

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENT İLE BİREY ARASINDAKİ İLİŞKİNİN
KAMUSAL ALAN VE MOBİLİTE ÜZERİNDEN
İNCELENMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Ayten BAŞDEMİR**

Anabilim Dalı : DİSİPLİNLER ARASI

Programı : KENTSEL TASARIM

Ocak 2009

**KENT İLE BİREY ARASINDAKİ İLİŞKİNİN
KAMUSAL ALAN VE MOBİLİTE ÜZERİNDEN
İNCELENMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Ayten BAŞDEMİR
(519041002)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 28 Kasım 2008
Tezin Savunulduğu Tarih : 2 Ocak 2009**

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ayşe ŞENTÜRER

Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Semra AYDINLI (İ.T.Ü)

Prof. Dr. Orhan HACIHASANOĞLU (İ.T.Ü.)

Ocak 2009

ÖNSÖZ

Bu tez, üniversite eğitimim için geldiğim İstanbul'da, ÖSS tercih formuma İstanbul'dan başka kentlerdeki okulların isimlerini özellikle yazmamama rağmen, neden artık bu kentte yaşayamayacağımı düşündüğümü ve tekrar yaşayabilmek için neler yapabileceğimi, yapılabileceğini; mimar, kentsel tasarım öğrencisi ve bu kentte yaşayan bir birey olarak araştırma çalışmamdır.

Anlama çalışmaları ve araştırmalarım sırasında bana yol gösteren, sabrını ve desteğini esirgemeyen değerli hocam Prof.Dr. Ayşe Şentürer'e, tezin gelişiminde her türlü desteği veren Prof.Dr. Orhan Hacıhasanoğlu, Prof.Dr. Semra Aydın ve Y.Mimar Fuat Şahinler'e, eğitimim süresince İstanbul ile ilgili benimle benzer sorgulamaları yaşayıp, fikirleriyle beni besleyen ve teknik olarak yardımcı olan arkadaşlarım Deniz Yücebaş Çetin, Elif Selçuk, Nida Örs, Behiye Kalın ve Erman Çevikkalp'e, her zaman kendilerinden sevgi, saygı ve destek gördüğüm sevgili annem Ayşe, babam Arif ve ablam Sultan Başdemir'e çok teşekkür ederim.

Temmuz 2008

Ayten BAŞDEMİR

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖZET	viii
SUMMARY	ix
1. GİRİŞ	1
1.1 Birlikte Yaşayan Kent ve İnsan: Özne-Nesne İlişkisi	1
1.2 Kent ve Birey Arasındaki İlişkinin Zamanı Paylaşmak Üzerinden Kurulması	2
1.3 Gündelik Hayat	4
2. BİREYLE İLİŞKİSİ ÜZERİNDEN KENTİN İNCELENMESİ	7
2.1 Bireyle İlişkisi Üzerinden Kent ve Gündelik Çevre	7
2.1.1 Topluluk halinde yaşanan, geniş bir kamusal alan olarak kent	8
2.1.2 Altyapılar, ağlar	9
2.1.3 İş, ev ve kamusal alan	14
2.2 Kent Algısı: İstanbul'un Zihinlerdeki Üst İmajı	16
2.2.1 Tarihsel merkez	18
2.2.2 Topoğrafya ve boğaz	19
2.3 İstanbul ve Benzeri Ekstremler (Aşırılıklar) Kentlerinin Bireyle İlişkisine Bakış	19
2.3.1 Kent ve ulaşım: İstanbul'da ulaşım	24
2.4 Bölüm Sonucu	28
3. KENTLE İLİŞKİSİ İÇİNDE BİREYİN İNCELENMESİ	31
3.1 Birey	31
3.1.1 Kendilik bilinci	32
3.1.2 Bireysel direniş ve yaratıcı huzursuzluk	34
3.1.3 Yalnızlık ile tek başlılık	36
3.2 Kent İçinde Birey	36
3.2.1 Bireyin zamanı...	36
3.2.2 Gündelik hayat	37
3.3 Kentte Hareket Halindeki Birey	39
3.3.1 Yaya	39
3.3.2 Toplu taşımadaki yolcu	40
3.3.3 Sürücü	41
3.4 İstanbul'da Gündelik Hayat	42
3.4.1 Zoraki zaman: Trafik sıkışıklığında harcanan zaman	42
3.5 Bölüm Sonucu	43
4. KENTLE BİREY ARASINDAKİ İLİŞKİDE KENTSEL TASARIMIN OLASI ROLLERİ	46
4.1 Gündelik Hayatın Hümanistik Kenti	47

4.2 Yeni Kamusal Alanlar	53
4.3 Hareketlilik (Mobilite)	55
4.4 Proje Örnekleri	57
4.5 Bölüm Sonucu	75
5. SONUÇ VE TARTIŞMALAR	79
KAYNAKLAR	82
ÖZGEÇMİŞ	86

KISALTMALAR

ANT	: Aktör Network Teorisi
DiE	: Devlet İstatistik Enstitüsü
GPS	: Küresel Konum Sistemi
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İMB	: İstanbul Metropolitan Planlama
LA	: Los Angeles
MTO	: Metropolitan Taşımacılık Otoritesi
UIA	: Uluslararası Mimarlar Birliği (Union of International Associations)

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1.1	: İstanbul Karaköy (Yücel, 2004)..... 1
Şekil 1.2	: Kent, Birey ve Zaman İlişkisi (Başdemir, 2008) 3
Şekil 1.3	: Bireyin ve Kentin “Şimdiki Zaman”ları (Başdemir, 2008)..... 4
Şekil 1.4	: Birey ile Kentin Yaşamlarının Arakesiti (Başdemir, 2008)..... 4
Şekil 1.5	: Kent ile Birey Arasındaki İlişkide Zaman (Başdemir, 2008)..... 5
Şekil 2.1	: Bireyin Gözünden Kent (Başdemir, 2008)..... 7
Şekil 2.2	: İstanbul, 1928 (Williams, 1928)..... 8
Şekil 2.3	: Tarlabası Bulvarı (Başdemir ve Yücebaş, 2008) 10
Şekil 2.4	: Kente Yapılan Müdahaleler 10
Şekil 2.5	: Kentte Çevre Yolları 11
Şekil 2.6	: Yemek Masası-Radyo Çevresi-TV Karşısı 12
Şekil 2.7	: Kamusal Alanın Gelişimi (Gehl, 2007)..... 14
Şekil 2.8	: Kentler (Başdemir, 2008)..... 17
Şekil 2.9	: İstanbul (Parks, 1973) 17
Şekil 2.10	: İstanbul’un Gelişimi (Kuban, 1998)..... 18
Şekil 2.11	: Zihnimizdeki İstanbul 18
Şekil 2.12	: Topoğrafik Yapı ve Boğaz (Başdemir, 2008) 19
Şekil 2.13	: Paris Periferileri 20
Şekil 2.14	: Central District, Filipinli Kadın İşçilerin Pazar Günleri 21
Şekil 2.15	: Sao Paulo, Brezilya 22
Şekil 2.16	: Bienal Kataloğunda İstanbul 23
Şekil 2.17	: İstanbul’da Ana Arterler; 1995-2005-2015 (Özcan, 2008) 24
Şekil 2.18	: Kent-Trafik İlişkisi 25
Şekil 2.19	: Toplu Taşıma Kullanım Oranları (Topuz, 2008) 26
Şekil 2.20	: Özel Otomobil-Toplu Taşıma (İMP, 2008)..... 27
Şekil 2.21	: Akşam Zirve Saat Hız Haritası (Gürsoy ve diğerleri, 2002)..... 27
Şekil 2.22	: Kozyatağı-Haliç Rotasına Ait Hız Değişimi Grafiği (Gürsoy ve diğerleri, 2002) 28
Şekil 3.1	: Kentin İçinde Birey (Başdemir, 2008) 31
Şekil 3.2	: “Exactitudes” Sergisinden Fotoğraflar 33
Şekil 3.3	: Barselona’da “Petanca” Oynayanlar 35
Şekil 3.4	: Ankara’da “Minibar” 35
Şekil 3.5	: Zaman İçinde İstanbul (Gündüz, 2004)..... 38
Şekil 3.6	: Trafik Sıkışıklığı 41
Şekil 3.7	: Köprü Trafiği: Otobüs İçinde Yolcular, 2006 42
Şekil 4.1	: Cullen’in Sekans Grafikleri..... 47
Şekil 4.2	: Hagerstrand’ın Zaman Coğrafyası, Günlük Zaman-Mekan Patikalarının Diyagramatik Gösterimi (Portugali, 1999)..... 48
Şekil 4.3	: Kentte Zaman Coğrafyası (Lenntrop, 2003) 48
Şekil 4.4	: Bir Aileye Ait Günlük Zaman-Mekan Patikaları (Lenntrop, 2003) 49
Şekil 4.5	: Yona Friedman’ın “Mekansal Kent”i 50

Şekil 4.6	: Sultanbeyli ve Gaziosmanpaşa (Sezer, 2003)	50
Şekil 4.7	: Gaziosmanpaşa'da Seviye ve Ritm Analizleri (Sezer, 2003).....	51
Şekil 4.8	: New York Central Park	53
Şekil 4.9	: Seçilen Örnek Projeler ve Getirdikleri Açılımlar, Kavramlar.....	57
Şekil 4.10	: Bogota, Transmilenio	58
Şekil 4.11	: Transmilenio Projesi Aşamaları	58
Şekil 4.12	: Transmilenio'dan Önceki ve Sonraki Gündelik Hayat Görüntüleri.....	59
Şekil 4.13	: Transmilenio-Bağlantılar	60
Şekil 4.14	: Katmanlar	60
Şekil 4.15	: Proje Kararları	60
Şekil 4.16	: Düğüm Noktalarının Potansiyeli.....	61
Şekil 4.17	: Düğüm Noktasının Kesitleri, Mevcut ve Gelecek Durum İmajları..	61
Şekil 4.18	: Birlikte Yolculuk İçin Senaryo	62
Şekil 4.19	: Çocuklara Gönüllü Öğretmenler Senaryosu	62
Şekil 4.20	: Ortakyaşarlık Senaryosu	63
Şekil 4.21	: Benim Otobüsüm Senaryosu.....	63
Şekil 4.22	: Çocuk Sokağı Senaryosu.....	64
Şekil 4.23	: Ulaşım Formları Bağlantıları	64
Şekil 4.24	: Proje Görünüşü ve Plaza İçindeki Olası Yaya Hareketleri	65
Şekil 4.25	: Merkez İstasyondaki Trafik Hareketleri	65
Şekil 4.26	: Yakın-Çevre, İşlev- Akış Grafikleri, Proje Görünüşü.....	66
Şekil 4.27	: Programatik Aktivite Dokuları.....	66
Şekil 4.28	: Çocukların Deneyimleriyle Belirledikleri Oyun Alanları	67
Şekil 4.29	: Dur-Geç/Sabit Hızla Durmadan Geç.....	67
Şekil 4.30	: Kent Salonu.....	68
Şekil 4.31	: İstanbul, Beyoğlu, Tarlabası	69
Şekil 4.32	: Sınırlar	69
Şekil 4.33	: Potansiyel Olarak Çocuk.....	70
Şekil 4.34	: Yürünebilirlik	70
Şekil 4.35	: Boş Alanlarda Tanınabilirliği Olan Binalar	71
Şekil 4.36	: Farklı Saat Dilimlerinde Roma'daki Hareket.....	72
Şekil 4.37	: Enformatik Teknoloji Ürünleri ve Kent.....	73
Şekil 4.38	: Kentte Hareket Gösterimleri	73
Şekil 4.39	: Fuat Şahinler'in Projeye Ait Eskizleri	74
Şekil 4.40	: Yüksek Kaldırımın Son Basamağı	75
Şekil 4.41	: Örnek Projelerin Açılımları, Kavramları, Aktörleri, Ölçekleri ve Birbirleriyle İlişkileri.....	76
Şekil 4.42	: Kentte Hareket (Calabrese ve diğerleri, 2008).....	77

KENT İLE BİREY ARASINDAKİ İLİŞKİNİN KAMUSAL ALAN VE MOBİLİTE ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

ÖZET

Birlikte yaşayan birer varlık olarak birey ile kentin paylaştıkları şeylerin başında “zaman” gelmektedir. Kentin ömrüyle kıyaslandığında geçici sayılabilecek bireyin hayatıyla, kentin hayatını karşılaştırabilmek için anlamlı en küçük birim gündelik hayat olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kentin giderek İstanbul olarak belirginleştiği ilk bölümde, İstanbul’un içinde yaşayanların zihinlerinde kentle ilgili bir “üst imaj” olduğundan yola çıkarak, kent ile birey arasındaki ilişki için yapılabilecek şeyin, bu olumlu üst imajın gerçekten kentle örtüşmesinin sağlanması olacağı sonucuna varılmıştır. Bunu yapabilmek için mevcut durumun tanımlanması gerektiğinden, gündelik hayatının programı dahilinde kent içinde hareket eden bireylerin bulundukları mekanlar incelenmiş, bunun yanında dünyadaki kentlere bakarak içinde bulunduğumuz görünen-görünmeyen olay örgüsü keşfedilmeye çalışılmıştır.

Bireyin incelendiği ikinci bölümde, mekan olarak kent, zaman olarak da gündelik hayat içinde birey üzerinde durulmuştur. Hayatı zaman ve mekan içinde geçen birey tanımlanmıştır. Bu tanımlamada bireyin özellikleri farkedilmiştir. Bireylerin tüketebilmek için işe gidip-gelen insanlar olmasıyla, hayatının programı üzerinde karar verebilme gücü azalsa da, yapıcı özellikleriyle kendini başka türlü tanımlama şansı vardır. Kentle kurduğu ilişkiyi geliştirebilmesi için bu özellikleri dikkat çekmektedir.

Potansiyelini gerçekleştirebilmesi için kentin de bireye sağlayabilecekleri vardır. Kent bireye içindeki ağ örgülerinde kendini tanımlayabilmesi için yolunu bulabilme olanağı verir. Ve bu olanak kullanılabilirse kentin zaman içinde geçirdiği değişim, varlık sebebi olan insanla olan ilişkisini geliştirebilir. Kentsel tasarım, hem kentsel ağların oluşmasında, hem de mevcut ağ örgülerinin, kentle birey arasındaki ilişkinin gelişmesi için, değiştirilebilmesinde rol oynayabilir. Kentle birey arasındaki ilişkinin geliştirilebilmesi için, bireylerle bireylerin, bireylerle kentin birbirlerine karşı olan farkındalıklarının artırılabilmesi gerekmektedir. Bu farkındalık artışını sağlayabilmek için kentte toplumsal ilişkilerin zayıflamasına sebep olabilecek kamusal alan yetersizliğini giderebilmek gerekmektedir.

Günümüz toplumunun “hız”la hareket etmekle programladığı gündelik hayatı içinde, toplumsal bağların kurulabilmesine mekan ve zaman oluşturabilmeyi amaçlayan projelerde, hareket halinde iken içinde konumlandığımız şeyin zaman olması yüzünden, “kamusal alan”ın “kamusal zaman” olabilmesi ihtimali aranmıştır.

A RESEARCH FOR THE RELATIONSHIP BETWEEN CITY AND INDIVIDUAL BASED ON MOBILITY AND PUBLIC SPACE

SUMMARY

Time is the first thing that city and individual shares as living together beings. Individual's life is temporary when we consider its life with city's life. Because both city and individual has cyclical life time, the most meaningful interval is daily life to compare their life time.

City is show itself as İstanbul, during the second chapter. İstanbul has a superior image to its citizen. The superior image of the city and real city should superpose to improve the relation between city and individual. In order to reach this superposition real city should be defined as superior one is done. The places that individual is situated in programmatic daily life are researched. Also, other cities are examined to see the invisible situation of İstanbul because of being inside.

The individual defined in city and daily life during third chapter. According to this definition superior characteristics like self-conscious, creative discomfort, not isolated but on it's own of individual is perceived. These superior characteristics can help individual to define itself different from consumer or labor.

City can provide to its citizen that environment for realization of their potential. On the other hand, if individual created its own path and define itself in network city, the changing of city in time would be more related with its citizen.

Urban design can create new networks and manage the existing networks to build a more effective relation between city and individual. In order to create relationship and improve it, we need communication between individuals with individuals and individuals with city. In other words, we need effective public space.

Contemporary society programmes its daily life in fast movement. "Public time" is searched as an effective public space, because in the contemporary society when we are moving in city we stay in a time interval. Project examples are trying to create time and space to create connections between city and individual.

1. GİRİŞ

1.1 Birlikte Yaşayan Kent ve İnsan: Özne-Nesne İlişkisi

Kent, geçmiş ve geleceği olan bireyin ömrüyle kıyaslandığında durağan sayılabilecek fakat sürekli devinim halinde yaşayan bir organizma iken; birey, kentin şimdiki zamanını paylaşan bir varlıktır. Ve birlikte yaşayan bu iki varlık arasında bir ilişki söz konusudur.



Şekil 1.1: İstanbul Karaköy (Yücel, 2004)

İstanbul örneği üzerinden bakılınca, bugünkü toplumun çoğunluğunu oluşturan ve kente sonradan gelmiş bireyin ve grupların, kenti olumsuz yönde etkilediğinden dem vurulur. Fakat burada göz ardı edilen, kentin bireyi nasıl etkilediği gerçeğidir. Kent ile birey arasındaki ilişki karşılıklıdır. İkisinin arasındaki ilişki incelenmeye çalışıldığında, yukarıda sözü edildiği gibi genellikle ilişkiye kent açısından bakıldığı

gözlemlenmiştir. Kentsel tasarımda hümanistik yaklaşımın benimsendiği bir bakış açısıyla kent ve birey tezin kendilerine ayrılmış bölümlerinde ayrı ayrı özne olarak ele alınarak incelenmeye çalışılmıştır. Fakat kent ve bireyin birlikte yaşamaları ve birbirlerini etkiledikleri gerçeği bu ikiliden hangisinin hangi oranda özne, hangi oranda nesne olarak ele alınacağı konusunda tez boyunca kavram karmaşası yaşanmasına sebep olmuştur. Böyle bir karmaşanın yaşanmasının belki de kaçınılmaz olduğu bu konuda Adorno'nun düşüncesine dayandırılarak da kabul edilebilir.

“Özne-nesne ilişkisi, ne mutlak bir ikilem ne de mutlak bir birliktir; aslında nesne ve özne bir anlamda birbirlerinden oluşurlar, fakat hiçbir zaman biri diğerine indirgenemezdir.”(Dellaloğlu, 2003).

İkinci bölümde kent, özne olarak ele alınmaya çalışılsa da kenti oluşturan dinamiklerin içinde yer alan birey ve toplum (Bireyin yaptığı davranışlar toplumu tanımlarken, toplumda bireyin karakterinin oluşumunda baskın rol oynar.) her zaman dikkati çekmiştir. Bireyin özne olarak ele alınmaya çalışıldığı üçüncü bölümde ise kentin, üstyapıların ve toplumun bireyi şekillendirici etkisi yine kimi zaman odağın kaymasına sebep olmuştur.

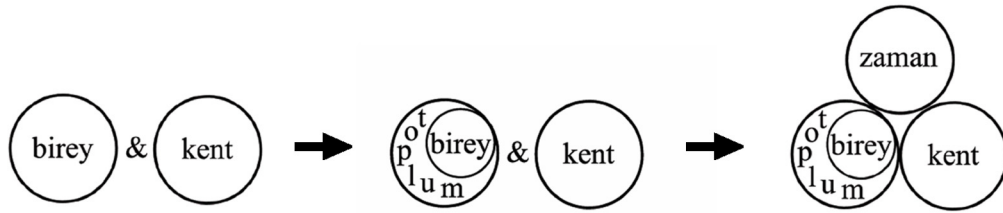
1.2 Kent ve Birey Arasındaki İlişkinin Zamanı Paylaşmak Üzerinden Kurulması

Yaşamlarımızın içinde geçtiği kentler, “Truman Show” filminin geçtiği ada gibi Truman için değil Truman'ın oynadığı dizi filmin reyting rekorları kırmasının devamlılığı için düzenlenmesine benzer biçimde, öncelikli olarak ekonomik sebeplerle şekillenmektedirler. Tüketim toplumunun parçası olarak yaşayan insanlara göre kentin varlık sebebi, her birey kendini kendi filminin başrol oyuncusu gibi hissettiğinden, herşeyden önce kendileriyle ilgilidir. Truman'ın kendisi için de ada, tüm hayatının geçtiği, kendisi için olmazsa olmaz olan, adeta onun için varolan bir yerdir.

Kent ve birey arasındaki ilişkinin varlığını kabul ederek, bu ilişkinin kentsel tasarım aracılığıyla geliştirilebilir olmasından bahsedebilmek için kent ile bireyin birbirlerinin farkında olmaları gerekmektedir. Ancak özne ve nesnenin birbirlerine karşı farkındalıkları olduğunda ve arttığında, Aydınli'nın da (2004) belirttiği gibi; paylaştıkları zaman anlamlı hale gelecek ve birbirlerine fayda sağlama ihtimalleri

olacaktır. Burada sözü edilen farkındalık Truman'ın adasının Truman için taşıdığı anlama benzer bir şekilde, Truman'ın kendisinin (para kazandıran bir dizi filmin başrol oyuncusu olarak değil ama yaşayan bir insan olarak) de ada için anlam taşımasıyla ilgilidir. Bu anlamın varlığından kentin tüm dinamikleriyle birlikte yaşayan bir varlık olarak kabul edilmesinden yola çıkarak söz edilmektedir.

Kentin ve bireyin birbirlerine hangi anlamlarda değdikleri, birbirlerini etkiledikleri ve değıştirdiklerini yani aralarındaki ilişkiyi incelemede “zaman” önemli bir anahtar kavram olmuştur. Yaşayan birer varlık olarak insan ve kentin paylaştıkları en belirli şey “zaman”dır.



Şekil 1.2: Kent, Birey ve Zaman İlişkisi (Başdemir, 2008)

Kentin ve genel olarak “insan”ın, özel olarak belli bir zaman aralığında yaşayan herhangi birinin, kentle geçirdiği zaman ömrüyle sınırlıdır. Belirli bir ömre sahip “insan” ile asırlarca yaşayan kentlerin zamanı algılayışları farklıdır. Rocks (Das Rad, Germany, 2001), kayaların zamanı, insanlara göre ne kadar yavaş algıladıklarını çok güzel ifade eden bir animasyon filmidir. Bir kayanın gözünden şimşek çakması hızıyla yolların, binaların inşa edilebildiği filmde, kayanın hayatıyla yaşamının bir kısmı kesişen bir insanın gözünden kaya duran bir cisimdir. Sennett’in Ten ve Taş kitabında tenin insanı, taşında kentleri kavramsallaştırdığını da düşünerek denilebilir ki; kent insan açısından bakıldığında durağan bir varlıkken, kente göre insanın yaşamı ise çok geçicidir. Kent ve insan yerine, insan ve çok kısa ömürlü bir canlının zamanı algılayışlarını örneklemek konunun daha iyi anlaşılmasına yardımcı olabilir.

“...ömürleri, doğumdan ölüme kadar bir şimşek çakması süresinden daha uzun olmayan zeki varlıkların bir cinsini gözönüne getirin. Dünyamızın onlara gözlenebilir olan olaylarının tümü, bize göre bir anlık, enstantane fotoğraf gibi olacaktır. Onlar dünyamızda oturanları, uygun olmayan değışik pozlardaki yaratıklar olarak görecektir. Onlar, örneğin bir insanoğlunu bir koşuyolu üzerinde tamamen hareketsiz, asılı durumdaymış gibi, bacakları ayrı, ağzı açık ve gözleri yıldız gibi parlıyor görecektir; bize göre, bu, yeni hız rekoruna hazırlanan bir kısa mesafe

koşucusudur.” Mikhail Vasilyev, Kirill Stanyukovich, Matter and Man, 1976 (Omacan, 2001).

Genellikle bireyin kente göre oldukça kısa olan hayatı gözönüne alınınca, kent-birey ikilisi, Omacan’ın örneğinde de anlatılmaya çalışıldığı üzere; zamanı farklı frekanslarda yaşamaktadır. Bir insanın ömrü süresince içinde yaşadığı kentin değişimini algılaması sözkonusu ikili birlikte devindikleri için oldukça zordur.

Kentin karmaşıklığı sebebiyle anlayamadığımız; hem mevcut haliyle hem de değişen yapısıyla, bizim üstümüzde oluşturduğu bir etkisi vardır. Bunun yanında içinde yaşayan birey de uzun vadede kenti etkilemektedir. Hubbard’ın da (2006) söylediği gibi:

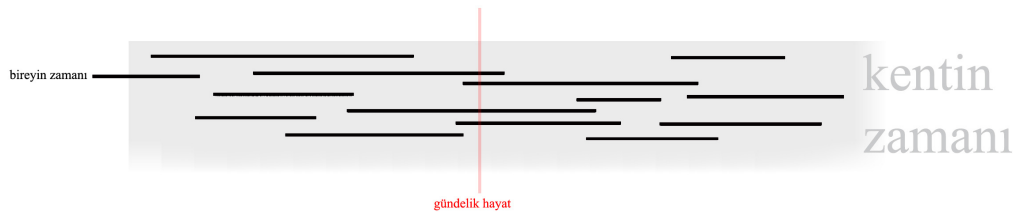
“Çevre sadece basit bir biçimde algılanmaz; kullanılır, meşgul edilir ve değiştirilir.”

Kentin hayatı, genel bir zamansal sınıflama ile geçmiş, şimdiki zaman ve gelecek zaman olarak tanımlanabilir. Kentin şimdiki zamanı belki de bugün yaşayan en yaşlı insanın doğum yılı ve en genç insanın yani yeni doğmuş bir bebeğin olası ölüm tarihi ile sınırlandırılabilirken, kentin hayatıyla karşılaştırıldığında, çeşitli yaşlardaki bireylerin şimdiki zamanını tanımlayan aralık, gündelik hayat olmaktadır.

bebeklik		çocukluk		ergenlik		gençlik		olgunluk		yaşlılık			
uyumak	yemek	oyun oynamak	okula gitmek	okula gitmek	sosyal hayat	sosyal hayat	meslek edinme	işe gitmek	aile hayatı	aile hayatı/ hobi	uyumak		
gündelik hayat		gündelik hayat		gündelik hayat		gündelik hayat		gündelik hayat		gündelik hayat			
?GEÇMİŞ				KENTİN ŞİMDİKİ ZAMANI								GELECEK?	

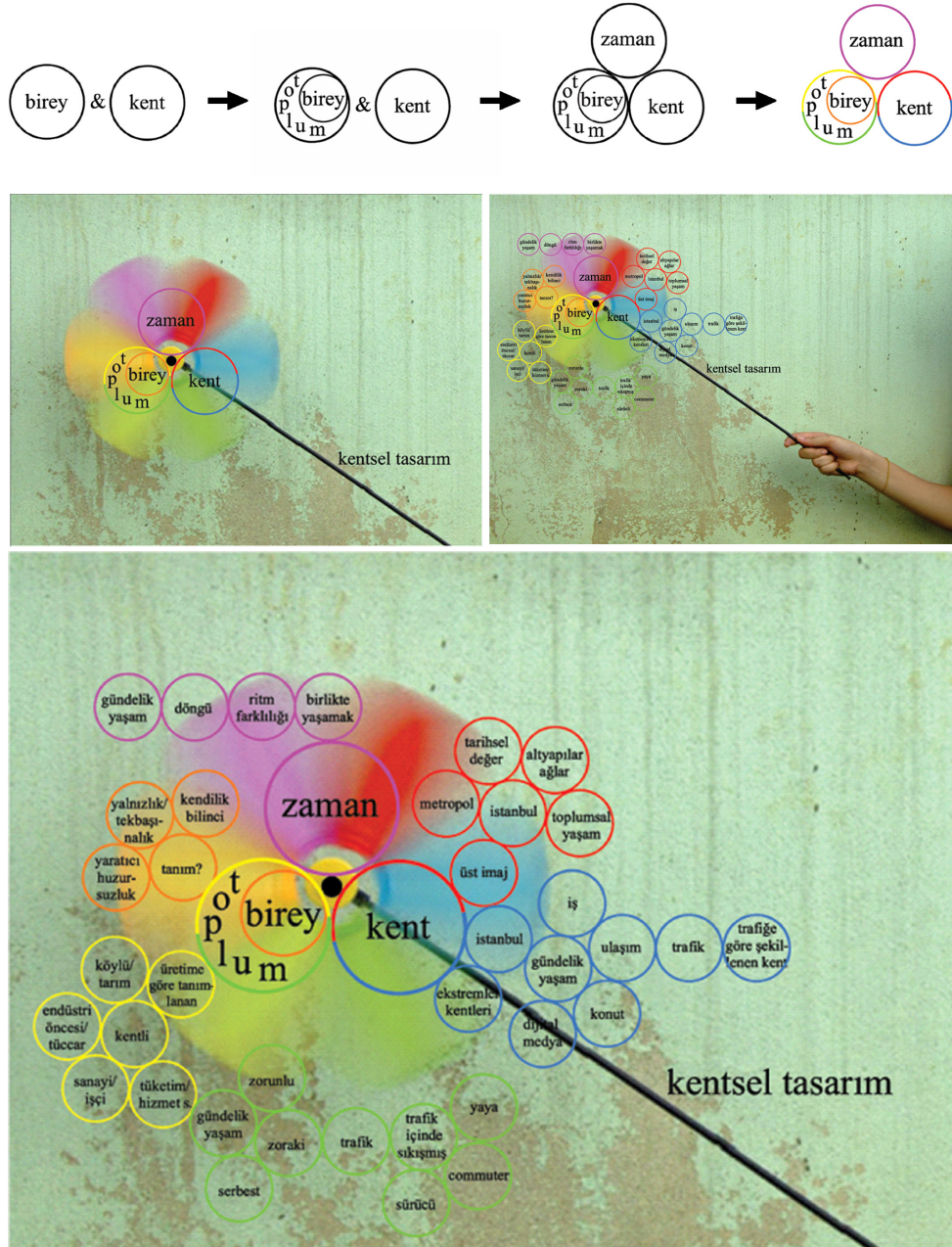
Şekil 1.3: Bireyin ve Kentin “Şimdiki Zaman”ları (Başdemir, 2008)

1.3 Gündelik Hayat



Şekil 1.4: Birey ile Kentin Yaşamlarının Arakesiti (Başdemir, 2008)

Bireyin gündelik hayatı tekrarlayan bir yapıya sahip olduğu için, ömürlerinin farklı evrelerinde birlikte yaşayan kent ve bireyin ortak zamanlarının en küçük birimini tanımlayabilir. ‘Gündelik hayat’, tez boyunca kent ve birey arasındaki ilişkiyi tanımlamaya çalışırken karşımıza çıkan önemli bir kavramdır.



Şekil 1.5: Kent ile Birey Arasındaki İlişkide Zaman (Başdemir, 2008)

Kentin incelenmeye çalışıldığı ikinci bölümde, kentteki mekanlar bireyin gündelik hayatındaki mekan kullanımına göre; konut, çalışma mekanları ve kamusal alan olarak tanımlanmıştır. Üçüncü bölümde birey irdelenmeye çalışılırken, üstyapıların

bireyin hayatını programlayan yapısına dikkat çekilmek istenmiş, gündelik hayatın bu programlamadaki rolü üzerinde durulmuştur. Kent bugüne kadar içinde yaşayan bireyin farkedebileceği anlamda gündelik hayata göre şekillenmemiştir. Fakat gündelik hayatın zamanla kenti değişime zorladığı, değiştirdiği bir gerçektir. Gündelik hayat içinde kent dururken birey hareket halinde onun içinde yaşamaktadır.

