

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ZAMAN MEKÂN SIKIŞMASININ GÜNDELİK BİR TAKTİK OLARAK
YOLCULUK DENEYİMİ ÜZERİNDEN OKUNMASI: İSTANBUL
ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Furkan EVLİYAOĞLU

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

TEMMUZ 2020

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ZAMAN MEKÂN SIKIŞMASININ GÜNDELİK BİR TAKTİK OLARAK
YOLCULUK DENEYİMİ ÜZERİNDEN OKUNMASI: İSTANBUL
ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Furkan EVLİYAOĞLU
(502161009)**

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimar Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. İpek AKPINAR AKSUGÜR

TEMMUZ 2020

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502161009 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Furkan EVLİYAOĞLU, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “ZAMAN MEKÂN SIKIŞMASININ GÜNDELİK BİR TAKTİK OLARAK YOLCULUK DENEYİMİ ÜZERİNDEN OKUNMASI: İSTANBUL ÖRNEĞİ” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. İpek AKPINAR AKSUGÜR**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç. Dr. Nurbın PAKER KAHVECİOĞLU**.....
İstanbul Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Şebnem HOŞKARA
Doğu Akdeniz Üniversitesi

Teslim Tarihi : 12 Haziran 2020
Savunma Tarihi : 13 Temmuz 2020





Anneanneme,



ÖNSÖZ

Bu tezin oluşum ve yazım aşamasında karşılaştığım her türlü sıkıntıda bana yol gösteren danışmanım Prof. Dr. İpek Akpınar Aksugür'e sonsuz sabrı ve ilgisi için,

Mimarlık pratiğine dair her türlü paylaşımları için tüm Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Bölümü hocalarıma ve İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimari Tasarım kürsüsü hocalarıma,

Tezin önemli bir bölümünü oluşturan alan çalışması aşamasında, örneklem grubunda yer almayı kabul eden İstanbul Kültür Üniversitesi çalışanlarına,

Tez süreci boyunca motivasyonumu yüksek tutmamı sağlayan ve yardım taleplerimi hiçbir zaman geri çevirmeyen tüm arkadaşlarıma,

Hayat yolculuğum boyunca her daim yanımda olan ve bundan sonrada her zaman yanımda olacağını bildiğim, aileme,

Teşekkür ediyorum.

Ancak en büyük teşekkürü, tezin yazım aşamasında kaybettiğim ve bu tez dahil hayattaki birçok başarımın arka planında dualarıyla olan anneanneme ediyor ve bu tezi kendisine atfediyorum.

Haziran 2020

Furkan Evliyaoğlu
(Mimar)



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Bağlamı ve Amacı.....	2
1.2 Çalışmanın Metodolojisi ve Kavramsal Çerçevesi	3
2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE	7
2.1 Zaman Mekân Sıkışması	8
2.2 Kentte Gündelik Hayat, Stratejiler ve Taktikler.....	19
2.3 Kentli Flâneur'den Günümüz Flâneur'üne Yolculuk Deneyimi	24
2.3.1 Yolculuk, beden ve kent.....	28
2.3.2 Yolculuk, beden ve hız.....	31
2.3.3 Yolculuk, beden ve rota	33
2.3.4 Yolculuk, beden ve deneyim.....	35
2.4 Bölüm Sonucu	37
3. GÜNDELİK BİR TAKTİK OLARAK İSTANBUL'DA YOLCULUK DENEYİMİ.....	39
3.1 Bireylerin Yolculuk Taktikleri	44
3.2 Bireylerin Yolculuk Taktiklerine Yönelik Bulgular	55
3.2.1 Bedenin kentten kopması	57
3.2.2 Bedenin hızlanması	59
3.2.3 Bedenin belirli bir rotayı takip etmesi.....	60
3.2.4 Yolculuk deneyiminin değişmesi.....	62
3.3 Bölüm Sonucu	64
4. SONUÇ	67
KAYNAKLAR	73
ÖZGEÇMİŞ.....	87



KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
GMT	: Greenwich Ortalama Saati (Greenwich Mean Time)
HIV	: İnsan Bağışıklık Yetmezliği Virüsü (Human Immunodeficiency Virus)
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsü
İKÜ	: İstanbul Kültür Üniversitesi
VR	: Sanal Gerçeklik (Virtual Realty)



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : Kavramlar arası ilişki diyagramı	6
Şekil 2.1 : Zaman kavramının geçirdiği önemli eşikler	8
Şekil 2.2 : Standartlaştırılan dünya zaman dilimleri, 1884.....	10
Şekil 2.3 : Ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle birlikte küçülen dünya	12
Şekil 2.4 : 1658'den 1966'ya kadar Edinburg'dan Londra'ya seyahat süreleri.....	12
Şekil 2.5 : 1820-1970 Kuzey Amerika Şehirlerinin gelişimi	15
Şekil 2.6 : Flâneur'ün dönüşümü	28
Şekil 2.7 : Beden kent ilişkisi	30
Şekil 2.8 : Beden hız ilişkisi	32
Şekil 2.9 : Beden rota ilişkisi	34
Şekil 2.10 : Beden deneyim ilişkisi	36
Şekil 2.11 : Tezin kavramsal özeti.....	38
Şekil 3.1: Alan çalışmasının yöntemi	41
Şekil 3.2: Birinci yolcunun, birinci taktiği	45
Şekil 3.3: Birinci yolcunun, ikinci taktiği.....	46
Şekil 3.4: Birinci yolcunun, üçüncü taktiği	48
Şekil 3.5: İkinci yolcunun, birinci taktiği	49
Şekil 3.6: İkinci yolcunun, ikinci taktiği	50
Şekil 3.7: İkinci yolcunun, üçüncü taktiği	51
Şekil 3.8: Üçüncü yolcunun, birinci taktiği	52
Şekil 3.9: Üçüncü yolcunun, ikinci taktiği	53
Şekil 3.10: Üçüncü yolcunun, üçüncü taktiği.....	54
Şekil 3.11: Tüm yolcuların, yolculuk taktikleri.....	56
Şekil 4.1: İstanbul'da yolculuk sürecini gösteren bir kolaj çalışması	70



ZAMAN MEKÂN SIKIŞMASININ GÜNDELİK BİR TAKTİK OLARAK YOLCULUK DENEYİMİ ÜZERİNDEN OKUNMASI: İSTANBUL ÖRNEĞİ

ÖZET

Antik dönemden beri insanlığın sorunsallaştırdığı zaman ve mekân kavramları toplum yaşamanın değişmesiyle birlikte yeni anlamlar kazanarak sürekli bir dönüşüm içerisinde olmuştur. Bu çalışma ise küreselleşme sürecinin yaratmış olduğu etkilerle birlikte değişen zaman ve mekân kavramlarına odaklanmaktadır.

Henri Lefebvre, küreselleşmeyle birlikte zoraki zaman olarak belirttiği yolculuk sürelerinin bireylerin gündelik hayatlarında giderek daha fazla yer kapladığını ifade etmiştir. Bu sebeple bireyler, gündelik hayatlarında zoraki zaman dilimini kısaltmak amacıyla bir takım taktikler üretmişlerdir. Bireylerin, gündelik hayatlarında her gün deneyimledikleri evden işe gidiş, işten eve geliş yolculuklarını en kısa sürede, en kısa rota üzerinden gerçekleştirerek zoraki zamanı minimize etmeye çalışmaları bu taktiklerindendir. Bu taktiklerle birlikte günümüz kentlerinde yaşayan bireyler, mekânsal engelleri çok kısa sürede aşarak gündelik hayatlarında zaman mekân sıkışmasını belirgin bir şekilde yaşamaya başlamışlardır. Özellikle insan ve araç nüfusunun çok fazla olduğu metropollerde, yoğunluğa bağlı olarak ortaya çıkan ulaşım sorunlarının, alternatif ulaşım araçları ve eksenleri ile çözülmeye çalışılması, zaman mekân sıkışmasını daha da tetiklemiştir.

John Urry, gündelik hayatlarındaki zoraki zaman dilimini azaltmak için yolculuk süreçlerini artık daha hızlı bir biçimde gerçekleştiren bu çağdaş öznelerin yaya flâneur'ler olmadığını vurgulayarak, bu bireylerin otomobil, uçak ve jetlerin yolcusu olduğunu ifade etmiştir. Günümüz çağdaş flâneur'leri olarak nitelendirilen bu bireyler, gelişen ulaşım araçları ve eksenleri ile zamansal bağlamda büyük avantajlar elde etmişlerdir. Ancak bu deneyimin mekânsal boyutu göz ardı edilmiştir. Bu çalışma kapsamında ise özellikle metropolde yaşayan bireylerin, gündelik hayatlarını oluşturan zoraki zaman dilimini kısaltmak amacıyla yaşadıkları zaman mekân sıkışmasının, kent deneyimlerini zamansal ve mekânsal olarak nasıl değiştirdiği irdelenecektir. Çünkü günümüz yolcuları bu taktikleriyle zoraki zaman dilimleri azalmış, ancak bununla birlikte bireylerin kentle olan temasları sınırlandırılmış, kentte geçirdikleri süre kısıtlandırılmıştır. Bu sınırlandırmanın ve kısıtlamanın mekânsal deneyimi nasıl etkilediği sorusu çalışmanın ana motivasyonunu oluşturmaktadır.

Günümüz kentlilerinin dönüşen deneyimlerini ortaya koymak amacıyla öncelikle kenti yürüyerek deneyimleyen bireylerin incelenmesi, bu dönüşümü ortaya koymak açısından önemli bir kıstas oluşturmaktadır. Bu sebeple çalışmaya öncelikle Charles Baudelaire'ın ve Walter Benjamin'in kavramsallaştırdığı flâneur kavramı ile yola çıkılmıştır. Ancak flâneur'ün amaçsız bir şekilde kenti aylak aylak gezen bir figür olması sebebiyle asıl olarak, Frédéric Gros'un, flâneur'ü bir adım öteye taşıyarak tanımladığı kentli flâneur kavramı incelenerek devam edilmiştir. Gros'nun modern uygarlığın temsilcisi olarak tanımladığı kentli flâneur, kentin kabalıklarını yürüyerek

aşıp, her gün işine yetişmeye, daha sonra ise evine kavuşmaya çalışmaktadır. Bu sebeple çalışmanın kuramsal bölümünde kentli flâneur figürü ve kentli flâneur'ün yolculuk deneyimi ortaya koyulmuştur. Kentli yürüyerek deneyimleyen bu bireylerin deneyimleri John Urry'nin yürüme edimi için sıraladığı dört farklı başlığa göre irdelenmiştir.

Literatür bölümünde ortaya koyulan kentli flâneur'lere yönelik deneyimin ardından çağdaş flâneur'lerin dönüşen kent deneyimlerini deşifre etmek için alan çalışması yapılmıştır. Alan çalışması kapsamında, İstanbul Kültür Üniversitesinde çalışan üç farklı yolcunun üç farklı yolculuk taktiği incelenmiştir. Bireylerin zoraki zaman dilimlerini azaltabilmek adına kentli flâneur'den farklı olarak, farklı ulaşım araçları ve eksenleri kullanarak tasarladığı yolculuk deneyimleri gözlemlenmiş, örneklem grubuyla mülakatlar yapılmıştır. Çağdaş öznelere zamansal ve mekânsal bağlamda kentli flâneur'den ayrıştığı yolculuk deneyimleri, kentli flâneur'lerin yolculuk deneyimleri ile kıyaslanarak tartışılmıştır. Kıyaslamanın daha sistematik olarak ilerlemesi adına bireylerin yolculuk deneyimleri, kentli flâneur'lerin yolculuk deneyimlerinin incelendiği başlıklara göre tartışılmıştır. Buna göre yolculuk süreçlerinde öncelikle beden-kent ilişkisi incelenmiştir. Bedeniyle kentin içinde var olan kentli flâneur, tüm duyularıyla kenti duyumsayabilirken, günümüz yolcularının bedeni artık bir ulaşım aracının içerisinde. Dolayısıyla birey doğrudan kenti duyumsayamaz ve algılayamaz olmuştur. Diğer bir deyişle, bireyin bedeni kentten kopmuştur. Bu durumda kent, kentliler için etkileşimli bir alan olmaktan çıkıp, uzaktan izlenebilen bir nesneye dönüşmüştür. İkinci olarak, beden-hız ilişkisi ele alınmıştır. Kenti kendi yürüme ritmiyle algılayan kentli flâneur, artık yüksek hızlı bir aracın içerisinde ve kente odaklanamamaktadır. Bireyin kazandığı bu hız, bireyin daha çabuk bir şekilde eve ulaşmasını sağlasa da, bireyin kentte geçirdiği sürenin kısalmasına, bir başka deyişle kent deneyiminin azalmasına neden olmuştur. Bu duruma ek olarak; beden-rota ilişkisi tartışılmıştır. Kentli flâneur, kentte özgürce yürüme eylemini gerçekleştirerek, kendi yürüme rotasını kendisi oluşturmaktadır. Ancak günümüz metropollerinde ulaşım araçlarının ve eksenlerinin komplike bir hal almasıyla, yolcular rotalarını bu ulaşım araçlarına ve eksenlerine bağlı olarak kurgulamaktadır. Bu durum bireyler için sınırlandırılmış bir kent deneyimi sunarak, bireylerin kentin her noktasına özgürce erişmesine engel olmaktadır. Son olarak ise beden-deneyim ilişkisi irdelenmiştir. Buna göre kentli flâneur için yolculuk deneyimi kentte yürümekten ibaretken, kentsel ulaşım araçlarını kullanan yolcuların aktif bir konumdan edilgen bir konuma geçmesiyle yolculukları kahvaltı yapma, film seyretme, telefonla görüşme sürecine dönüşmüştür. Bu dönüşümle birlikte ulaşım araçları yolcular için mekânsal olarak daha özel bir alan tanımlamıştır.

