karlı alanlara doğru sürekli hareket edebileceği bir ortam elde etmiştir. Ancak sermayenin hareket alanının genişlemesi, özellikle kalkınmakta olan ülkeler için çeşitli riskleri de barındırmaktadır. Çünkü sermayeyi kendisine çekmek isteyen ülkeler kendi aralarında sürekli bir yarışma içerisine girmektedirler. Sermayenin küresel hareketliliğinden en çok faydayı, ne işçiler ne devlet ne de doğa görecektir. Bu hareketlilikten kazançlı çıkacak tek aktör sermayedir⁶⁸. Bu nedenle yeni rekabet sistemi ekosistemi kirletmemeyi değil; aksine uluslararası ticareti artırmayı ve işletmelerin daha çok kar elde etmesini hedeflemektedir. Oysa artan bilgi ve hizmet talebinin göstergesi olarak kabul gören bu gelişmeler, aynı zamanda her geçen gün derinleşen bir güvensizliğe de yol açmaktadır⁶⁹.

⁶⁵ Huth, Petra (1997), "Die Globalisierung als Prozess des Wertewandels": Reaktionsweisen der Bevölkerung auf die Globalisierung, <http://www.gfs.ch/global.html>, 18.03.2001.

⁶⁶ Huth, a.g.e., <http://www.gfs.ch/global.html>.

⁶⁷ Sengül, H. Tarık (2001), Kentsel Çeliski ve Siyaset, WALD Yayınları, İstanbul, s.136-152

⁶⁸ Sengül, a.g.e., s.146.

⁶⁹ Hildebrandt, Eckart(1998), "Die Zukunft der Arbeit in einer nachhaltigen Entwicklung", (Nachhaltige Entwicklung),Der Bürger Im Staat, Heft 2/98, s.83-92.

Sonuç

Hem olumlu hem de olumsuz etkilerinin artan önemi yüzünden mekansal hareketliliğin incelenmesi, sosyal bilimlerde önemli sorun olarak ele alınmaya başlanmıştır. En önemli olumlu etkisi isgücü, mal ve sermaye hareketliliği, ülkeler arasındaki karşılıklı ekonomik ilişkiler şeklinde olduğu söylenebilir. Bu ise, ekonomik, teknolojik ve sosyal gelişmeye neden olmaktadır. Siyasal yönden özgürlükçü ve demokratik akımları beslemektedir. Toplumların karşılıklı ekonomik çıkarları ve ekonomik bağımlılığı dünya barışına katkıda bulunmaktadır. Yıllarca birbiri ile savaşmış olan Almanya ve Fransa'nın Avrupa Birliği çatısı altında ortak çıkarları için bir araya gelmesi ve siyasi bütünleşmeye doğru yol alması buna örnek olarak gösterilebilir.

Mekansal hareketliliğin sadece olumlu etkilerinin olduğu düşünülmemelidir. Yukarıda bahsedilen olumlu etkileri yanında, bazı istenmeyen etkileri de bulunmaktadır. Güvenlik sorunu, terörizm, her türlü kaçakçılık, ekolojik dengenin bozulmasına yol açan faaliyetler, çarpık kentleşme, zengin fakir eşitsizliğinin artması ve benzeri durumlar mekansal hareketliliğin olumsuz yanlarına örnek olarak gösterilebilir. Bu olumsuz etkiler giderilmez ise, o zaman mekansal hareketliliğin olumlu etkileri yok olabilir; hatta yer kürenin geleceği bile tehdit altına girebilir. Bu nedenle söz konusu olumsuz etkilerin giderilmesi küreselleşme sürecinde dünya barışının sürdürülebilmesi için bir zorunluluktur. Böyle bir tehlikenin giderilmesi için çeşitli alanlarda bazı tedbirlerin alınması kaçınılmazdır. Bu tedbirler şu şekilde sıralanabilir:

Güvenlik: Terörizmin, silah, uyusturucu ve insan kaçakçılığının önlenmesi için gerek uluslararası düzeyde gerekse bölgesel düzeyde AGIT ve BAB gibi savunma ve güvenlik işbirliği kuruluşlarının oluşturulması ve var olan kuruluşların işlevlerinin artırılması gereklidir.

Altyapı: Bütün insan yerleşim alanlarında altyapı sorunu mümkün olan en üst düzeyde çözülmelidir. Herkesin altyapı, ekonomik büyüme ve refahtan yeterli pay almasını sağlayacak düzenlemelerin yapılması gereklidir. Eğitim, sağlık, çalışma gibi çeşitli alanlarda sosyal ve ekonomik doyumu sağlayacak bir yapılanmaya gidilmelidir.

Teknoloji: Teknolojinin olumsuz yanlarının denetim altına alınması ve olumlu sonuçlarından bütün toplumların yararlanması sağlanmalıdır. Basta kent merkezleri olmak üzere, motorize olmayan araçlar da dikkate alınarak bireysel ve kolektif hareketlilik gereksinimleri karşılanmalı ve bunlar arasında bir denge kurulmalıdır. Motorize olmayan ulaşım araçları korunmalı ya da yeniden bu yönde çalışmalar yapılmalıdır. Çevre kirliliği yaratmayan enerjilerin kullanılması özendirilmelidir.