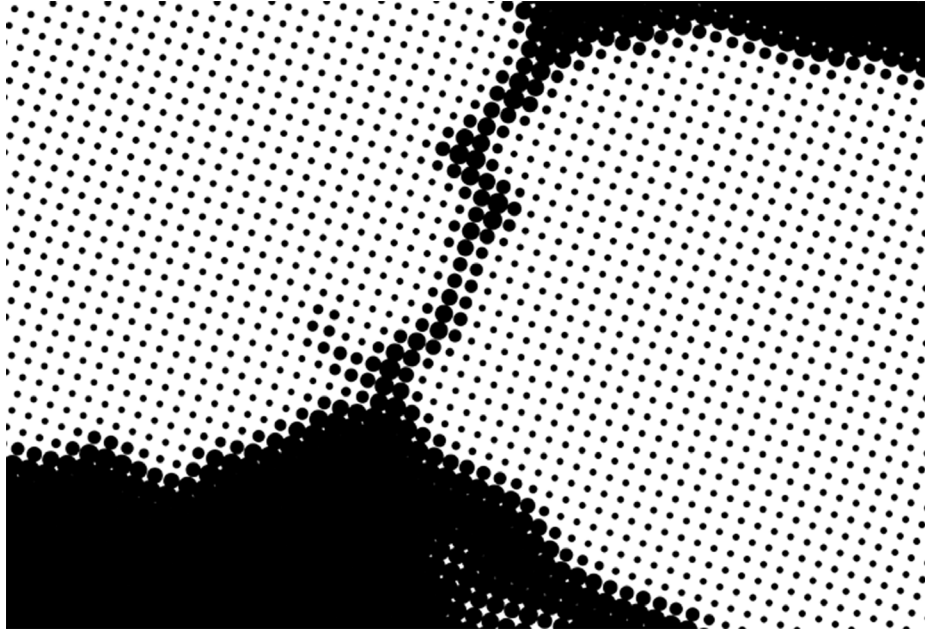
“Boş bir hane, onu kullanmaya başlayan aile tarafından "mekan" haline getirilir.”
(Işık, 2005).

Boş hanenin eve dönüşmesindeki gibi kentin de gerçekten yaşayabilmesi, bireyin ona kattığı anlama bağlıdır. Bireyin yaşadığı kente anlam katabilmesi için ise bireyin zihnindeki “üst kent imajı”nı değil, yaşayarak deneyimlediği kenti benimsemesi gerekmektedir. Bireyin yaşadığı kenti benimsemesi, kentin kendini bireye gösterebilmesiyle yani kentin bireye verdiği değerle ilişkilidir.

Arakesiti gündelik hayat olan bireyin ve kentin yaşamlarının, birbirlerini olumlu yönde etkileyebilmelerinin nasıl sağlanabileceğinin araştırıldığı bu tez çalışmasında; birinci ve ikinci bölümlerde “birey” ve “kent” incelenirken, üçüncü bölümde kent ile birey arasındaki ilişkide kentsel tasarımın alabileceği rollere örnek göstermek amacıyla projeler incelenmiştir.

2. BİREYLE İLİŞKİSİ ÜZERİNDEN KENTİN İNCELENMESİ

Bu bölümde kent, özne olarak ele alınmıştır. Kendilerini kentin yerine koyan yazar ve okuyucular da birer insan/özne olduklarından, girişte yapılan özne-nesne tartışmasının da belirttiği gibi, kentin özne olarak ele alınması çabası kaçınılmaz olarak göreceli bir hal almaktadır. Madanipour (2007) nesnelerin insanlardan bağımsız olarak varolsalar da, algılanmalarının kaçınılmaz olarak insan merkezli olacağını söylemiştir. Kent ile birey arasındaki ilişkinin incelenmesinde kentin özne olarak ele alınmaya çalışıldığı bu bölümde çalışma ilerledikçe farkedilmiştir ki, aslında bireyin gözünden kent, başka bir deyişle, kendini kentin yerine koyan bireyin gözünden kent incelenmektedir.



Şekil 2.1: Bireyin Gözünden Kent (Başdemir, 2008)

2.1 Bireyle İlişkisi Üzerinden Kent ve Gündelik Çevre

Kentler içlerinde barındırdıkları iş, eğitim ve sağlık imkanları, farklı insan profilleri gibi çeşitliliklerden ve bu imkan ve çeşitliliklerde hareketliliği sağlayan ağ

örüntülerine sahip olmalarından ötürü olanaklar alanı olarak görülmektedirler. Kentte yaşayan insanların gündelik çevrelerini ise, iş yerleri ve konutları belirlemektedir. İş yerleri ve konutları arasındaki dolaşımları ile iletişim araçları bu iki mekanla birlikte gündelik çevrelerini oluşturmaktadır. Bu çevrede toplumsal yaşamın, kamusal alanın varlığı ise kentleri çalışma kampları olmaktan uzaklaştırarak, anlamlı yerler haline getirmektedirler.

İstanbul da bir olanaklar alanıdır. İstanbul’u diğer kentlerden ayıran özelliklerinin başında ise geçmişinin izlerini taşıyan fiziksel çevresi ile ülke genelinde ekonomik ve kültürel anlamda günümüzde de önemini sürdürmesine sebep olan tarihsel merkez olma özelliği ve kendine has topografik yapısı gelmektedir. Bu özellikleriyle İstanbul’un insanların zihninde üst bir imajı vardır.

2.1.1 Topluluk halinde yaşanan, geniş bir kamusal alan olarak kent



Şekil 2.2: İstanbul, 1928 (Williams, 1928)

Kentler, insanların ekonomik ve sosyal sebeplerle toplu yaşamak için oluşturdukları ilişkilerin biçimlendirdiği yerlerdir ve kent, “kamusal alan” denince akla gelen mekansal örüntülerin tümünün bulunduğu mekandır. Ocak’ın (1996) dile getirdiği

gibi kentin anlamı; insanların birbirlerinden para kazandıkları için beraber oturmalarından çok, topluluk halinde yaşayabildikleri yerler olmalarında yatmaktadır.

Kentin anlamı topluluk halinde yaşanan yerler olmalarında iken, kentin işlevi ise üretim ilişkilerinde, bölgesel ve kentsel ekonomik sürdürülebilirlikteki konumunda yatmaktadır.

Grint (1998), geçtiğimiz yüzyıl içinde kentlerin en çok, yüksek iş bulabilme potansiyeli taşıması yüzünden göç aldığını düşünmektedir. Bu düşüncesini, Delhi'deki geçici işçilerin, yılda ortalama 250 gün çalışabilmekte iken bu rakamın kırsal alanda yarıya düşmesine dayandırmaktadır. Artık sıradanlaşan üçüncü dünya kent fakirliği görüntülerini oluşturan insanların çoğunluğu, şehir ışıklarının cazibesi ve marjinal yaşamlar peşinde oldukları için kente göç etmemiş; çalışmak için göç etmişlerdir (Grint, 1998).

Geçtiğimiz yüzyılın kentleri, demiryolu gibi ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle başladıkları genişlemelerine, endüstri devrimini takip eden sınırsız uluslararası ticari aktiviteler sebebiyle devam etmektedirler (Cohen, 2003). Laçiner'in (1996) altını çizdiği gibi özellikle gelişmekte olan ülkelerde nüfusun aşırı derecede yüklendiği kentler metropollere dönüşmüşlerdir. Bu dönüşüm beraberinde karmaşıklık ve karmaşıklıktan doğan kısmi bir denetimsizliği de getirmiştir. Metropollerde küçük kentlerin izin vermediği bekar anneler, sürekli aynı işte çalışmak istemeyenler, eşcinseller, ücretli olmadan resim, heykel, müzik yapmak isteyenler gibi farklı insanlar kendilerine yaşam alanı bulabilmektedirler (Adam, 1996). Toplumsal yaşamdaki bu farklılıklar sayesinde çeşitliliği ve bu çeşitliliğin birbirini etkilemesini gözetken "kamusal alan" da kentteki varlığını arttırabilme olanağına sahiptir.

2.1.2 Altyapılar, ağlar

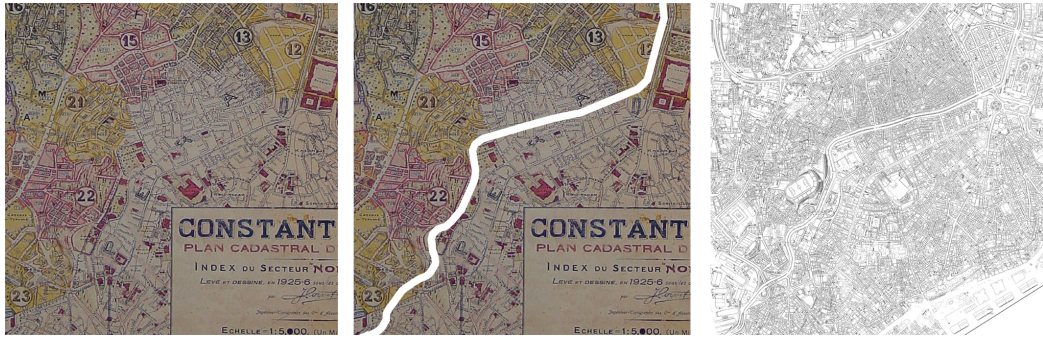
Modern kapitalist toplumların kentleri; elektrik, su, gaz, kanalizasyon, karayolu, demiryolu ve havayolu, telekomünikasyon ağları, internet ve medya ağı gibi birbirine bağlı altyapılar üzerine kuruludurlar (Hubbard, 2006). Lootsma'ya (2000) göre, kent fiziksel altyapıların ve değişmez toplumların sahnesinden ziyade, birçok farklı yaşam tarzının ve alt kültürün oluşmasına kaynaklık eden sahnedir. Kent sınırsız sayıdaki

toplumsal ve fiziksel ağ örgüsünün yenilerinin oluşmasına neden olan, olanak sağlayan yerdir.

Friedman'ın (1996) Los Angeles'ı tanımladığı gibi kentin amacı yollarda araçların, banka aracılığıyla paranın, bilgisayar sistemleriyle bilginin, alışveriş ve eğlence yerleri aracılığıyla da insanların hareketliliğini sağlamaktır. Kent, kendisini oluşturan ağlardaki hareketliliği sağlamak için düzenlenen ağıdır.

Dolaşım altyapıları

Hareket üzerinden genelleştirilen yüksek modernist obsesyon kent içindeki mahallelerin, çevre yolları yapmak üzere, buldozerlerle yıkılmasıyla zirve noktasına ulaşmıştır (Hubbard, 2006). Geçtiğimiz yüzyıl boyunca kentler arabalara göre değiştirilmiştir. Yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul'da da büyük değişiklikler yapılmıştır.



Şekil 2.3: Tarlabası Bulvarı (Başdemir ve Yücebaş, 2008)



Şekil 2.4: Kente Yapılan Müdahaleler



Şekil 2.5: Kentte Çevre Yolları

Amerika gibi ülkelerde arabaya göre kurulan ya da değiştirilen kentlerin gelecekleri de arabaya göre oluşturulmaktadır. Hala otomobilin değiştirdiği kenti anlamaya çalışırken bir yandanda Sorkin'in (2002) dediği gibi:

“Sanki şu andaki şehrsel büyümenin arkasında hiç araç yokmuş gibi davranıyoruz. Halbuki tüm dünyada fiziksel planlamalar olmasalarda politikalar, yatırım stratejileri geliştirilip, banliyölerde ev yatırımları için krediler oluşturulmaktadır.”

İletişim ağları: medyadan elektronik medya'ya

Medyanın toplumsal gücü konusunda, biri medyanın edilgen bir iletici diğeri ise medyanın etkin bir katılımcı olduğu yönünde iki temel görüş vardır. Birinci görüşün takipçilerine göre medya, iletilerin yayılmasında pasif bir konumda olmalıdır. Medya, gerçekleri olduğu haliyle yansıtan bir ayna gibidir. Objektiflik ve yansızlık, medyanın profesyonellik ideolojisinin temel ilkelerini oluşturur. Oysa hepimizin bildiği gibi ne Türkiye’de ne de dünyada medyanın duruşu bu değildir. Medya mesajların şekillendirilmesinde aktif roller oynar konumdadır (Arslan, 2001). İletişim teknolojilerindeki gelişmeler başlangıçtan bu yana güce sahip olanların diğerlerini kontrol edebilmeleri adına kullanılmıştır. Harvey’in (1996) aktarımına göre:

“Baudaleire şunları yazıyordu: III. Napolyon'a en yüce şanını, herhangi birinin telgraf idaresini ve ulusal basını denetim altına alır almaz koca bir ulusu yönetebileceğini kanıtlamış olması sağlayacaktır.”

I. Dünya Savaşı yıllarında dünyada yaşananlar medyanın gücünü çarpıcı bir şekilde ortaya koyar. Bu dönemde kitle iletişim araçları, geniş halk kitlelerini etki altına almak için kullanılmış ve Avrupa’da faşizmin doğup gelişmesinde büyük rol oynamıştır (Arslan, 2001).



Şekil 2.6: Yemek Masası-Radyo Çevresi-TV Karşısı

Kitle iletişim araçlarının dünyayı algılayışımız ve yaşam tarzlarımız üzerinde etkileri büyüktür. Radyonun evlere girmesiyle önceden ev halkının birbirlerini dinledikleri salonlarda artık radyo konuşmaya başlamış, televizyonun yaygınlaşmasıyla da insanlar birbirlerine bakar konumdaki oturma şekillerini televizyona doğru çevirmişlerdir. Böylece ev halkının birbirleriyle teması giderek azalmıştır.

Medya ve araçları, evlerin salonlarındaki televizyona bağlı olarak değiştirilen bu mekansal örgütlenmeye benzer değişiklikleri kentlerde de yaratmıştır. Times Meydanı ve New York bir zamanlar imajların hakimiyetindeki yegane örnek iken, bugün her köşede dijital ve basılı imajlar birbirleriyle yarışmaktadırlar. Boyer'e göre

bu imaj ve bilgi topluluğu klasik kentle yer değiştirirken, kentin somut varlığını form haline dönüştürmek giderek zorlaşmaktadır (Jong ve Schuilenburg, 2006).

İnsanlar artık kendi deneyimleri yerine, kitle iletişim endüstrisinin ürünlerini koymaktadırlar. Sanayi öncesi toplumlarda deneyim, bilinçli olmadan tekrarlanan eylemlerle ilişkili iken modern toplumlarda bireyler çevrenin uyaranlarına karşı kendi araçsal tepkilerini geliştirirler. Benjamin araçsal tepkilerin kendiliğinden gerçekleşmeyeceğinin altını çizmektedir. “Flaneur” Benjamin’in kitleleri eleştirmek için kullandığı bir tiptir. Flaneur aracılığıyla kentsel peyzaj ile kişinin deneyimleri arasındaki etkileşimi sorgular. Flaneurün tersine sıradan insanın dış ortamdaki verileri kendi deneyimleri aracılığıyla özümsemesi güçleşmektedir, çünkü kendi deneyimleri yerine kitle iletişim endüstrisinin ürünleri etkili hale gelmektedir (Aslanoğlu, 1996). Ophius (2002), “Truman Show” filminin medyanın halk üzerindeki güçlü ve manipüle edici etkisine bir meydan okuma olduğunu söylemektedir. Ona göre, başroldeki karakter, yavaş yavaş sağlıklı bir paranoya geliştirmekte, mekan odaklı bir program içinde izole edildiğini idrak etmektedir.

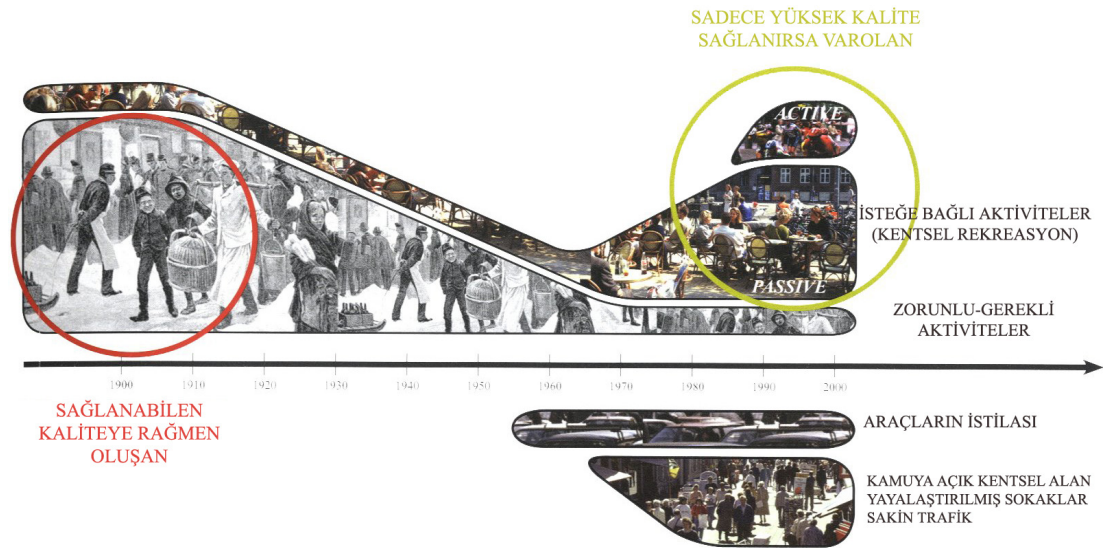
Fakat günümüzde elektronik medyanın interaktif yapısı sayesinde, radyo ve televizyon gibi klasik kitle iletişim araçlarının bir noktadan-çok noktaya şeklinde somutlaşan yöntemleri, çok noktadan-çok noktaya modeline dönüşmekte ve farklı yapıların birlikteliklerine olanak sağlamaktadır (Jong ve Schuilenburg, 2006). Yeterli kaynaklara sahip her insan, bilgi ağı ya da dünya çapında network (www-World Wide Web) sayesinde bilgiye parmağımızın ucuyla ulaşabileceğimiz kadar yakınlaştığımız bu dönemde, herhangi bir yerden bir başkasıyla fiilen temasa geçebilir (Gosling, 2003).

Medyanın kamusal alanı baskılayıcı, güdümlü bilgi yayan hali değişmiş; medya internet sayesinde iletişimi destekleyen bir yapı haline gelmiştir. Birey artık isterse gerçek bilgiye ulaşabileceği, fiziksel olarak içinde bulunduğu çevresiyle sınırlı kalmak zorunda olmadığı bir ortamda hareket edebilme imkanına kavuşmuştur. Bu durum kentin geniş bir kamusal alan olma ihtimalini de somut bir şekilde güçlendirebilme olanağına sahiptir. Hubbard (2006), insanların online bloglar (örneğin web günlükleri) aracılığıyla günlük yolculuklar ve kent mekanları konusunda başkalarının deneyimlerini paylaşabildiklerini söylemektedir. Özellikle kent yaşamında açıkça sıradan olan bazı temel durumları görmek için “www.london

bloggers.iamcal.com”un ziyaret edilmesini önerir. Kişiler başkalarının deneyimlerini araçsallaştırarak, çevrelerine karşı tutumlarını değiştirebilirler. Truman’ın filmin sonunda gerçeğe ulaşması gibi, her birey de kendi gerçeklerine ulaşabilir.

2.1.3 İş, ev ve kamusal alan

Hangi yaşta ne yapacağımız (yedi yaşında okula başlamak gibi), günün hangi saatinde nerede olacağımız (saat sekizde işte olmak gibi) programlandığından, içinde yaşadığımız mekanlar da bu programlarla ilişkili olarak biçimlenmekte ya da hayatımızda bu programlar dahilinde yer almaktadırlar.



Şekil 2.7: Kamusal Alanın Gelişimi (Gehl, 2007)

“Gündelik hayatın düzenlenmesi, bölümlere ayrılması (iş, özel hayat, boş zaman), zaman kullanımının kontrollü ve titiz bir biçimde örgütlenmesi, geliri ve şu ya da bu tabakaya aidiyeti ne olursa olsun (memurlar, beyaz yakalılar, küçük ve orta düzey teknisyenler, küçük ve orta düzey yöneticiler), yeni şehrin sakini, genelleşmiş proleter statüsüne sahiptir.” (Lefebvre, 1996).

Lefebvre’nin vurguladığı gibi kentliler genelleştirilmiş proleter statüsüne sahip olmadan önce ya da zaman metalaşmadan önce insanların yaşamları başka ilişkiler çerçevesinde şekilleniyordu. Grint’e (1998) göre; belirli bir hareketin çalışma, boş vakit, ikisi birden ya da hiçbiri olarak yapılması, var olan zamansal, mekansal ve kültürel şartlarla sıkı sıkıya ilişkilidir. Grint (1998), Trobriand Adası sakinlerinin yaşamlarıyla, endüstri-öncesi toplumları örneklemiştir. Ada sakinlerinin yaşamlarında nakit paranın olmaması ve akrabalara karşı sosyal yükümlülüklerin,

işgücü ile meşgul olmada birincil motive edici sebep olması; çalışma ve çalışma olmayanın sosyal bir uygulamalar ağı içerisinde birleşmeleri sonucunu doğurmuştur. Tüccar toplumunun kentinde de iş, hala sosyal hayatın parçası olduğundan ortaçağ kentlerinde kamusal alanın varlığı daha belirgindir. Bugün ise programlanmış yaşamın getirisi olarak hayatımız, gündelik hayat döngüsü içerisinde ev ile iş arasındaki gidiş-gelişten ve bu hareketin sağlandığı ağlarda kendilerine yer bulabilen toplumsallıklardan oluşmaktadır.

Sennett (2006), 1848 ile 1945 arasındaki yıllara "kent devrimi" ağı adının verilmesinin boşuna olmadığını, bu yıllar arasında kentlerin çok büyük hızlarda büyüdüklerini söylemektedir. Bu yıllardaki büyüme, sanayileşmeyle ilişkilidir. Kentlerin istihdam sağlama yönündeki potansiyelleri sanayi toplumlarının oluşmasına sebep olan fabrikaların inşasıyla başlamıştır. I. Sanayi devrimi endüstriyel üretim için kentteki zanaatkarları işlerinden edip, kırsaldakileri de kente çekerken II. Sanayi Devrimi ile endüstri daha az sayıda insanı istihdam etmeye başlamıştır. Ama köyden kente göç devam etmektedir ve insanlar çoğunlukla hizmet sektöründe geleceği belirsiz işlerde çalışmak zorunda kalmaktadırlar (Laçiner, 1996). İş imkanları başta olmak üzere insanlar daha iyi eğitim ve sağlık hizmetlerine ulaşabilmek umuduyla kentlerde yaşamaktadırlar. Bu amaçlarla yaşadıkları kentlerde hangi evde oturacakları konusunda, sistemin onlara uygun gördüğü seçenekler arasında tercih yapabilmektedirler. Modernizmin en belirgin hedeflerinden biri; herkesin sağlıklı yaşam koşullarını sağlayan konutlarda yaşayabilmesiydi. Laborit'e (1990) göre; dünyanın hemen heryerinde sağlık koşullarına ve akla uygun olsalar da kullanıldıktan sonra hemen yıkılmak üzere yapıyıymuşcasına inşa edilen konutlar; yaşam deneyimini arttırabilecek gelişmeleri sağlayacak ortamlar olmaktan çok uzaktırlar.

İşin kendisinin de kendini gerçekleştirme aracı olabileceği ütopyasını bir kenara bırakırsak, çalışma insan hayatında ve gündelik hayatta zamansal bir yer zaptetmektedir. Sistemin genel bütünselliği içinde, birey varlığını idame ettirebilmek için, emeğini, aklını ve varlığını sisteme kiralar (Dellaloğlu, 2003). Bu kiralama sonunda kendini gerçekleştirebileceği zamanı hakkeceğini düşünür. Ve bu zamanını; Friedman'ın (1996) Los Angeles üzerinden örnekleğiği gibi, başkalarına zarar vermediği sürece ve herşey satışa sunulduğu için parasının yettiği kadar, her istediğini yapabileceği şekilde harcayabileceği özgür bir hayatı olacağını düşünür.

Fakat eskiden zaptiyelerce kontrol altında tutulan saray bahçeleri gibi bugünün başlıca kamusal alanları haline getirilen alışveriş merkezlerinde de insanlar kontrol altında tutulmaya çalışılmaktadırlar.

İş, ev ve kamusal alan için çizilen bu karamsar tablodaki iyimserlik, tüm bu mekanların bulunduğu kentte yatmaktadır. İçerisindeki hacimler, bu hacimlerin bireyin yaşamındaki yerlerinin sebepleri, anlamları tek tek bireyin yaşantısını etkilemektedir; kentin kendisi de tüm bu hacimlerin içinde bulunduğu yer olarak kişinin yaşamını etkileyen bir mekandır. Özellikle bu kent, İstanbul gibi içinde yaşayanlarda üst bir imaja sahipse, zihinlerdeki bu idealize edilmiş kentle yaşanan kent arasında bağlar kurmak daha mümkün olabilir. Bu noktada Hung'un (2007) sorduğu sorulara yanıt aramak gerekmektedir:

“Gündelik hayatımızın geçtiği çevreler hakkında gerçekten ne biliyoruz? Ne bilmemiz mümkün? Hatırlama ve unutma arasındaki etkileşim, görmeye çalışmakla, görmezlikten gelme arasındaki ilişki eğer kentte yaşamamızı mümkün kılıyorsa, acaba kenti nasıl deneyimliyoruz evlerimize varıyoruz?”

Bu soruların yanıtı belki Sorkin'in dikkatimizi çektiği gibi kamusal ve bireysel olan arasındaki diyalogun kesişimini sağlayan dolaşımlarda yatmaktadır. Sorkin'e (2001) göre; kentlerin insani karakteri, yüz yüze karşılaşmalarda baş gösterir. Kentin ekonomik ve politik altyapıları, bu tür ilişkilerin artışı sağlayan etmenlerdendir. Örneğin trafik; hareketi düzenlerken, kentte çeşitli durumlara fiziksel olarak katılımımızı sağladığından bu tür ilişkilerin ortalama düzeyde yaşandığı ortamlardandır. Kamusal ve bireysel olan arasındaki diyalogun kesişimi; bir bakıma bu ikisi arasındaki mümkün olan dolaşımlarda ortaya çıkmaktadır.

2.2 Kent Algısı: İstanbul'un Zihinlerdeki Üst İmajı

Dünyanın farklı yerlerinde, toplumların içinde bulunduğu kentsel ortamlardan kaynaklanan farklı kent tanımları ya da farklı kent algılayışları vardır. Örneğin; Avusturalya'da ya da Güney Afrika'da kent denilince akla yaygın bir yerleşke gelirken, İstanbul denilince üst üste-katmanlı bir kent akla gelir.

İnsanlar için hangi kentte yaşadıklarının bir önemi, bir farkı olmalıdır. İstanbullular bu kentte yaşamının başka bir kentte yaşamaktan bir farkı olduğunu sezmekte ama bu farkı yaşayamamaktadırlar. Sezilen bu fark, İstanbul'un zihinlerdeki üst imajıdır.



Şekil 2.8: Kentler (Başdemir, 2008)

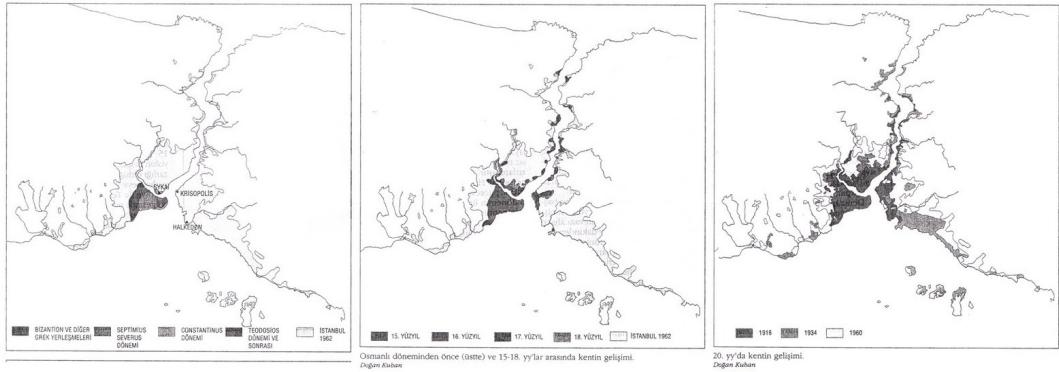
Bölümün başında üzerinde durulduğu gibi “kent”ler, geniş birer kamusal alan olmaları; çeşitliliklerin mekanları olmaları ve içlerindeki ağ örüntülerinde tüm çeşitliliklerinin hareketi sağlanabildiği için sahip oldukları çalışma, eğitim, sağlık ve kültürel alanlardaki potansiyelleri sebebiyle olanaklar alanlarıdır. İstanbul bu tanıma uyan bir kenttir. İçinde yaşanan fiziksel çevredeki tarihi unsurlar, bu unsurların ve tüm yapıların kente yerleşimlerini biricikleştiren, topografik yapı ve boğazın varlığı ise İstanbul’a özgü değerlerdir.



Şekil 2.9: İstanbul (Parks, 1973)

2.2.1 Tarihsel merkez

Roma, Doğu Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının başkenti olageldikten sonra, Türkiye Cumhuriyeti kurulduğundan beri terkedilen başkent İstanbul yine de ülkenin en önemli kenti olma özelliğini sürdürmektedir. Bu öneme ülkede akla gelebilecek ekonomik ve sosyo-kültürel her yeniliğin temellerinin, geçmişte burada atılmasına ve halen ülkenin ekonomik ve kültürel merkezi olmasına borçludur. Ayrıca Kuban'ın da dikkatimizi çektiği gibi kentin tarihi çevre özellikleri kentliler için yadsınamaz derecede belirgindir.



Şekil 2.10: İstanbul'un Gelişimi (Kuban, 1998)



Şekil 2.11: Zihnimizdeki İstanbul

“Çağdaş İstanbul, tarihin ağırlığının güçlü biçimde hissedildiği uyarıcı bir manzaraya sahiptir. Bu güzel çevre, büyük kültürel değerler taşımaya başladığından beri anıtlarla donanmıştır. İslam öncesi geçmişin öğeleri ve Müslüman bir kentin benzersiz silueti, geç Roma kent surlarıyla kuşatılmıştır ve hepsi, son derece çeşitlenmiş bir kültürel tarihin etkili ve güzel ifadeleridir. Eski kent çekirdeği, çağdaş megalopolis içinde artık yalnızca çok küçük bir alanı kaplasa da, bu küçük tarihi çekirdeğin kent imgesindeki yeri hala birincil önemdedir.” (Kuban, 1998).