Sonuç olarak, metropolde yaşayan bireylerin gündelik hayatlarında önemli bir yer tutan ev-iş, iş-ev arası yolculuklarında zaman kavramı belirleyici bir rol oynamaktadır. Diğer bir deyişle, günümüz çağdaş öznelere evlerine en kısa sürede, en kısa rota üzerinden ulaşabilecekleri yolculuk taktikleri kurgulamaktadır. Kentli flâneur'lerin yolculuk deneyimleri referans alınarak oluşturulan kavram setleri altında yapılan tartışmalara göre; bu bireylerin gündelik hayatlarında zaman mekân sıkışmasını belirgin olarak yaşadıkları ve zamansal bağlamda avantajlar elde ettiği, ancak bu avantaja rağmen bireylerin kentle kurdukları ilişkinin sekteye uğradığı, bireylerin mekânsal deneyimlerinde niteliksel olarak bir kayıp yaşadıkları sonucuna ulaşılabilir.

READING OF TIME SPACE COMPRESSION THROUGH TRAVEL EXPERIENCE AS AN EVERYDAY TACTIC: THE CASE OF ISTANBUL

SUMMARY

The concept of time and space problematized by humankind since the ancient times together with the changes in the communal living have always been in a state of flux as it gains new meanings. This study focuses on the influences that are created by the globalization process associated with the transformation of the concepts of time and space.

The major change that globalization process had brought is the concept of speed that has got into the human lives with the development of transportation and communication technologies.

Individuals and commodities with the introduction of transportation vehicles such as trains, ships, autocars and aircrafts into our lives; information with the improvements of the communication tools such as telegraphs, phones, radios, televisions, computers and the internet have in fact begun to cover a long distance in a short period of time by surpassing the spatial impediments. Under the circumstance locations have got closer spatially and distances have become insignificant. Thereby concept of time has got ahead of the concept of space. Argued with different approaches, this situation has been addressed as time-space compression.

Henri Lefebvre expressed this new community structure occurred as a result of globalization, as the society of leisure time. According to this time phenomenon, actions which are necessary for the continuity of individuals' lives such as working or studying are pledged time, actions that are make the pledged time bearable such as entertaining, resting are free time, actions which are accompanying the pledged time like travelling are stated as compulsive time.

One of the major problems in today's society is the growing occupation of compulsive time zone in individuals' lives. Individuals produce tactics to limit the compulsive time due to the gradual decrease of pledged and free time in their lives. It is one of these tactics that individuals try to minimize the compulsive time of daily commuting to the shortest time and the route. With these tactics individuals that are living in today's cities, have started to experience the time-space compression markedly by overcoming the spatial obstacles in a very short time. Especially in metropolitan areas where there is a high population of people and many vehicles, trying to solve the transportation problems that have arisen due to density, with alternative transportation vehicles and axis, has triggered time and space compression.

John Urry emphasises those contemporary subjects who has carried out their times in travelling quicker to reduce the compulsive times in their daily lives, are not walker flaneurs and states that those individuals are the passengers of autocars, aircrafts, jets. These individuals that are qualified as today's modern flaneurs have obtained

big advantages in time context with transportation vehicles and axis. However, the spatial aspect of this experience has ignored. In the context of this study, it will be examined how the time-space compression that urbanite living through, especially ones living in the metropolitan areas, change the urban experiences in the meanings of time and space in order to shorten the compulsive time zone that forms their daily lives. Because today's passengers have reduced their compulsive time zones with these tactics of theirs, however individuals' contacts with cities have limited and their times in the cities have restricted. Main motivation of the study is formed by the question of how these limitation and restriction have affected the spatial experience.

On the purpose of presenting the transforming experiences of person in today's cities, analysing primarily the individuals who are experience cities with walking creates an important criterion in terms of presenting this transformation. Therefore, the study is based primarily on the concept of flaneur conceptualized by Charles Baudelaire and Walter Benjamin. However, since flaneur is a figure of wanderer who walks aimlessly in the city, the study essentially continues with analysing the concept of urban flaneur defined by Frédéric Gros which takes the term of flaneur one step forward. Defined by Gros as a representative of the modern civilization, urban flaneur tries to go to work in time while overcoming the city's crowd with walking every day, and then tries to come back to home again. For this reason, theoretical part of the study is presenting the figure of urban flaneur and its experience of travelling. The travelling experience of the urban flaneur has been examined according to four different titles that John Urry has lined up for the action of walking.

According to these titles firstly (i) travelling, body and city title and the urban flaneur's relationship with the city by means of all its body and its perception and sensation of the city have been stated. After that (ii) travelling, body and speed title and urban flaneur's perception of the city by flaneur's rhythm of walking has been analysed. In another one (iii) travelling, body and route, the route that has created by urban flaneur to arrive its work or home and how this route has affected the urban experience have been addressed. Finally, in the title of (iv) travelling, body and experience, meaning of this travelling experience which has formed by walking for the urban flaneur has been examined.

In the literature part after the experience for urban flaneurs that has been presented, a case study has been made to uncover the modern flaneur's transformed urban experiences. In the scope of this case study three different passengers' different travelling tactics, who are work at the Istanbul Kültür University, have been analysed. To decrease the compulsive time zone of individuals, distinctive from the urban flaneur, their travelling experiences which are created with using different transportation vehicles and axis have been observed and interviews with sample group have been made. Urbanites' travelling experiences which are distinctive from urban flaneurs, in the contexts of time and space, have been discussed with the comparison of urban flaneurs' travelling experiences. To be more systematic in comparison process modern flaneurs' travelling experiences have been discussed by the titles of urban flaneurs' travelling experiences have been analysed.

In the third part of the study discussions of the today passengers' urban experiences have been opened under the titles of (i) separation of body from the city, (ii) acceleration of body, (iii) body's following of a certain route, (iv) changing of the travelling experience. According to this, primarily the relationship of body and city

have been analysed in travelling process. While urban flaneur who has existed in the city with its body, can perceive the city with all its senses, today's passenger's body has in a transportation vehicle. Consequently, the individual has not able to perceive or sense the city directly. In another word, individual's body has separated from the city. In this case city has no longer an interactive space for urbanite and has become an object which can be observed from distance. Secondly, the relationship of body and speed has been discussed. Urban flaneur who had perceived the city with its walking rhythm, has transformed into a contemporary passenger who perceives the city as a blur in a high-speed vehicle. Although this transformation has made quickly arriving at home possible for individuals, it also has caused individual to spend less time in the city. In other word, it has caused a decrease in the urban experience. In addition to these, relationship of body and route has been discussed. Urban flaneur creates its own route with the action of walking in the city freely. However, with complexity of transportation vehicles and axis in the today's metropolises, contemporary voyage builds its routes depending to these. This situation offers a limited urban experience to urbanites and prevents people from freely accessing every part of the city. Lastly, relationship of body and experience has been discussed. According to this, while urban flaneur's travelling experience has only consisted of walking in the city, today's passenger's travels has become process of having breakfast, watching movie, talking in the phone with its transition from a passive status to an active status. Together with this transformation, transportation vehicles have defined a more personal space for passengers.

As a result, in home-to-work and work-to-home travels, which are have an important place in today people's daily lives, concept of time plays a significant role. Stated in other words, today's voyager's builds tactics which are allow them to arrive their homes in shortest time with shortest route. According to discussions, which have been made with the help of the concept sets that are based on urban flaneurs' travelling experiences, in daily lives of these metropolitan individuals they have experienced the time-space compression distinctively and gained advantages in the context of time; but, despite these advantages, individuals' relationship with city has interrupted and they have come through with a qualitative loss in their spatial experiences, has able to reach as a result.



1. GİRİŞ

Dünya'da devam eden hızlı kentleşme beraberinde birçok sorunu getirmiştir. Kentin fiziki mekânlarını ve sosyal ortamlarını etkileyen bu sorunların çözümüne yönelik yerel yönetimler bir takım organizasyonlar gerçekleştirmektedir. Bu organizasyonların başında, kent içi ulaşım sorununu çözmek adına üretilen alternatif kentsel ulaşım araçları ve eksenleri gelmektedir.

İstanbul ise 2019 yılı verilerine göre on beş milyonu aşan nüfusuyla birlikte dünyanın en kalabalık kentlerindendir. Bu kalabalık nüfusla birlikte artan yolculuk talepleri, kentin plansız bir büyüme sergilemesi, tarihi dokunun bağlayıcı etkisi, boğaz, haliç ve engebeli yüzeyler gibi topografik veriler İstanbul özelinde ulaşım sorununu tetikleyen nedenler olarak sıralanabilir. Tüm bu sorunlara yönelik geliştirilen karayolu ulaşımı, raylı sistemler ve deniz ulaşımı ile birlikte İstanbul kendine özgü alternatif ulaşım araçlarına ve eksenlerine sahiptir.

İstanbul özelinde ulaşım sorunlarına yönelik üretilen farklı ulaşım araçları ve eksenleri bireylerin ulaşacakları noktaya farklı araçlar ve buna bağlı olarak farklı rotalar kullanarak ulaşabilme imkânı tanımıştır. Özellikle İstanbul gibi kalabalık metropollerde yaşayan bireyler, gündelik yaşam pratiklerinin önemli bir bölümünü oluşturan evden işe gidiş, işten eve geliş süreçlerinde farklı yolculuk kurguları üretmişlerdir. Bireylerin bu ulaşım tercihleriyle birlikte kent deneyimleri de değişmeye başlamıştır.

Bu kapsamda çalışma; “artık yaya olarak değil bir ulaşım aracının içerisinde kenti deneyimleyen bu bireylerin kent deneyimi, zamansal ve mekânsal bağlamda nasıl değişti? Bireylerin kullandığı farklı ulaşım araçlarının ve eksenlerinin kent deneyimine etkisi nedir?” gibi sorulara yanıt arayacaktır.

Bu çerçeve doğrultusunda çalışmanın bu bölümü; (i) çalışmanın *bağlamı ve amacı*, (ii) *çalışmanın metodolojisi ve kavramsal çerçevesi* olmak üzere iki alt başlık altında kurgulanacaktır.

1.1 Çalışmanın Bağlamı ve Amacı

Araştırma soruları ışığında, çalışmanın temel amacı bireylerin gündelik yaşam pratiklerinin önemli bir parçası olan yolculuk süreçlerinde yaşadıkları zaman mekân sıkışmasını ortaya koymaktır. Bireylerin yaşadıkları bu sıkışmanın tetikleyicisi olarak gündelik yaşamın dönüşümü görülebilir.

Bu dönüşümü Henri Lefebvre (1901-1991), günümüz toplumunun gündelik yaşam pratiklerinde zaman kullanımının değiştiğini ifade ederek ortaya koymuştur. Lefebvre'e göre zaman kullanımında yeni görüngüler ortaya çıkmıştır (Lefebvre, 2016, s.65). Buna göre bireylerin zamanları; mesleki işlerine ayırdıkları zorunlu zaman, eğlenceye ayırdıkları serbest zaman ve ulaşım gibi gereksinimleri için ayırdıkları zoraki zaman olarak sınıflandırılmaktadır. Günümüz toplumu için en büyük sorun; zoraki zamanın gündelik yaşam pratiklerinin içine sızarak, bireylerin yaşamlarında büyük bir dilimi kapsamaya başlamıştır. Bir başka deyişle; özellikle metropollerde yaşayan bireyler, gündelik yaşamlarının önemli bir parçasını oluşturan ev-iş arası yolculuk süreçleri için gündelik yaşamlarının büyük bir dilimini ayırmaktadırlar. Zoraki zaman dilimi olarak nitelendirilen bu yolculuk süreçlerinin uzaması bireylerin zorunlu ve serbest zaman dilimlerine ayırdıkları sürenin kısalmasına neden olmuştur. Bireylerin gündelik hayatlarında zorunlu zamanı ve serbest zamanı temsil eden eylemlere daha fazla zaman ayırmak istemeleri nedeniyle, zoraki zamanı sınırlandırmaya yönelik alternatif çözümler üretmişlerdir.