Gelirin Dağıtılması: Gerek küresel gerekse yerel düzeyde gelir dağılımındaki adaletsizliğin giderilmesi için gerekli adımlar atılmalıdır. Gelir dağılımının bu şekilde adaletsiz olmasının hem küresel hem de yerel düzeyde hareketliliğin en önemli nedenlerinden biri olduğu düşünülürse, bu konuda alınacak tedbirlerin etkisinin büyük olacağı açıktır.

Yönetim: Mekansal hareketliliğin olumsuz etkilerinin giderilmesinde seffaf, özgürlükçü, demokratik bir yönetim yapısı önemlidir. Bu tür bir yönetim ulusal ve uluslararası alanda işbirliğine yatkın olacaktır.

Çevresel iyileştirme: Çevresel değerlerin korunması için uluslararası alanda işbirliğinin önemi açıktır. Her geçen gün artan gürültüyü önlemek, trafik tikanıklığını gidermek ve emisyon miktarının düşürmek gibi önlemler, sağlıklı bir yaşam için zorunludur.

İnsanın mekansal alanda hareket edebilme serbestliği ile refah seviyesi ya da ekonomik büyüme arasında bir ilişki olduğu açıktır. Modern insan artan refah seviyesine bağlı olarak, daha hızlı bir şekilde mekanda hareket etmektedir. Bu durum gelişmekte olan ülkelerde daha net bir şekilde görülmektedir. Ancak bu çaptaki hareketlilik ne sosyal ne de ekolojik açıdan sürdürülebilir niteliktedir. Bu nedenle söz konusu yapılanmalar sadece modern insanın gereksinimlerini göre değil, sürdürülebilirlik prensiplerine göre düzenlenmelidir.

KAYNAKLAR

- Akarsu, Bedia (1997), “Bilimsel Özgürlük ve Çevre Etiği”, İnsan Çevre Toplum, (Edit: Rusen Keles), Imge Yayınları, İkinci Baskı, Ankara, s.18-40.
- Aslan, Seyfettin; Yılmaz, Abdullah (2001), “Modernizme Bir Baskaldırı Projesi Olarak Postmodernizm”, C.Ü. İİBF Dergisi, C:2, S:2, s.93-108.
- Begel, Ernest Egon (1996), “Kentlerin Doğusu”, COGITO (Kent ve Kültürü), (Çev: Özden Arıkan), S: 8, s.7-16.
- Brenner, Jens (2002), “Möbielität weltweit”, Möbielität Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.
- Çayır, Kenan (1999), “Toplumsal Sahnenin Yeni Aktörleri: Yeni Sosyal Hareketler”, Yeni Sosyal Hareketler, (Edit: Kenan Çayır), Kaknüs Yayınları, İstanbul.
- Erdoğan, İrfan ve Ejder, Nazmiye (1997), Çevre Sorunları, Doruk Yayınları, Ankara.
- Geiger, Gabriele (2002), “Der Mensch als animal migrans”, Möbielität Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.
- Geray, Cevat (2001), “Yerel Yönetimler Açısından Demokrasi, Özerklik ve Halkın Katılımı Kavramları”, Bilim ve Siyaset, Yıl: 1, S: 2, Kis 2001, s.10-14.
- Harvey, David (1997), Postmodernliğin Durumu, Metis Yayınları, İstanbul.
- Hildebrandt, Eckart (1998), “Die Zukunft der Arbeit in einer nachhaltigen Entwicklung”, (Nachhaltige Entwicklung), Der Bürger Im Staat, Heft 2/98.
- Huth, Petra (1997), "Die Globalisierung als Prozess des Wertewandels": Reaktionsweisen der Bevölkerung auf die Globalisierung, <http://www.gfs.ch/global.html> 18.03.2001.
- Keles, Rusen (1993), Kentleşme Politikası, Imge Yayınları, Ankara.

- Keles, Rusen (1998), Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Imge Yayinlari, Ankara.
- Keles, Rusen (1999), Kentler Kapitalizm ve Uygarlik, Imge Yayinlari, Ankara.
- Kiliçbay, M. Ali (1993), Sehirler ve Kentler, Gece Yayinlari, Ankara.
- Kopp, Hans-Ulrich (2002), “Verkehr braucht Wege”, Mobiliät Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.
- Kraushaar, Wolfgang(1999), “1968, das Jahr Rebellion”, Der Spiegel, 13/1999, <http://www.spiegel.de>, 12.05.2001.
- Pauls, Kerstin und Martens, Sabine (2002), “Die Zukunft nicht verbauen”, Mobiliät Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.
- Pirenne, Henri (1994), Ortaçag Kentleri, (Çev: Sadan Karadeniz), Iletisim Yayinlari, Istanbul.
- Steierwald, Marcus (2002), “Urbanität und Mobilität”, Mobiliät Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.
- Sengül, H. Tarik (2001), KentSEL Çeliski ve Siyaset, WALD Yayinlari, Istanbul.
- Türk, Murat(2003), Küresellesme Sürecinde Isletmelerde Bilgi Yönetimi, Tükmen Kitabevi, Istanbul.
- Vogt, Walter (2002), “Was ist und welchen Sinn hat Mobilität”, Mobiliät Der Bürger im Staat, Heft 3/2002, Hrsg: LpB, http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/welt.htm.
- Woischnik, Alwine(1997), Die spanische Ökologiebewegung, Europäische Hochschulschriften, Peter Lang Verlag.