2.2.2 Topoğrafya ve boğaz

İstanbul’u herhangi bir kentten ayıran başlıca özelliklerinden biri de şehrin kurulduğu alanın kendine has topoğrafik yapısı ve kentin içindeki, çevresindeki suyun varlığıdır. İstanbul hem bir deniz kenarı şehri, hem de içinden bir nevi büyük bir nehir geçen bir su şehridir. Boğaz’ın iki yakasının birbirlerine kurdukları ilişki, iki yakanın birbirlerinin farkında olacak kadar birbirlerine yakın ama farklı kimliklere sahip olmalarını sağlayacak kadar birbirlerine uzak olmaları, Boğaziçi’nin kıvrımlı su kenarı çizgisi, bazen karşıdaki kıyıya yakınlaşıp, bazen uzaklaşması ve suyun ardındaki inişli çıkışlı topoğrafyası başka bir deyişle, üç boyuttaki hareketli yapısı kentin önemli özellikleridir. Bu etmenlerin insanların zihinlerindeki İstanbul imajına katkısı büyüktür.



Şekil 2.12: Topoğrafik Yapı ve Boğaz (Başdemir, 2008)

2.3 İstanbul ve Benzeri Ekstremler (Aşırılıklar) Kentlerinin Bireyle İlişisine Bakış

Nüfusun aşırı derecede yüklendiği, bölgelerinin ya da ülkelerinin ticaret merkezleri olan, modernizmi gerçekleştiremediği için informel olarak gelişen İstanbul ve Sao Paulo gibi kentlerin veya belki de modernizmi gerçekleştirdikleri için sınıflı toplumu oluşturan Paris ve New York gibi kentlerin ortak özellikleri; bugün toplumsal sınıflar arasındaki ve kentle içinde yaşayan insanlar arasındaki ilişkinin yok denecek kadar az olmasında yatmaktadır. Ve bu ilişki yoksunluğunu, insanlara kentin mi yoksa

insanların kenti değiştirmelerinin mi yaşattığı belirsiz görünse de, aslında bu durumu kent ve insanlar birbirlerini etkileyerek birbirlerine yaşatmaktadır.

Toplumsal sınıfların giderek belirginleşmesi ve kent içinde mekan kullanımlarının tanımlı hale gelmesiyle; kent her çeşit insanın birbirleriyle yüzyüze gelmelerini, günlük sürünme ile birbirlerine hikayelerini aktarmalarını, birbirlerini etkilemelerini sağlayan ortam olmaktan yani toplumsal evrimi sağlayabilecek çeşitliliğin gelişme mekanı olmaktan uzaklaşmaktadır (Laborit, 1990). Aslında geniş bir kamusal alan olan kent, toplumdaki bireylerin birbirleri üzerinden kendilerini anlayabildikleri, kendileri gibi olmayanlarla karşılaşabildikleri sürece, gündelik hayatın kendilerini otomatikleştiren tekrarından sıyrılacakları bir yerdir. Sınıflar arasındaki farklılıklar belirginleştikçe, yani zengin ile fakir arasındaki orta sınıf ortadan kalkınca, zengin çok zengin, fakir de çok fakir olacaktır. Aslında kentin kamusal alan olabilmesi için, sınıfları ortadan kaldırmak yerine onları çoğaltarak birbirleriyle iletişim kurma ihtimallerinin arttırılabilmesi gerekmektedir. Gosling (2006), kentin aşırılıklar mekanı olmaya başladığına dikkat çekmek için New York’u örnek gösterir. Her ikisi de New York Manhattan’da bulunan, Harlem’de çok fakirler, Upper East Side’da ise çok zenginler oturmaktadır.



şekil 2.13: Paris Periferileri

Toplumsal sınıfların kentte mekansal olarak ayrılmalarına başka bir örnek de Paris’in periferi mahalleleridir. Sennet’e (2006) göre, bu mahalleler, bir grubu diğerlerinden ayırmak için tasarlanmış ırk ayrımı gözeten fiziksel çevrelerdir. Periferiden çok sınır

gibi davranmaktadırlar. Halbuki geçmişin kent surlarına benzer, savaş zamanı geçirimsiz, diğer zamanlarda size karşı direnen ama geçmenize de izin verebilen yani seçici-geçirgen arayüzler gibi çalışan periferiler de yaratmak mümkündür.

Tüm kentin geniş bir kamusal alan gibi davranabilmesi adına insanların kenti sahiplenmeleri ve dönüştürmeleri özlenen bir durumken kentte belirli alanların geçici olarak belirli sınıflarca yoğun bir şekilde kullanılması da bir aşırılık örneğidir.

Suner'e (1999) göre, Hong Kong'da böyle bir durumun yaşandığı Cental District kentteki çok uluslu şirketlerin hemen hepsinin merkez ofislerinin yoğunlaştığı, en seçkin mimari örneklerin, lüks otellerin, pahalı mağazaların bulunduğu bir finans ve iş merkezidir. Pazar günleri trafiğe kapanan bu alan, her hafta binlerce Filipinli kadının istilasına uğrar.



Şekil 2.14: Hong Kong Central District'te Filipinli Kadın İşçilerin Pazar Günleri

“Yerlere serdikleri gazetelerin üzerine oturan kadınlar, birlikte evden getirdikleri yemekleri yerler, yatıp uyurlar, sohbet ederler, birbirlerine fotoğraflarını, mektuplarını gösterirler, makyaj yaparlar, saçlarını örer, kitap okurlar...” (Suner, 1999).

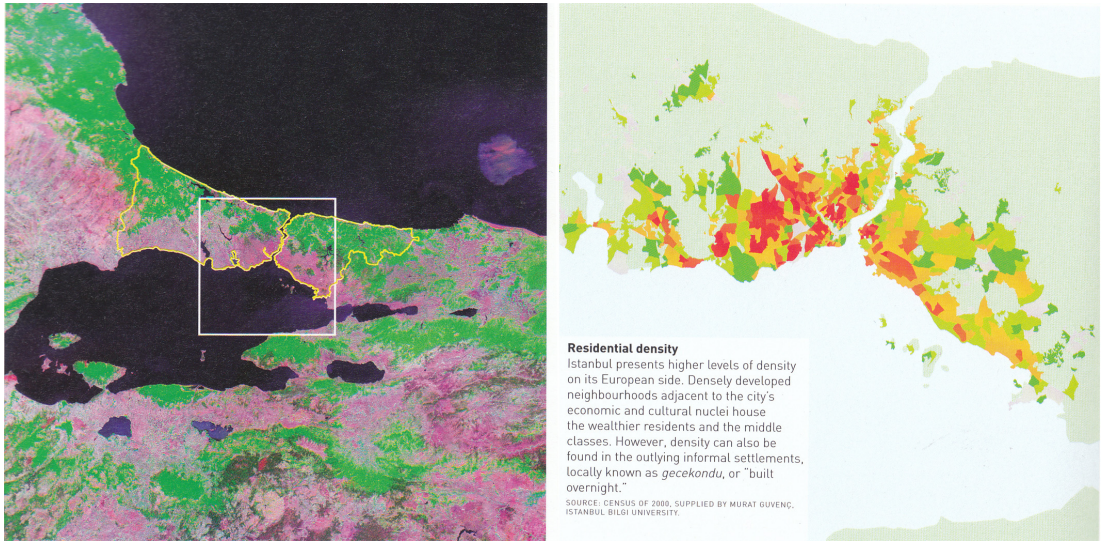
Hafta içinde orada olsalar bile görünmez olan bu insanların kentle kurdukları ilişki sonucunda, haftasonunda başkaları görünmez olmakta ve giderek kent birlikte yaşanan bir yerden, birbirine rağmen yaşanan bir yer haline gelmektedir.

Lores (2006), profesyonellerin yaşadıkları kentleri tanıttıkları “Kentler; Mimarlık ve Toplum” temalı 2006 Venedik Mimarlık Bienali’nin katalogunda Sao Paulo’nun günümüzdeki durumunu rakamlarla tanıtmıştır. Verdiği dikkat çekici rakamlardan bazıları, dünyanın ikinci en fazla özel uçuşunun yapıldığı, en azından 1000 özel helikopterin bulunduğu kentte, toplu taşımının ise çok yavaş gelişmesiyle ilgilidir. 1968’den beri inşa edilen metro hattı 60 kilometreye ulaşabilmiştir ve 20 kilometresi parklarda olmak üzere, toplam 26 kilometre bisiklet yolu bulunmaktadır. Anlaşılmaktadır ki, Sao Paulo’da nüfusun çoğunluğu yetersiz toplu taşımayı kullanmakta ve böylece özel araç sahipliliği teşvik edilmekteyken, aynı kentte yaşayan bir kesimde helikopterlerle kent içi ulaşımını sağlamaktadır. Otobüsle veya trafiğe sıkışmış özel araçla helikopter arasındaki uçurum, Şekil 21’de görülen gökdelen ile gecekondu arasındaki uçurum kadar derin ve belirgindir.



Şekil 2.15: Sao Paulo, Brezilya

Günümüzde başka kentler üzerinde örneklenen aşırı durumların herbirini İstanbul içinde de göstermek mümkündür. Fakat ne yazık ki içinde yaşadığımız bu aşırılıklara alışmış durumdayız. Bu bölümde, insanların başka insanlara bakarak kendilerini tanımlamalarına benzer biçimde; içinde yaşadığımız kentin günümüzdeki durumu, başka kentler üzerinden görülmeye çalışılmıştır. Kent ile birey arasındaki ilişki arasında bir sorun olduğunun düşünülmesinden hareketle, ilişkinin daha iyi kurulabilmesi için veri oluşturabilmek adına aşırı durumlar farkedilmeye çalışılmıştır.

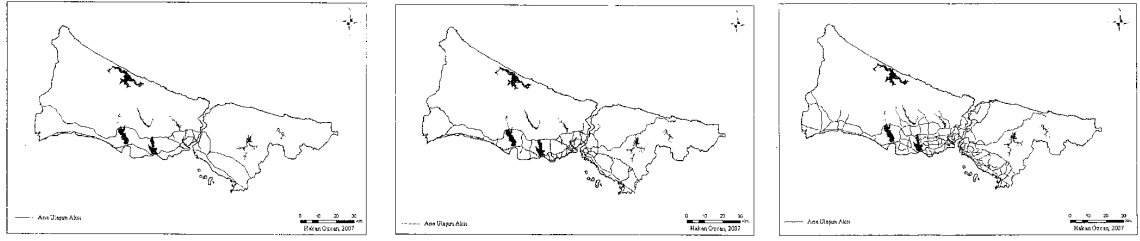


Şekil 2.16: Bienal Kataloğunda İstanbul

2006 Venedik Mimarlık Bienali'nin kataloğunda kent profillerini aktarmak için; yoğunluğun, eğitim alanlarının gösterildiği, kaçak kentleşmenin, işsizliğin, genç nüfusun, yabancı nüfusun, farklı etnik kökenlerin, sosyo-ekonomik sınıflandırmaların, meskun alanların gösterimlerinin yapıldığı haritalar kullanılmıştır. Bu katalogda yer alan diğer kent profillerinde yukarıda sayılan konulardan üç veya dört tanesi ile ilgili gösterimler mevcutken, İstanbul profilinde sadece kentteki nüfus yoğunluklarının dağılımının gösterildiği Şekil 22'deki harita yer almaktadır. Acaba diğer kentlerdeki gösterimlerden farklı olarak İstanbul'a özgü, gösteriminin yapılması gerekli olan durum nedir?

İstanbul Metropolitan Planlama (İMP)'nin yaptığı çalışmalarda ortaya çıktığı üzere günümüzde İstanbul'la ilgili olarak akla gelen ilk sorun ulaşımdır.

“Şehirde gerçekleştirilen tüm faaliyetlerin ulaşım ile doğrudan veya dolaylı olarak bir bağlantısı olduğundan, ulaşım sistemleriyle ilgili bu durum kentin bütününe yansımıştır.” (İMP, 2008).



Şekil 2.17: İstanbul’da Ana Arterler; 1995-2005-2015 (Özcan, 2008)

Yukarıdaki şekillerde kentteki ana karayolları görülmektedir. İstanbul’da gösterilmesi gereken durum, şehrin ulaşım için altyapı çalışmaları hiç durmadan devam etmesine rağmen, neden hala kimsenin, uzun uğraşlar sonunda işlerinden başka bir yere varamamalarının ardında yatan sebeplerdir.

Bu tezle, İstanbul’da yaşayan bir birey olarak da deneyimlendiği üzere, İstanbullu’nun aslında kentin içinde yaşamak yerine, trafiğin içinde yaşar durumda olmasına yoğunlaşılacaktır. Çünkü Kuban’ın (2003) da yaptığı bir röportajda işe gitmek için bindiği otobüsü Boğaziçi’nden geçtiğinden Boğaziçi’ni gören İstanbullu’suna dayanarak belirttiği gibi kent nüfusunun çoğunluğunu oluşturan halkın kenti; kendi sokakları, kullandıkları yollar ve bu yollar üzerindeki yerler oluşmaktadır. Başka bir deyişle “boş zaman çağı”nda yaşadığı söylenen kentlinin gündelik hayatın döngüsünde, kentte işlevsel amaçlı bulunduğu yerler ve bu yerlere ulaşmak için içinden geçtiği mekanlar, yani kent içinde hareket ettiği zaman aralığı bireylerin kentle ilişki kurmalarına olanaklı gözüken halihazırdaki alanlar olarak gözükmektedir.

2.3.1 Kent ve ulaşım: İstanbul’da ulaşım

Özne olarak bireyin incelendiği bölümde son olarak, İstanbul’da gündelik hayat içindeki ve kentte hareket halindeki (yaya, yolcu ve sürücü) bireyin konumlanmak zorunda kaldığı “trafik sıkışıklığı”nı oluşturan sebepleri görebilmek amacıyla, İstanbul’un günümüzdeki “ulaşım sorunu” geçmişiyile birlikte incelenecektir.

İstanbul ulaşım tarihi

İlk toplu taşımanın kayıklarla yapıldığı İstanbul'da, 1837'de Boğaziçi iskeleleri arasında ilk vapurlar işlemeye başlayıncaya kadar, belli iskelelerden dolunca kalkan dolmuş motorları, 1850'lerde vapurlar şehrin başlıca toplu taşıma araçları olmuşlardır. Deniz ulaşımı sistemi İstanbul'un ilk planlı altyapı örgütlenmesidir denilebilir (İstanbul Ansiklopedisi, Kent İçi Ulaşım- Kentin Gelişmesi- Toplulaşımıcılık).

Abdülaziz ve II. Abdülhamid (1876-1909) dönemlerinde, ilk sanayileşme çabalarına paralel olarak, ulaşım altyapısı kurulmuştur. İki dünya savaşı arasında, ekonomik durum İstanbul'da önemli bir imar etkinliği yapılmasına olanak vermediğinden; kentin ulaşım altyapısı savaş öncesi durumuna göre değişmemiştir. Fakat bu dönemde otomobilin hareketliliğine dayalı kent planlamanın başlangıcı olarak görülebilecek çalışmalar Profesör Henry Prost tarafından yürütülen imar planında "Vatan Caddesi" gibi arterlerin yer almasıyla başlamıştır. 1950'lerde trafik sıkışıklığının problem olmaya başladığı kentte Menderes'in şahsi kararları (Amerikan yardımı ile) yeni yol projelerinin uygulanmasına sebep olmuştur (İstanbul Ansiklopedisi, Kent İçi Ulaşım- Kentin Gelişmesi).



Şekil 2.18: Kent-Trafik İlişkisi

1950'lerden sonra deniz ve raylı sistem taşımacılıkları gerilemeye başlamış, ilk olarak 1926'da dört araçla sefer yapmaya başlayan otobüsler, tramwayların kaldırılmasından ve Boğaziçi sahil yolunun yapılmasıyla bu hatta çalışan vapurlarında kaldırılmasından sonra, en çok kullanılan toplu taşıma araçları olmuşlardır. Otobüslerle beraber, karayolu ağı gelişimine bağlı olarak minibüsler, dolmuşlar, taksiler ve de özel otomobiller hızla artmışlardır.

Günümüzde İstanbul ulaşımı

Günümüzde kentteki toplu taşımının kara, deniz ve raylı sistemlere dağılımı Şekil 25'de görülmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Kent İçi Ulaşım-Toplutaşımacılık-Trafik).



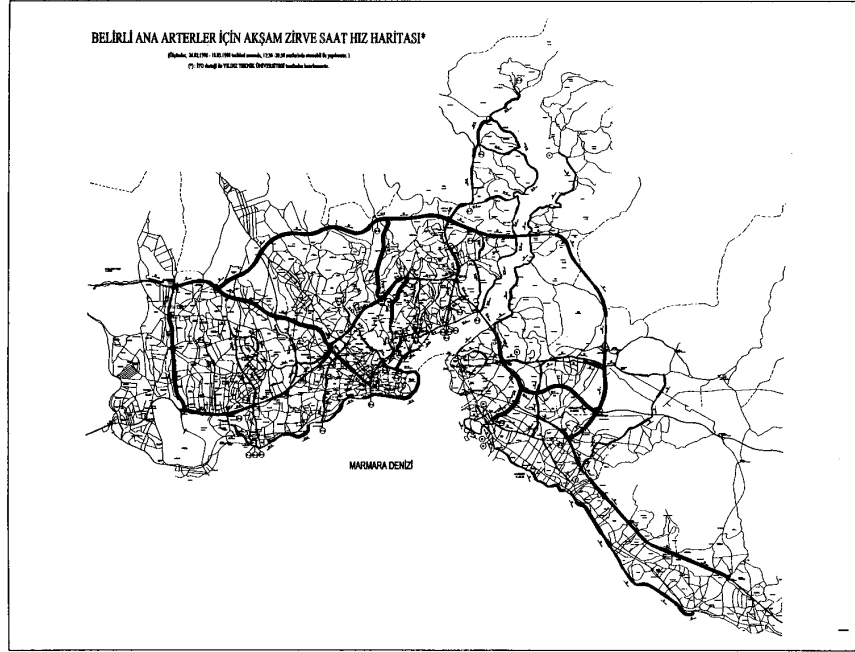
Şekil 2.19: Toplu Taşıma Kullanım Oranları (Topuz, 2008)

Topuz'a (2008) göre, lastik tekerlekli toplu taşıma, diğer ulaşım türlerine göre daha baskındır. Özel otomobil ve toplu taşımadaki yol kullanımı ile ilgili oranlar Şekil 26'da görülmektedir.

Özel Otomobil	Özel Otoyla	% 69
	Yol Kullanım Oranı	
	Yolcularla	% 31
	Yol Kullanım Oranı	
Toplu Taşıma	Otobüsle	% 3
	Yol Kullanım Oranı	
	Yolcularla	% 22
	Yol Kullanım Oranı	

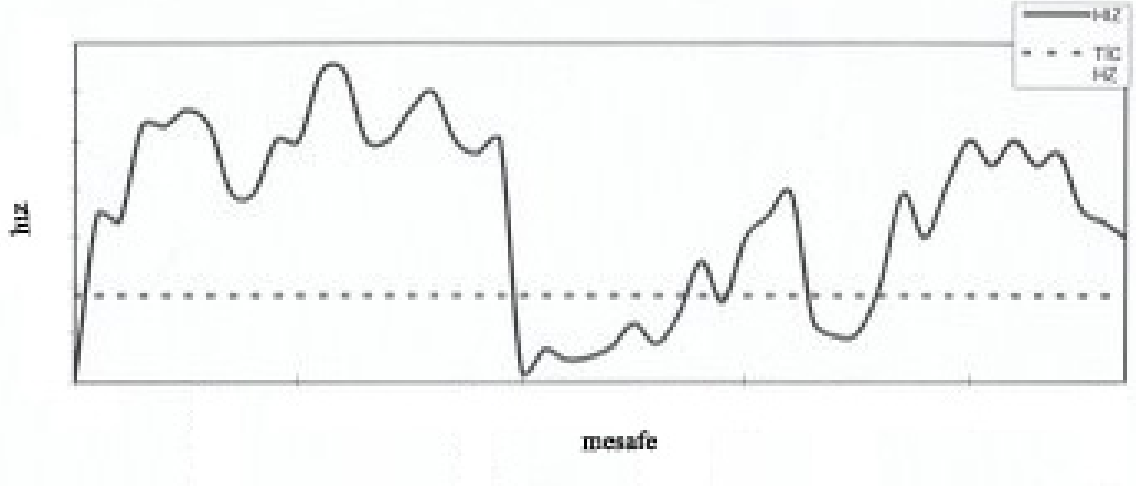
Şekil 2.20: Özel Otomobil-Toplu Taşıma (İMP, 2008)

“Otomobil sahipliğinde 130-150 araç/1000 kişiye ulaşan oran, ulaşım ağına eşit olmayan bir dağılım sergileyerek, yol kullanımında 690 araç/1000 kişi olmaktadır ve sonuçta özel otomobillerin kentin kısıtlı yollarını verimsiz kullandığı anlaşılmaktadır.” (Topuz, 2008).



Şekil 2.21: İstanbul Akşam Zirve Saat Hız Haritası (Gürsoy ve diğerleri, 2002)

Artan özel otomobil sahipliliği de, insanların kent içindeki ulaşımını kolaylaştıramamaktadır, çünkü trafik sıkışıklığı önemli boyutlara ulaşmıştır. Şekil 27’de belirli ana arterler için akşam zirve saat hız haritası, Şekil 28’de ise Kozyatağı-Haliç rotasına ait hız değişimi grafiği görülmektedir.



Şekil 2.22: Kozyatağı-Haliç Rotasına Ait Hız Değişimi Grafiği (Gürsoy ve diğerleri, 2002)

“Yetersiz altyapı koşulları ve hızlı nüfus artışı göz önüne alınırsa, İstanbul Metropolü için üretilecek çözümler, karayolu altyapısını geliştirmekten çok; toplu taşımayı özendirmeye yönelik olmalıdır. Deniz taşımacılığının ve raylı sistemlerin etkin kullanımına yönelik, özel araç kullanımını caydırıcı ve toplu taşımacılığı özendirici yönde politikalar geliştirmek gerekmektedir.” (İMP, 2008).

2.4 Bölüm Sonucu

Hong Kong, Paris, Sao Paulo ve New York gibi kentlerin İstanbul ile ortak özellikleri kentteki görünür ve görünmez sınırların gündelik hayatı daha çok etkilemeye başlaması, bireylerin birbirlerine ve kente giderek yabancılaşmalarıdır. Hong Kong’daki Filipinli kadın işçilerin pazar günleri belki de birey için olumlu bir hareket gibi görülebilecek kenti mekansallaştırma girişimleri aslında kamusal alanın yerle bir olmasıdır. İnsanların iletişim kurmalarını beklediğimiz kamusal alanda kadın işçiler ve diğer insanlar birbirlerini görmüyormuş gibi davranarak pazar günlerini geçirmektedirler.

Geçen yüzyılın endüstri kentleri artan ticaret olanaklarıyla giderek büyümektedirler. Sınırları belirli olmayan bir gelişmenin varlığıyla İstanbul, bugün artık bir metropoldür. 1848 ile 1945 arasında yaşanan kentlerdeki aşırı ve hızlı büyüme İstanbul’da 1950 yılından itibaren yaşanmaya başlandığından, bir bakıma kendinden önceki örneklerle bakarak yaşanan olumsuzlukların önlenmesi için İstanbul’un zaman kazandığı düşünülebilir.

Kazanılan zamanı kullanabilmek için bireylerle bireylerin, bireylerle kentin birbirlerinin farkında olmalarını ve “temas” (Koyuncuoğlu, 2008) etmelerini mümkün kılacak zamansal, mekansal ve kültürel şartların oluşturulması gerekmektedir. Mekan odaklı bir program içinde izole edildiğimiz yaşamlarımızda, sürtünmeden doğan kaybı azaltmak için fordizmin üretimi parçalara ayırması gibi yaşamlarımız da adeta başkalarıyla ve kentle minimum düzeyde sürtünmemizi sağlayacak şekilde parçalanmış, daha verimli birer çalışan ve tüketici olmamız için programlanmıştır. Çoğunluğun yaşamları, iş ile ev arasındaki gidiş gelişle özetlenebilecek yapıdadır; evlerin hala yuva olabilecek tasarım ve üretim olanaklarına kavuşamadığını ve işin kendisinin, kendini gerçekleştirme imkanını sağladıklarının azınlıkta kaldığını, bu iki mekan arasındaki tüm aralıkların insanları tüketici olarak programlayan nitelikte olduğunu düşünürsek, yaşamlarımızın kalitesini arttırabileceğimiz zamansal ve mekansal aralık nerede aranmalıdır?

İstanbul için bu aralık, kentin insanların zihnindeki üst imajının yaşanan kentle üst üste düşmesini sağlayabilecek kurgularda yakalanabilir. Bu bölümde İstanbul’un, kentlerin topluluk halinde yaşamının ve çeşitliliğin mekanları olması nedeniyle barındırdığı iş, sağlık ve eğitim olanaklarının yanında, tarihsel önemi, topoğrafik yapısı ve su şehri olması dolayısıyla insanların zihninde üst bir imaj oluşturmada üzerinde durulmaya çalışılmıştı. Bireyle ilişkisi gözönünde bulundurularak; kentin işlevi, anlamı, bireye sağladığı gündelik çevre başka bir ifadeyle fiziksel çevresi ele alınarak “kent” incelenmeye çalışılmıştı. Fakat bu bölümün başında yapılan tartışma gibi kendini kentin yerine koyan yine bir birey olduğundan, yani kenti inceleme çalışması insan merkezli olduğu için sonuç, bireyin zihnindeki kent ile ilgili olmuştur.

Arabanın kent üzerinde yaptığı yıkıcı etkinin tersine bir etkiyi, iletişim araçlarının bireyin gündelik hayatına girmesiyle yaşayabileceğimiz bir dönemin eşiğindeyiz. Medya, sınırlı ve yanlış bilgi yayan halinden, internet sayesinde iletişimi destekleyen bir yapı haline gelmiştir. On yıllardır var olan internetin yanı sıra cep telefonundan GPS’e kadar teknolojik birçok yenilik her gün hayatımıza eklenmektedir. Bu sayede birey artık isterse gerçek bilgiye ulaşabileceği, fiziksel olarak içinde bulunduğu çevresiyle sınırlı kalmak zorunda olmadığı bir ortamda hareket edebilme ve kendi kentinde turist olabilme imkanına kavuşmuştur. Kişiler artık kendilerini bilindik yöntemlerle kentte konumlandırmak zorunda değildir. Ellerindeki araçlar artmıştır.

Çünkü artık kentin keşfedilme verileri sadece ilgili insanların ulaşabileceği az sayıdaki kitapçıdaki gezginci romanlarında değildir. İstanbul’da yaşayan bir lise öğrencisi toplu taşıma araçlarını kullanarak istediği biricik noktaya ulaşma kabiliyetine sahiptir. Bunu yapmak için ailesinden ya da yakın çevresinden birilerinin gündelik hayatında böyle şeyler yapıyor olması gerekmez.

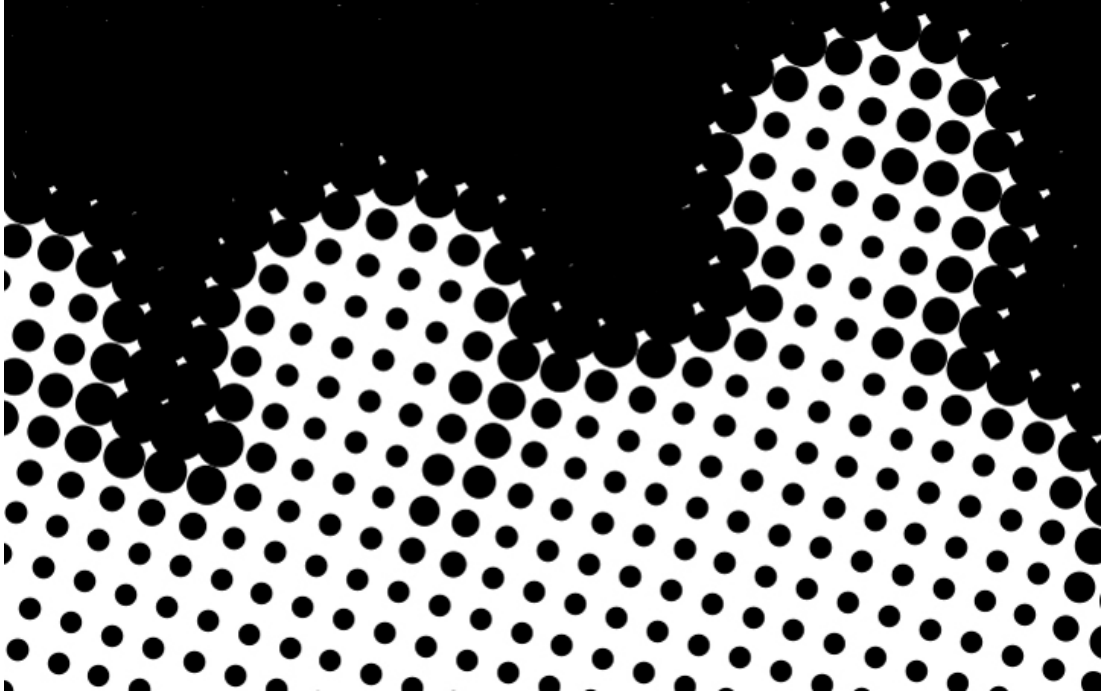
Bizimki gibi sadece büyümüş, içinde yaşayan insanlara büyüklüğünün avantajları dışında, kentte yaşamının farkını yaşatamamış metropollerde bugün içinde bulunduğumuz ortamın etkisiyle bazı şeyler değişebilir. İçinde bulunduğumuz ortam iletişim araçlarındaki gelişmelerin gündelik hayata, kentliyi oluşturan sıradan insanın yaşamına girdiği ortamdır.

İMP’nin de açıkladığı gibi İstanbul’un başlıca problemi ulaşım sorunudur. İçinde yaşayan bireyin problemi ise trafik sıkışıklığı sebebiyle kentte değil, bu sıkışıklık içinde yaşama durumudur. Endüstri toplumundan tüketici toplumuna evrilen yapı içinde birey, evi ile işi arasındaki döngüde yaşar konuma getirilmiştir. “Kuban’ın İstanbullu’sunun kenti” evinin bulunduğu sokak ve şehirde içinden geçtiği yerler iken kent toplumsal hayatın varlığı söz konusu olduğunda yaşamak için anlamlı bir yere dönüşebilmektedir. Kentteki yaşamın kalitesini arttırmak, kentin sınırsız bir kamusal alan olmasını sağlamak için iş, okul vb. ile ev arasındaki döngünün kente değen noktalarını oluşturan aralıklardan biri olan “kent içindeki hareketimiz” önemlidir.

“Ersilia’da oturanlar kentin yaşamını ayakta tutan bağları belirlemek için evlerin köşeleri arasına, renkleri akrabalık, takas, otorite, temsil ilişkilerine göre değişen, beyaz, siyah, gri veya siyah-beyaz ipler gererler. İpler artık aralarından geçilemeyecek kadar çoğaldığında çekip giderler. Evler parça parça sökülür; ipler ve dayanakları kalır yalnızca. Ersilia’yi terk edenler tüm ev eşyalarıyla konakladıkları bir tepenin eteğinden ovada yükselen kazık ve ip kargaşasına bakarlar. Ersilia kenti hâlâ odur, kendileri ise bir hiç. Ersilia’yı başka yerde yeniden kurarlar. Eskisinden daha karmaşık olmakla birlikte kurallara daha uygun olmasını istedikleri aynı şekli dokurlar iplerle. Sonra onu da terk eder, kendilerini ve evleri daha da uzaklara taşırlar. İşte bu yüzden Ersilia topraklarından geçerken dayanıksız duvarları yıkılmış, rüzgarın savurduğu ölü kemiklerinden yoksun, terk edilmiş kent kalıntıları görürsün: bir biçim arayan karmakarışık ilişkilerin örümcek ağları.” (Calvino, 2002).