Bireyler üretmiş olduğu bu çözümlerle, mekânsal engellere takılmadan, uzun mesafeleri çok kısa sürede aşmayı hedeflemişlerdir. Bireyler, bu hedefleri doğrultusunda kendilerini zaman mekân sıkışmasının içerisinde bulmuşlardır. Çünkü bireyler, kent içerisinde daha hızlı hareket ederek, yolculuk süreçlerinde zamansal bağlamda büyük avantajlar elde etmişlerdir. Ancak bu avantajın yanında mekânsal açıdan büyük kayıplar yaşadığı düşünülmektedir. Çünkü bireyler, bu yolculuk deneyimlerini artık kentin içerisinde yürüyerek değil, otomobil, metro, tramvay gibi ulaşım araçlarının içerisinde, geniş otoyollarda veya yeraltında gerçekleştirmektedir. Buna ek olarak bireyler artık yüksek hızda ve kısıtlı bir sürede kenti deneyimlemektedir. Bu deneyimler doğrultusunda “bireyin yolculuk sırasında kentle kurduğu ilişki, bireyin hızı ve rotası kent deneyimi nasıl etkilemektedir?” sorusuna cevap aranacaktır.

1.2 Çalışmanın Metodolojisi ve Kavramsal Çerçevesi

Çalışma, değişen yolculuk süreciyle birlikte farklılaşan kent deneyimini zamansal ve mekânsal bağlamda deşifre etmek amacıyla; kavramsal ve kuramsal çerçevenin oluşturulduğu literatür taraması ve hipotezinin sınandığı alan çalışması olmak üzere iki aşamadan oluşacaktır.

Bu anlamda çalışmanın odak noktasını oluşturan kent deneyimini ortaya koymak adına flâneur kavramı referans alınacaktır. Ancak on dokuzuncu yüzyılın kentlerini başıboş ve aylak bir biçimde gezinen yersiz yurtsuz flâneur, yerini gündelik yaşamında kentle yarış halinde olan, evine kavuşmaya ve işine yetişmeye çalışan metropolün figürü olan günümüz flâneur'üne bırakmıştır. Günümüz flâneur'leri John Urry'nin (1946-2016) ifadesiyle kenti yürüyerek deneyimleyen yaya flâneur'lerden değil, otomobillerin, uçakların ve jetlerin yolcusu olan bireylerden oluşmaktadır.

Kenti, gelişmiş ulaşım araçları ve eksenleri ile deneyimleyen bu yeni kent figürünün, değişen yolculuk sürecinden bir kesit sunabilmek adına alan çalışması yapılacaktır. Alan çalışması kapsamında bir örneklem grubu oluşturulacaktır. Örneklem grubunu, her gün İstanbul Kültür Üniversitesinden kentin farklı bölgelerine farklı ulaşım araçları ve eksenleri kullanarak ulaşan üç farklı birey oluşturacaktır. Bu bireylerin iş-ev arası yolculuklarına yönelik kurgulamış oldukları üçer farklı rotaları incelenecektir. Örneklem grubu belirlenirken, bireylerin ulaşım tercihleriyle, İstanbul'un alternatif ulaşım araçları ve eksenlerini açısından zengin bir kesit yansıtılması hedeflenmiştir. Böylelikle farklı ulaşım araçlarının ve eksenlerinin, zaman ve mekân bağlamında bireylere sunduğu farklı deneyimlerin potansiyelleri keşfedilecektir.

Örneklem grubu oluşturulduktan sonra, veri toplanması için niteliksel araştırma yöntemlerinden faydalanılacaktır. Bu yöntemlerden ilki; bireylerin her gün işten eve gidiş süreçleri hakkında nitel ve nicel veriler elde edilmesi amacıyla gözlem çalışmasıdır. Bireylerin her gün deneyimledikleri bu yolculuk süreçlerine eşlik edilerek, daha sonra derinlemesine mülakat yönteminde kullanılacak soruların belirlenmesi hedeflenmiştir. Bu anlamda gözlem yönteminin esas hedefi; derinlemesine mülakat sırasında, bireylerin yolculuk deneyimlerinin potansiyelini keşfedecek sorular oluşturmak olarak değerlendirebilir. Gözlem çalışmaları tamamlandıktan sonra bireylerle derinlemesine mülakatlar yapılacaktır.

Derinlemesine mülakat yönteminde, çalışmanın kuramsal bölümünde ortaya çıkan kavramlar üzerinden bireylere sorular sorulacaktır. Bireylere sorulacak sorular önceden hazırlanacak olup, mülakat sırasında bu sıralamaya ve sorulara bağlı kalınacaktır. Böylece, elde edilen verilerin daha sistematik bir şekilde analiz edilmesi amaçlanmıştır.

Bireylerin yolculuk süreçlerine ait nitel veriler derinlemesine mülakat yöntemiyle elde edildikten sonra, verilerin analiz edilmesi için çalışmanın kuramsal bölümünden faydalanılacaktır. Bu anlamda çalışmanın literatür bölümünde kenti yürüyerek deneyimleyen bireylerin kent deneyimleri, Urry'nin yürüme edimi için sıraladığı dört farklı kavram setine göre ortaya koyulacaktır. Günümüz bireylerinin değişen yolculuk deneyimlerini ortaya koymak için de kentli yürüyerek deneyimleyen bu bireylerin deneyimleri birer kontrol grubu olarak kullanılacaktır. Bir diğer deyişle alan çalışmasında incelenen çağdaş flâneur'lerin kent deneyimleri, literatür bölümünde açıklanan kentli flâneur'lerin kent deneyimleri ile kıyaslanacaktır.

Bu aşamada kenti yürüyerek deneyimleyen yaya flâneur'lerin kent deneyimini ifade etmek için kullanılan kavram setleri, çağdaş flâneur'lerin kent deneyimlerine göre yeniden düzenlenerek yeni kavram setleri oluşturulacaktır. Bu anlamda günümüz bireylerinin kent deneyimleri; (i) *bedenin kentten kopması*, (ii) *bedenin hızlanması*, (iii) *bedenin belirli bir rotayı takip etmesi*, (iv) *yolculuk deneyiminin değişmesi* gibi kavram setleri altında tartışmaya açılacaktır.

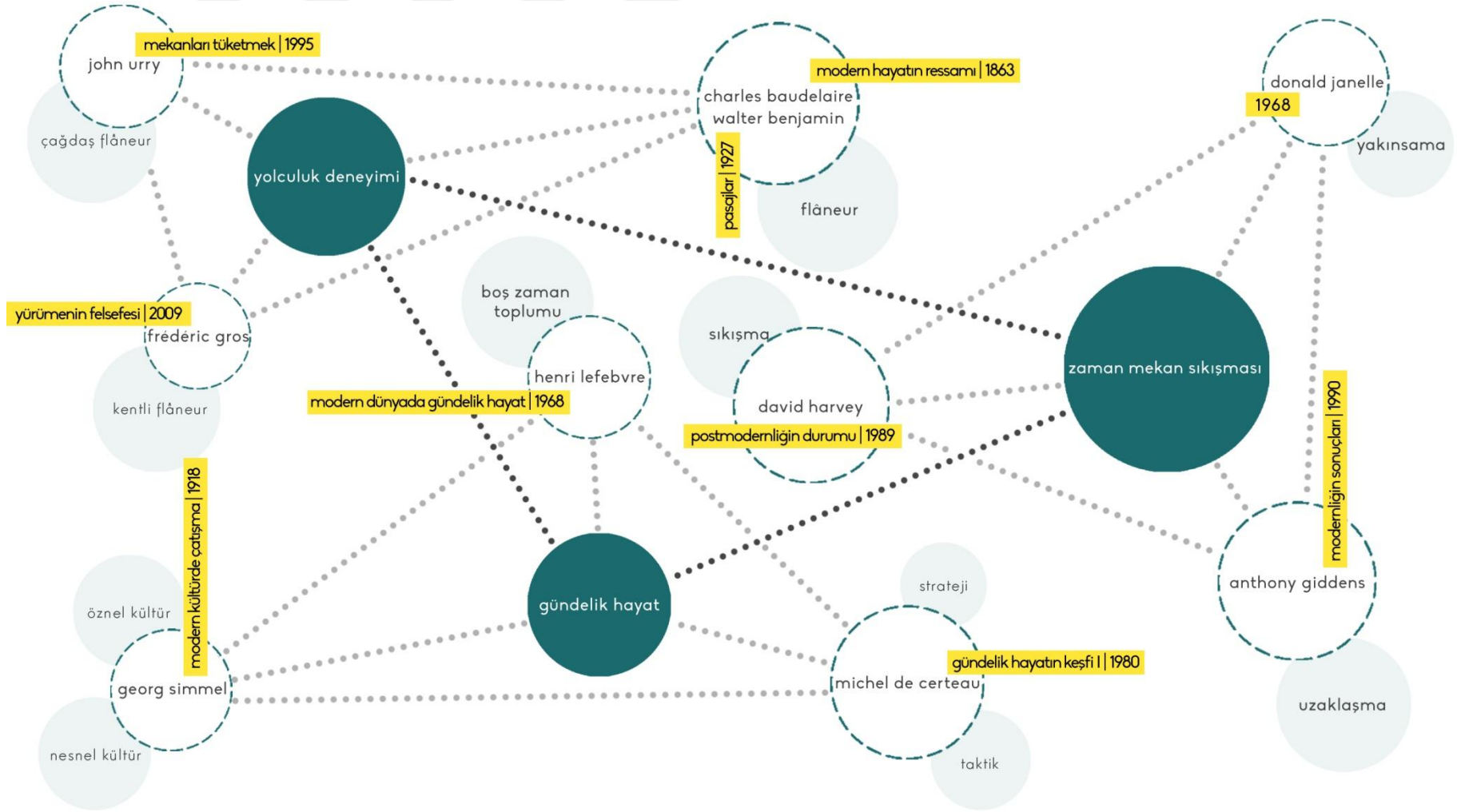
Bu veriler doğrultusunda araştırmanın ikinci bölümünde, bireylerin farklı yolculuk süreçleriyle yaşadıkları zaman mekân sıkışmasının net bir şekilde ifade edilebilmesi için zaman mekân sıkışması teorileri ele alınacaktır. Bu kapsamda ilk olarak küreselleşme döneminden önce coğrafyacı Donald G. Janelle tarafından kavramsallaştıran zaman mekân yakınsaması incelenecektir. Daha sonra David Harvey'nin (1935) bedenlerin, metaların ve bilginin kolay bir şekilde mekânsal engelleri aşması olarak değerlendirdiği ve konuyu daha geniş bir perspektiften ele aldığı zaman mekân sıkışması yaklaşımı ele alınacaktır. Harvey'nin ortaya koyduğu bu geniş perspektifle birlikte zaman mekân sıkışmasının gündelik yaşam pratiklerine olan etkisi farklı boyutlarıyla tartışmaya açılacaktır. Son olarak Anthony Giddens'ın (1938), zaman mekân uzaklaşması olarak ifade ettiği bu durumu, gündelik ve sosyal yaşam bağlamında incelenecektir.

Teorik bölümün ikinci kısmında ise “sosyal gerçekliğin inşa edildiği alan” olarak tanımlanan gündelik yaşam sosyoloji ele alınacaktır. Değişen kent yaşamıyla birlikte farklılaşan gündelik yaşam pratikleri tartışmaya açılacaktır. Bu tartışmada kullanılan gündelik hayat sosyolojisine ait birçok kavram, bağlama göre anlam kazanmaktadır. Bu noktada, gündelik hayat sosyolojisine büyük katkıları olan önemli isimlerden; Georg Simmel (1858-1918), Henri Lefebvre ve Michel de Certeau'nun (1925-1986) bağlama yönelik kullandığı kavramları ve yaklaşımları, çalışmanın daha anlaşılabilir olması amacıyla açıklanacaktır. Bu kapsamda ilk olarak Georg Simmel'in metropole özgü olarak nitelediği gerilim ve kayıtsızlık/bıkkınlık kavramları incelenecektir. Daha sonra ise Henri Lefebvre'in boş zaman toplumu ifadesiyle ortaya koyduğu; zorunlu zaman, serbest zaman ve zoraki zaman kavramları ele alınacaktır. Son olarak ise Michel de Certeau'nun gündelik yaşam sosyolojisine kazandırdığı taktik ve strateji kavramları ifade edilecektir.

Bireylerin gündelik hayatlarının değişmesiyle birlikte farklılaşan kent deneyimlerini incelemek amacıyla kuramsal bölümün son kısmında öncelikle on dokuzuncu yüzyılın kent gezgini olan flâneur kavramı ele alınacaktır. İlk olarak Charles Baudelaire'ın (1821-1867) “*Modern Hayatın Ressamı*” ve Walter Benjamin'in (1882-1940) “*Pasajlar*” eserlerinde yer verdiği Paris'in camekân pasajlarını gezen flâneur gündelik hayatın dönüşümüyle birlikte farklı figürlere evrilmiştir. Bu figürlerden ilki; Frédéric Gros'nun (1965) “*Yürümenin Felsefesi*” kitabında kentli flâneur olarak kavramsallaştırdığı, sanayileşmiş kentlerin figürüdür. Bu yeni figür sanayileşmiş kentleri, kalabalıklar içerisinde yürüyerek evine kavuşmaya ve işine yetişmeye çalışmaktadır. Modern uygarlığın yeni temsilcisi olarak görülen bu figürün kent deneyimi; (i) *yolculuk, beden ve kent*, (ii) *yolculuk, beden ve hız*, (iii) *yolculuk, beden ve rota*, (iv) *yolculuk, beden ve deneyim* gibi kavram setleri altında irdelenecektir.

Kentli flâneur ise John Urry'nin “*Mekânları Tüketmek*” eserinde bahsettiği gibi küreselleşmeyle birlikte yeni bir kent aktörüne dönüşmüştür. Tez kapsamında, gelişen ulaşım teknolojisiyle birlikte kenti artık otomobil, metro, vapur gibi ulaşım araçlarıyla deneyimleyen bu son aktör, günümüz yolcuları/çağdaş flâneur olarak adlandırılacak ve bu yeni figürün kavramsal alt yapısı ifade edilecektir (Şekil 1.1).

Bu veriler doğrultusunda, bireylerin, kentlerin ve gündelik hayatın dönüşümüyle birlikte bireylerin kentteki hareket biçiminin nasıl farklılaştığı, bu hareket biçiminin bireylerin kent deneyimini nasıl etkilediği ortaya koyulmaya çalışılacaktır.



Şekil 1.1 : Kavramlar arası ilişki diyagramı (Evliyaoğlu, 2020).

2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

Zaman mekân sıkışmasının, yolculuk deneyimi üzerinden okunmasını amaçlayan bu çalışma kapsamında öncelikle zaman ve mekân kavramları üzerinden zaman mekân sıkışması teorileri ele alınacaktır. Bu sebeple teorik bölümün ilk kısmında “değişen zaman ve mekân kavramları, zaman mekân sıkışmasını nasıl tetiklemiştir ya da zaman mekân sıkışmasıyla birlikte zaman ve mekân kavramları nasıl dönüşmüştür?” gibi sorulara yönelik cevaplar aranacaktır.

Bu sorular ışığında çalışma öncelikle; düşünce tarihinin en başından beri insan yaşamının ana ekseninde olan zaman ve mekân kavramlarına odaklanacaktır. Disiplinler arası sınırların muğlâklaşmasıyla birlikte felsefe, fizik, coğrafya, sosyoloji gibi birçok disiplinin sorunsallaştırdığı bu kavramlar Antik Yunan'dan başlayarak günümüze kadar sürekli yeniden yapılanarak gelmiştir. Ancak iki farklı kavram olarak ele alınan zaman ve mekân kavramları hiçbir zaman birbirlerinden bağımsız olmamışlardır. Lefebvre “bu kavramlar, dokuları bakımından birbirinden ayrılmaz: Mekân bir zamanı içerir, zaman da bir mekânı” diye açıklamıştır. (Lefebvre, 2014, s.141). Birbirleri içine bu kadar sızmış bu iki kavramı Hüseyin Kahvecioğlu, “zaman ve mekân ayrı ya da birbirine tezat iki kavram değil, aynı varoluş biçiminin farklı algılanış biçimleridir” (Kahvecioğlu, 2008, s.144) diyerek ifade etmiştir. Semra Aydınli ise mekân kavramını zaman ile bir arada yaşanan bir gerçeklik olarak görmüştür (Aydınli, 2008, s.151). Bu sebeple, bu iki kavram birlikte ele alınarak, küreselleşme süreciyle birlikte kazandığı yeni anlamlar ve bu kavramların zaman mekân sıkışmasına olan etkisi incelenecektir.

Bunun yanı sıra çalışmanın ikinci kısmında “değişen kent yaşamının ve pratiğinin gündelik hayata etkisini nedir?” sorusundan yola çıkılarak gündelik yaşamın dönüşümü ele alınacaktır. Bu çerçevede gündelik hayat sosyolojisinde kullanılan kavramların sökümlü amaçlanmıştır. Çalışmanın son kısmında ise “değişen kent ve gündelik yaşam pratikleri doğrultusunda bireylerin kenti deneyimleme biçimlerinin nasıl değiştiği” tartışmaya açılacaktır. Bu kapsamda çalışmanın teorik alt yapısını; (i) *zaman mekân sıkışması*, (ii) *kentte gündelik hayat, stratejiler ve taktikler*, (iii) *kentli flâneur'den günümüz flâneur'üne dönüşen yolculuk deneyimi* ve (iv) *bölüm sonucu* olmak üzere dört alt başlık oluşturacaktır.

2.1 Zaman Mekân Sıkışması

Antik Yunan'da zaman kavramını anlatan iki kelime vardır; Kronos ve Kairos. İlki kronolojik ve ardışık zamanı tanımlarken, ikincisi ise bazı şeylerin özel olarak meydana geldiği belirsiz bir süre, aradaki zaman anlamına gelmektedir (Aaslid, 2007, s.2). Antik Yunan'da iki zaman tanrısı olan Chronos (Zeus'un babası) ve Kairos'tan gelen bu kavramlar saniye, dakika, saat, gün, ay, yıl gibi ölçülebilen kronolojik zaman dilimini ve yaşadığımız anı belirtmektedir. Antik Yunan'dan günümüze kadar insanlığın sürekli olarak sorunsallaştırdığı zaman kavramı farklı dönemlerde, toplumlar için farklı anlamlar tanımlamış ve zaman kavramının toplum içerisindeki farklılaşan bu yapısı gündelik hayatı etkileyen en önemli durumlardan biri olmuştur.

Zaman kavramının geçirdiği bu evrimi Antik Yunan'dan bugüne dek incelemek elbette ki bu tez kapsamını aşmaktadır. Tez kapsamında ele alınan zaman mekân sıkışması durumu düşünüldüğünde zaman kavramının sanayileşmeden, küreselleşmeye kadar olan sürecine odaklanmak daha faydalı olmaktadır. Bu açıdan bakıldığında zaman kavramının, gündelik yaşamı etkileyen üç önemli eşiği olduğunu söylemek mümkündür (Şekil 2.1).



Şekil 2.1 : Zaman kavramının geçirdiği önemli eşikler (Evliyaoğlu, 2020).

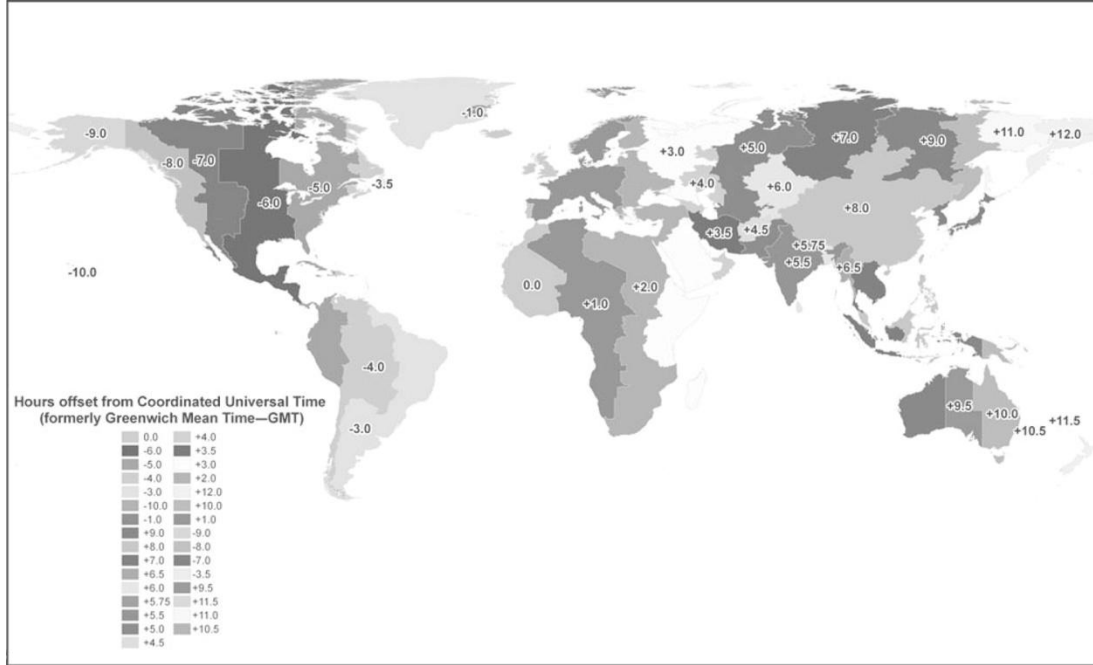
Bu eşiklerden ilki sanayileşmeyle birlikte toplumsal zaman anlayışından saat zamanına geçişle birlikte olmuştur. Toplumsal zaman olarak ifade edilen bu zaman anlayışında “astronomik gözlemlere ve matematiksel hesaplara gerek duyulmamaktadır” (Sorokin ve Merton, 1937). Diğer bir deyişle, o güne kadar zamanın belirtilmesi yere bağlı bir durumken, toplumlara ve bölgele göre değişmekteydi. “Zaman hesabı, zamanı daima uzama bağlıyordu ve genellikle kesinlikten uzak ve değişken” kılıyordu (Giddens, 2018, s.24). Sanayileşmeyle birlikte zaman, mekanik bir araçla ölçülebilir hale gelmiş ve böylece zaman

kavramında önemli bir kırılma yaşanmıştır. Zaman, uzamdan bağımsız hale gelmiştir.

Saat zamanına geçişin en belirgin sebebi, endüstriyel kapitalist toplum yapısına geçiştir. Bu düzende metaların değiş tokuşu, emeklerin değiş tokuşu olmuştur. Emeğin bu kadar önemli bir konuma geçmesi kapitalist düzende rekabeti artırmıştır. Artan rekabet ortamını, burjuva sınıfı fırsata çevirerek, emek gücünü sömürür hale getirmiştir. Bu sebeple Britanya'da fabrikalarda işgünü ve çalışma saati gibi yasal düzenlemeler getirilmiştir. Böylece toplumda saat zamanı egemenliğini ilan etmiştir. Bunun yanı sıra kamusal alanlardaki saat kulelerinin artışı, evlerinde saat olan hane sayısının artışı, zamana göre planlanmış okullara olan katılımın artması ve para ekonomisinde meydana gelen değişimlerle iş günü ve çalışma saatinin hesaplanma ihtiyacı saat kavramının toplumsal olarak değişmesine neden olmuştur (Urry, 2018, s.39).