3. KENTLE İLİŞKİSİ İÇİNDE BİREYİN İNCELENMESİ

Tezin ilk bölümünde kentle birey arasındaki ilişkinin zamanı paylaşmak üzerinden kurulabileceği fikrinden yola çıkarak her ikisinde yaşayan birer varlık olarak düşünülen kent ile bireyden kent, özne olarak ele alınmaya çalışılmıştır. Bu bölümde ilişkinin incelenmesi adına birey özneleşecektir.



Şekil 3.1: Kentin İçinde Birey (Başdemir, 2008)

3.1 Birey

İnsan, kişi, kentli gibi kelimeler yerine “birey” kelimesinin kullanılmasının nedeni “İstanbul’un üst imajı”na benzer biçimde birey kelimesinin anlamında ve “efsanevi burjuva bireyi” (Dellaloğlu, 2003) gibi tamlamaların çağrışımlarında barındırdığı üstünlüktür. Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlüğü’ndeki anlamına göre:

“birey 1. Kendine özgü nitelikleri yitirmeden bölünemeyen tek varlık, fert. 2. Doğa bilgisinde türü oluşturan tek varlıklardan her biri. 3. man. Bir türün kapsamı içine giren somut varlık. 4. ruh b. İnsan topluluklarını oluşturan, insanların benzer

yanlarını kendinde taşımakla birlikte, kendine özgü ayırıcı özellikleri de bulunan tek can, fert. 5. top. b. Toplumlari oluşturan ve düşünsel, duygusal, iradeyle ilgili nitelikleri toplum içinde belirlenen insanların her biri, fert.”

Bireyin yapısındaki, toplum içindeki diğer bireylerden ayrılabilecek özellikleri olmasını sağlayan; kendilik bilinci, yalnız değil ama tek başına olmak istemesi ve yaratıcı huzursuzluk gibi nitelikleri incelenmeye çalışılmıştır.

3.1.1 Kendilik bilinci

Bireyin en önemli özelliklerinden biri, kendi adına karar verebilme yetisine sahip olmasıdır. Birey moderniteye ait bir kavramdır ve toplumsal bir tasarım ürünü olarak kendini yaratmak, geliştirmek ve denetlemekle yükümlüdür (Ahıska, 1996). Sennett’e (2006) göre, modern bireycilik oluşumu bireylerin kendilerine yeterli ve tamamlanmış hale gelmelerini amaçlıyordu.

Standart eğitim süreçlerinden geçip aynı tüketim ve yaşam tarzını seçen birçok insan olması sebebiyle bugün bireyler birbirlerinin yerine geçebilir hale gelmişlerdir. Metropoldeki marjinal çeşitliliğin başlangıcı olarak sayılabilecek 1960’lardaki, kendilerini farklı davranış biçimleri ve “tarz”lar üzerinden ifade eden, yani ortak ilgi alanlarına yönelmiş “alt-kültür” grupları; 1980’lerden itibaren, “tüketim toplumu”nun doğuşu ile artık tüketim kalıplarına dayalı yaşam tarzları üzerinden tanımlanmaya başlanmıştır (Altay, 2004). Laborit’in (1990) dediği gibi:

“Görünüşe göre, her birey kendisine egemen olan ve katılmak istediği sınıfın belirtilerine, nesnelere ve davranışlarına sahip olmayı arzular gibidir.”

Soykan’ a (2003) göre, Kant’ın ergin olmayış durumu olarak tanımladığı şey; kişinin kendi aklını kullanmak yerine, örneğin “benim için akla sahip olacak bir kitabım, benim için vicdana sahip olacak bir papazım, benim için yeme-içmeme karar verecek bir hekimim vb” gibi herşeyi başkalarından sorar hale gelmesidir. Soykan; Kant ve Frankfurt Okulu temsilcilerinin, insanlara iyi yaşamının ne olduğunu söylememek gerektiğini; ama iyiyi istemenin üstünlüğünü farketmelerinin sağlanması gerektiğini söylediklerini de aktarır. Altay’a (2004) göre:

“Günümüzde farklı kimliklerin büyük ölçüde tüketim kalıpları üzerinden tanımlanıyor olması, bu kimliklerin ifade güçlerini kaybettikleri anlamına gelmemelidir. Hetherington’ın vurguladığı gibi, yaşam tarzları ile tanımlanan kimlikler, içlerinde karşı duruşlar ve politik nitelikler barındırmaktadır. Ancak bu karşı duruşların, önceleri algılandığı gibi, toplumsal dönüşümlerin işaretçisi olarak

kabul edilmemesi gerekmektedir. Günümüz toplumundaki karmaşık kimlik yapısı ve bunların ortaya koyduğu gündelik karşı duruşlar-direnışler öncelikle anlaşılmayı beklemektedir.”



Şekil 3.2: “Exactitudes” Sergisinden Fotoğraflar

Altay’ın sözlerinden anlaşılmaktadır ki insanlar kendi adlarına karar verebilme yetilerine sahip olmayı her ne kadar mekan odaklı bir program içine hapsedilmiş olsalar da devam ettirmektedirler. Yaratıcı huzursuzluk ve artan bireysel direniş örnekleri ortaya koyarak bireyin kendini gerçekleştirme ihtimalinin hala kaybolmadığını göstermektedirler.

3.1.2 Bireysel direniş ve yaratıcı huzursuzluk

Bireysel olarak kontrol edebildiğimiz çok az şey olduğu açık olsa da, kararlarımız olağanüstü öneme sahiptir. Soja'ya (1999) göre, insanlar mekanın toplumsal üretiminin, baskılamaya, sömürüye nasıl yol açabileceğini, bunun davranışlarımızı nasıl sınırlayabileceğini, şanslarımızı nasıl kısıtlayabileceğini, günlük yaşamımızı, biçimleyebileceğini giderek daha fazla anlamaktadırlar. Bu olumsuz mekansal etkiyi kırmak için çok sayıda, farklı coğrafi ölçekte çalışan müdahale biçimleri zorunludur.

“Uygarlık tarihinin başından beri insan, toplumsal ve fiziksel çevresi ile eleştirel bir gözlemleyicilikle ilişki kurmuş ve bu, insana "yaratıcı huzursuzluk" denen rahatsızlığı vermiş. Yaratıcı huzursuzluk, “olan”ın yerine “olması gereken” başka bir şeyi koyma gereği duyar ve insan, tasarlamaya başlar. Bu, kimi zaman yeni bir dünya düzeni ölçeğinde, kimi zaman da evdeki bir masa ile sandalyelerin bir arada durma düzeni ölçeğindedir. Kimi zaman var olanların yeniden düzenlenmeleri rahatsızlığın giderilmesi için yetmez, yeni bir nesnenin, yeni ilişkilerin, yeni araçların tasarlanması gereği doğar.” (Adam, 1996).

Yaratıcı huzursuzluğu içinde barındıran birey, günlük hayatında karşılaştıklarının üstesinden gelebilmek adına yöntemler geliştirmektedir. İstiklal Caddesi'nde yürürken sırt çantasını önüne asmak, metroda “geçmeyiniz” anlamına gelen sarı çizginin daha çok kirlenmiş yerlerinin, kapılara denk geldiğini bilerek metroyu oralarda beklemek gibi yöntemlerden, kurumları yapılan haksızlıklar için dava etmeye kadar çeşitli yöntemler-direnışlerdir bunlar. Örneğin, Los Angeles (LA)'da Otobüs Sürücöleri Sendikası'nın Metropolitan Taşımacılık Otoritesi'ni (MTO) dava etmesi gösterilebilir. Soja (1999), LA'in toplu taşımacılığın gelişmediğı, zayıf otobüs sistemi ile ünlü bir kent olduğunu söylemektedir. Kentte tarihinin en pahalı kamusal işler projelerinden biri olarak metro projesine, otuz milyar dolar kadar, bir miktar para yatırılmak üzereyken ve hatlardan birkaçı yapılmaya başlanmışken, işlerin birden durdurulduğunu; yapımın durmasının nedeninin, bir ölçüde Otobüs Sürücöleri Sendikası'nın başarılı “grevi” ve grevi takip eden davasının olduğunu ekler. Soja'ya (1999) göre:

“Dava gerekçesi; sabit demiryolu metro yapımına giden büyük miktardaki paranın zengin beyaz banliyö nüfusunun lehine olduğu, bu yüzden de yurttaşlık haklarının, temiz ve güvenilir taşımacılık hizmetleri haklarının çiğnenmesiydi. Bu dava ırksal bir ayırmadan ziyade mekansal adaletin sağlanması için bir direniş örneğiydi, çünkü merkez yerine çeperlerin lehindeydi. Sendika üyeleri davalarının sonucunda bir zafer kazandılar ve MTO milyonlarca doları LA'in otobüs sistemine kaydırıldı.”

Hubbard (2006), işgal edilen alan herkesinse, öyleyse her yerde potansiyel olarak direnilebileceğini düşünmektedir:

“Böyle durumlarda direnç yasa ile devletin tanımladığından daha farklı uzamsallıkların (spatiality) yaratılması çabasını içerir. İnsanlar direniş aracılığı ile yetkilendirildikçe bu değiştirilmiş, uyarlanmış yerlere yol açabilir.”



Şekil 3.3: Barselona’da “Petanca” Oynayanlar

Gündelik hayatı kolaylaştıran pratik çözümlerle, insanların varolan zamansal ve mekansal kurulumları yorumladıkları Ankara’daki “Minibar”, Barselona’da sokaklarda oynanan oyunlar (örneğin petanca), insanların iyiyi istediklerine ve bunun için mücadele ettiklerine örnek teşkil etmektedirler.



Şekil 3.4: Ankara’da “Minibar”

3.1.3 Yalnızlık ile tek başlılık

Simmel'in yüzyılın başında vurguladığı gibi metropol yaşamının yalnızlaştırıcı etkisi birçok uyarıcı içinde bireyin kendini korumak için geliştirdiği davranış pratiklerinin sonucudur. İnsanlar, kentin kendilerine tek başına olabilmek özgürlüğünü yaşayabilecekleri bireyselliği sağlayacağını düşünmekte fakat yalnızlığa mahkum olmaktadır.

Yüzyıl boyunca gelişen iletişim teknolojileri, bireyin artık kültür endüstrisinin güdümlü bilgileriyle yetinmek zorunda kalmadığı bir ortam yaratmıştır. Bugün artık çoğunluk içindeki bireyler, iletişimsizlik yüzünden yalnız kalmak zorunda oldukları bir toplu yaşam modelinden tek başına bireylerin oluşturduğu bir topluma doğru hızla ilerlemektedirler. Laborit'in (1990) dediği gibi, iletişim yollarının hızlı gelişmesinden ötürü, gerek bölgeler gerek bireyler açısından, "yakınımlar" hemen yanı başımızda bulunan değil, etkinliği bizimkini tamamlayandır. Tek başına birey yalnız kalmaya mecbur birey değildir. O istediği zaman yalnız kalabilme özgürlüğü olan bireydir.

3.2 Kent İçinde Birey

"Artık, kentli insan denildiğinde işi, evi, geliri, emekliliği ile tek standarta uygun bir insan vardı. İş, sanayide ya da hizmet sektöründe, belli güvenceleri olan ama yaratıcılık yerine üretkenliğe bakılan bir işte çalışmakla belirlenen, evi kentin belli standartlara uygun yeni ya da eski yapılarından birinde, standart mobilyalarla döşenmiş, tüketim malları ile donatılmış, bir yer ve geliri denildiğinde de bütün bunları belirleyen, çalışabildiği sürece ortalama bir gelir düzeyine sahip olan, yaşlandığında da belli güvencelere sahip olacağı vaadini verilen insanlardan oluşan bir kitle." (Adam, 1996).

3.2.1 Bireyin zamanı...

Başlangıçta kullanılan köylü, kentli tanımlarından bu yana insanlar ve toplumlar; tarım toplumundan tüketici toplumuna, tüccardan işçiye kadar üretim ilişkilerindeki rolleri üzerinden tanımlanmaktadırlar. İnsanlar ilk Sanayi Devrimi ile insanın elinin uzantısı denilebilecek aletleri, motor ve makineleri kullanarak; fabrikalarda istihdam ediliyorlardı. II. Sanayi Devrimi ile ise beynin uzantısı aletlerle; bilgisayarların, bilgi işlem düzenekleriyle, otomasyon son haddine kadar ilettilmiş, buna eşlik eden robotizasyon ile de üretimin tüm alanlarında insana olan ihtiyaç azalmıştır (Laçiner, 1996). Fakat sistemin devamlılığı için artan üretimin eritilmesi gerekliliği, zamanla

herkesin tüketici olmasına sebep olmuştur. Zengin ya da fakir herkesin kazandığı parayı harcayabileceği ürün skalasının devamlılığı için Berger'in (1975) de belirttiği gibi bu kez fabrika işçileri yerine hizmet, planlama, denetim ve pazarlama işlerini yürütecek iş gücü gerekmiştir. Bu iş gücünün içinde öğretmenlerden, bankacılık, sigortacılık ve emlak işlerinde çalışanlara; devlet görevlilerinden, güzellik merkezleri çalışanlarına kadar çok farklı meslekler bulunmaktadır. Tanımlar, meslekler değişse de değişmeyen durum, ertesi gün işe gitme ve zamanın büyük kısmını çalışmaya ayırma zorunluluğudur.

“Çalışma, çoğu insanın yaşamının önemli bir kısmını teşkil eder ve çoğunlukla kişisel değerin bir ifadesi olarak kabul edilmiştir: Çalışma ile, statü, ekonomik ödül, dini inanışın bir göstergesi ve kişisel potansiyelin bir şekilde ortaya koyulması sağlanmış olur.” (Grint, 1998).

Çalışma aracılığıyla kendini gerçekleştirmek yani potansiyelini tam olarak yerine getirmek, kitleler için henüz söz konusu olamadığından; kitleler çalışarak hakedecekleri boş zamanlarında özgür olacaklarını düşünürler (Grint, 1998). Fakat boş zaman Adorno'nun tanımıyla kültür endüstrisinin eğlence reçeteleriyle tüketime hizmet etmek üzere planlanmaktadır (Soykan, 2003).

Grint (1998), Birinci Dünya Savaşı sırasındaki insan gücü gereksinimi sebebiyle hükümetlerin endüstriyel organizasyonları zorlamaları sonucunda işyerlerinde havalandırma, ışıklandırma, çalışma ve dinlenme saatlerinde iyileştirmeye gidildiğine dair bilgi vermektedir. Günümüzde kitleler için uygun görülen yaşam standartının niteliği konusunda kuşkulandırmamak mümkün müdür? Acaba hakkettiğimizi düşündüğümüz, kendimize ait zaman, sadece ertesi gün işe gidebilmemizi sağlamakla işlevlendirilmiş bir zaman mıdır?

3.2.2 Gündelik hayat

Grint (1998), mesai saatlerinin 19.yy.'ın sonları, 20 yy.'ın başlarında, çocuklar için bile en az oniki saat olduğunu bildirmektedir. Harvey'in de belirttiği gibi:

“Ücretli tatil, daha yüksek ücret, daha kısa çalışma saatleri, erken emeklilik türünden tavizlerin acısını, sermaye, Marx'ın uzun süre önce saptadığı gibi, çalışmaya daha yüksek bir yoğunluk ve tempo getirerek çıkarır.” (Harvey, 1996).

Bunun yanısıra Lefebvre'nin (1996), gündelik hayatı zorunlu, zoraki ve serbest olarak bölümlere ayırarak tanımlamasında da dikkati çeken, zoraki zamanın giderek

arttığını belirtmesidir. Bu tanımlamada zorunlu zaman, çalışmaya ayrılan, serbest zaman, eğlenceye ayrılan, zoraki zaman ise ulaşımda geçirilen zaman, fatura ödemeleri gibi formalitelere harcanan zamandır. I. ve II. Sanayi devrimleri sonrasında insanların iş gücüne olan ihtiyacın azalması toplumda, insanların kendilerine daha çok vakit ayırabilecekleri yönünde bir düşüncenin gelişmesine hakim olmuştur. Ancak Lefebvre'ye (1996) göre:

“Boş zaman toplumu deyimi de, tıpkı öncekiler gibi, olgulara dayanır.”

Ve zoraki zamanın boş zamandan daha hızlı bir şekilde artması boş zaman çağını yaşayamama sonucunu doğurmaktadır. Harold Ramis'in yönettiği “Bugün Aslında Düdü (Groundhog Day)” filmindeki gibi her gün aynı günü yaşıyoruz. Filmde bir TV programcısı, uğursuzluk sonucu sevmediği bir yerde hapsoluyor ve her gün aynı günü yaşamak zorunda kalıyor. Bu durumdan kurtulmak için bir çok defa kendini öldürmeye bile çalışıyor ama ertesi gün yine aynı şekilde uyanıyor. Sonunda bu döngüden çıkamayacağını kabul edip, yıllardır yapmak isteyip yapamadığı şeyleri yapmaya başlıyor. Mesela; piyano çalmayı öğrenmek için ders almaya başlıyor, piyano hocası her gün onu ilk defa gelen biriymiş gibi karşılayıp, yeni başlayan biri için ne kadar iyi piyano çaldığına şaşıyor.



Şekil 3.5: Zaman İçinde İstanbul (Gündüz, 2004)

Gündelik hayata sıkışmış gibi gözüken bireyin de elindeki potansiyel burada yatıyor olabilir mi? Birey gündelik programını yapabilmek için daha çok kabiliyete sahip

olduğu bu dönemde, elindekilere farklı bir açıdan bakabilirse, hayatını iyi yönde değiştirip içinde yaşadığı kenti daha anlamlı kılabilme olasılığı artmaktadır.

3.3 Kentte Hareket Halindeki Birey

Kent içindeki insan hareketi, aydınlanma düşünürlerinin hayal ettiği gibi, kendine daha hakim bireyin inşasını henüz sağlayamamıştır. Çünkü günümüzde, birer çalışan ve tüketici olarak işlevlendirilen bireyler, kentte çeşitli biçimlerde hareket etmektedirler. Fakat bu hareketleri, ekonomik dengenin devamlılığı için hızlandırılmış durumdadır. Diğer mallarla birlikte hareketi öngörülen ve bu devamlılığı sağlayacak kadar hareketi ve hareketinin hızı garanti altına alınan birey kentte çeşitli biçimlerde; yaya, sürücü ya da yolcu olarak hareket etmektedir. Ne var ki bu hareketinin, bireyin kentle ilişki kurması açısından aldığı roller Kundera'nın (2006) koşucuyla motorsiklet sürücüsü karşılaştırmasındaki gibi farklılıklar içermektedir.

“Teknoloji devriminin insana armağan ettiği bir esrime biçimidir hız. Motosiklet sürücüsünün tersine, koşucu, kendi bedeninin varlığını her zaman duyumsar, ilaç ampullerini, soluk durumunu hiç aklından çıkarmamak zorundadır; gövdesinin ağırlığını ve yaşını hisseder koşarken, kendi kendinin ve yaşamının, zamanının her zamankinden daha fazla bilincindedir. İnsan hız yeteneğini bir makineye devredince her şey değişir: Artık kendi gövdesi oyunun dışındadır ve bir hıza teslim eder kendini; cisimsiz, maddesiz bir hıza, katıksız hıza, hızın hızlılığına, esrime hıza.”

3.3.1 Yaya

Kentlerin genişlemesi, toplumun çoğunluğu için herhangi bir aracı kullanarak, kent içinde hareket etme zorunluluğunu doğurmaktadır. Ne var ki kentlerde, halen ulaşım ihtiyaçlarını yaya olarak sağlayan insanlar da vardır. Aynı zamanda özel araçlarıyla kent içi ulaşımını sağlayan insanlar özel araçlarından indiklerine yaya olurken, diğerleri de toplu taşıma araçları arasında aktarma yaparken ve sonrasında kısmen yaya olmaktadır. Kent içindeki hareket şekillerinden bireyin çevresinden en fazla etkilendiği yürüme, beden hareket halinde olma halidir.

Durarak ilerlediği araç içindeki yolculuğun tersine, insan yürürken fiziksel olarak hareket ettiği mekanın içinde olduğundan; yakın çevresiyle, herhangi bir resim sergisinde, kişi ile sanat eseri arasındaki boşluğun tanımlılığına benzer bir ilişki kurmaktadır. Hubbard (2006) aklı ve bedeni birbirinden ayıran, bedenin aklın

hakimiyetindeki bir araç olduğu düşüncesi yerine, her bireyin vücutsal öznelere olduğu görüşünü savunur ve Merleau Ponty’inde bedenın kendisinin dünya ile ilişkinin mekanı olduğunu düşündüğünü bildirir. Sayısız tekilliğin koleksiyonu, kesişen yolları-mekanları biçimlendiren adımlardan oluşan yürüme eylemi ise bir “ifade mekanı”dır. Hubbard (2006), bedenin kendisinin hayatımızdaki günlük mekanlarla ilgili çok kişisel bilgileri olduğunu; diğere insanların konuşma gürültüleri olmadan, bilet makinasına, korkuluklara dokunmadan, egzozun, pişen yemeklerin kokusunu duymadan yürümeyi düşünemeyeceğimizi söyleyerek açıklar.

Soja’ya göre; beden herkesin kendini başkalarından ayıran “içe en yakın coğrafya”sını tanımlamaktadır (1999). Kundera’nın dikkatimizi çektiğı gibi hareketimizi başka bir mekan aracılığıyla sağlamaya başladığımızda, hızımızı bir araca devrettiğimizde, hareketimizin bize duysal olarak kattıklarının niteliğı değişmektedir.

3.3.2 Toplu taşımadaki yolcu

At arabalarından motorlu araçlara geçişte, yolcuların araçlardaki teknolojik gelişmelerin sağladığı hızlanmaya katlanabilmeleri için, koltuklarına daha kalın minderler kaplanmıştır. Başlangıçta büyük atlı arabalardaki gibi insanların birbirlerine bakacak şekilde oturtuldukları tren kompartımanlarında, yolcular zamanla birbirlerinin enselerine ve ileriye bakacak şekilde oturtulmaya başlandılar, çünkü bedenimizi, başka insanlarla ilişkilerimizi kontrol eden oluşumlar, değişmekteydiler (Sennett, 2006). Hareketimiz giderek tren, uçak, otomobil, asansör gibi kapsüllerin içinde sağlanır olageldikten sonra hareket eylemi monitörden bilgisayara bakma deneyimini yaşatmaya başlamıştır. Günümüz metrolarındaki insan davranışları ile ilgili Verhejen’in (2003) söyledikleri dikkate değerdir:

“Rastgele bir toplu taşıma aracındakileri izleyin; hiçbir insani ilişkinin kurulmadığı çok açıktır. Bu kadar çok insanın bu derece yakın olabildiğı kent içi toplu taşımadaki sürtünmenin olduğu haller çok nadirdir. Sürtünme, sıcak arayüzlerdir, etkileşim için olanaklardır. Jestlerin, fikirlerin ve duyguların koşulsuz alışverişidir. Yoğun saatlerde, metro beden koleksiyonundan başka bir şey değildir. Sanki yolcular akıllarını-kalpplerini-ruhlarını yolculuk sırasında geçici olarak kapatmışlardır.”

Verhejen (2003), montaj bandındaki ve biyolojik endüstrideki seri üretimin ardından, belki de hayat kalitesini zorlayan üçüncü endüstrinin kent içi yolculuk endüstrisi olduğunu söylemektedir. Kent içi yolculuğun endüstri olarak ele

alınmasının sebebi, insan hareketliliğine, ürünlerin hareketliliğinin sağlanmasındaki gibi yaklaşılmasından kaynaklanmaktadır. İnsanları şehre getirmek adına toplumsal bir devrim başlattığına inanılan “Londra Metrosu” ile ilgili olarak metronun insanları şehre getirdiği kadar şehirden çıkardığını da düşünen Sennett (2006), metronun kentin toplumsal sınıflarının mekansal olarak da ayrıştırılmasını sağlayan düzen içinde çoğunluğun ancak alışveriş yapmak ve çalışmak için merkeze gelmesine, geceleri de evlerine dönmelerini sağlamasına dikkatimizi çekerek, adeta kent içi hareket endüstrisinin varlığını gözler önüne sermektedir.

3.3.3 Sürücü

Çevresiyle algısal ilişkisi en başta güvenlik sebebiyle sınırlandırılmış olan sürücünün içinden geçtiği mekanlar standart hale getirilmeye çalışılmaktadır (Sennett, 2006). Araç içinde, hareketsiz bir halde yolculuk eden bireyin otomatikleşmiş halinin sebebi, içinde bulunduğu zamanı unutmak istemesiyle ilişkilidir. Bu zorunlu zaman aralığı, biran önce geçmesi beklenen bir aralıktır.



Şekil 3.6: Trafik Sıkışıklığı

Kent içinde hareket şekli, tüm tüketim biçimlerinin yaşam standardını belirlemede etkili olması anlamında, giderek kişinin ait olduğu sınıfın göstergesi haline

gelmektedir. Her ikisi de trafikte sıkışmış olsa da, insanlar bir otobüsün içinde yolculuk etmek yerine kendi araçlarında olmayı tercih etmektedirler. Çünkü trafikte sıkışmış bir otobüsün yolcusu, özel araç içindeki bir yolcuya göre alt sınıftan gibi görünmektedir. Dünyada gösterilen reklam filmlerinden en büyük bütçeli olanlarının otomobil reklamları olması boşuna değildir. Tüketicilerin araba satın almaya devam etmeleri Amerika gibi ülkelerin ekonomileri için büyük önem taşımaktadır.

3.4 İstanbul’da Gündelik Hayat

“Yaşadığım bu kenti görmeye bile vakit bulamıyorum çoğu kez. Yolda geçen iki saatle birlikte iş günü on saati buluyor. Bu yüzden, uzun aralıklarla karşılaştığım imar hareketleriyle şaşkına dönüyorum. Deniz kıyılarının; küçük, ama bize asıl İstanbullu’nun yaşamından izler veren ara sokakların, cami avlularının, bulvar kahvelerinin, ancak Belgrad Ormanı’na gidilerek farkına varılabilecek yeşil çeşitlenmesinin tadını kim çıkarabiliyor artık?” (Oktay, 1991).

3.4.1 Zoraki zaman: Trafik sıkışıklığında harcanan zaman



Şekil 3.7: Köprü Trafiği: Otobüs İçinde Yolcular, 2006

Gündelik yaşam içinde Lefebvre’nin zoraki zaman olarak tanımladığı zaman aralığı giderek artmaktadır. Bu zaman artışının İstanbul gibi kentlerde, kentin yoğunluğunu oluşturan “çalışan yoksullar” için; üst yapılarca kentin yaşanamazlığı sorun olarak görülmediğinden, birey ne olduğunu anlamadan kendini evinde bulmaktadır. Çünkü kentte geçirdiği zamanın etkisinin vücut ve zihin yorgunluğu olarak ertesi güne aktarılacağı deneyimle sabittir. Ve kentte ortalama sağlık koşullarının sağlanması yanında, yoğunlukla eğitim ve iş sebebiyle bulunan insanlar, ertesi günde verimli

olabilmek adına işten ya da okuldan hemen eve gitmek üzere gündelik programlarını oluşturmaktadırlar.

Dünyada toplu taşıma sistemleri iyi kurulmuş kentlerde dahi araba kullanımını azaltmaya yönelik planlar yapılırken, İstanbul geç kalınmış bir raylı toplu taşıma sisteminin inşaat süreci içindeyken, bir yandan da arabaya dayalı ulaşım yatırımlarını yeni kara yolları, kavşak ve köprü projeleri ile devam ettirmektedir. Yönetimin bunları yaparkenki açıklaması ise insanların araba satın alma özgürlüklerine engel olamayacakları yönündedir.

Toplu taşımanın kent yaşamında aktif olduğu kentlerde, boş zaman aktivitelerinde araba kullanmak kişilerin kendilerini daha özgür hissetmeleriyle ilgili ve genellikle haftasonu aktivitelerinin ailecek ya da kalabalık gruplar halinde yapılması ile ilgilidir. Türkiye’de yönetimin tüm bu araba kullanımını destekleyici tutumu ve modern bir toplu taşıma sisteminin yokluğunda araba sahipliliğinin giderek artmasına sebep olmaktadır. Fakat bu özgür hissetme durumu İstanbul gibi trafik problemi yaşayan kentlerde, özgür ve araba sahibi kentliyi haftaiçi işe giderken, haftasonu kentte boş zamanını geçirmeye çalışırken, trafik içinde hareketsiz kalmaya; arabası olmadığı; güvenilir, dakik ve temiz bir toplu taşıma hizmeti sunulmadığı için zorunlu haller dışında evinden çıkmayan diğerlerini ya trafik içinde ya da evlerinde hareketsiz kalmaya mahkum bırakmaktadır.

Nordeman’ın (2003) dediği gibi evle iş, işle ev arasında hareket etmek insanların hayatlarının çok önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Bu hareketin özellikleri giderek kişilerin hayat tarzını tanımlar hale gelmektedir. İstanbul’da günlük yer değiştirmelerini çalışma, eğitim ve konut binaları arasında gerçekleştiren insanlar için trafik giderek kabullendikleri bir kent olgusu haline gelmektedir.

3.5 Bölüm Sonucu

“Kentleri, baskın ideoloji, tarihi katmanlar, mikro-politik stratejiler, geniş ölçekli ulus-ötesi şirketlerin etkisi biçimlendirir. Oysa tasarlanmış ve fiziksel olarak gerçekleştirilmiş bir mekan ya da yerleşim alanı sonsuza doğru çoğalan, sayısız insan ilişkilerinin ve bireye ait günlük yaşam pratiklerinin etkisi ile yapılanmayı, biçimlenmeyi sürdürmektedir.” (Tan, 2003).

Bu bölümde efsanevi burjuva bireyinin, kentlerdeki değişen çalışma kavramıyla nasıl önce sanayi, daha sonrada tüketim toplumunun parçası haline geldiği, kent ile birey arasındaki ilişki irdelenirken incelenmiştir.

Tüketim kültürü tarafından, insanların kendilerine ayırabilecekleri zaman olarak kodlanan iş dışındaki zaman, yani boş zaman İstanbul’da yaşayan insanlar için var olmayan bir zamandır. Lefebvre’nin zorunlu, zoraki, serbest zaman olarak bölümlediği, bireyin gündelik hayatında kentin ona sağladıklarına ulaşabilmek için harcadığı zaman, yani zoraki zaman, gündelik hayat üzerindeki etkisini giderek arttırmaktadır. Trafik sıkışıklığı da giderek alışılan bir kent dinamiği haline gelmektedir. Kentteki araba sahipliğinin artışı, hem araba sahibi olan insanlar hem de toplu taşıma araçlarını kullananlar için, kentte geçirilen zamanın trafikte geçirilen zaman olarak algılanmaya başlaması sonucunu doğurmuştur. (İkinci bölümde, “trafik” olgusunu oluşturan sebepleri görmek, çözüm önerileri için veri oluşturabilmek amacıyla İstanbul’un günümüzdeki ulaşım sorunu geçmişiyile birlikte incelenmeye çalışılmıştı.)

Kentte farklı bireylerin ve grupların eğitim, iş ve konutları arasındaki hareketliliğinin sağlanması gereklidir. Bu hareketlilik sağlanırken insanların yolda kaç saat geçirdikleri, ev ile iş hayatı arasında kamusal alanda bir etkinlikte bulunup bulunmadıkları, belirli sayıdaki insanın evden işe, işten eve gidebilmesi sağlandığı sürece önemli bir problem olamamaktadır. Çünkü bugün, her birey bir diğerinin yerine geçebilecek niteliktedir. Fakat bu durumun değişebilmesi için birey, yapısında bulundurduğu kendilik bilinci, yaratıcı huzursuzluk gibi özellikleriyle, tüketim şekliyle tanımlanmak dışında, tanımlanabilme potansiyelini taşımaktadır.

Kent içinde kamusal değeri olan her şeye bireyin ulaşabilme kabiliyeti olduğunda, o kentte “mekansal adalet”in varlığından bahsedilebilir. Artık LA gibi kentlerde bireyler ve gruplar, ulaşım ile ilgili haklarını belediyelere dava açarak sağlayabilmektedirler (Soja, 1999).

Gündelik hayatın tekrarının içinde barındırdığı sayısız insan ilişkilerinin sahip olduğu potansiyel, mekanın sosyal olarak üretilebilmesini mümkün kılmaktadır. Ankara’daki “Minibar” örneği, Barcelona’da sokaklarda oynanan “Petanca” oyunu gibi etkinlikler bireyin kenti yaşatma örnekleridir. Bireysel direniş örnekleri arttıkça;

kent bireylerin birbirlerine ve kente rağmen yaşadıkları bir yerden, beraber yaşanan bir yere dönüşebilecektir.

Kent içinde ulaşım ihtiyaçlarını yaya olarak sağlayabilen çok az sayıda insan vardır. Toplu taşıma araçlarını kullanarak ya da kendi araçlarını kullanarak kent içinde hareket eden insanlardan geçtikleri yolları en çok algılayanlar yayalardır. Araç içindeki yolcuların ve sürücülerin varacakları nokta, yaptıkları yolculukla ilgili önemsedikleri başlıca şeydir. Oysa bireyin kentle ilişki kurabilmesinde kent içi yolculukların önemi yadsınamaz. Doğan Kuban'ın röportaj yaptığı İstanbullu kadın gibi birçok bireyin kentle ilişkisi, geçtiği yollar ve kullandığı binalarla sınırlıdır.

4. KENTLE BİREY ARASINDAKİ İLİŞKİDE KENTSEL TASARIMIN OLASI ROLLERİ

20. yy'ın başında kentlerde hızla değişen fiziksel, ekonomik ve toplumsal yapıyı anlamak için Georg Simmel ve Şikago Okulu temsilcileri gibi sosyal bilimcilerce kent bir fenomen olarak ele alınmaya başlanmıştır (Gosling, 2003). Bu yaklaşımların da etkisiyle yüzyıl içinde gelişen planlama disiplininin hakim tasarım dili modernizm, II. Dünya Savaşı sonrası artan bir hızla kentleri şekillendirmiştir. 1960'lardan itibaren yüzyıl başındakine benzer farkındalıklarla kentlerin holistik bakış açısıyla ele alınması gerekliliği farkedilmiş; bu farkındalık kent ve bileşenlerinin ele alınmasıyla ilgili farklı methodların geliştirilmesine sebep olmuştur. Planlama disiplininin farklı olarak kentin farklı ölçeklerde (hiyerarşik olarak ele alınmayan) ve farklı kavramlar aracılığıyla incelendiği bu yaklaşımlar, kentsel tasarım teorilerini ve pratiklerini tanımlar hale gelmişlerdir. Yine de kentsel tasarımın genel bir tanımı için Karaman'ın (2002) tanımlamasına başvurulabilir:

“Kentsel tasarım politik, sosyal, yönetsel, ekonomik ve fiziksel yapısı sürekli değişim içinde olan kentin ve kırsal kesimin yapıları çevresinin farklı kullanımları olan bina gruplarının, bunları besleyen trafik hareketlerinin, servislerinin ve bunlar arasındaki mekanlarla, objelerin tasarım eylemidir.”

İstanbul'un üst imajında kentin karşılığı, olanaklar alanı olmasıdır, fakat gerçekçi bir yakından bakmayla İstanbul'da mevcut kentle, zihinlerdeki kentin örtüşmediği farkedilmektedir. Bir başlangıç ve varış noktası olan evden, çalışma mekanlarına ve toplumsal hayatın vazgeçilmez iletişim mekanı olan kamusal alana kadar bireyin gündelik hayatının geçtiği her noktada üzerine gidilmesi gereken tıkanmışlıklar vardır. Stokes'un (2002) belirttiği gibi:

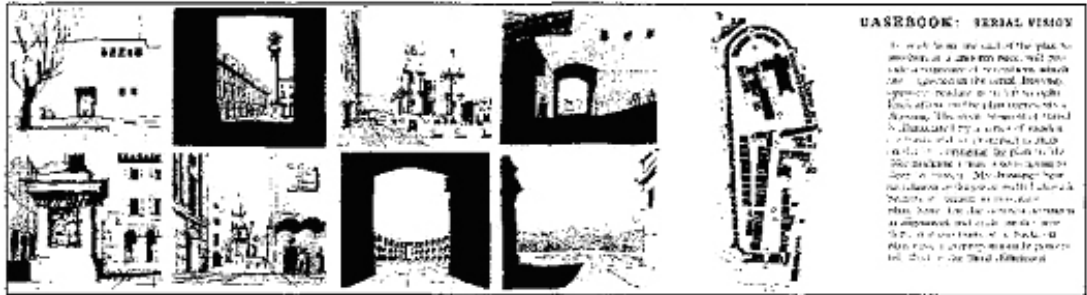
“Günlük hayat becerileri, konuyla ilgilenen bir çok kuramcının ısrarla söylediği gibi sadece taktiksel, parçalanmış ve geçici değildir. Tam tersine, ifade tarzları ne kadar karmaşık, anlaşılması güç ve dikkatli yorum gerektirecek özellikte olursa olsun, ortak çıkara yönelik arzular ve istekler ile mevcut durumun idealden uzak olduğu noktalar konusunda derin eleştirel görüşlerin izlerini taşımaktadır.”

Literatür araştırmasında İstanbul’da kent ile birey arasındaki ilişkinin geliştirilmesine ışık tutabilecek yaklaşımlar, ideal ve ideal olmayan kentlere dair tanımlamalar, kavramlar ve örnek projeler incelenmeye çalışılmıştır. Portugali’nin (1999) “Kendini Örgütlenme ve Kent (Self-Organization and the City)” kitabındaki “Gündelik Hayatın Hümanistik Kenti” başlığı bu anlamdaki yaklaşımların ve kent tanımlamalarının incelendiği kısmın başlığı olarak kabul edilmiştir.

4.1 Gündelik Hayatın Hümanistik Kenti

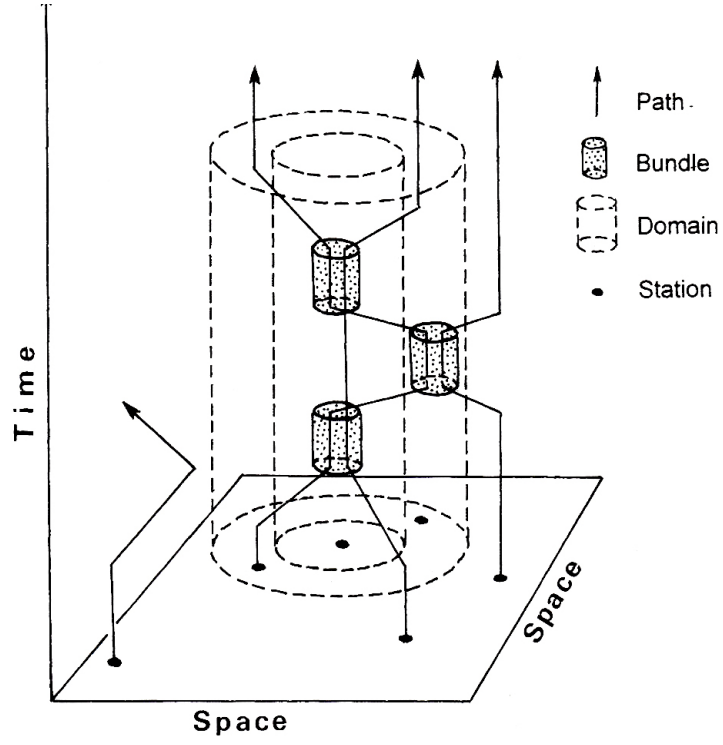
Kentsel tasarımda kamu yararını ön planda tutmak adına, mimar ya da plancı olarak değil ama sıradan insanlar gibi, kenti inceleyen araştırmacılara örnek olarak Jacobs, Lynch, Appelyard ve Cullen’in çalışmalarından bahsedilebilir.

Lynch’in takipçisi olarak Cullen’in kentteki mekanlarda insanların hareketlerinin, hareket ettikleri yollarla ilgili olarak insanların zihinlerinde birbiriyle ilişkili şeylerin ve olayların bir dizi-sekans (urban sequence) oluşturduğunu farkettiği çalışmaları vardır (Gosling, 2003).

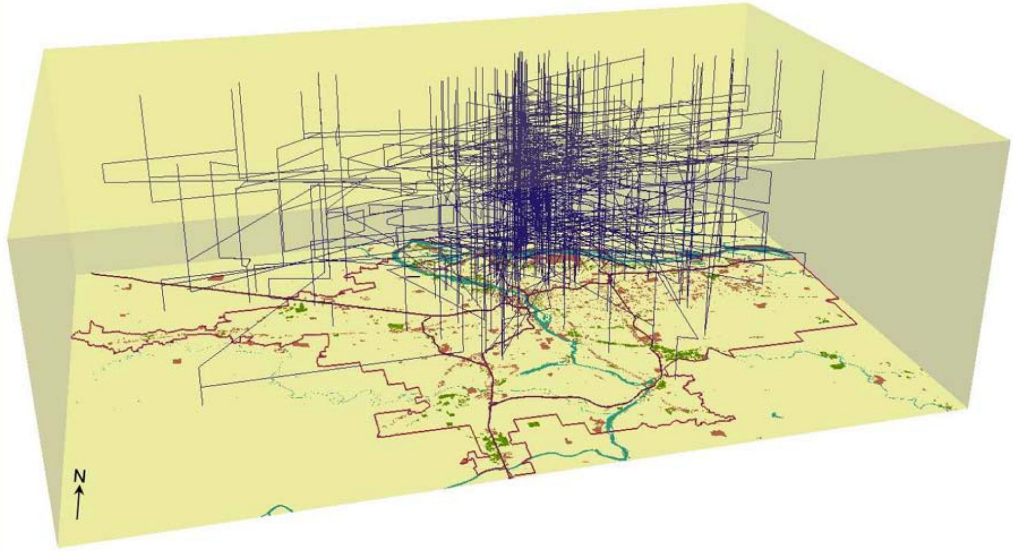


Şekil 4.1: Cullen’in Sekans Grafikleri

Portugali (1999), kitabının “Gündelik Hayatın Hümanistik Kenti” bölümünde, Hagerstrand’ın çalışmalarından “Günlük Rutinlerin Kenti” kısmında bahsetmektedir. Hagerstrand, kentteki insan hareketlerini sadece mekan düzleminde değil, zaman ve mekan düzlemlerinin her ikisinde birden haritalandırmaktan bahsettiği “What About People in Regional Analysis” makalesinde (1970), “zaman coğrafyası” kavramını tartışmıştır. Kişilerin devamlı hareket halinde olduğunu savunan Hagerstrand’a göre; insanlar bir mekanda durduklarında, zaman içinde; iki nokta arasında hareket ederlerken de, zaman ve mekan içinde hareket etmektedirler (Lenntrop, 2003).



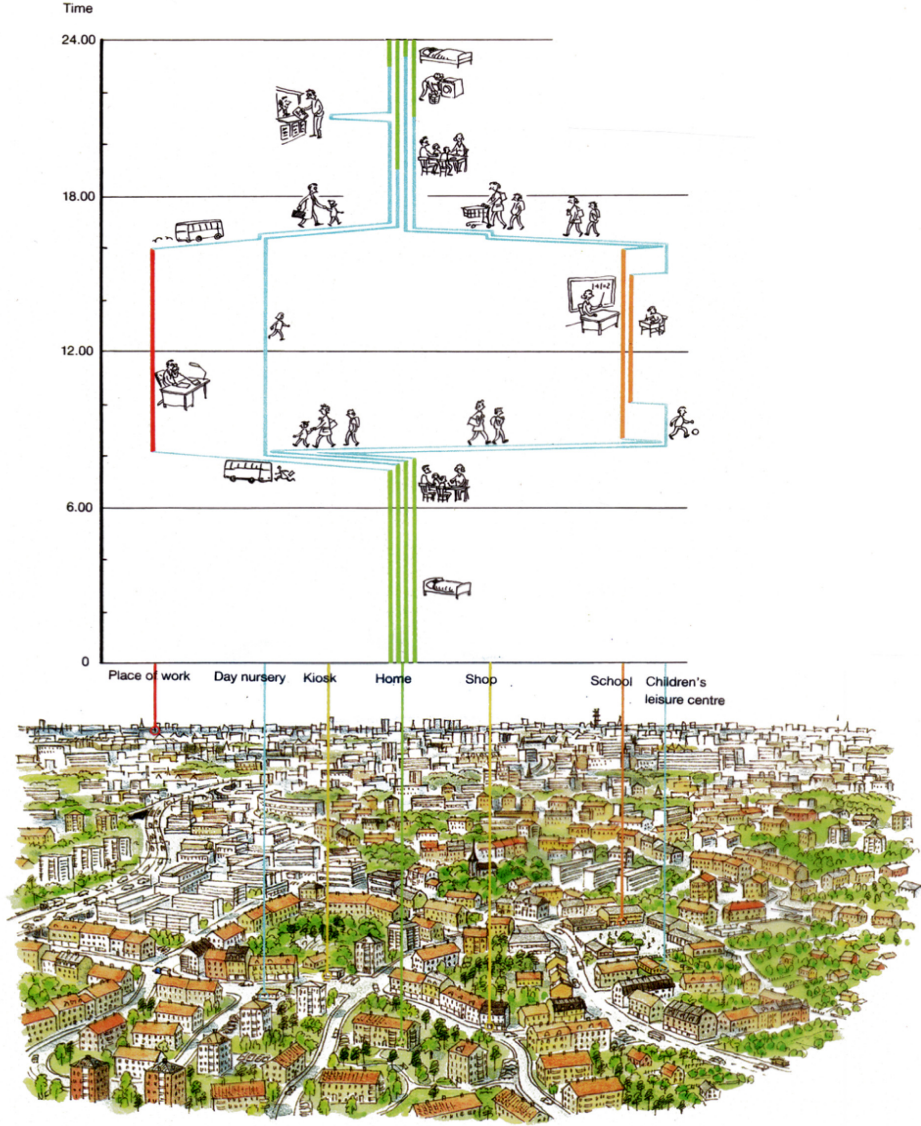
Şekil 4.2: Hagerstrand'ın Zaman Coğrafyası, Günlük Zaman-Mekan Patikalarının Diyagramatik Gösterimi (Portugali, 1999)



Şekil 4.3: Kentte Zaman Coğrafyası (Lenntrop, 2003)

Zaman-mekan patikaları, kişilerin yolculuk biyografilerinin incelenebilmesini kolaylaştıran bir araç haline gelmiştir. Örneğin Şekil 38'da, bu grafik ifadenin

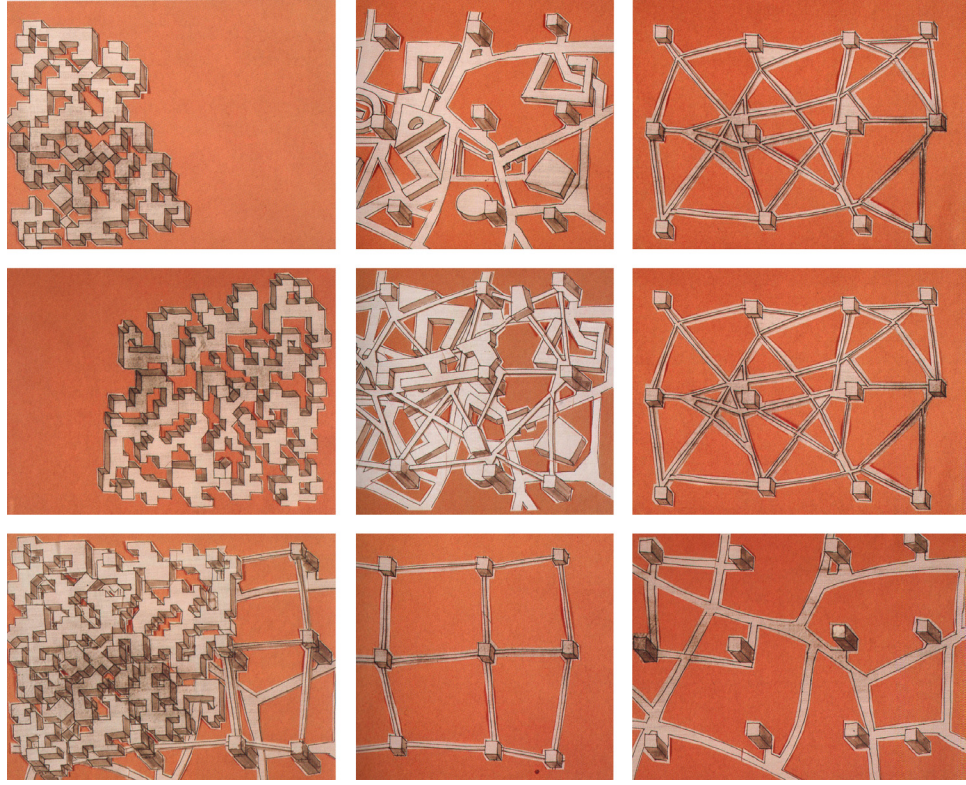
kentteki hareketlerin gösterimi konusundaki potansiyeli farkedilmektedir. Şekil 39'da ise iki çocuklu İsveçli bir ailenin kentteki yirmi dört saatleri görselleştirilmiştir (Lenntrop, 2003).



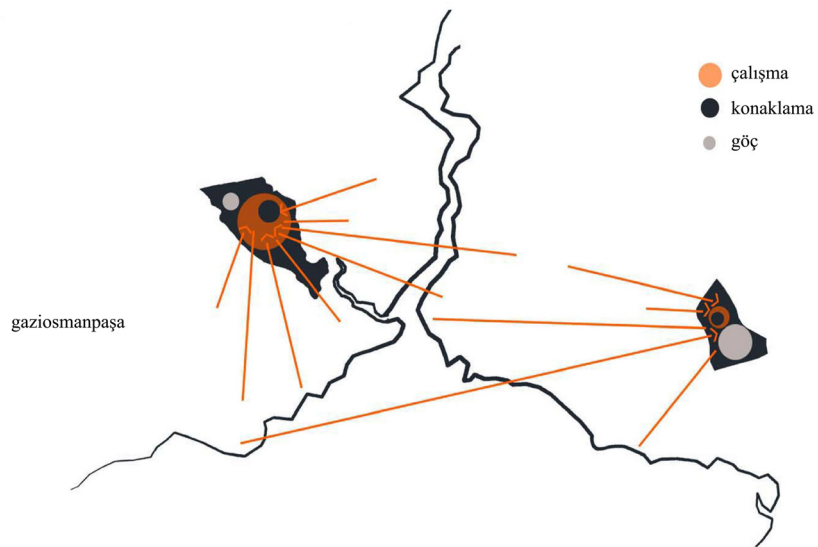
Şekil 4.4: Bir Aileye Ait Günlük Zaman-Mekan Patikaları (Lenntrop, 2003)

Harvey'in (1996) "Hagerstrand'ın şeması, bireylerin günlük yaşamının mekân ve zaman içinde nasıl geliştiğini tasvir etmek için yararlı bir araçtır. Ama 'istasyon'ların ve 'alan'ların nasıl üretildiği ya da 'mesafeden doğan sürtünme'nin neden elle tutulur biçimde farklılaştığı hakkında hiçbir şey açıklamaz." şeklindeki eleştirisi Hagerstrand'ın Lund Üniversitesi'ndeki çalışmalarını devam ettiren Emeritus tarafından zaman coğrafyasının bir kuram olmadığı, fakat geniş bir düşünme

strüktürü olduğu şeklindeki açıklamasıyla cevaplanmaktadır (Lenntrop, 2003). Ayrıca “alan”ların nasıl üretildiği Yona Freidman gibi bir çok tasarımcının üzerinde çalıştıkları bir sorundur. Hagerstrand’ın yaklaşımı, bu kurguda bireyin yerini sorgulamakla daha ilgilidir.

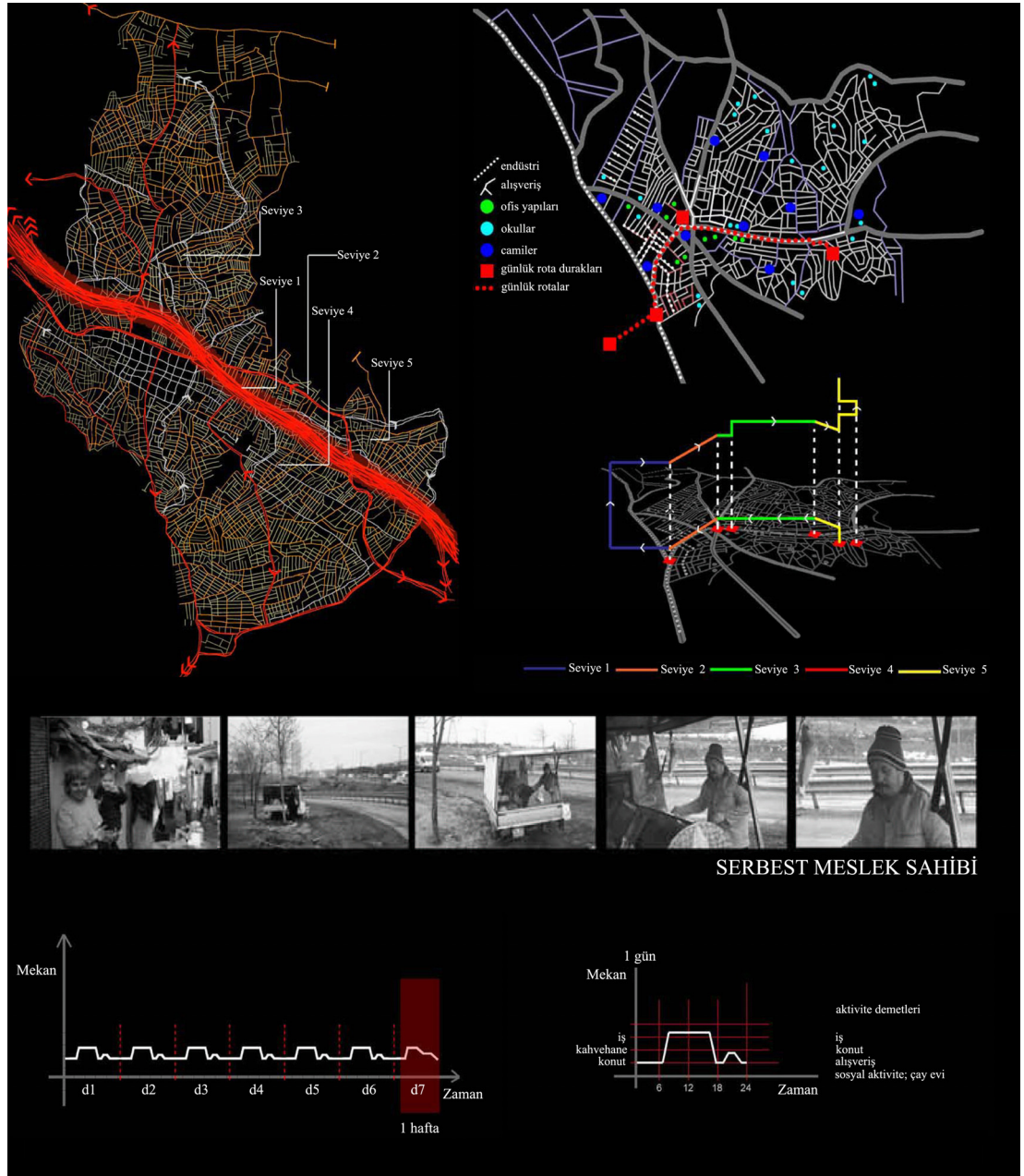


Şekil 4.5: Yona Friedman’ın “Mekansal Kent”i



Şekil 4.6: Sultanbeyli ve Gaziosmanpaşa (Sezer, 2003)

Sezer (2003), İstanbul Gaziosmanpaşa ve Sultanbeyli’den seçtiği birer mahallede yaşayanların, günlük hayatlarında şehirle kurdukları mekansal ilişki üzerine yaptığı tez çalışmasında “direnç mekanları” kavramından bahsetmektedir. Kentte grupların ve alt kültürlerin hayatta kalma taktiklerini, bu taktiklerin mekansallıklarını anlamak için araştırdığı direnç mekanlarını haritalandırmak için seviye analizi ve ritm analizi yöntemleri kullanılmıştır. Sezer’in çalışması Hagerstrand’ın da daha önce amaçladığı gibi, günümüz kentlerindeki çeşitli gerilimlerin ilişkilerini haritalandırmaya ve sokak düzeyindeki verilerin kent ölçeğine projekte edilebilmesine örnek teşkil etmektedir.



Şekil 4.7: Gaziosmanpaşa’da Seviye ve Ritm Analizleri (Sezer, 2003)

Gündelik hayatta yalnızca bireylerin değil herşeyin; çevrenin, objelerin yani tüm insani olmayan varlıkların da duruma nasıl müdahil olduklarının incelendiği başka bir yaklaşım da “Aktör Network-Şebeke Teorisi (ANT)”dır. Hubbard’ın (2006) örneklediği üzere üniversiteler; öğrenciler, hocalar ve çalışanlar arasındaki sosyal ilişkiler dışında bilginin, ağ örgülerinin, arşivlerin, ofislerin, web sitelerinin, sınıfların, genel masrafların, tekstlerin, kafeteryaların ve daha bir sürü şeyin bir aradalığından oluşur. ANT, çeşitli sosyal materyallerin (sadece bireylerin değil) topolojik bir ağ örgüsü aracılığıyla derlenmesi üzerinde çalışır (Hubbard, 2006).

ANT, hareketliliğin teknolojik ve toplumsal sistemlerin birlikte evrimini ve kendi kendini organize eden sistemleri içerdiğini, dünyanın her zaman ve kaçınılmaz bir biçimde herkes için “hızlandığı” düşüncesini bir sorun olarak ele almayı ve değişik hareketliliklerin üretimi ve tüketiminin ince ayrıntılarıyla anlaşılmasını savunur (Hubbard, 2006).

Kenti inceleme, tanımlama yöntemleri dışında, kente müdahale etme yöntemlerinden de bahsetmek mümkündür. Manuel de Sola Morales’in kısa zamanda etkisi hissedilebilecek ve yakın çevresini değiştirebilecek küçük ölçekli müdahaleleri “kentsel akupunktur” yöntemini tanımlamaktadır (Frampton, 2001). Birçok tasarımcı tarafından benimsenen bu methodla planlama normal sürecinde ilerlerken, bu sürece, akupunktur tedavi yöntemindeki gibi katalizör etkisi yapacak, sürece enerjisiyle yardımcı olabilecek durumların, fikirlerin değerlendirilmesi amaçlanmaktadır.

“Değişim süreci, politik, ekonomik, toplumsal parametrelerin tümüne bağlıdır. Mekan, başlıca politik, ekonomik ve toplumsal arka planları olan bu değişimlere yer sağlar. Ne var ki mekansal konfüğürasyonlar ve öneriler değişimleri arttırabilir ve onları yönlendirebilir. Onlar değişimleri kolaylaştırabilir, hatta hızlandırabilir.” (Maas, 2003).

Başlangıçtaki kavramlar kent, zaman ve birey iken; bu kavramlar biraz daha özelleşerek mekan olarak kamusal alan (geniş bir kamusal alan olarak kent), zaman olarak gündelik hayat ve gündelik hayatta bireyin kent içindeki hareketinin zamanı, “zoraki zaman” olmuştur. hayatta bireyin kent içindeki hareketinin zamanı, “zoraki zaman” olmuştur.

Kentte, bireylerle bireylerin, bireylerle kentin iletişimini sağlayan kamusal alanların, İstanbul’daki parçalanmışlık göz önünde bulundurularak, neden bu görevini yapamadığı, “kamusal alan” kavramına eleştirel bir bakışla incelenecektir.

İstanbulu'nun gündelik hayatında yeri artan, zoraki zamanın, kentte bir yerden bir yere gitmekte harcanan zaman olarak, kentle birey arasındaki ilişkiyi geliştirmekteki potansiyeli, bu zamanın başlıca sebeplerinden olan “hareket” kavramı üzerinden incelenecektir. Hareketin “yolculuk” olarak tanımlanabilir hale gelmesi ihtimali, “mekansal mobilite” kavramı ile, artan iletişim olanaklarıyla gelişen bireysel mobilitenin bireye ve kente yaptırabileceği açılımlar da; “bireysel mobilite” kavramı ile açıklanacaktır.

4.2 Yeni Kamusal Alanlar



Şekil 4.8: New York Central Park

Simmel'in, büyük kentlerde de herkesle pozitif bir ilişkiye sahip olan küçük kasaba insanları gibi yaşamaya devam etseydik, içsel olarak tamamiyle atomize olacak ve düşünemez hale gelecektik; fakat istenmeyen bir imalar kaosu dalmanın tehlikesi kadar, “kayıtsızlık”ta tehlike arz etmektedir ve insan doğasına aykırıdır yönündeki çıkarsaması günümüzde deneyimlenmektedir. Metropoldeki insan çeşitliliği, geçmişin kentlerindeki göre artış gösterse de insanların bireyselleşmeleri ve gruplaşmaları Hong Kong Central District'te gördüğümüz gibi başkalarına karşı kayıtsızlığı yaratmaktadır. Uyum sağlama düşüncesinin oluşması için, çatışmalara ihtiyaç vardır. Kentsel sürtüşme-temas (friction), farklılıkların karşılaşmaları, birbirlerine etki etmeleri anlamına gelmektedir (Sorkin, 2001). Kentlerde belirli bir toplumsallığın üretimi için, insanların teması için alanlar oluşturulmalıdır ki metropol insanı yalnızlık (loneliness) ile bir-tek başınalık arasında seçim yapma şansına sahip olabilsin.