İkinci önemli kırılma ise “zamanın bölgelerden bağımsız standartlaştırılmasıyla” (Giddens, 2018, s.25) ortaya çıkmıştır. Zamanın mekanikleşmesi, diğer bir deyişle, saat kavramının tüm toplum yapısına yayılması modernleşmeye kadar sürmüştür. Modernleşmeyle tam olarak saat zamanına geçen toplumlar kendi zaman standartlarını oluşturmuşlardır. Birbirleri ile koordineli olmayan bu farklı zaman standartları, toplumların birbirleri ile sınırlı teması olması sebebiyle 1840'lara kadar hiçbir zorluk çıkarmamıştır (Zerubavel, 1981, s.2). Ancak telgraf, telefon gibi anlık iletişim araçlarının ve buharlı motorun keşfiyle birlikte farklı toplumların oluşturduğu bu yerel saatler sorunlar oluşturmaya başlamıştır. Özellikle “on dokuzuncu yüzyılın son yarısında aynı devletin farklı bölgelerinde farklı zamanların olması ve yine devletlerin kendi aralarındaki zamanın koordineli olmaması büyük karmaşıklık yaratmıştır (Giddens, 2018, s.25). Demiryolu ulaşımıyla farklı bölgeleri birbirine bağlayan trenler bu sorunları tetiklemişlerdir. Trenlerin geliş gidiş saatlerinin farklı bölgelerde yaşayan toplumlara göre değişmesi, koordineli bir zaman çizelgesinin olmaması gibi sorunlar standartlaştırılmış zaman dilimine geçilmesini zorunlu kılmıştır. Bu sebeple hem takvimde hem de saatte standartlaştırma çalışmaları yapılmıştır. Yaşanan bu sıkıntılar üzerine kentler arası hatta ülkeler arası kitle seyahatini ve hareketini kolaylaştırmak için yirmi beş ülkenin temsilcisi 1884'de Washington'da yapılan konferansla İngiltere'nin Greenwich kasabasını başlangıç meridyeni olarak kabul ederek GMT zaman dilimini benimsemişlerdir” (Zerubavel,

1981, s.13, Lash ve Urry, 1994, ss.228-9). Bu saat sistemine göre, bir tam gün olan yirmi dört saat, toplam meridyen sayısına bölünerek, meridyenler arası dört dakikalık bir zaman farkı bulunmuştur. Ülkelerin bulundukları meridyenlere göre de zaman farklıları hesaplanmıştır (Şekil 2.2).



Şekil 2.2 : Standartlaştırılan dünya zaman dilimleri, 1884 (Warf, 2008).

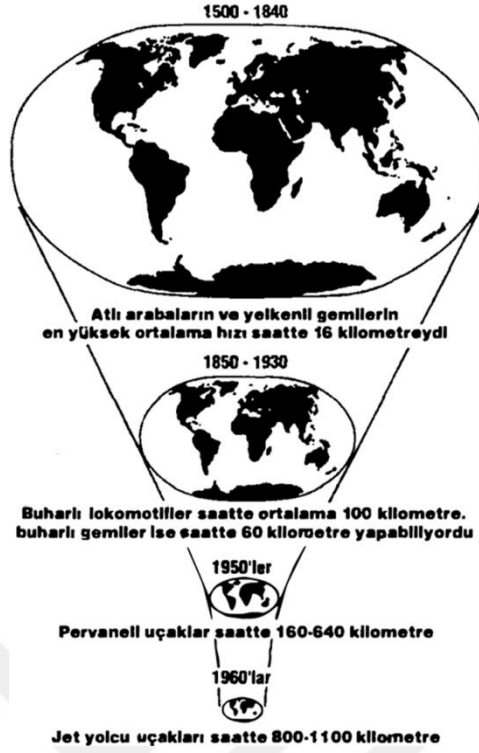
Üçüncü kırılma ise küreselleşmeyle birlikte yaşanmıştır. Bu kırılmayı tetikleyen farklı olaylardan bahsetmek mümkündür. Bunlardan ilki, ulaşım teknolojisinde meydana gelen gelişmeyle birlikte kitlesel olarak seyahatlerin artmasıdır. Toplumlar varoluşundan beri hayatının büyük bir bölümünde sınırlı hareket ederek sadece bölgesel olarak yer değiştirirken, küreselleşmeyle seyahat etmek daha güvenli ve ucuz bir konuma erişmiştir. Böylece John Allen ve Chris Hamnett'in “mekânın yeniden düzenlenmesi, mekânsal engellerin aşılması, zaman anlayışının kısılması ve uzaktaki toplulukların daha yakın ve kuvvetli bir şekilde birbirine bağlanması” (Allen ve Hamnett, 1995, s.9) olarak özetlediği zaman mekân sıkışması durumu yaşanmıştır.

İnsanların, uzun zamandır ulaşmaya çalıştığı mesafeyi, ne kadar sürede katettiğini ölçmekte, çeşitli yerler arasındaki ulaşım sürelerini hesaplamaktaydı. İnsanların ulaşmaya çalıştıkları yere olan mesafenin aynı olmasına rağmen, bu mesafeyi en kısa sürede yol almaya çabalamaları, yerler arasında daha kısa yeni rotalar ve bu rotaları daha hızlı bir biçimde aşabilecek çeşitli ulaşım araçları keşfetmelerine neden

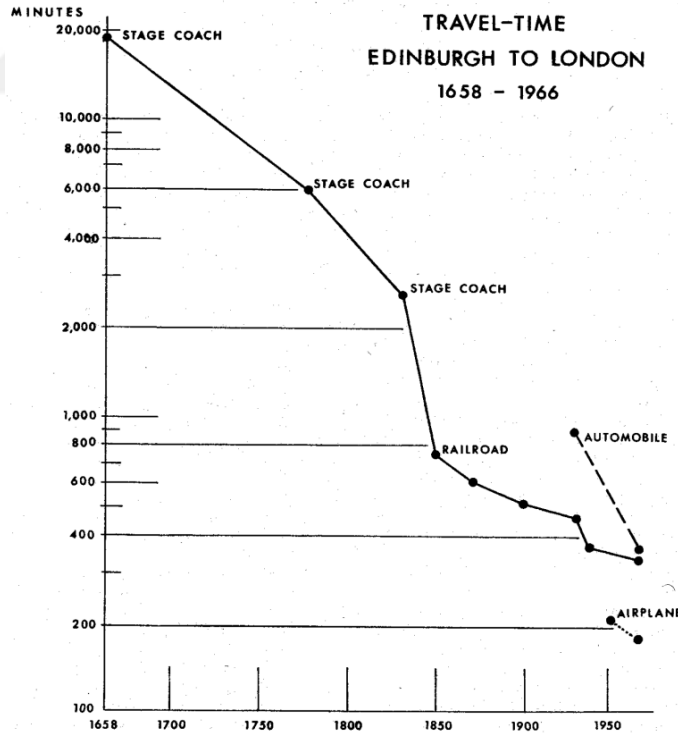
olmuştur. Bu keşifle birlikte, ilk kez coğrafyacılar tarafından teorikleştirilen zaman mekân sıkışması kavramı ortaya çıkmıştır (Warf, 2008, s.145). Dolayısıyla zaman mekân sıkışmasının, küreselleşmeyle sınırlı tutulamayacak kadar eski bir geçmişinin olduğunu söylemek mümkündür. Zaman mekân sıkışması bu anlamda, seyahat sürelerinin ve maliyetlerinin azalması için yapılan arayışların tetiklediği bir durum olmuştur. Amerikalı coğrafyacı Ronald Francis Abler (1939) bu seyahatleri “zaman ve maliyet, mutlak mesafelerden daha etkili bir belirleyici olmuştur” (Abler, 1975, s.36) diye ifade etmiştir.

Zaman mekân sıkışması kavramından önce Donald G. Janelle 1968 yılında zaman mekân yakınsaması¹ kavramını ortaya atmıştır (Warf, 2010, s.149). Janelle'nin ortaya koyduğu bu kavram, mutlak mesafelerin aynı kalmasına rağmen buharlı motorların keşfiyle birlikte seyahat sürelerinin kısalmasıdır. 1500'lü yıllara ait bir Orta Çağ yelkenli gemisinde bulunun bir insan ortalama 15 km/sa hızla yer değiştirirken, günümüzde ise bu kişi uçak ile ortalama 900 km/sa hızla hareket edebilmektedir. Hız durumunda meydana gelen bu altmış katlık fark, mesafelerin çok daha hızlı bir şekilde aşılabileceğini gösterdiği için dünyanın altmış kat küçülmesi olarak değerlendirilmiştir (Şekil 2.3). Janelle, bir anlamda ulaşım araçlarının gelişmesiyle birlikte yerlerin birbirlerine yaklaşması, yakınsaması durumunu ifade etmiştir. Janelle bu durumu Edinburgh ile Londra arasındaki ulaşım süreleriyle örneklemektedir. 1658'de yirmi bin dakika süren bu ulaşım süresi, 1870'lerde buharlı trenlerle birlikte büyük ölçüde kısalarak altı yüz dakikaya yaklaşmıştır. Otomobillerle birlikte bu sefer dört yüz dakikanın altına inmiştir (Şekil 2.4). Bu yerler arasındaki mutlak mesafenin aynı olmasına rağmen, göreceli mesafe yüz yirmi yıl içerisinde bin iki yüz yirmi dakika azalmış, diğer bir deyişle bu iki yer arasındaki mesafe ortalama her yıl on dakika kısalmıştır. Zaman mekân yakınsaması; dünyanın küçülmesi, mesafelerin ölmesi, mekânların yok olması, zaman ve mekânın sıkışması olarak nitelendirilse de, esasen insanların, metaların ve bilgilerin fiziksel olarak büyük engelleri aşarak daha etkileşimli olmasından dolayı genişleme durumunu ifade etmektedir.

¹ Warf, Time-Space Compression kitabında yer alan bu tanımlamanın orijinali "time-space convergence " olarak geçip, Türkçeye zaman mekân yakınsaması olarak çevrilmiştir.



Şekil 2.3 : Ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle birlikte küçülen dünya (Harvey, 1999, s.271)



Şekil 2.4 : 1658'den 1966'ya kadar Edinburg'dan Londra'ya seyahat süreleri (Warf, 2010, s.149).

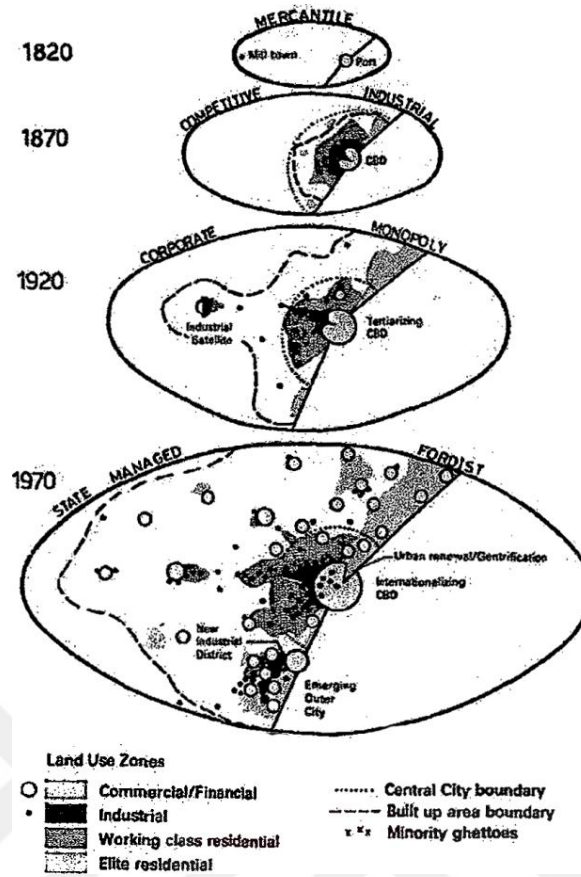
Janelle'in, ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle birlikte yerlerin birbirlerine yaklaşma durumunu, İletişim Kuramcısı Marshall McLuhan (1911-1980), zamansal ve mekânsal engellerin ortadan kalkması olarak yorumlamıştır. Küreselleşmeyle birlikte hız kazanan bu durum McLuhan'a göre dünyanın “küresel bir köye” dönüşmesine neden olmuştur (McLuhan, 1962, s.32). Ancak Janelle'den farklı olarak bu durumun iletişim teknolojisinde meydana gelen gelişmelerle birlikte tetiklendiğini savunmuştur. Çünkü McLuhan'a göre televizyon gibi araçlarla dünyada olan bir olay eş zamanlı olarak her yere ulaşmış, zaman ve mekân kavramları önemini yitirmiştir. Bu durum dünyanın “küresel bir köye” dönüştüğünün en büyük kanıtıdır. Kısacası Janelle küreselleşmeyle birlikte insanların mekânsal engelleri aşma durumuna odaklanırken, McLuhan bilginin mekânsal engelleri aşma durumuna odaklanmıştır.

David Harvey (1935) ise zaman mekân yakınsaması olarak ifade edilen insanların, metaların ve bilgilerin çeşitli mesafeleri hızlı bir şekilde aşması durumunun yaratmış olduğu etkiyi zaman mekân sıkışması olarak ifade etmiş ve bu kavramı çağdaş kapitalizmle ilişkilendirmiştir (Stein, 2003, s.106). Harvey, özellikle “sıkışma” terimini kullanmış ve bu durumu “sıkışma terimini kullanıyorum, çünkü bir yandan kapitalizmin tarihine, hayatın hızının artışı damgasını vururken, bir yandan da mekânsal engellerin dünya sanki üstümüze çökercesine aşıldığını sağlam biçimde iddia etmenin mümkün olduğunu düşünüyorum” (Harvey, 1999, s.270) şeklinde açıklamıştır.

Bu anlamda Harvey, mekânsal engelleri hızlı bir şekilde aşma durumunu bir adım öteye taşıyarak sadece ulaşım da değil, gündelik diğer pratiklerde de hızın hayatımızın bir parçası olduğunu belirtmiştir. Harvey hayatımızda meydana gelen bu hızı modanın, ürünlerin, üretim tekniklerinin, emek süreçlerinin, fikirlerin ve ideolojilerin, değerlerin ve yerleşik uygulamaların uçarılığında ve gelip geçiciliğinde bir artış olarak ifade etmiştir (Harvey, 1999, s.319). Diğer bir deyişle geçicilik ya da kısa ömürlülük artık her alanda kendini göstermeye başlamıştır. Modern toplumun tüketme arzusunu tetikleyen bu durum sadece yeme-içme, giyinme gibi tüketim alışkanlıklarını değil aynı zamanda fikirler, düşünceler, teknolojik gelişmeler gibi diğer alanları da etkilemiştir. Harvey, zaman mekân sıkışmasıyla birlikte Alvin Toffler'ın “kullan at toplumu” olarak nitelendirdiği toplum yapısına geçişi vurgulamıştır (Toffler, 1970). Bu kullan-at alışkanlığı daha çok maddi kavramların tüketim durumunu ifade ediyor gibi gözükse de, yine toplumun sadece tüketim

alışkanlıklarını değil, gündelik yaşamlarını da etkilemiştir. Bireylerin yaşam alışkanlıkları, ilişkileri ve değerleri kullan-at alışkanlığına dahil olmuştur. Bu kısa vadeli yaşam alışkanlıkları bireylerin bugüne gösterdiği önemi artırmış, toplumun uzun vadeli plan yapmasını olanaksız kılmıştır. Tüm bunlarla birlikte bu kısa ömürlülük yani geçicilik durumu mekânlara da yansımış, transit mekân kavramı ortaya çıkmıştır. Belirli bir tüketim ihtiyacını gidermek için kısa süreliğine kullanılan bu mekânlar yine modern toplumların tüketim alışkanlıklarından meydana gelmiş olup, bireylerin gündelik hayatında büyük etkiler yaratmıştır. Bireylerin hiçbir aidiyet duygusu hissetmediği bu transit mekânlar Marc Auge'nin (1935) tanımıyla yok-yerler olarak nitelendirilebilir (Auge, 2016). Benzin istasyonları, havalimanları bu durumu en iyi örnekleyen transit mekânlardır.

Harvey, McLuhan'ın ortaya koyduğu bilginin mekânsal engelleri aşma durumunu uydu iletişim sistemlerini üzerinden örneklemiştir. Uydu sistemleriyle birlikte iletişimde mesafenin ve maliyetin önemsizleşmesini vurgulayarak, 500 kilometre mesafeden kurulan iletişim ile 5000 kilometre arasında kurulan iletişimi eş değer görmüştür (Harvey, 1999, s.327). Ancak Harvey, McLuhan'dan farklı olarak mekânsal engellerin ortadan kalkmasının, zaman ve mekân kavramlarının önemini azalttığı düşüncesine karşı çıkmıştır. Çünkü ona göre “mekânsal engeller aşıldıkça mekânsal içeriklere olan ilgimiz artmaktadır” (Harvey, 1999, s.327). Bu durumu kapitalist düzen üzerinden örnekleyen Harvey, mekânsal engellerin çöküşüyle birlikte kentlerin merkezlerinden koparak, çok uzak ve atıl bölgelere bile sıçramasından bahsetmiştir. Ulaşım altyapısında meydana gelen bu değişim Harvey'in söylediği gibi mekânsal engelleri ortadan kaldırarak yeni mekân arayışlarına yol açmıştır. Mekânsal engellerin kolay bir şekilde aşılması beraberinde küresel şirketleri de yaygınlaştırmış ve bu şirketlerin farklı bölümlerinin farklı yerlerde konumlanması sağlamıştır (Şekil 2.5). Gelişen teknolojiyle birlikte bu şirketler uluslararası düzeyde enformasyon akışında bulunarak bilgilendirme, inceleme ve denetleme imkânına sahip olmuşlardır. İngiliz toplumbilimci John Urry (1946-2016) bu durum “yeni mekânsal biçimlerin yaratılmasında ekonomik belirleyicileri gereğinden çok vurgulamakta ve mekânı yapılandıran sosyal, politik ve kültürel etmenleri göz ardı etmektedir” (Urry, 2018, s.32) diye yorumlamıştır.



Şekil 2.5 : 1820-1970 Kuzey Amerika Şehirlerinin gelişimi (Bingöl, 2000).

Bunun yanı sıra zaman mekân sıkışmasını, iletişim ve ulaşım teknolojisinde meydana gelen gelişmelerle birlikte, sadece iletişim ve ulaşım sürelerinin kısalması olarak değerlendirmek konunun fenomenolojik boyutunu ve bu ikilinin gündelik yaşamdaki politik ve ideolojik kökenlerini göz ardı etmek olarak nitelendirilebilir. Bu sebeple zaman mekân sıkışmasının etkilerini sadece iletişim ve ulaşım teknoloji üzerinden değerlendirmek konuyu sığlaştırmaktadır. Zaman ve mekân deneyimlerinden meydana gelen bu değişimle birlikte mobilite kavramı gündelik yaşamın bir parçası olmuştur. “Mobilite kavramıyla birlikte bireylerin sosyal yaşamları ve kültürel formları yeniden üretilmiş, kültürel kalıplar ve kimlikler yeniden biçimlendirilmiş ve şekillendirilmiştir” (Lassen ve Jensen, 2006).

Harvey, zaman mekân sıkışmasını ele alırken sadece bireyin ve bilginin mobil olma durumu değil aynı zamanda metaları da ele almış, böylece konunun derinleşmesini sağlamıştır. Harvey'nin metaları kültürel kodların temel taşıyıcısı olarak görmesi ve bu metaların gelişen teknolojiyle birlikte her yere ulaşır olması, gündelik yaşamda büyük değişiklikler getirmiştir. 1970 yılında Fransız peynirlerinin ABD'de sadece büyük kentlerde bulunduğunu belirtirken bugün Fransız peynirleri ülkenin

tamamında yaygın olarak satılmaktadır. Harvey'nin verdiği bu örnekler tüm ülke markaları için genişletilebilir. Almanya hamburgeri, Fransız kruvasanı, İtalyan pizzası bugün tüm dünyaya yayılmıştır.

Gündelik yaşamda meydana gelen değişimlerden biri de medya sektöründe olmuştur. Trenlerle birlikte sağlanan hızlı ulaşım ile 1880'lerde Amerika'da büyük bir dergi alışkanlığı başlamıştır. Böylece 1890'larda Amerika'da tüm orta sınıf evlerde mutlaka bir dergi bulunmaktadır. Aynı durum edebiyat, müzik, sinema gibi birçok alanda da yaşanmıştır.

Zaman mekân sıkışmasının diğer sonucu turizm sektöründe meydana gelen değişimlerdir. Yaygınlaşan ulaşım araçları beraberinde kitle turizmini getirmiş, seyahat etmek artık daha rahat ve güvenli bir hale gelmiştir. Yaygınlaşan bu seyahatler yerleri standartlaştırmıştır. Wolfgang Schivelbusch (1941) bu durumu, “yirminci yüzyıl turizminde dünya, manzaraların ve şehirlerin büyük bir mağazası haline gelmiştir” diye açıklamıştır (Schivelbusch, 1978, s.40). Bu dönemde hız bir meta haline gelmiş ve sosyal sınıfların statülerin belirlenmesinde önemli bir faktör olmuştur. 19. yüzyılda trenler, 20. yüzyılda ise uçaklar kullanımlarına göre toplumsal sınıflandırmayı belirlemiştir.

Anthony Giddens (1938) ise 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra kendi zaman mekân kuramını ortaya koymuştur. Giddens bu kuramla birlikte zaman mekân uzaklaşması (distanciation) kavramını kullanmıştır. Giddens, zaman mekân sıkışmasını, üretim alanı içindeki sınırlarından kurtarıp gündelik yaşam ve sosyal yaşam içerisine yerleştirmiştir (Warf, 2008, s.23). Böylece zaman ve mekân kavramları insanların gündelik hayat deneyimlerinde dönüşerek yeniden üretilmiştir.

Giddens, zaman mekân uzaklaşmasını kavramsal olarak yerel katılımlar ve uzak etkileşimler arasındaki ilişkiye bağlar. Giddens'a göre zaman mekân uzaklaşması, yerel ve uzak toplumsal biçim ve olaylar arasındaki ilişkiyi esnetir. Buradan yola çıkarak küreselleşmenin yerel katılımlar ile uzak etkileşimler arasındaki esnemeyi tanımladığını belirtmiştir. Diğer bir deyişle küreselleşmeyi “uzak yerleşimleri birbirine, yerel oluşumların millerce ötedeki olaylarla biçimlendirildiği ya da bunun tam tersinin söz konusu olduğu yollarla bağlayan dünya çağındaki toplumsal ilişkilerin yoğunlaşması olarak” tanımlar (Giddens, 2018, s.68).

Giddens, zaman kavramının toplumsal olaylardan bağımsızlaşarak mekanikleşmesi durumunu zamanın mekândan ayrılması olarak değerlendirmiştir. Zaman ve mekân arasındaki bu kopma Giddens'a göre zaman mekân uzaklaşmasının tetikleyici nedenlerinden olmuştur. Bu nedenle Giddens'a göre, tarıma dayalı toplumlar dahil olmak üzere tüm modern öncesi kültürlerde zaman mekân uzaklaşması düzeyi modern toplumlara göre oldukça düşüktür. Diğer bir deyişle “modern dönemde zaman mekân uzaklaşması düzeyi, önceki bütün dönemlerden çok daha yüksektir” (Giddens, 2018, s.67).

Günümüzde ise Coğrafyacı Barney Warf, zaman mekân sıkışması üzerine yaptığı çalışmalarda zaman mekân sıkışmasının dört temel etkisinden bahsetmiştir. Warf, ilk olarak zaman mekân sıkışmasının hiçbir zaman tüm insanları ve yerleri eşit olarak etkilemediğini vurgulamıştır. Warf için zaman mekân sıkışması; cinsiyet, etnik köken ve diğer sosyal yaşam şartlarına göre bireylere farklı etkiler yaşatmaktadır (Warf, 2010, s.152). Diğer bir deyişle, zaman mekân sıkışmasının etkileri karmaşık ve çeşitlidir. Warf bu argümanını “zaman mekân sıkışması aynı anda farklı sosyal grupları güçlendirir ve güçsüzleştirir” diyerek örneklemiştir (Warf, 2010, s.152). Zaman mekân sıkışmasının teknolojik gelişmelerle birlikte tetiklendiği düşünüldüğünde, toplumsal eşitsizliklerden kaynaklı olarak her kesime aynı etkiyi bırakmadığı sonucuna varılabilir. Gelişen ulaşım ve iletişim teknolojisi bazıları için zamansal ve mekânsal mesafeleri yakınlaştırırken, bazı kesimleri ise etkilememektedir.

Bunun yanı sıra zaman mekân sıkışması olumsuz olarak da toplumları etkilemiştir. Salgın hastalıklar bu olumsuz etkinin başında gelmektedir. 1920'li yıllarda Kamerun veya Kinshasa'da ilk olarak ortaya çıktığı düşünülen HIV virüsü, 1940'larda Kinshasa'ya yapılan demiryolu nedeniyle kısa sürede dünyanın birçok bölgesine ulaşmıştır. Yine bugünlerde yaşadığımız yeni tip Koronavirüs, ilk olarak Çin'in Wuhan kentinde çıkmış, çok kısa sürede küresel bir pandemi haline gelmiştir. Ülkelerin salgını önlemek amacıyla aldıkları en önemli karar kitlesel ulaşımı durdurmak olmuştur. Çünkü mekânsal engellerin ortadan kalkması virüsler için de geçerli olmuş, virüsler de mesafeleri kolay bir şekilde aşarak büyük bir salgına yol açmıştır.