Sitte toplumsal hafızayı korumayı ve hatta oluşturmaya sağlayacak meydanlar, çarşılar inşa ederek; modern kentte şirin bir meydanın, geçmişin anılarını yaşatacağına ve böylece kent halkının, kendini güvenli ve mutlu hissedeceğine inanıyordu (Harvey, 1996). Fakat Ortaçağ kentlerindeki gibi şirin bir meydanın, modern kentte aynı işlevi görmesi çok zordur. Sennet'in de (2006) aktardığı gibi, geçmişte, kamusal alanda insanların birbirleriyle konuşması beklenirdi, oysa günümüzde artan bireyselleşmenin en belirgin etkilerinden biri, insanların, yabancıların kendileriyle konuşmalarını mahremiyetlerinin ihlali olarak değerlendirmeleridir. Modernizmin kentlerdeki parçalanmışlık etkilerinin, tasarımlarda sadece farklı işlevleri bir araya getirmek ve farklı insanları aynı yeri paylaşmak zorunda bırakmak gibi yöntemlerle halledilebileceğini düşünmek yanlış bir anlayıştır (Sennett, 2006). Ophius (2002) şöyle söylemektedir:

“Meydanların, yeşil alanların ve parkların klasik ikonunu takdir etmemize karşın, onların biçimsel karakteristiklerinin, gelişen kentin cari planına sokuşturulmakla kalmasının, anlamlı kamusal mekanlara yol açtığı az rastlanan bir durumdur.”

Geçmişteki kamusal alan örneklerinin günümüz yaşantısına ilintilenmeye çalışılması, ne kadar başarılı olacağının sorgulanmasına sebep olmaktadır. 20 yy. başında fiziksel çevre, toplumsal yapıya göre hızla değişmiştir, günümüzde ise toplumsal yapıdaki değişimler ivme kazanmışlardır çünkü teknoloji artık bireyin ölçeğine inmiştir. Abalos'un (2006) sözleri bu durumu açıklamaktadır:

“Biz, bir zamanlar ötekiler ile buluşmak için mekan arardık; ama bugün cep telefonları, internet ve artan hareketlilikle insan hafta içinde öyle çok toplumsal bağ kuruyor ki dinginlik gereksinimi ağır basıyor.”

Fakat toplumsal yapıdaki bu değişikliğin kamusal alan üzerinde başka etkileri de olmaktadır. Günümüzde elektronik medyanın katkısıyla kişiler, artık yalnızca yaşadıkları çevreyle ilişkili ağlarda yaşamak zorunda değildir. Bu durum kentin geniş bir kamusal alan olma ihtimalini de somut bir şekilde güçlendirebilme olanağına sahiptir. Hubbard (2006), insanların online bloglar (örneğin web günlükleri) aracılığıyla günlük yolculuklar ve kent mekanları konusunda başkalarının deneyimlerini paylaşabildiklerini söylemektedir. Özellikle kent yaşamında açıkça sıradan olan bazı temel durumları görmek için “www.londonbloggers.iamcal.com”un ziyaret edilmesini önerir. Giderek eğlence reçeteleriyle ve genellikle alışveriş merkezlerinde karşılanmaya çalışılan toplumsallık ihtiyacını karşılamak için yeni yöntemler geliştirilebilir. Kişiler elektronik medya ile

başkalarının deneyimlerini araçsallaştırarak, çevrelerine karşı tutumlarını değiştirebilirler ve tasarım aracılığıyla da bireylerin bu tutumları yeni kamusal alanlar oluşturmak için kullanılabilir.

“Günümüzde ulaşım ağları ve düğümleri, kentsel gelişimin odak noktaları olarak geleneksel meydanların, kamusal alanların yerine geçmektedir. Yeni kamusal mekan, üst düzeyde bireyleşmiş insanlara hizmet sunmaktadır çünkü bireyler hızlı yaşama biçimlerinin getirisiyle mekan kullanımlarında seçici olmuştur.” (Ophius, 2002).

Mekan kullanımında seçici olan insanların kamusal alanda bulunmak, durmak istemeleri günlük programlarını oluşturmada önemli hale gelen hızlı hareketlilikleri ile ilişkili hale gelmiştir.

4.3 Hareketlilik (Mobilite)

“Artık metrik ölçülerle değil, hız ve zamanla dile getirilen uzaklık algısının değişmesi, yavaş yavaş insanların hareketlilik konusundaki düşünüş tarzlarının içine işlemektedir. Cep telefonu ile hızlı bir çağrı, sizin on dakikada bir yerde olmanız gerektiğini duyurabilmektedir.” (Verheyen, 2003).

Toplum, bir bütün olarak belli bir alanla sınırlanmıştır ama altyapıların sağladığı fırsatlar dahilinde, bireylerin en üst düzeyde hareketliliği vardır. (Verheyen, 2003) Bugün metropolitan alanların boyutuyla birlikte, onlardaki hareketlilik de artmaktadır. Çalışma, yaşama ve boş zaman tek merkezli yerlerde değil, tersine hızla her bireyin kendisi için yarattığı girift, kişisel, çok merkezli ağ kentinin bir parçası içinde bulunmaktadır (Ophius, 2002). Lootsma (2000), iletişim teknolojisi ve bireysel hareketliliğin öngörülemeyen bir yüksekliğe eriştiğini, insanların basılı-elektronik medyadan televizyon, radyo hatta telefon konuşmasından bildikleri ve ziyaret etmek istedikleri yerlere gitmeye başladıklarını, kendi kentlerinde turist olabilme şansına sahip olabildiklerini düşünmektedir. Bu düşüncesini Berlage Enstitüsü’nden Jan Kapsenberg’in “Erotik Manevralar” isimli araştırmasında tanımlanan “yeni bir tür aylak” ile örneklemektedir:

“Kapsenberg, Charles Baudelaire ve Walter Benjamin’in yapıtlarından bildiğimiz ondokuzuncu yüzyıl gezginlerine benzemeyen, yeni bir tür aylağın önemi üzerinde durur. Kapsenberg’in aylığı, çağdaş görsel kültür ile birlikte yetişmiş, büyümüştür. O kendini bilen bir tüketicidir; kendi gündemine göre, özel ilgisine uyabilecek yeri belirlemek için çoğu kez ipuçlarına-dergilere, reklamlara, web sitelerine ya da özel kılavuz kitaplara- başvurur ve kendi şebekesini seçer. Oysa ondokuzuncu yüzyıl aylığı, şehri saatlerce ya da günlerce istek nesnesi ya da kişisi ile karşılaşmadan dolaşmak zorunda kalabilirdi.”

Kapsenberg'in çalışması, kentteki eşcinsel toplulukların mekan kullanımları üzerine bir araştırmadır. Bu çalışmayla bir örneği incelenen, kentin çok kültürlü topluma nasıl yanıt verebileceğinin araştırılmasının önemi farkedilmektedir (Lootsma, 2000). Öte yandan kentte ulaşmak istediklerini bilen bireylerin, kenti mekansallaştırabilme ihtimalleri artmaktadır. Yani bireyin kentle ilişki kurabilmesi, (gündelik hayatında iş dışındaki ve kimi mesleklerde iş zamanını da programlayabilmesiyle, en azından kent içinde harcanan başlıca zaman olan zoraki zamanında) kente yeni kullanım önerileri getirilebilmesiyle mümkün olabilmektedir.

Hareketlilik, birinin, yerler arasındaki süreyi nasıl işgal ettiği ile ilgilidir. Yolculuğun boşluğunda yolcu, bekleyerek, uyuyarak, yazı yazarak veya telefonla konuşarak "zaman öldürür". Bunlar, ev ile ofis arasındaki yolculuğun tipik olaysız etkinlikleridir (Hoete, 2003). Aktör Network Kuramı, hareketliliğin yalnızca belli yerler arasında hareket eden şeyler ve insanlarla ilgili olmadığını varsayarak, hareketsiz ve hareketliyi bağlayan karmaşık ağlara ve topolojilere değinmek gerekliliği ile ilgilenir (Hubbard, 2006). Hoete'nin de (2003) dediği gibi:

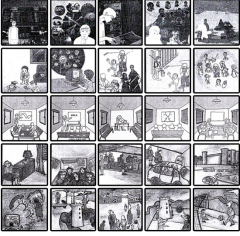
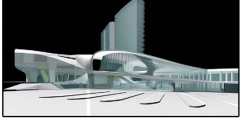
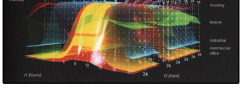
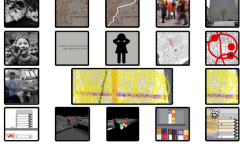
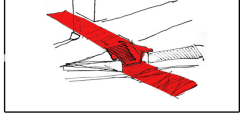
"Hareketlilik, 'yolcuların' çok sayıda uzamsal eşik yaşamasına olanak vererek, mekanı bölgeselleştirir."

Yolculuk sırasında mekan, hareket halinde olma hali, akıp giden şey ise çevre olmaktadır. İstanbul'da kent içi hareket sırasında akıp giden çevre, içinde bireyin kendini tanımasına, geliştirmesine yardımcı olabilecek çeşitliliği, imkanları, katmanları ve geçmişi barındırmaktadır.

Paris'i anlatabilecek tek bir görüntünün elde edilmesinin zorluğu, bir uydu fotoğrafının, plandan başka birşey olmamasından kaynaklanmaktadır. Paris ancak içinde sürekli dolaşarak görünür olabilir (Hubbard, 2006). Bu durum sadece Paris için geçerli değildir, İstanbul için de, başka kentler için de söz konusudur. İsteyerek ya da zorla, fabrikalarda ve ofislerde ücretli işçiler olan kentliler, sürekli olarak kentin içinde zaten dolaşmaktadırlar. Ama bu dolaşımın ANT'nin cevaplarını bulmaya çalıştığı gibi, bir noktadan bir başkasına gitmek dışında bir anlamı olması, bireyin zihinsel ve duyuşsal algılarını besleyebilmesi, kent içi hareketinin "yolculuk" olabilmesi, mekansallaşması ihtimali kentle birey arasındaki ilişki açısından önemlidir.

4.4 Proje Örnekleri

Örnekler aracılığıyla, günümüz toplumunun “hız”la hareket etmekle programladığı gündelik hayatı içinde, toplumsal bağların kurulabilmesine mekan ve zaman oluşturabilmeyi amaçlayan projeler aktarılmaya çalışılacaktır. Kente yapılan müdahalelerde sosyo-ekonomik nedenler kadar, bireyin yaşam kalitesini arttırabilmesinin sağlanmasının da önemli olduğu, sırasıyla içerikleri aktarılacak olan tüm projelerin isimleri ve getirdikleri açılımlar, kavramlar kısaca şu şekildedir:

1		Bogota Toplu Taşıma Dönüşüm Projesi: Transmilenio	birlikte hareket etme sistemi
2		Sürtünme İçin Mekan ve Zaman Önerisi: Bogota Le Heroes Kavşağında Kentsel Etkileşimler	kamusal alan ve bireylerin deneyimlerini zenginleştiren strüktürel niteliklilikler
3		Sürdürülebilir Gündelik Hayat İçin Senaryolar	sürdürülebilir gündelik hayat için tasarımlar-senaryolar
4		Arnhem Central, UN Studio	diyagramatik altyapı
5		Kanada Mimarlık Merkezi Kent İçin Tasarım Yarışması Projesi: Medya Merkezi, UN Studio	kritik durumları farketmek, mevcut kurumları yeniden oluşturmak
6		Gerçek Zamanlı Roma (Real Time Rome, MIT)	kent dinamiklerinin ilişkilerini anlayabilmek
7		“Yaya Öncelikli Zon (Pedestrian Priority Zone)” ve Kent Salonu	yeni kamusal alan tipleri
8		Sınırsız Beyoğlu	yapıcı potansiyel boş zaman yürünebilirlik sınırları zorlamak
9		Sandnes Belediyesi'nde Çocukların Arazi Kullanım Planlamasına Katılımı	planlama çalışmaları çocukların önemli oyun alanlarını dikkate almak
10		Yüksek Kaldırımın Son Basamağı	kollektif hafıza kesintisiz yaya hareketi

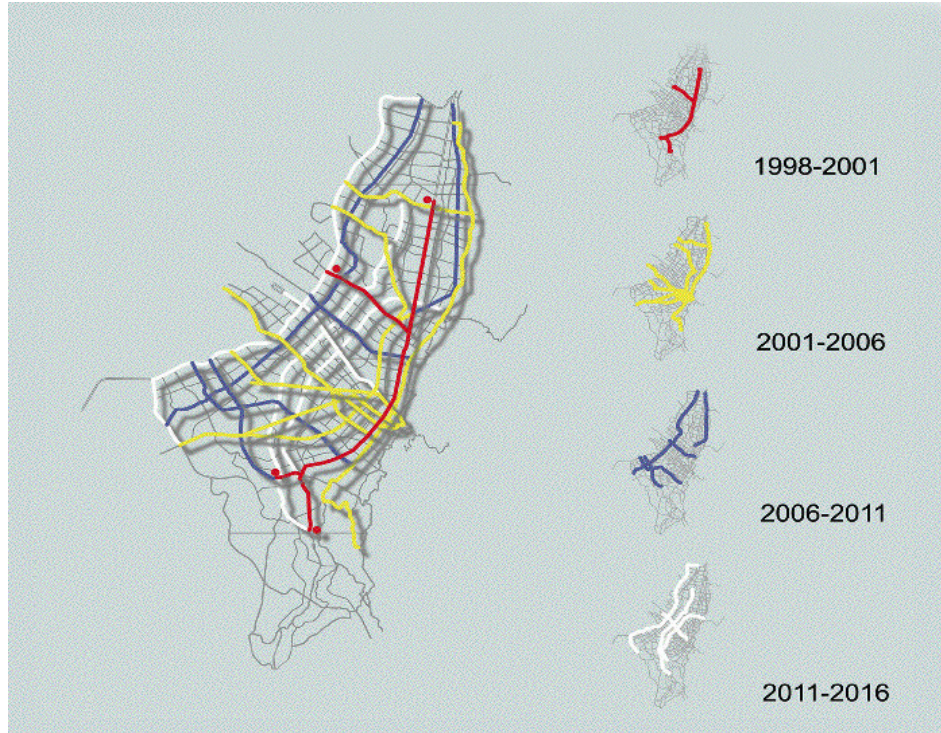
Şekil 4.9: Seçilen Örnek Projeler ve Getirdikleri Açılımlar, Kavramlar

Bogota Toplu Taşıma Dönüşüm Projesi: Transmilenio



Şekil 4.10: Bogota, Transmilenio

Kentin kendi dinamiklerinden doğan bir öneri olarak, otobüs yollarının özel araç, minibüs, taksi, servis araçları, nakliye araçları gibi diğer araçların da kullandığı yollardan ayrılmasının düşünüldüğü proje; esas olarak durak ve aktarma noktalarının, yayaların ve bisikletlilerin ulaşımını kolaylaştırmak üzere, “yer”lerine göre özel olarak tasarlandığı bir toplu taşıma sistemi geliştirme modelidir.



Şekil 4.11: Transmilenio Projesi Aşamaları

Toplu taşımanın ev ve iş arasındaki gidip gelmeler dışında da kullanılmasını sağlamak, insanların kent içi hareketliliklerini arttırmak için otobüs güzergahları, zaman çizelgeleriyle birlikte projenin altyapısını sağlayan duraklar, üst geçitler ve yaya geçitleri; kentte kamusal değeri olan parklar, meydanlar, kütüphane ve okul gibi kamu binaları ile ilişkileri gözönüne alınarak oluşturulmaktadır.

Bogota’da projenin ikinci aşaması uygulanmaya başlayalı sadece iki yıl olmasına rağmen, kullanıcıların %32’sinin yolculuk süreleri azalırken, kriminal olaylar %50, trafik kazaları ise %80 oranlarında düşmüştür.

Tansmilenio benzeri projeler, Almanya’da Bremen, Brezilya’da Curitiba gibi dünyanın çeşitli şehirlerinde yıllardır uygulanmaktadır. Curitiba’nın mimar belediye başkanı Jamie Lerner kent içi ulaşım konusuna, kentlilerin yalnızca bir yerden bir yere gitmelerini sağlamak olarak değil; sağlık, eğitim, konut ve sosyal ihtiyaçların tümüne maksimum fayda sağlaması gereken, bir birlikte hareket sistemi olarak yaklaştıklarını söylemektedir. Ülkelerindeki uygulamanın, birçok ülkede yapıldığı gibi sadece otobüslerin yollarını ayırarak, otobüs yollarını tanımlamaktan ibaret olmadığını da eklemektedir.

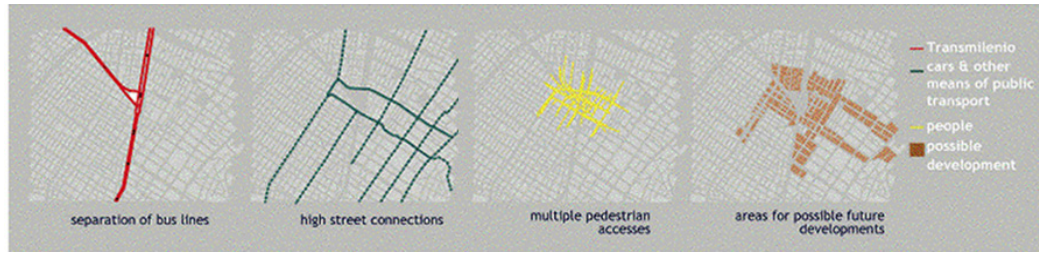


Şekil 4.12: Transmilenio’den Önceki ve Sonraki Gündelik Hayat Görüntüleri

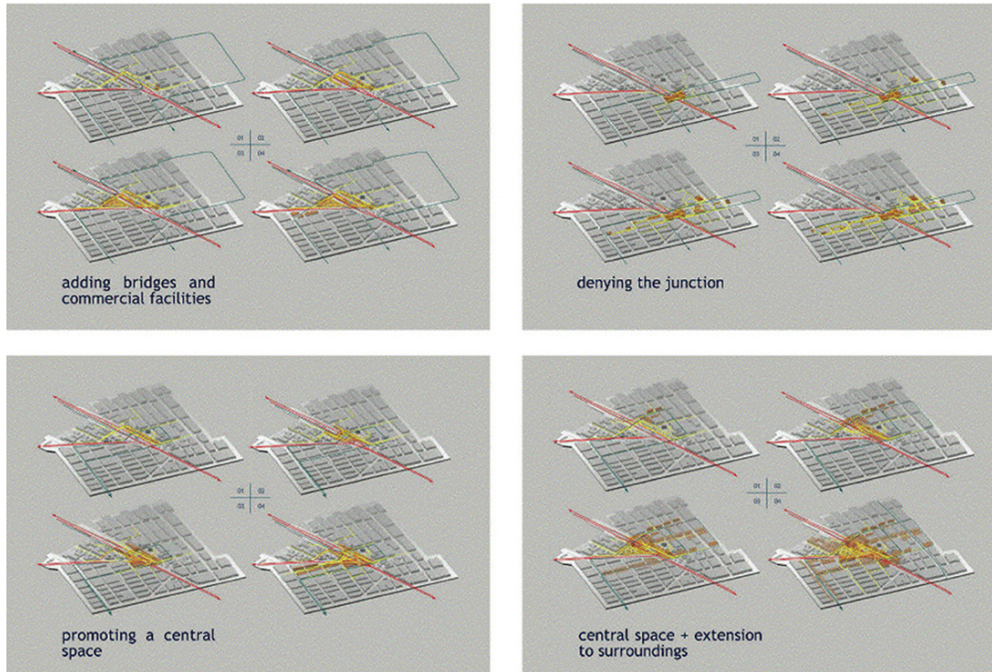


Şekil 4.13: Transmilenio-Bağlantılar

Sürtünme İçin Mekan ve Zaman Önerisi: Bogota Le Heroes Kavşağında Kentsel Etkileşimler



Şekil 4.14: Katmanlar



Şekil 4.15: Proje Kararları

Görüşmek, müzakere etmek ve temas için gerekli strüktürü önermeye çalışan projede, çeşitli sosyal grupların karşılaşmaları-buluşmaları, geçip gitme, dolaşma, otobüs durağını kullanma, alışveriş, eğlenme gibi eylemleri içeren katmanlaşmalara, fiziksel sonuçlar cevap oluşturmaktadır (Read ve Pinilla, 2006).

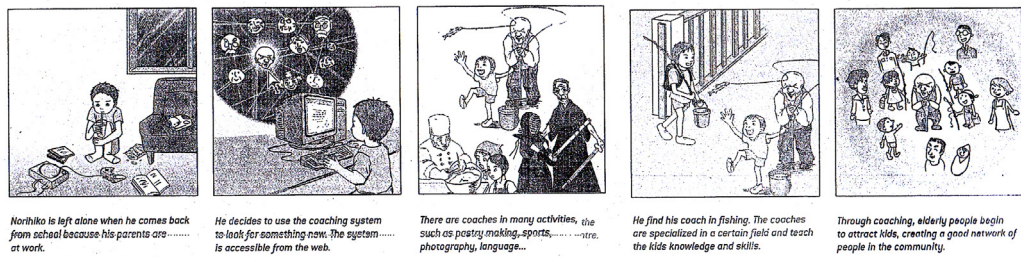
Sürdürülebilir Gündelik Hayat İçin Senaryolar

On farklı ülkede “sürdürülebilir gündelik hayat” ismiyle düzenlenen atölye çalışmalarının amacı, teknolojinin hayatımızdaki yerini sorgulamak yerine, mümkün olabilecek yeni yaşam stratejileri geliştirmek için tasarımlar-senaryolar oluşturmaktır. Senaryo oluşturma konseptine uygun olarak, tasarımların sunumları da anlatım şemaları (storyboardlar) şeklinde hazırlanmış ve katalog haline getirilmiştir (Manzini ve Jegou, 2003). Bu katalogdan birkaç örnek:



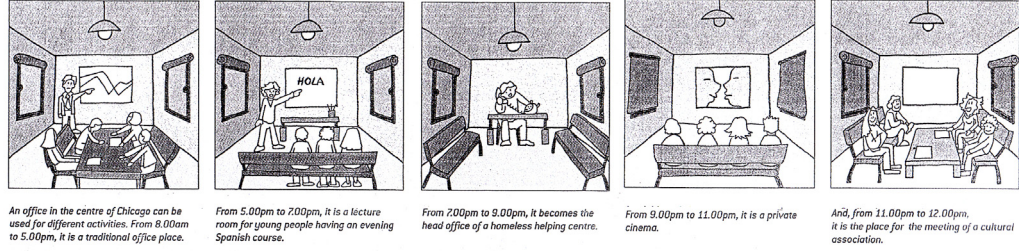
Şekil 4.18: Birlikte Yolculuk İçin Senaryo

Senaryo, özellikle birlikte hareket ederek sosyalleşmeye olanak sağlamak için, benzer zevklere ve ilgi alanlarına sahip insanların, bir bilgisayar yazılımı yardımıyla eşleştirilmesinden oluşuyor. Örnek olarak, Milano'ya bir yıllığına eğitim için gelen bir öğrencinin Alp'lerde snowboard yapmak için ihtiyacı olan insanlarla bu sistem aracılığıyla tanışması verilmiş (Manzini ve Jegou, 2003).



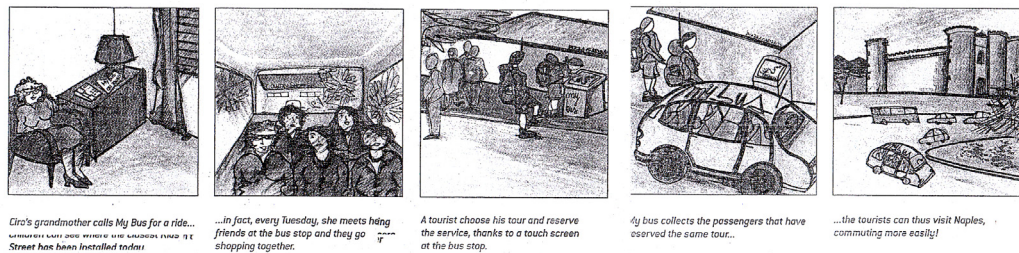
Şekil 4.19: Çocuklara Gönüllü Öğretmenler Senaryosu

Japon toplumu için özelleşmiş bir servis niteliğindeki senaryoya göre, danışmanlık hizmeti veren bir organizasyon, çocuklar ile çocuklarla vakit geçirmek için gönüllü olan yaşlıların iletişimini sağlıyor. Çocuklara öğretmenlik yapacak yaşlılardan, üzerinde yetkinlik kazandığı bir hobisi ve çocuklarla iletişim kurabilen insanlar olması bekleniyor. Bu sayede çocuklar iyi vakit geçirirken, yaşlıların da sosyal ihtiyaçları karşılanmaya çalışılıyor (Manzini ve Jegou, 2003).



Şekil 4.20: Ortakyaşarlık Senaryosu

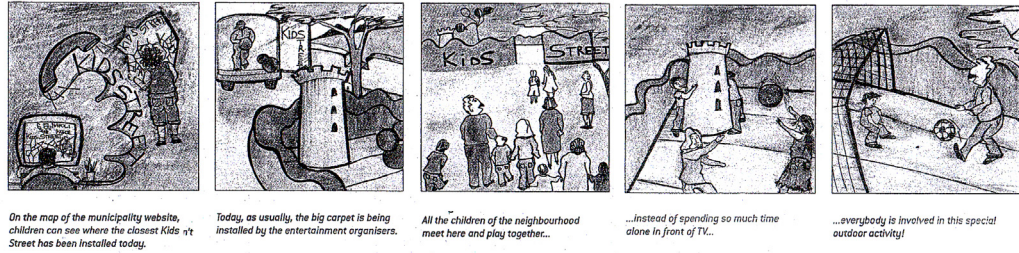
Kent merkezindeki donanımlı mekanların, farklı saatlerdeki kullanımlarının optimizasyonunun sağlanmasının amaçlandığı senaryoya göre; günün büyük kısmında ofis olarak, sürekli bir kullanıcıya kiralandan mekan; örneğin, akşam beş ile yedi arasında dil kursu dersanesi; yedi ve dokuz arasında evsizlere gönüllü olarak yardım eden bir kuruluşun ofisi; dokuz ile onbir arasında özel bir grup için sinema olarak kullanılabilir (Manzini ve Jegou, 2003).



Şekil 4.21: Benim Otobüsüm Senaryosu

Bilgisayar destekli bir sistemle toplu taşıma araçları kullanıcılarının, otobüs duraklarındaki dokunmatik ekranları ya da telefonlarını kullanarak kişisel rotaları için randevu almalarından oluşan senaryoya göre, toplu taşıma araçları aynı güzergahları kullanmak üzere, randevu alan kişileri duraklardan alıyor. Tasarım,

toplu taşımayı yolcular için kolaylaştırmayı ve insanların trafik sıkışıklığında sürücü olmamayı tercih edebilmelerini sağlamayı hedefliyor (Manzini ve Jegou, 2003).

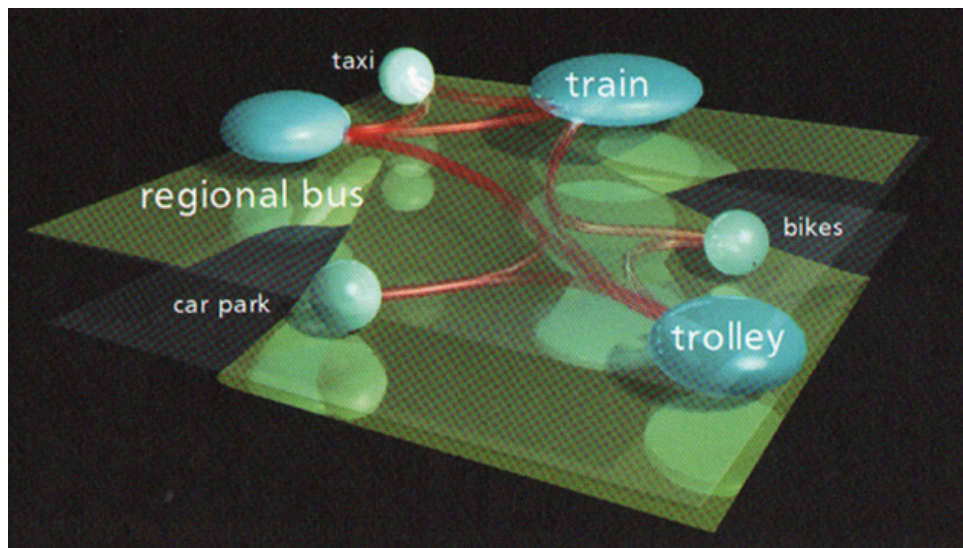


Şekil 4.22: Çocuk Sokağı Senaryosu

Yerel belediyelerin her üç günde bir, belirlenen bir sokaktaki trafiği yeniden organize ederek, bu sokağı o civardaki çocukların oyun alanı olarak tanımlamasından oluşan senaryoda, seçilen sokağa canlı renklerdeki halılar yerleştiriliyor, çocuklar mahallelerinden arkadaşlarıyla oynarlarken, görevliler de çocukların güvenliğini sağlıyorlar (Manzini ve Jegou, 2003).

Arnhem Central, UN Studio

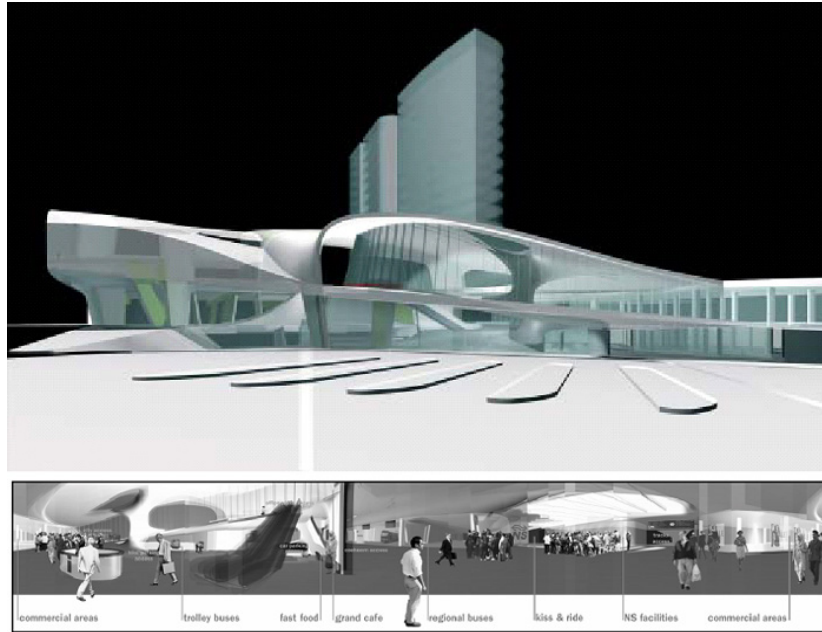
Tren, otobüs ve taksi durakları, bisiklet ve araba park alanlarının ve bağlantılarının yapılması beklenen Arnhem Merkez İstasyonu'nun en önemli bölümü için bütünleyici bir yaklaşımda bulunulmuştur (Berkel ve Bos, 2006).



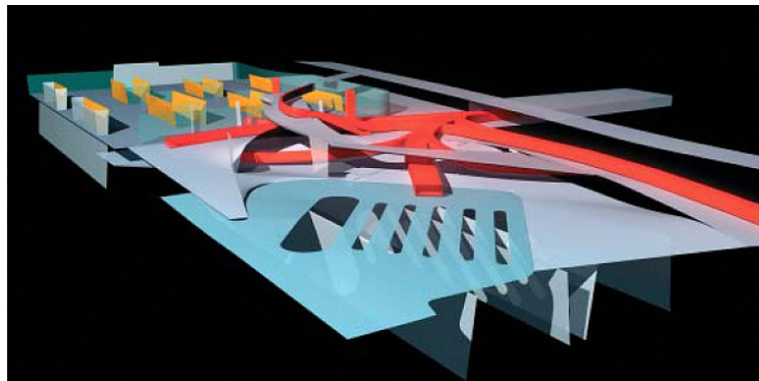
Şekil 4.23: Ulaşım Formları Bağlantıları

Rayları sınırlayan iki yüksek ofis binasının, ilk yatırım maliyetlerine katkı sağlayacağını düşünülmesi ve binaların çalışanlarının, istasyonun yeme-içme mekanlarının ve mağazalarının sürekli müşterisi olma potansiyeli taşımaları sebebiyle yer aldığı projede, güvenliğin sağlanabilmesi için çeşitli kullanıcı gruplarının ihtiyaçlarının saptanması ve karşılanması için özen gösterilmiştir (Berkel ve Bos, 2006).

Klimatize edilmiş plaza aracılığıyla taksi durakları, otobüs durakları, bisiklet ve araba park yerleri, çevredeki evler ile işyerleri birbirlerine bağlanmaktadır. Plazaya girerken ve plaza içindeki yaya hareketi projenin diyagramatik altyapısını oluşturmaktadır (Berkel ve Bos, 2006).



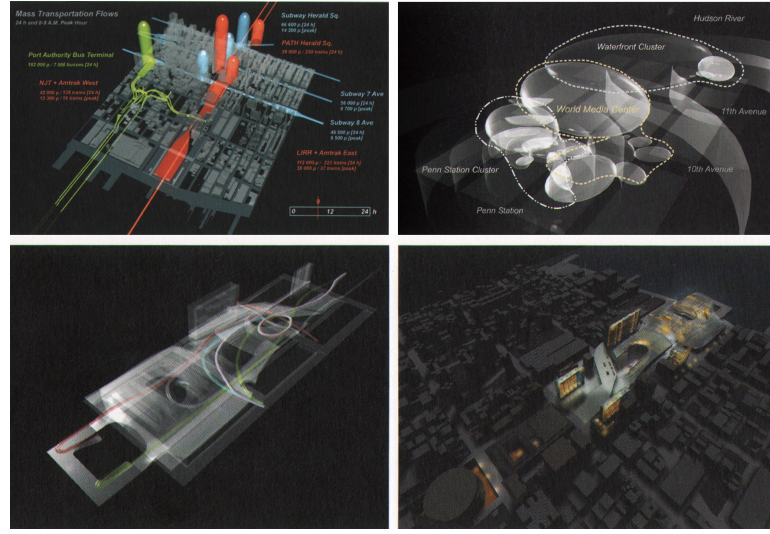
Şekil 4.24: Proje Görünüşü ve Plaza İçindeki Olası Yaya Hareketleri



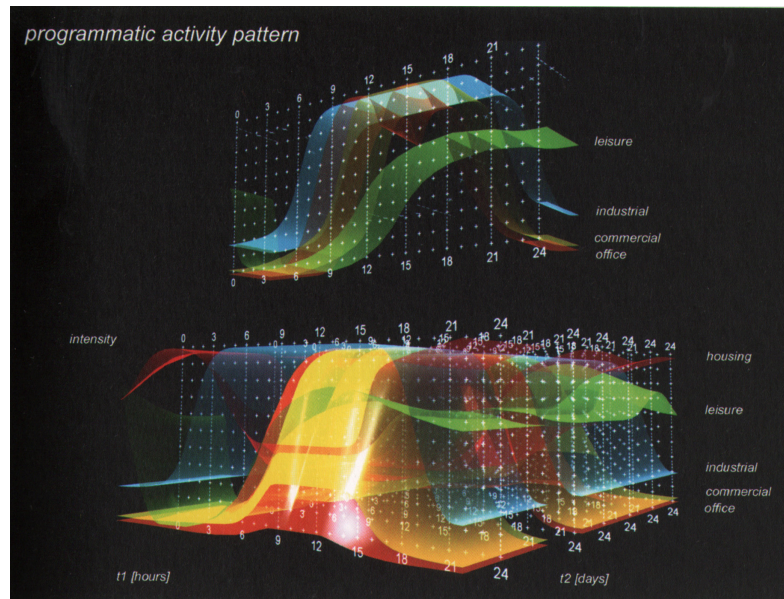
Şekil 4.25: Merkez İstasyondaki Trafik Hareketleri

Kanada Mimarlık Merkezi Kent İçin Tasarım Yarışması Projesi: Medya Merkezi, UN Studio

Manhattan'ın dünyadaki eşsizliğinin devam ettirilebilmesi adına, yeni bakış açılarının arandığı yarışmada Un Studio'nun yaklaşımı ilk olarak senaryolar, diyagramlar, parametreler, formüller ve temalar kullanarak kritik durumların farkedildiği paketler oluşturmak ve sonuçta tüm kritik paketlerin değerlendirildiği, karma kullanım içeren, fonksiyonları iyi çözülmüş bir proje için mevcut kurulumları yerinden etmek ve yeniden oluşturmaktır (Berkel ve Bos, 2006).



Şekil 4.26: Yakın-Çevre, İşlev- Akış Grafikleri, Proje Görünüşü



Şekil 4.27: Programatik Aktivite Dokuları

Sandnes Belediyesi’nde Çocukların Arazi Kullanım Planlamasına Katılımı

Sandnes Belediye Meclisi, çocukların ve gençlerin yerel planlama çalışmalarına olan ilgisini belirlemek ve geliştirmek üzere çaba göstermekte ve sistematik çalışmalar gerçekleştirmektedir. Çocuk Takip Programı, çocukların, 1265 park alanı, 550 kestirme yol, okul için 130 alan ve çocuk yuvası için 185 alan belirlemesine ve bu alanların kaydedilmesine imkan tanımıştır. Bu alanlar, dijital haritalara ve hava fotoğraflarına işlenmiştir ve tüm planlama çalışmalarında, çocukların önemli oyun alanlarını dikkate almak için kullanılmaktadır (Edwards, 2006).



Şekil 4.28: Çocukların Deneyimleriyle Belirledikleri Oyun Alanları

“Yaya Öncelikli Zon (Pedestrian Priority Zone)” ve Kent Salonu



Şekil 4.29: Dur-Geç/Sabit Hızla Durmadan Geç

Yaya öncelikli zon-alan konsepti, trafiğin, yaya öncelikli olarak düzenlendiği yerleşme alanlarındaki uygulamaların ticari alanlarda da uygulanmaya başlanmasından sonra geliştirilmiştir. Ticari alanlardaki uygulamalarda, sürekli bir yaya akışı olsa dahi araçların hiç durmadan 20km/s hızla ilerlemelerini sağlamanın mümkün olduğu farkedilmiştir. Böylece yaya ve araç hareketlerini ayırabilmek adına, araçlara göre düzenlenmek zorunda olan meydanların, yayalara göre tasarlanması mümkün olabilecektir (Thomas, 2008).

İsviçre’de “karşılaşma zonları” olarak isimlendirilen, yayaya öncelik sağlayan düzenlemeler eşliğinde; arabaların, bisikletlerin ve yayaların aynı mekânı-zemini paylaştıkları alanlar yeni bir konsepti temsil etmektedirler. İsviçre’deki yaya öncelikli zonlara örnek olarak, St. Gallen kentindeki Bleicheli bölgesi seçilmiştir. Artistik bir yaklaşımla yaya öncelikli zonların anlamının nasıl arttırılabileceği ve modern malzemelerin de yardımıyla yeni kamusal alan tiplerinin nasıl yaratılabileceği, tasarımcı Carlos Martinez’in Kent Salonu (City Lounge) projesiyle görülmektedir.

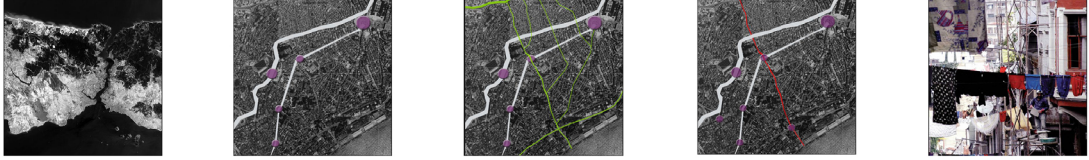
Yaya hareketini maksimize etmeye yönelik güçlü ve tutarlı bir politika, kentsel alanlardaki strüktürlerde ve yaşam kalitesi üzerinde güçlü bir etki yaratabilir (Thomas, 2008).



Şekil 4.30: Kent Salonu

Sınırsız Beyoğlu

İTÜ, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı dahilinde 2004-2005 bahar yarıyılı kentsel tasarım proje dersi için, Deniz Yücebaş ve Ayten Başdemir tarafından tasarlanan projenin yürütücülüğünü Ayşe Şentürer ve Hale Çıracı yapmışlardır.



Şekil 4.31: İstanbul, Beyoğlu, Tarlabası

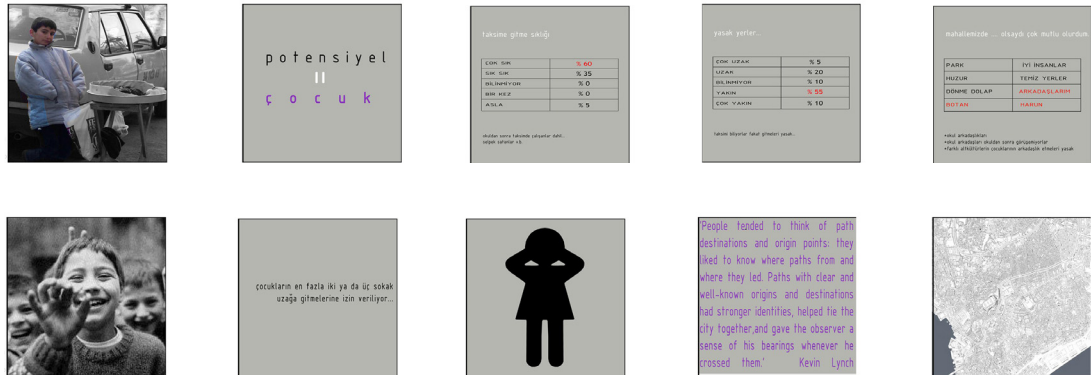
Beyoğlu, Dolapdere'den Tophane'ye, Haliç'ten Harbiye'ye kadar olan bir alanı tanımlayabilecek fiziksel dile sahipken; bugün yalnızca İstiklal caddesi ile sınırlı olarak algılanmaktadır. Sadece Beyoğlu'nda değil, tüm İstanbul'da fiziksel ve sosyal çevrede, görünür ya da görünmez sınırlar etrafımızı sarmış durumdadırlar.



Şekil 4.32: Sınırlar

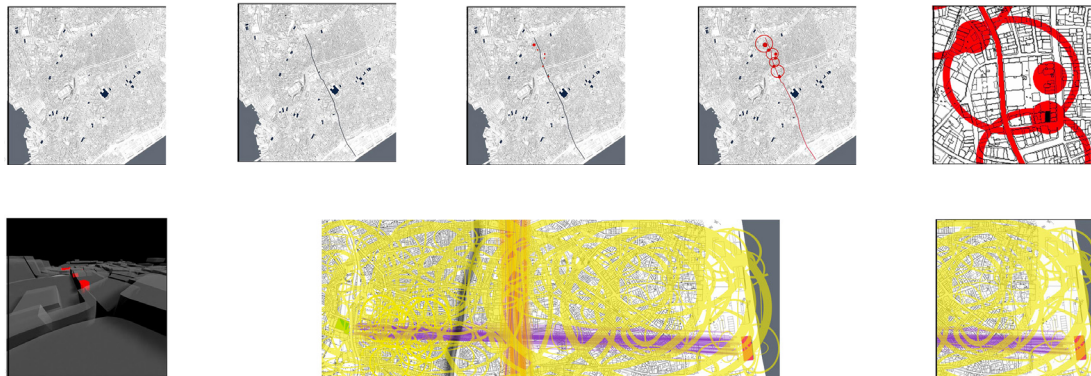
Bu sınırlar kentte, üst yapılarca yapılan müdahalelerden, insanların isteyerek ya da zorla kente-kentten göçmelerinden, insanların kişisel gelişimlerinin kendilerine verdiği şekilden ve daha birçok sebepten kaynaklanabilirler. Projede, insanlara rağmen değiştirilen fiziksel yapının bu kez insanlar için değerlendirilebilme potansiyeli Beyoğlu'na biraz daha yaklaşılarak, Tarlabası Mahallesi için kullanılmak

istenmiştir. Bunu yapabilmek için Tarlabası'nda yaşayan insanlardan, projenin katalizör bireyleri olarak, değişime en açık olan çocuklar görülmüştür.



Şekil 4.33: Potansiyel Olarak Çocuk

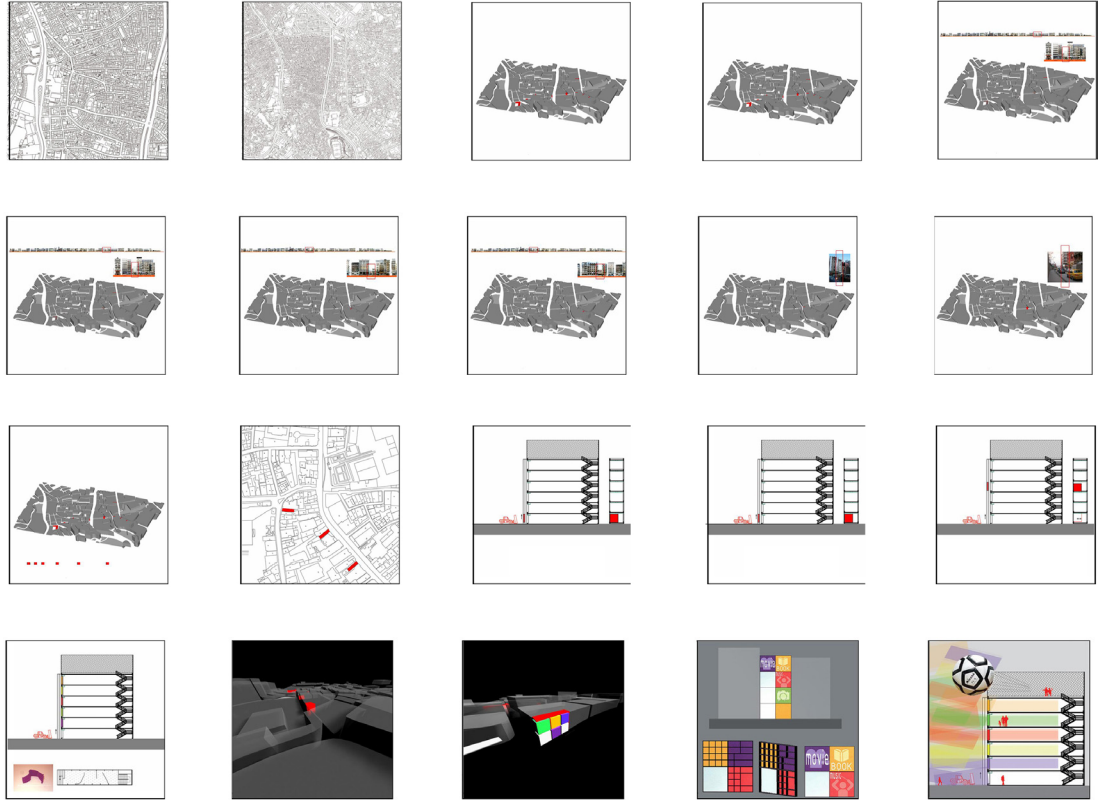
Bölgedeki okulların belirlenmesiyle, yoğunlaşılan bir aks üzerinde çalışılmasında, çocukların okula gitmek dışında sokağa çıkmalarına pek izin verilmemesi, verildiği zamanlarda ise en fazla üç sokak uzaklıktaki bir alan içinde bulunmak zorunda olmaları etkili olmuştur.



Şekil 4.34: Yürünebilirlik

Önerilen projede yapı diliyle ve ölçeği ile tanınabilecek binalar, İstiklal Caddesi ve Tarlabası arasındaki mevcut aksları bilinir bir hale getirmeyi amaçlamaktadır. Bunu yaparak İstiklal'in "kültür"ünü, Tarlabası'nın "çocuk"larını birbirleriyle karşılaştırarak, temas etmelerine uygun ortamlar hazırlanmak istenmektedir. İstiklal kullanıcısının yapıcı potansiyelini sadece İstiklal'e yönlendirmemesi, Tarlabası'ndaki bir binada, en sevdiği yönetmenin film arşivinin saklandığı bir dolaptan, istediği bir

filmi seçip izlerken, yanına boş zamanlarını geçirebilecekleri yerler bulamamaktan şikayetçi Tarlabasılı çocukların ilişebilmelerine ortam hazırlanmak istenmektedir.



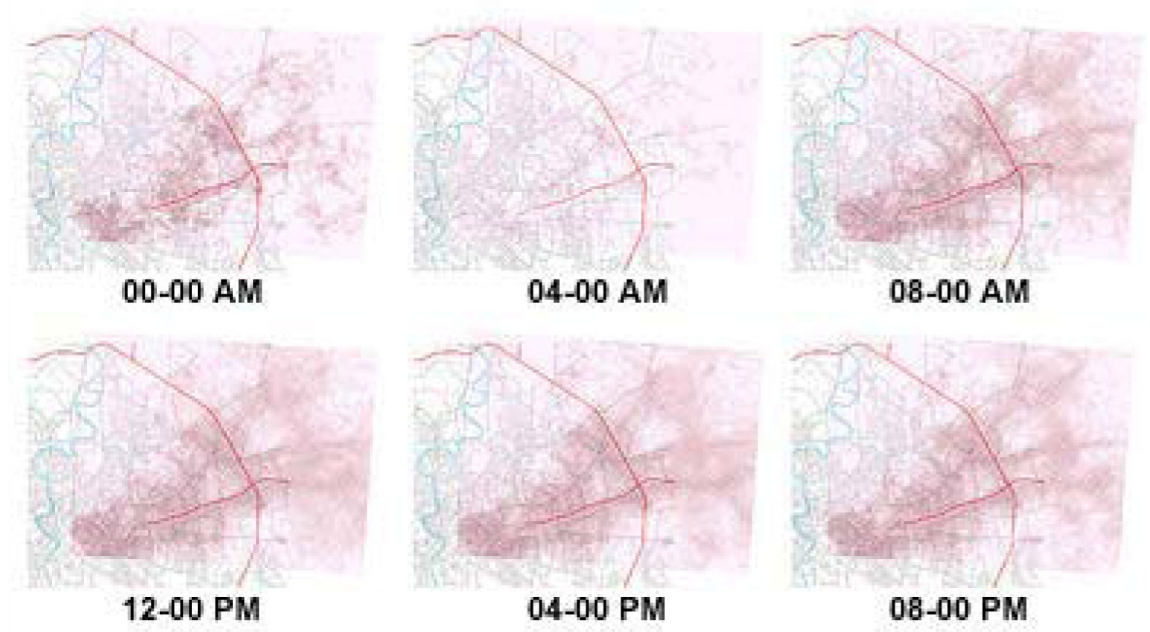
Şekil 4.35: Boş Alanlarda Tanınabilirliği Olan Binalar

Aksları tanınabilir kılınabilecek, akslar üzerindeki boş alanlara inşa edilen binaların cepheleri, dış mekanda içindeki fonksiyonu açıklayacak grafik özelliklere sahipken, iç mekanda fonksiyonlarının ihtiyaçlarını saklayabilecek dolaplara sahiptirler. 2.5x2.5x0.5 m boyutlarındaki bina cephe modüllerinin en büyük özelliği, taşınabilir olmalarıdır. Çocukları bir parça Tarlabası'ndan uzaklaştırabilmek, başka insanları da Tarlabası'na yakınlaştırmak için, aynı işleve sahip binalar arasında cephe modülleri taşınabileceklerdir. Böylece “mor”un sinemayı tanımladığını bilen bir çocuk, bu fonksiyonla tanıştığı binaya tekrar gittiğinde ve aradığını bulamadığında, üç sokak uzağa gitmeyi göze alacak ve mor cepheyi bulduğu binaya girebilecektir. Bunu daha çok yaptığında, eskiden üç sokak uzak olan yer, artık onun ve ailesi için uzak olmamaya başlayacak; uzun bir süreçte kendi çevrelerinde işleriyle çok meşgul olan babalar, Türkçe konuşmayı bilmeyen belki öğrenmek de istemeyen anneler soyutlandıkları topluma çocukları aracılığıyla bağlanabileceklerdir. On yıl sonra bu çocuklar büyüdüklerinde, belki de babalarının yanında çalışmaya başladıklarında,

kentte kendilerini daha güvende hissedebileceklerdir. Çünkü artık Tarlabası onların, fakat İstiklal başkalarının olmayacak, Bilgi Üniversitesi'nin öğrencisi İstanbul Modern Sanat Müzesi'ne yürüyerek gidebilecek, sınırlar zorlanabilecektir.

Gerçek Zamanlı Roma (MIT Real Time Rome)

Kente dair gerçek zamanlı görselleştirmeler, iletişim ve bilgi ağlarının izlerini, insanların ve ulaşım araçlarının hareket dokularını, sokak ve bölgelerin mekansal ve sosyal kullanımlarını, günümüz kentinin dinamiklerini ortaya çıkarmaktadır. Hareket verilerinin, coğrafik ve sosyo-ekonomik referanslarla örtüştürülerek, durağan ve hareketli kentsel elemanların ilişkilerini anlayabilmemiz mümkündür. Gerçek zamanlı kent, kentsel koşulların dalgalanmalarına dinamik bir şekilde cevaplar oluşturulabilmesine olanak vererek, kentsel kalitenin sürekli olarak arttırılabilmesine yardımcı olabilir.

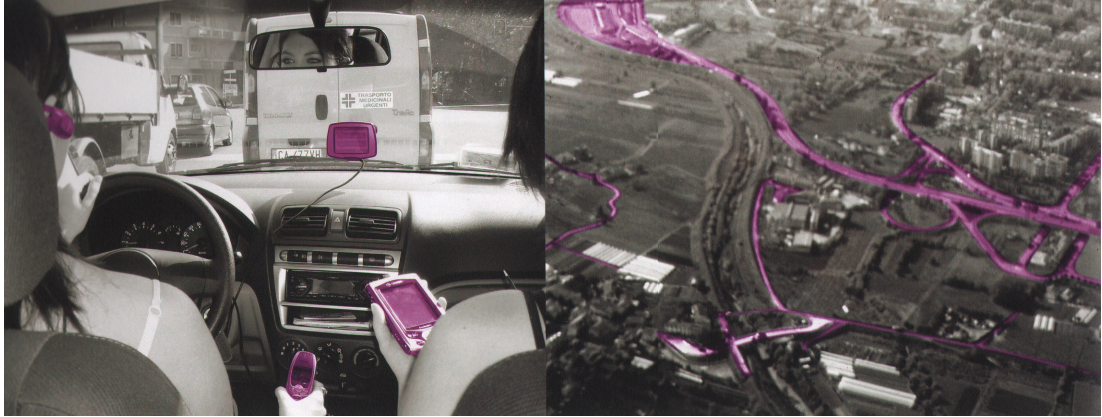


Şekil 4.36: Farklı Saat Dilimlerinde Roma'daki Hareket

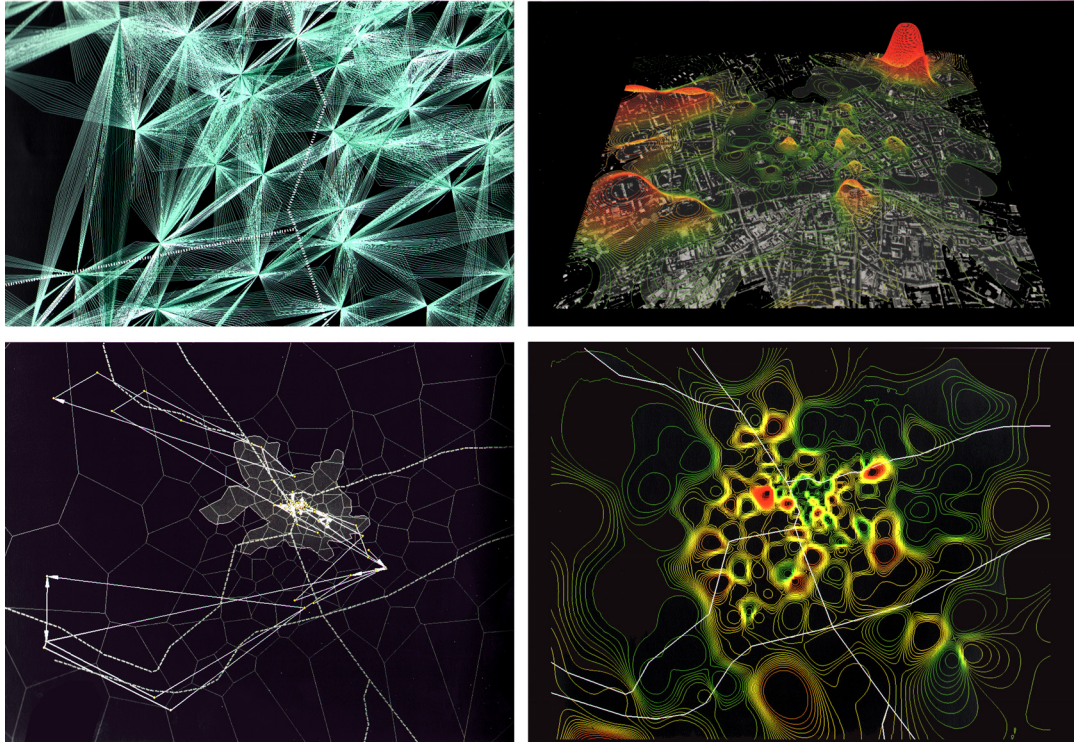
Sensörlerin, ilgili oldukları objelerin bilgilerini gerçek zamanlı olarak aktarabildikleri sistem sayesinde belirsizlik ve değişkenlikle karakterize edilen günümüz kentlerinin, dinamiklerine ait verilerinin kontrol edilebilirliği sağlanabilmektedir. Sistemin, kent sakinleri tarafından başvuru aracı olarak kullanılabilme ihtimali, her gün hayatımıza

bir yenisi eklenen enformasyon ürünleri sayesinde artmaktadır. Bu konuda Hashimoto ve Dijkstra'nın söyledikleri dikkate değerdir:

“Küresel Konum Sistemi (GPS) teknolojisi aslında 60'ların başlarında kesin silah vuruşu için askeri amaçlarla geliştirildi. Şimdi ise bir navigasyon aracı olarak günlük yaşama uygulanmaktadır. Gövdeniz, arabanız, tekneniz uçağınız bir GPS aracı taşıyorsa onun yerküredeki konumu yirmi metre kesinlikle belirlenebilmektedir. Dünya aynı kalsa da, bizim onun çevresinde yolumuzu bulmamız daha kolay olmaktadır.” (Hashimoto, 2002).

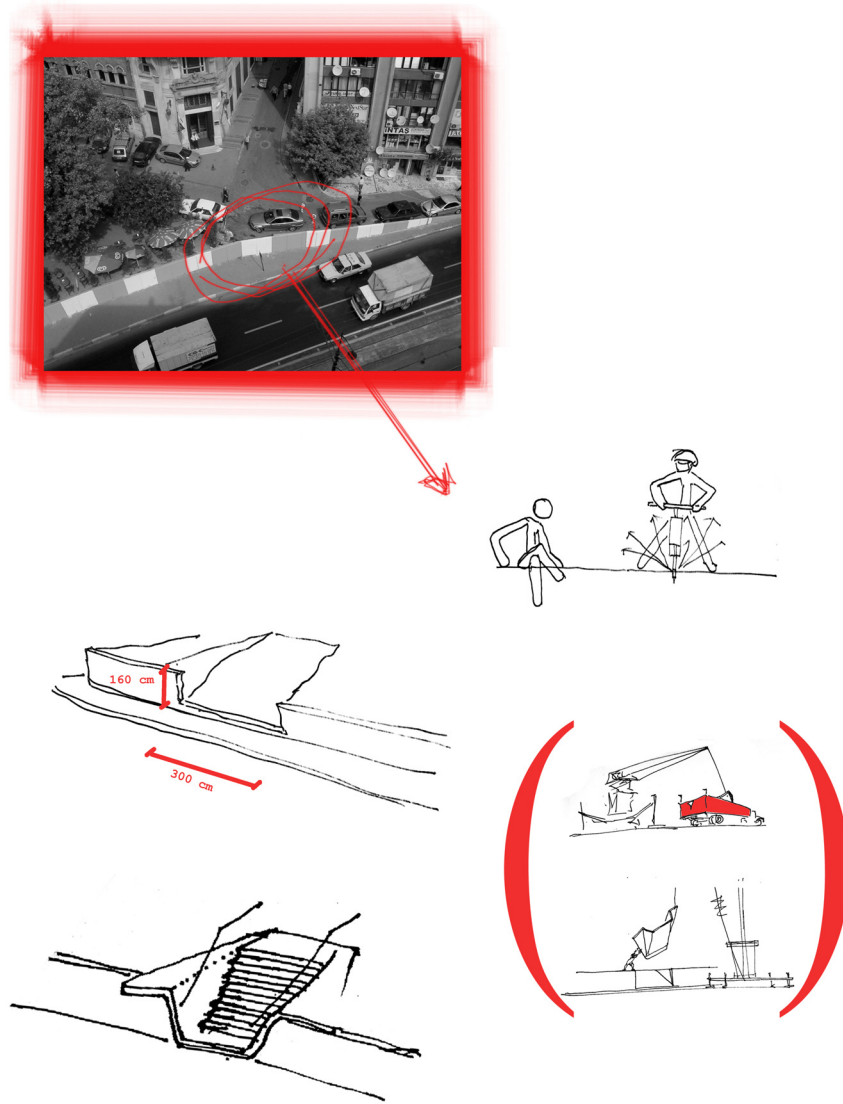


Şekil 4.37: Enformatik Teknoloji Ürünleri ve Kent



Şekil 4.38: Kentte Hareket Gösterimleri

Yüksek Kaldırımın Son Basamağı

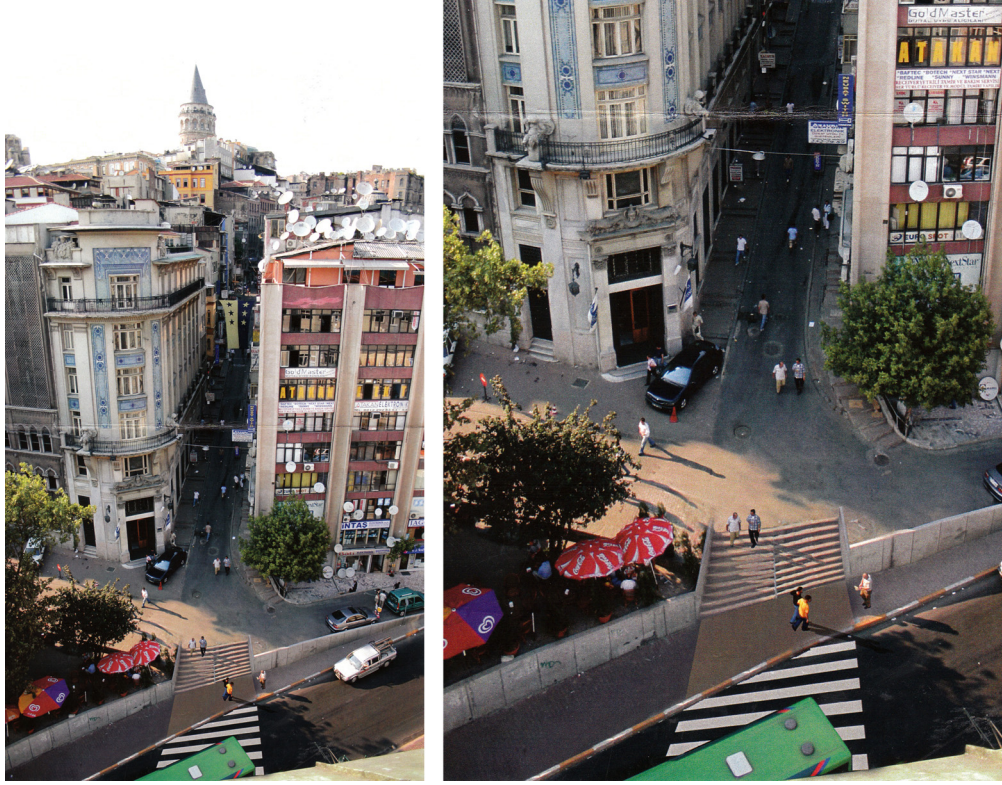


Şekil 4.39: Fuat Şahinler'in Projeye Ait Eskizleri

Bu proje, Tünel'den Karaköy Meydanı'na inen en yoğun yaya aksı olan, Yüksek Kaldırım'ın meydanla olan bağlantısını kesen üçgen adaya merdiven yerleştirerek, tıkanmış damarı açmayı önermektedir.