İkinci olarak Warf, zaman mekân sıkışmasının fiziksel ve biyolojik özelliklerinin göz ardı edilmesinden bahsetmektedir. Mekânsal engellerin çöküşü olarak

değerlendirilen zaman mekân sıkışması sadece kavramsal olarak bu durumu gerçekleştirmemiş, fiziksel olarak da gerçekleşmiştir. Warf, 19. yüzyılda Kuzey Amerika'da demiryolu sayesinde sanayileşmiş tarıma açılan otlakların, sadece Orta Batı ve Doğu kıyı şehirleri arasındaki seyahat sürelerini kısaltmadığını, aynı zamanda insanları ve sermayeyi kendisine çekerek, bölgenin ekosistemlerini değiştirdiğini belirtmiştir (Warf, 2010, s.153).

Üçüncü olarak Warf, zaman mekân sıkışmasının, kısa, ani, dramatik değişikliklere yol açmadığını vurgulamıştır. Warf zaman mekân sıkışmasının, zaman ve mekân kavramları üzerinde devrimci etkileri olmasına rağmen, genellikle bu değişimin yavaş gerçekleştiğini söylemiştir (Warf, 2010, s.153). Warf seyahat sürelerinin kısalmasını örnek olarak gösterip, kısalan süreyi yıllara bölmüş ve yıllık olarak kısalan süreleri bulmuştur. Bu bulduğu oranla kısalan sürenin, kademeli ve birikimli olarak gerçekleştiğini savunmuştur.

Son olarak Warf, zaman mekân sıkışmasının, sadece maddi bir süreç değil, aynı zamanda sembolik ve söylemsel bir süreç olduğunu belirtmiştir (Warf, 2010, s.154). Mesafelerin kolay bir şekilde aşılması bireylerin ve toplumların kimliklerinde değişikliklere neden olmaktadır. Bu değişikliğin temel nedeni bireylerin ve toplumların sadece fiziksel olarak birbirlerine yaklaşması değil, kültürel olarak yaklaşmasından da kaynaklanmaktadır. Stephen Kern (1983), bu durumu “*Zaman ve Uzam Kültürü*” isimli kitabında şöyle açıklamıştır:

“1880 yılından I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesine kadar, teknoloji ve kültürde meydana gelen köklü değişiklikler, zaman ve mekân hakkında farklı düşünme ve deneyimleme biçimleri yarattı. Telefon, kablosuz telgraf, röntgen, sinema, bisiklet, otomobil ve uçak gibi yenilikler bu yeniden biçimlenmenin teknolojik boyutunu; bilinç akışı romanı, psikanaliz, Kübizm ve görelilik teorisi gibi bağımsız kültürel gelişmeler ise kültürel boyutunu doğrudan etkiledi.”

Kern bu açıklamasıyla zaman mekân sıkışmasının kültürel etkilerine dikkat çekerek, fizik, matematik, astronomi gibi bilim dallarında çıkan buluş ve keşifler ile edebiyat, müzik, resim, mimari gibi sanat dallarında çıkan akım ve eserlerin de mekânsal engelleri aşarak tüm dünyaya yayılmasını vurgulamıştır.

Özetle, zaman mekân sıkışması ilk olarak toplumların belirli bir noktaya en kısa sürede, en kısa mesafeyi katederek ulaşmayı hedeflemesiyle ortaya çıksa da daha sonra meydana gelen teknolojik gelişmelerle birlikte zaman mekân sıkışması sadece bireylerin değil, metaların ve bilginin de mekânsal engelleri kısa sürede aşması

olarak genişlemiştir. Küreselleşmeyle birlikte hız kazanan bu durum, bireylerin gündelik hayatını etkilemiştir. Ancak bu etki toplumun tüm kesimine olumlu olarak yansımamış, bazı toplumlarda olumsuz bir etki yaratmıştır. Bunun yanı sıra zaman mekân sıkışmasıyla toplumlar, fiziksel ve kültürel olarak birbirine yaklaşmış, mekânsal engeller ve zaman farklılıkları önemini kaybetmiştir. Bu durum bazı teorisyenler için zaman ve mekân kavramlarının önemsizleşmesine neden olurken, bazıları için tam tersi bir sonucu tetiklemiştir. Ancak yine de zaman mekân sıkışması hala birçok farklı disiplinin sorunsallaştırdığı ve tartıştığı bir durumdur. İletişim ve ulaşım teknolojisinin gelişmeye açık olması nedeniyle güncelliğini korumakta ve bireylerin gündelik hayatını hala dönüştürmektedir.

2.2 Kentte Gündelik Hayat, Stratejiler ve Taktikler

Endüstri devrimi öncesinde kentler; idari, askeri ve dini yapıların ve bu yapılara mensup kişilerin korunması amacıyla surlarla çevrilerek oluşturulan alanı tanımlamaktaydı. Bu alan sur içi olarak nitelendirilirken, surlarla çevrilen alanın dışı ise sur dışı olarak anılmaktaydı. Sur dışı, sur içinde yaşayan bireylerden daha az seçkin kişilerden oluşmaktaydı ve bu kişiler sur dışında bir takım tarımsal faaliyetler gerçekleştirmekteydiler. Bu durum sur içinin kent; sur dışının ise kırsal alan olarak değerlendirilmesine neden olmuştur. Ancak endüstrileşmeyle birlikte kentsel alanlar birer cazibe merkezi haline dönüşmüş, kırsal alandaki nüfus kentlere göç etmiştir. Diğer bir deyişle “kapitalizmle birlikte kentler; modernliğin sembolü haline gelmiş, geleneksel üretim ve yaşam koşulları farklılaşmış, yeni yaşam biçimlerinin ve ilişkilerinin örgütlendiği merkezler haline gelmiştir” (Esgin, 2016, s.36). Bu açıdan kent, endüstrileşmeyle birlikte modern kentlere evrilmiştir.

Georg Simmel'in (1858-1918) bahsedilen bu modern kentleri farklı bir yönelimle analiz eden ilk kişi olduğu söylenebilir. Simmel'in gösterdiği bu farklı yönelimde, kent; bireylerin biçimlendirdiği bir alan değil, bireyleri dönüştüren bir alan olarak tanımlanmaktadır. Bireylerin yaşadıkları bu dönüşümün nedeni ise kentte bulunan toplumsal etkileşimdir. Çünkü kent sadece maddi bir gerçeklik değil, toplumsal etkileşimlerinde gerçekleştiği karmaşık bir organizmadır. Simmel de bu düşünceye paralel olarak “kenti fiziksel sınırlarıyla değil, sosyolojik sınırlarıyla tanımlar” (Frisby, 2013, s.25). Bu sebeple, Simmel kenti analiz ederken, kenti ve kentsel yaşamı oluşturan bireyleri analiz etmekten bahsetmiştir. Bireylerin gündelik hayata

yönelik davranışları inceleyen Simmel, “toplumu şeyleştirmekten ya da tözleştirmekten ısrarla kaçınmış, toplumun kendi içine kapalı mutlak bir kendilik olmadığını vurgulamıştır” (Frisby, 2013, s.17). Çünkü toplum, her şeyin birbiriyle etkileşim halinde olduğu bir sonuçtur.

Simmel metropolü, hayatın bireysel ve bireyüstü güçleri arasındaki gerilimi dengede tutan bir sistem olarak tanımlamıştır (Simmel, 2013, s.84). Simmel’in metropol hayatında gerçekleşen gerilimle ifade etmek istediği özne kültür ve nesne kültür arasındaki çatışmadır. Nesne kültür, bireyler ya da grupların daha ileri bir yaşam seviyesine ulaşmak için inşa etmeleri ve daha sonra içselleştirmeleri gereken maddi ve maddi olmayan kültürel ürünler toplamıyken, özne kültür; bireylerin nesne kültür öğelerini içselleştirerek ulaştıkları bireysel gelişimin ölçütü olarak tanımlanmıştır (Başdaner, 2018, s.91). Simmel’e göre nesne kültür sürekli bir gelişim içerisindeyken, özne kültür bu gelişimi yakalayamamaktadır. Böylece ortaya nesne kültür ile onun genelliği altında giderek ezilen özne kültür arasındaki çatışma çıkmaktadır (Simmel, 2009, s.334-336). Ancak Simmel bu çatışmayı olumsuz bir durum olarak görmemektedir. Ona göre çatışma, toplumlaşmayı olanaklı kılan bir durumdur. Simmel, asıl olumsuz olanın çatışma değil, kayıtsızlık olduğunu ifade etmektedir. Çünkü kayıtsızlık toplumun kendi içindeki etkileşimi yok eden bir durumdur, bir anlamda çatışmanın tersi olarak toplumlaşmayı önlemektedir. Ancak buna rağmen Simmel’e göre belki de başka hiçbir psikolojik fenomen, bıkkınlık kadar metropole özgü değildir (Simmel, 2013, s.84). Bu durumu Simmel, metropol insanının zihinsel ve duygusal tutumuyla açıklamaktadır. Çünkü Simmel metropolün, bireyin zihinsel ve duygusal tutumunda önemli bir yer tuttuğunu düşünmektedir. Bu açıdan bakıldığında bireyin gündelik yaşamı metropol kavramından bağımsız düşünülemez. Simmel’e göre, metropol insanının “ruhsal temelini, sınırlar üzerindeki uyarıcıların yoğunluğu belirlemektedir” (Simmel, 2013, s.84). Bu yoğunluk günümüz metropol yaşantısında oldukça fazladır. Çünkü kent yaşantısının getirmiş olduğu hız ve devrim bireyin sürekli olarak farklı uyaranlarla karşılaşmasına neden olmaktadır. Bireyin içerisinde bulunduğu mobil olma durumu ise bu uyaranları artırmaktadır. Bu durum kasaba veya köy yaşantısıyla büyük bir zıtlık oluşturmaktadır. Çünkü Simmel’e göre “hayatın ve duygusal-tinsel imgelerin ritmi, kasabalarda daha yavaş, daha alışıldık, daha düzenlidir” (Simmel, 2013, s.84). Buna rağmen kent yaşamındaki gündelik hayatın ritmi oldukça yüksek, hızlı, beklenmedik

ve kafa karıştırıcıdır. Simmel, bu yüksek ritme ayak uydurmanın bıkkınlık/kayıtsızlık sayesinde olduğunu söylemektedir. Bireyler, bu yüksek ritmi tolere etmek için birbirlerine ve diğer nesnelere karşı mesafeli durmaktadırlar. Bu bıkkınlık filtresi sayesinde, metropoliten hayat deneyimlenmektedir (Kodalak, 2016).

Ayrıca Simmel kent yaşamını karmaşık bir organizmaya benzetse de, pek çok farklı çıkara sahip olan kentlilerin bir ortak paydada bütünleştiğinden bahsetmektedir. Kentlileri, kentin karmaşıklığında ortak bir paydada buluşturan kavramı ise zaman olarak tanımlamaktadır. Simmel bunu “dakiklik, hesaplanabilirlik ve kesinlik, bütün karmaşıklığı ve uzanımlarıyla metropol varoluşunun insan hayatına dayattığı niteliklerdi” diye ifade etmiştir (Simmel, 2013, s.88).

Henri Lefebvre (1901-1991) ise “*Modern Dünyada Gündelik Hayat*” isimli kitabında modernlik ile gündelik hayat arasındaki ilişkiyi ortaya koymuş ve gündelik hayatın değişimine odaklanmıştır. Lefebvre'ye göre modernlikle birlikte gündelik hayat kavramı ortadan kalkmamış aksine güçlenmiştir (Lefebvre, 2016, s.72). Çünkü Lefebvre'nin belirttiği yeni kent yaşamında gündelik yaşamın örgütlenme ve yapılandırma potansiyeli keşfedilmiştir. Böylece “modern dünyada gündelik hayat, nesne haline gelmek üzere özne olmayı bırakmıştır” (Lefebvre, 2016, s.72). Yeni kent yaşamında örgütlenen gündelik hayat ise özel hayat, aile hayatı, iş hayatı, boş zaman ve eğlence gibi farklı şekillerde işlenmiştir.

Lefebvre bu kitabında ayrıca günümüz toplumunu farklı şekillerde isimlendirmiştir. Sanayi toplumu, teknoloji toplumu, bolluk toplumu, boş zaman toplumu ve tüketim toplumu gibi farklı adlandırmalarla toplum yapısını ortaya koymaya çalışmıştır. Lefebvre'nin boş zaman toplumu olarak ifade ettiği toplum yapısında, saat kullanımı; zorunlu zaman, serbest zaman ve zoraki zaman olarak sınıflandırılmıştır (Lefebvre, 2016, s.66). Zamanın bu şekilde sınıflandırılması modern yaşamda gerçekleşen gündelik pratiklerden ismini almaktadır. Gündelik yaşamda zorunlu olarak zaman ayırdığımız eğitim, iş gibi durumlar zorunlu zaman olarak ifade edilirken, modern yaşamın getirmiş olduğu zorlukları, katlanabilir kılan eğlenme eylemine ayrılan zaman ise serbest zaman olarak ifade edilmektedir. Lefebvre zoraki zamanı ise zorunlu zaman dışında kalan formaliteler olarak tanımlamaktadır (Lefebvre, 2016, s.66). Bu formalitelerin başında kentte yaşayan modern bireylerin ulaşım için ayırdıkları zaman gelmektedir. Lefebvre'ye göre modern toplumda zoraki zaman dilimi boş zamandan daha büyük bir hızla artmaktadır (Lefebvre, 2016, s.66). Zoraki

zaman gündelik hayatın içine sızar ve yerleşir. Bu bakımdan modern dönem toplumların gündelik hayatlarında ulaşım için ayrılan zaman her geçen gün artmakta ve gündelik hayatı yeniden düzenlemektedir.