Galata'nın kentin ticaret merkezi olduğu canlı dönemlerinde, esas olarak yayanın kullanımına yönelik merdivenlerden oluşan Yüksek Kaldırım'ın, Tünel ile denizi kesintisiz bir biçimde birbirine bağlayan bir yaya aksı olma durumunu referans alarak, bugüne taşımayı hedefleyen proje İstanbul Yaya Sergileri 2; Tünel-Karaköy kapsamında hazırlanmıştır (Erdemci, 2005).

Beyoğlu Belediyesi'ne hafif raylı sistemin dünyadaki uygulamalarında, yayaların üzerinden geçebilmelerini sağlamak üzere hemzemin olarak uygulandığı aktarılarak şekil 74'deki yaya geçidinin uygulanabilmesi için dahi izin alınabilen proje, merdiven için kazı yapılması gereken alanda, hangi altyapı bağlantılarının olduğunun bilinmemesi gerekçesiyle belediye yetkilileri tarafından, projenin uygulamasına başlanacağı günde iptal edildiği için gerçekleştirilememiştir.

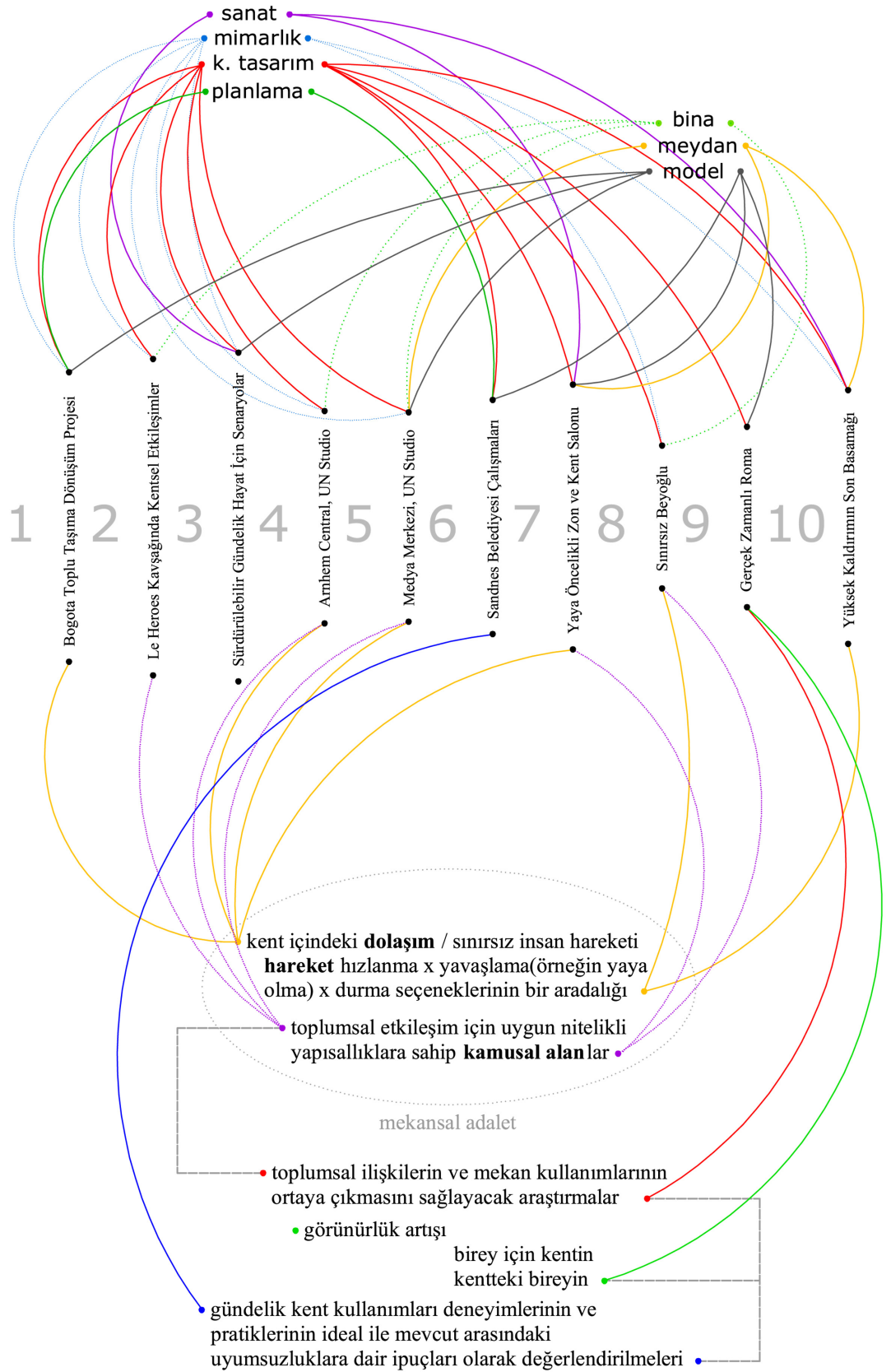


Şekil 4.40: Yüksek Kaldırımın Son Basamağı

4.5 Bölüm Sonucu

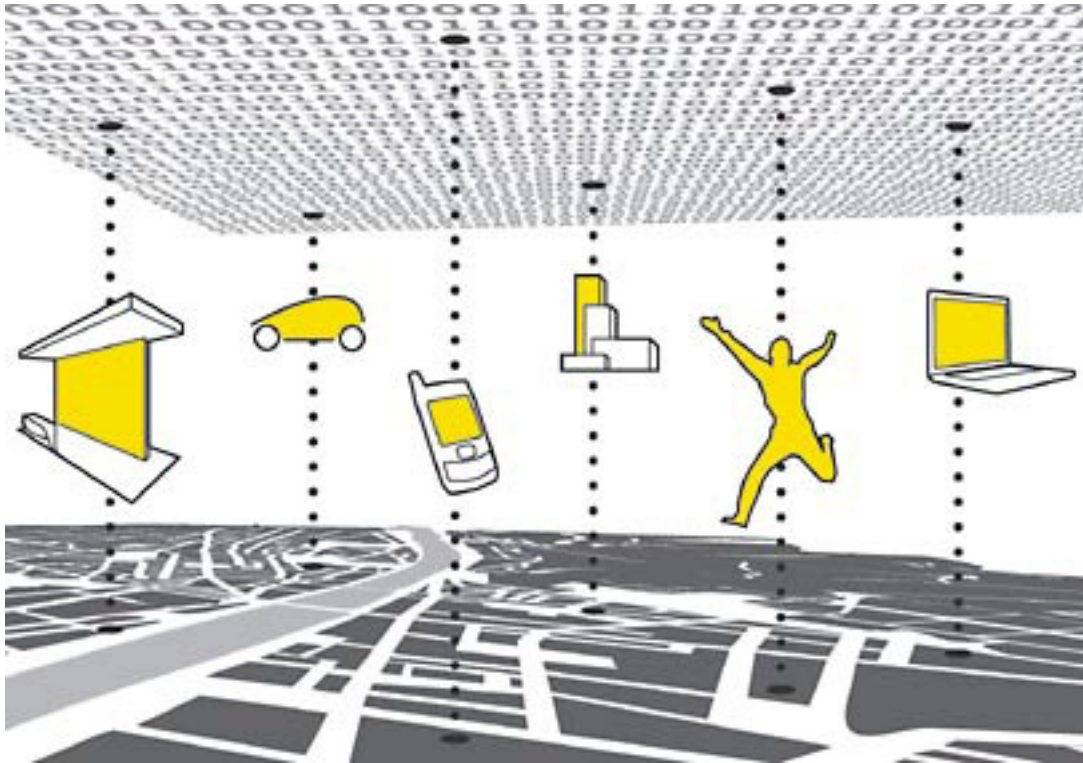
Bu bölümde İstanbul'da kent ile birey arasındaki ilişkiyi olumlu yönde geliştirebilecek, kente yapılan müdahalelerde sosyo-ekonomik nedenler kadar bireyin yaşam kalitesini arttırabilmesinin sağlanmasının da önemli olduğu, kentsel tasarım disiplini yaklaşımları, ağırlıklı olarak kamusal alan ile hareketlilik kavramlarını gözetten tasarım örnekleri üzerinden incelenmiştir.

Kent içinde dolaşımın kenti görünür kılabilmesi için, bireylerin hareket kabiliyetlerindeki artış örnek projelerde olduğu gibi yönlendirilebilirse, kent ile birey arasındaki ilişkinin geliştirilebilmesi mümkün olabilecektir.



Şekil 4.41: Örnek Projelerin Açılımları, Kavramları, Aktörleri, Ölçekleri ve Birbirleriyle İlişkileri

Şekil 76’da ifade edilmek istendiği gibi; Transmilenio, Yüksek Kaldırım’ın Son Basamağı, Yaya Öncelikli Zonlar, Sınırsız Beyoğlu ve Un Studio’nun aktarılan projeleri, sınırsız “insan” hareketini sağlamaya çalışan projelerdir. Bu hareketlilik sırasında, kullanıcıların sosyal ve diğer ihtiyaçlarına cevap verebilen kamusal alanlarda durmak isteme, bulunabilme seçeneklerinin kendilerine tanınabilmesi için Bogota Le Heroes Kavşağında Kentsel Etkileşimler, Kent Salonu, Medya Merkezi ve Sınırsız Beyoğlu projelerindeki binalarla nitelikli yapısalılıklara sahip, toplumsal etkileşim için uygun kamusal alanlar önerilmeye çalışılmaktadır. Tüm bu projeler kent içinde dolaşımın (yaya öncelikli olmak üzere) ve bireylerin sosyal ilişkilerini arttırabilme olanağını gerçekleştirebilme amacına sahip tasarımlardır. Tasarımın rolü, kendiliğinden müdahil olmaya olanak sağlayabilecek programlarla, tesadüfilikleri arttırmakta yatmaktadır. Fakat bu tesadüfiliklerin; yaşanabilir bir kente ulaşmak adına mekansal adaleti kente sağlayan tesadüfilikler olabilmesi hedeflenmelidir. Mekansal adalet; Soja’nın (1999) tanımlamasıyla, kentte yaşayan herkesin, kamusal değeri olan her şeye ulaşabilme hakkı olarak ifade edilebilir.



Şekil 4.42: Kentte Hareket (Calabrese ve diğerleri, 2008)

MIT’deki “Real Time Rome” stüdyosu ve Berlage Enstitüsü’nde Kapsenberg tarafından gerçekleştirilen “Erotik Manevralar” araştırması gibi çalışmalar, kent

içinde bugüne kadar görünmez olan birçok grubun, alt kültürün, “birey”in istenirse artık görünebileceğini ortaya koymaktadır. Aynı zamanda enformasyon teknolojisi araçlarının gündelik hayata girmesi insanların kentlerde kendilerini daha bilinçli şekillerde konumlandırabilmelerine olanak sağlamaktadır.

Bunlara ek olarak, bireyin gündelik kent kullanımları deneyimlerinin planlamacılarca kullanıldığına örnek teşkil eden Sandnes Belediyesi’nin çocuklarla yaptığı duyarlı çalışmaları çok önemlidir. Mevcut durumlara açılım sağlayabilecek eylemsel tasarım önerilerinin getirildiği “Sürdürülebilir Gündelik Hayat” için senaryo çalışmaları da önerilerin ortaya çıkmasını sağlayanların tasarımcılar olması açısından dikkate değerdir.

Zaha Hadid’e (2006) göre mimarlık, formla programın ilişkisini kurmaktadır. Bu mimarlık yaklaşımına benzer bir biçimde kentsel tasarım tanımlanırsa; kentsel tasarım zaten mevcut olan bir forma program getirmektir. Özellikle İstanbul gibi kendiliğinden gelişmiş, yoğun bir üst üsteliği içeren kentler, tesadüflüklerin kendilerine yer bulabildiği kentler, yeni programların üretilmesine de imkan vermektedirler. Lootsma’ya (2000) göre, Kapsenberg’in Berlage Enstitüsü’nde yaptığı araştırma kapsamında vardığı sonuçlardan biri de: mimari sözcüğünden uzaklaşıp kurulum ya da donanım sözcüğü konusunda düşünmenin daha iyi olabileceğiyle ilgilidir. Çünkü gitgide şebekelerin şebekesine dönüşen bir kentte, yazılım önem kazanmaktadır.

5. SONUÇ VE TARTIŞMALAR

Kentler, birey açısından bakıldığında toplumsal yaşamın mekanlarıdır; iş, eğitim ve sağlıkla ilgili imkanların var olduğu olanaklılık alanlarını ve gündelik hayatı kuşatan çevreyi oluştururlar. Kent içinse birey, onu oluşturan etmenlerden biridir. Politik, ekonomik kararlarla şekillenen planlamaların uygulamalarında, birey kendini başkalarından ayıran nitelikleriyle değil, daha fazla bölünemeyen varlığının niceliğiyle önem kazanmaktadır. Bu tanımlama karamsar gibi gözükse de I. Dünya Savaşı sırasında “asker” olarak verimlilik gösteremediklerinden sivil hayatlarında iş yerlerinde havalandırma ve öğle tatili gibi haklara kavuşan bireyler, aslında “ürün” haline gelmişlerdir. Oysa modernizmle birlikte kendini yaratmak, geliştirmek ve denetlemekle tanımlanan birey; çevresine karşı eleştirel bakış açısı olan ve dolayısıyla yaratıcı huzursuzlukla çevresini değiştirebilme olanağını taşıyan, bireysel direniş örnekleri gösterebilen, toplumsal yaşamda istediğinde tek başına kalma özgürlüğüne sahip bir varlıktır. Kent, bireyin kendini gerçekleştirme olanağına yaratabilecek, toplumsal evrimin gerçekleşmesini sağlayabilecek çeşitliliğin gelişme mekanıdır. Kent ile birey arasındaki ilişki, bireyin kendini gerçekleştirme isteğinde ve kentin de buna olanak sağlamasında yatmaktadır. Laborit ’in (1990) dediği gibi:

“Kentler bir takım işlevleri pek ala yerine getirmektedirler. Belki daha başkalarını yerine getirmelerine izin verebiliriz.”

Bireyleri tarım toplumundan tüketim toplumunun parçası olma haline getiren süreçte fiziksel örüntüler olarak kentler, hem bu sürece etki eden hem de bu süreçten etkilenen bir konumdadır. Bireyin kentin ona sağlayabileceği kendini geliştirme ortamını fark etmesine engel olabilecek her bağlamda, bir sınırlandırılmışlığı söz konusudur.

Kentin yaşanan bir yer olarak değerli olabilmesinin, yaşayan kent için de olumlu bir durum olduğu düşünülmektedir. İçinde yaşanan ve aynı zamanda yaşayan bir varlık olan kentle bireyin paylaştıkları başlıca şey; birlikte geçirdikleri “zaman”dır. Birlikte geçirdikleri zaman süresince, yaşamı eğitim, askerlik, çalışma, emeklilik gibi

etkinliklerle planlanmış durumdaki bireyin, kendine ait, yani müdahale edebileceği zamanları; gündelik hayatındaki aralıklardadır. Bu aralıklar mesleğini severek yapan insanlar için çalışma süreleri boyunca yakalanabilir. Oysa boş zamanını kendi isteğince geçirme özgürlüğünü elde etmek için çalışan insanlar için ise “boş zaman”larında ve/veya “zoraki zaman”larında yakalanabilir. Ulaşımda geçirilen zaman, zoraki zamanın içinde yer almaktadır. Doğan Kuban’ ın röportajındaki İstanbullusu üzerinden yaptığı genelleme (içinde yaşayan insanlar için kent, evlerinin bulunduğu sokak ve şehirde dolaştıkları yerlerden oluşmaktadır) ile de “bireyin kentteki gündelik dolaşımı” nın önemi fark edilmiştir.

Geçmişte işin sosyal yaşamın parçası olmasıyla, kentler de toplumsal yaşamın var olduğu yerler olmuşlardır. Zamanla kentler toplumsal evrimi sağlayabilecek çeşitliliğin gelişme mekanı olmaktan uzaklaşmışlardır. Mekan odaklı bir program içinde izole edildiğimiz yaşamlarımızda sürtünmeden doğan kaybı azaltmak için, fordizmin üretimi parçalara ayırması gibi, yaşamlarımız da adeta başkalarıyla ve kentle minimum düzeyde sürtünmemizi sağlayacak şekilde parçalanmıştır. Bugün ise iletişim araçlarının bireyin gündelik hayatını ve çevresini etkilemesiyle, sosyal hayatın gündelik yaşamın parçası olması olanağı vardır.

Geçmişin toplumsal yaşamlarının başlıca fiziksel ortamları olan kamusal alan örneklerinin günümüz yaşantısına ilintilenmesi; sadece zamansal ve mekansal olarak o kamusal alanı deneyimleme şansı olanlar için var olabilmektedir. Bir yandan kentle ve diğer insanlarla sürtünmede bulunma ihtimalleri bu programlanmışlık içinde zaten az olan insanların, tam tersine bu olanakları daha iyi değerlendirilmelidir. Bir şeyleri değiştirebilme kabiliyeti olan bireylerin, Ankara'daki "Minibar"da olduğu gibi kendi inisiyatifleriyle mekansallaştırdıkları alanların, tasarım aracılığıyla daha sistemli bir yaklaşım olarak ele alınması ve çoğunluk tarafından kendiliğinden müdahil olunabilecek kamusal alanların yaratılması gerekmektedir.

Kentin bir fenomen olarak algılanmaya ve holistik bakış açısıyla kent ile bileşenlerinin farklı metotlarla ele alınmaya başlanmasıyla ortaya çıkan teoriler ve pratikler, kentsel tasarım yaklaşımlarını tanımlar hale gelmişlerdir. Bireyin gündelik hayatındaki dolaşımıyla ilgili olarak; Hagerstrand ’ın bireyin sürekli hareket halinde olduğunu öne sürdüğü zaman-mekan patikaları teorisi ve gündelik hayatı hem

insanların hem de insani olmayan varlıkların topolojik bir networkü halinde tanımlamaya çalışan Aktör Network Teorisi (ANT) dikkat çekmektedir.

Bugün toplum, tüketim, network, bilgi, iletişim, hız gibi sıfatlarla nitelenmektedir. Bu sıfatların yeni ilişkilerinin fiziksel ortamları yaratılmalıdır. Bunun için önce yeni toplumsal ilişkilerin fark edilebilmeleri, tanımlanabilmeleri, kentte hali hazırda nasıl karşılık bulduklarının analizleri yapılabilmelidir. Bu konuda Berlage Enstitüsü'nde Kapsenberg' in "Erotik Manevralar" araştırması ve MIT' de "Real Time Rome" stüdyosundaki çalışmalar örnek gösterilebilirler. Bu çalışmalar kent içinde bugüne kadar görünmez olan birçok grubun, alt kültürün, "birey" in istenirse artık görülebileceğini ortaya koymaktadır.

Bireylerin görünür hale gelmeleri, toplumsal ilişkilerinin kentlerdeki mekan kullanımlarını görünür kılmaları ve artan bireysel hareketliliğin de mekanın oluşumuna yansmasıyla, yeni kamusal alanların; mekansal hareketlilik kavramı üzerinden oluşturulabileceği düşünülmektedir. İstanbul örneğinde olduğu gibi, gündelik hayatımızdaki yeri gün geçtikçe artan kent içi ulaşım da harcadığımız zamanı da ifade eden "zoraki zaman", kentte toplumsal ilişkilerin zayıflamasına sebep olabilecek kamusal alan yetersizliğini giderebilmek için hareket halinde iken içinde konumlandığımız şeyin zaman olması düşüncesiyle "kamusal zaman" olabilme potansiyelini taşımaktadır.

KAYNAKLAR

- Abalos, I.**, 2006. Viewpoints: Architecture and the city, in *Cities, Architecture and Society: 10th International Architecture Exhibition*, **1**, 54-55, Marsilio Editori, Windsor Books, Oxford.
- Adam, M.**, 1996. Alt-kültürlerin Mekanı, *Birikim*, **86-87**, 82-84.
- Altay, D.**, 2004. "Minibar" ve Kentte Yeniden Tanımlanan Marjinal Mekanlar, *Arredamento Mimarlık*, **10**, 65-69.
- Aydınlı, S.**, 2004. Epistemolojik Açıdan Mekanın Yorumu, *Mimarlık ve Felsefe*, 40-52, Yapı Yayın, İstanbul.
- Belge, M., Freely, J. ve Kıvanç, Ü.**, 2000. Bak Bir Varmış Bir Yokmuş "İmparatorluktan Cumhuriyete İstanbul", Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Berger, J. ve Mohr, J.**, 1975. Yedinci Adam: Avrupa'daki Göçmen İşçilerin Öyküsü, Eds. Çapan, C., Cem Yayınevi, İstanbul.
- Berkel, B.V., ve Bos, C.**, 2006. Catalogue Evolution of Space, Deutsches Architektur Museum, Frankfurt.
- Calvino, I.**, 1972. Görünmez Kentler, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002.
- Calabrese, F., Kloeckl, K. and Ratti, C.**, 2008. WikiCity: Real-Time Location-Sensitive Tools For The City (senseable.mit.edu/wikicity/rome/WikiCity-Paper-Summary.pdf, alındığı tarih: 21.12.2008)
- Cohen, J.L.**, 2003. The Metropolis; Between Speed and Statis, in *Five minutes city: architecture and [im]mobility: forum and workshop Rotterdam 2002*, 278-281, Eds. Maas, W., Episode Publishers, Rotterdam.
- Dellaloğlu, B.F.**, 2003. Bir Giriş: Adorno Yüz Yaşında, *Cogito*, **36**, 13-36.
- Dostoğlu, N.**, 1995. Modern Sonrası Mimarlık Anlayışları, *Mimarlık*, **263**, 46-50.
- Edwards, P.**, 2006. Kentsel çevrede fiziksel aktivite ve aktif yaşamın desteklenmesi: yerel yönetimlerin rolü , Türkiye : Dünya Sağlık Örgütü.
- Erdemci, F.**, 2005. Yaya Sergileri Mini Kataloğu, İstanbul.
- Frampton, K.**, 2001. The Catalytic City: Between Strategy and Intervention (www.arch.columbia.edu, alındığı tarih: 21.12.2008)

- Geron, R.,** 2004. 21.Yüzyılda zaman ve kimlik bağlamında algılanan sınır kavramı üzerine bir inceleme, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gehl, J.,** 2007. Public Spaces for a Changing Public Life, *Topos*, **61**, 16-22.
- Gosling, D. and Gosling, M.C.,** 2003. The Evaluation of American Urban Design: A Chronological Anthology, Wiley-Academy, Great Britain.
- Grint, K.,** 1998. Çalışma Sosyolojisi, Eds. Bozkurt, V., Alfa Basım Yayın, İstanbul.
- Gürsoy, M., Yıldırım, M. ve Yüksel, H.,** 2002. İstanbul Kentinde Çözüm Gerektiren Arterlerin Hız Ölçüm Methoduyla Belirlenmesine Yönelik Bir Çalışma, *1. Uluslararası Kentsel Tasarım Buluşması Uluslararası Sempozyum*, Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Harvey, D.,**1996. Postmodernliğin Durumu, Metis Yayınları, İstanbul.
- Hashimoto, S. and Dijkstra, R.,** 2002. Biggest Brother; GPS and the Liberation of Architecture, *Hunch: Berlage Institute Report*, **5**, 102-115.
- Hauptmann, D.,** 2006. The body in architecture, 010 Publishers, Rotterdam.
- Hoete, A.,** 2003. ROAM: Reader On The Aesthetics Of Mobility, Black Dog Publishing, London.
- Hubbard, P.,** 2006. City, Routledge, London.
- Işık, E.İ.,** 2005. Mekanın Toplumsal Kuruluşu, *Mimar.ist*, **1**, 39-41.
- İMP,** 2008. İstanbul Metropolitan Alanı'nın Ulaştırma Sistemi Raporu (www.arkitera.com, alındığı tarih: 21.12.2008)
- Jong, A. and Schuilenburg, M.,** 2006. Mediapolis: popular culture and the city, 130-149, 010 Publishers, Rotterdam.
- Karaman, A.,** 2002. Kentsel Tasarımda Kuramsal Yapı, *1. Uluslararası Kentsel Tasarım Buluşması Uluslararası Sempozyum*, Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Koyuncuoğlu, E.,** 2008. Temas: Disiplinlerarası Bir Proje-Gösteri Sanatları ve Mimari (www.emrekoyuncuoglu.net, alındığı tarih: 04.01.2009)
- Kuban, D.,** 1998. İstanbul Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Kuban, D.,** 2003. Halkla Birlikte Bir Çağdaş Kent Söylemi Üzerine, *Cogito*, **35**, 142-151.
- Laborit, H.,** 1990. İnsan ve Kent, Ens. Onaran, B., Payel Yayınları, İstanbul.
- Lefebvre, H.,** 1996. Modern Dünyada Gündelik Hayat, Metis Yayınları, İstanbul.

- Lenntrop, B.**, 2003. The Drama of Real-Life in a Time-Geographic Disguise, (hal.archivesouvertes.fr/docs/00/32/58/65/PDF/dudekBlaise_kv08_final_hal.pdf, alındığı tarih 22.12.2008)
- Lores, J.R.**, 2006. City Profiles: Sao Paulo, in *Cities, Architecture and Society: 10th International Architecture Exhibition*; **1**, 97-105, Marsilio Editori, Windsor Books, Oxford.
- Lootsma, B.**, 2000. Erotic Maneuvers; Jan Kapsenberg's Research into Gay Software, *Hunch: Berlage Institute Report*, **2**, 22-31.
- Maas, W.**, 2003. Five minutes city: architecture and [im]mobility: forum and workshop Rotterdam 2002, Episode Publishers, Rotterdam.
- Manzini, E. ve Jegou, F.**, 2003. Sustainable everyday: scenarios of urban life, Exhibition catalogue.
- Mirti, S.**, 1999. A Little Guide To Tokyo Voids, *Hunch: Berlage Institute Report*, **1**, 44-47.
- Ocak, E.**, 1996. Kentin Değişen Anlamı, *Birikim*, **86-87**, 32-41.
- Oktay, A.**, 1991. Zamanı Sorgulamak, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Omacan, S.**, 2001. Zaman mekan deneyimi canlılarda yaşam alanı belirleme, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özcan, H.**, 2008. İstanbul'da kentsel yayılmanın yapay sınır ağları ile öngörülmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ophius, H.**, 2002. Un-common Spaces, *Topos*, **38**, 6-12.
- Portugali, J.**, 1999. Self-Organizing and The City, Springer, Berlin.
- Read, S. ve Pinilla, C.**, 2006. Visualizing the invisible: towards an urban space, Techne Press, Amsterdam.
- Sennet, R.**, 2006. Viewpoints: Architecture and the city, in *Cities, Architecture and Society: 10th International Architecture Exhibition*; **1**, 86-87, Marsilio Editori, Windsor Books, Oxford.
- Sezer, C.**, 2003. Resistance Places (Gaziosmanpasa and Sultanbeyli/Istanbul, Turkey), *Master Thesis*, TUDelft, Delft.
- Soja, E.**, 1999. Lessons in Spatial Justice, *Hunch: Berlage Institute Report*, **1**, 98-107.
- Sorkin, M.**, 2001. Traffic in Democracy, in *Cities in transition*, 296-313, Eds. Graafland, A., 010 Publishers, Rotterdam.

- Soykan, Ö.N., Keskin, F. ve Dellaloğlu, B.F.,** 2003. Adorno ve Yapıtı, *Cogito*, **36**, 37-64.
- Stokes, M.,** 2002. Gündelik Yaşamı Tanımak, *Kültür Fragmanları-Türkiye’de Gündelik Hayat*, 321-336, Hazırlayanlar: Kandiyoti, D. ve Saktanber, A., Metis Yayınları, İstanbul.
- Suner, A.,** 1999. Hong Kong'tan İstanbul'a Kent Fragmanları, *Defter*, **38**, 89-112.
- Tan, P.,** 2003. Kentsel Mekanda Bireysel Özgürlük Arayışında Bir Ütopya: Yona Friedman, *Yapı*, **257**, 56-58
- Topuz, S.,** 2008. İstanbul ilindeki toplu taşıma yolculuk taleplerinin yapılar sinir ağlarıyla modellenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Thomas, C.,** 2008. Homezones go downtown (www.pedestrians-int.org, alındığı tarih: 21.12.2008)
- Velibeyoğlu, K. ve Gençel, Z.,** 2002. Enformasyon Çağının Değişen Kamu Mekanlarında Kentsel Tasarım, *1. Uluslararası Kentsel Tasarım Buluşması Uluslararası Sempozyum*, Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Verheyen, M.,** 2003. Travel is Dead; Long Live Travel, in *Five minutes city: architecture and [im]mobility: forum and workshop Rotterdam 2002*, 294-299, Eds. Maas, W., Episode Publishers, Rotterdam.

ÖZGEÇMİŞ

1980, Afyon doğumlu olan Ayten Başdemir, 1998 yılında Bursa Erkek Lisesi'nden mezun olmuştur. 1999 yılında başladığı İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nden 2004 yılında mezun olmuş ve Disiplinler Arası Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı'nda eğitimine devam etmiştir.