Simmel ve Lefebvre'nin yanı sıra, Michel de Certeau (1925-1986) yine gündelik hayatla ilgili önemli çalışmaları olan isimlerin başında gelir. Certeau, Marksist teorinin merceğinden bakarak gündelik hayatın analizini yapar (Esgin, 2018, s.25). Ancak Certeau, diğer iki isimden farklı olarak, gündelik yaşama yönelik yapmış olduğu incelemelerde, çok farklı alanları ve ölçekleri (mutfak, konut, kent) ele almış, bu sebeple gündelik hayat sosyolojisine büyük katkılar sağlamış ve yeni bir perspektif kazandırmıştır.

Michel de Certeau "*Gündelik Hayatın Keşfi I*" kitabında göçmenler, işçiler, eşcinseller, farklı etnik gruplar gibi iktidar mekânizmasının dışında kalan ve madun gruplar olarak tanımlanabilecek grupların gündelik hayat pratikleri incelendiğinde sıradan insanın iktidarın ve erkin tahakkümü altında olmasına rağmen, aslında görüldüğü veya algılandığı gibi iktidara boyun eğmediğini iddia eder (Gökalp Yılmaz, 2015, s.47). Certeau bu durumu gündelik hayat sosyolojisine katmış olduğu iki önemli kavramla açıklar; stratejiler ve taktikler. Bu kavramlardan strateji "bir toplumda ya da çok daha küçük birimlerde (fabrika, örgüt, vb), meşruiyeti önceden varsayılan bir iktidar yerinin (devlet, devlet yönetimi, yöneticiler, fabrikaya sahip olanlar) mülkiyetinden güç alan eylemler" olarak tanımlanmaktadır (Kentel, 2011, s.4). Diğer bir deyişle strateji iktidarın belirlediği kurallar, sınırlar ve söylemler bütünü olarak ifade edilebilir. Stratejiler, tüm zamanlara hakim gibi gözükürken, ancak belli zaman diliminde var olan egemen yapıya tekabül ederler ve gündelik hayatın devamlılığı içinde tüm zamanları ele geçirirler (Certeau, 2009, s.113).

Certeau, sıradan insana ve onun kullanımlarına, günlük eylem, uygulama ve üretme tarzına yoğunlaşır; gündelik hayattaki alışkanlık, tutum ve uygulamalarını inceler (Certeau, 2009, s.43). Bu açıdan Certeau strateji tanımında aktör olarak iktidarı kullanırken, taktik kavramlarının tanımı için ise sıradan insanı aktör olarak belirler. Çünkü Certeau gündelik hayatın merkezine zayıf olanı koymaktadır. Zayıf olan gücü elinde bulundurmayan, diğer bir deyişle iktidardan olmayandır. Gündelik hayatın egemen kültürünü iktidar kurmaktadır. Zayıf olan ise iktidar tarafından kurulan bu kültürü benimsemek zorundadır. Ancak zayıf olan kendi gündelik yaşamını oluştururken bu kültürel kodların içine sızarak kendi geliştirdiği uygulama

pratiklerini devre sokmaktadır. Böylece iktidara karşı bir direniş oluşturmaktadır. Bu direnişler her bireyin egemen kültürü farklı bir şekilde yorumlamasından ve kullanmasından kaynaklanmaktadır. Her birey kendi yorumlamasıyla birlikte kendine özgü farklı bir direniş alanı oluşturmaktadır. Certeau'ya göre bireylerin direnişleri sonucu kendi gündelik pratiklerini oluşturmaları bireylerin taktikleri olarak nitelendirilmektedir. “Taktikler, gündelik hayat içinde, sıradan olan insanın bir yandan kendini yeniden yaratma biçimidir” (Gökalp Yılmaz, 2015, s.53). Certeau, okumak, konuşmak, dolaşmak, pazara gitmek ya da yemek yapmak gibi birçok uygulama, tutum ve alışkanlığı gündelik hayat içerisindeki taktikler olarak değerlendirir (Certeau, 2009, s.55). Certeau'ya göre strateji ve taktik kavramları birbirinin tezadıdır. Çünkü strateji bireyin gündelik yaşamına dair olması gereken kültürel kodları ifade ederken, taktikler ise bu stratejilerin yorumlanması, hatta bir anlamda çarpıtılmasıdır. Certeau bu bakımdan gündelik hayatı, “düzenbazlık yapmak, dolap çevirmek, işini kendince yürütmek için herkese binlerce yol yordam sunmak” (Certeau, 2009, s.44) olarak ifade etmiştir.

Stratejiler belirli bir kurumsal kökene, bir başka ifadeyle belirli bir “mekân” vurgusuna sahip iken, taktikler mekânsızlaşmış olmalarından ötürü “zamanın kullanımını” ön plana çıkarırlar (Fiske, 1999, s.46). Çünkü Certeau'ya göre “taktikler, ötekinin mekânını kullanan ama mekânsız bir hareketlilik” (Certeau, 2009 s.113). Bu sebepten ötürü taktikler zamana bağımlı olarak nitelendirilirler. David Harvey, “*Postmodernliğin Durumu*” kitabında Certeau'nun gündelik hayatın pratiklerinde sembolik mekân ve zaman düzenlemelerine işaret ettiğini vurgulamaktadır (Harvey, 1999, s.242). Çünkü Harvey'e göre her şeyin bir zamanının ve mekânının olması bu kavramlara toplumsal anlamların yüklenmesi demek oluyordu ki bunun da toplumsal düzeni taklit eden bir reçete olduğunu ifade etmiştir (Harvey, 1999, s.242). Buradan yola çıkarak zamanın ve mekânın deneyimle birlikte farklılaşabilir olduğunu söylemek mümkündür. Yine farklı grupların farklı deneyimleri zamanın ve mekânın farklı anlamlarına işaret etmektedir.

Certeau'nun strateji ve taktik kavramları kentler için de geçerli olmuştur. Buna göre Certeau planlanan kenti uyulması gereken bir strateji alanı olarak görmüştür (Esgin, 2016, s.52). Bu açıdan bakıldığında kent, hem iktidarın ya da merkezi yönetimin stratejik düzenlemelerini barındıran bir yerken, hem de sıradan bireyin iktidar odaklı normlarına karşı mücadele ettiği bir yerdir. Kentsel yaşamın merkezinde,

Certeau'nun gündelik hayatın merkezine koyduğu sıradan insan bulunmaktadır. Sıradan bireyin kentsel stratejilere karşı gerçekleştirdiği bu mücadele bireyin taktikleridir. Sıradan bireyin, kent içinde iktidarın ya da merkezi yönetimin belirlemiş olduğu sınırlar doğrultusunda hareket etmesi, bir yürüme parkurunu takip etmek gibi, farkında olmadan stratejilere uymasındır. Ancak sıradan insan olarak değerlendirilebilen yayalar ise bu sınırlara bağlı kalmayarak, kendi taktiklerini kullanırlar. Yayalar, kestirmeler yapar, sağa sola bakar, durur ve yeni anlamlar kazanarak devam ederler (Esgin, 2016, s.52). Bu anlamda kent, Certeau'cu stratejiler ve taktikler alanı olarak nitelendirilebilir. Kentliler stratejilerle dolu olan yaşadıkları kente uyum sağlamak amacıyla alternatif yeni taktikler, yeni üretim biçimleri, yeni kullanımlar ve yeni eylem modelleri üretebilirler. Hatta Ali Esgin, stratejilere karşı bireyin yaratmış olduğu bu yeni taktiklerin kenti yeniden ürettiğini ve inşa ettiğini belirtmiştir (Esgin, 2016, s.52). Çünkü kent üretimin, ihtiyacın mekânıdır (Certeau, 2009, s.324).

Özetle, Georg Simmel ve Michel de Certeau, kente dair tanımlamalarında kentin bireysel mücadele ve varoluş alanı olduğu savunmuşlardır (Gökalp Yılmaz, 2017, s.71). Simmel, modern hayatın metropollerinde gerçekleşen bu mücadeleleri, çatışmalar olarak nitelendirirken, Certeau bu durumu, direniş alanı kavramıyla açıklamaktadır. Certeau, iktidarın ortaya koymuş olduğu kente yönelik kültürel kodları strateji olarak açıklarken, Simmel bu durumu nesnel kültür olarak ifade etmiştir. Strateji ya da nesnel kültür, kenti tanımlayan kavramlarken, sıradan bireyin kentin bu duruma karşı geliştirdiği yöntemler taktik veya öznel kültür olarak açıklanmıştır. Bu noktada asıl önemli olan Certeau için de Simmel için de ortak olan sıradan bireyin, kentin taktik ve nesnel kültürüne karşı geliştirdiği direnişler ya da çatışmalardır. O halde günümüz kentinin bir direniş alanı, bir çatışma alanı olduğunu söylemek mümkündür.

2.3 Kentli Flâneur'den Günümüz Flâneur'üne Yolculuk Deneyimi

Hareket, canlı ve cansız varlıkların durumunun ya da konumunun değişmesi olarak tanımlanabilir (TDK, 2020). İngiliz Coğrafyacı Tim Cresswell'e (1965) göre hareket, zaman ve mekân ikilisinden oluşmaktadır (Cresswell, 2006, s.4). Çünkü hareket, zamanın ve mekânın değişimini kapsamaktadır. Diğer bir deyişle, hareketin

gerçekleşebilmesi için zamanın ve/veya mekânın değişimi mutlaklıdır. Hareket, zamanın mekânsallaşması, mekânın ise zamansallaşmasıdır (Cresswell, 2006, s.4).

Hareketlilik ise, hareket kavramından farklı olarak, hareketin türü, stratejisi ve sosyal sonuçları olarak değerlendirilebilir. Bu açıdan hareket, daha çok soyutlanmış bir kavram olup, anlam, tarih ve ideolojiden yoksun olarak nitelendirilmektedir (Cresswell, 2006, s.3). Ayrıca hareketliliğin var olabilmesi için bir özne tarafından uygulanabilir ve deneyimlenebilir olması gerekmektedir. Bu tanımdan yola çıkılarak bir özne tarafından uygulanabilen ve deneyimlenebilen yolculuk kavramının bir tür hareketlilik olduğu söylenebilir.

Yolculuk kavramı genel olarak, kesin ya da muğlak olsa da bir başlangıç ve bitiş noktası olan ve genellikle bir amaç doğrultusunda belirli araçla/araçlarla bazen ise araç kullanılmadan, bireysel veya toplu olarak yapılan bir edim, deneyim şeklinde tanımlanabilir. Bu tanımlamaya ilaveten Bilge Bal'a göre yolculuğun, “seri ve çabuk veya acele etmeden başıboşça; amaçlı veya amaçsız, tanımlı veya tanımsız, bireysel veya kolektif bir biçimde, grup veya kitle halinde, katı veya akışkan, bir güzergaha bağlı olarak veya olmayarak” gibi farklı biçimlerde gerçekleştirildiğini ifade etmiştir (Bal, 2019, s.28). Yolculuğun formunu ve ritmini belirleyen bu etmenler, bireylerin kent deneyimini doğrudan etkilemektedir.

Bu bakımdan çalışma kapsamında, ilk olarak yolculuğunu amaçsız bir şekilde kentte sürterek yapan flâneur figürü ele alınmıştır. Flâneur, Fransızca aylak, avare, amaçsızca dolaşan kimse anlamında kullanılmaktadır. Walter Benjamin'in “*Pasajlar*” kitabının çevirmeni olan Ahmet Cemal, flâneur'ün, Fransızca avare gezinen anlamı taşıdığını belirtse de, kavramı “yaya dolaşırken, aynı zamanda çevre izlenimleriyle düşünce üreten kişi” olarak tanımlamıştır (Benjamin, 1995).

Kent yaşamının önemli bir aktörü olan flâneur “bir kent gezgini” (Artun, 2017, s.33) olarak tanımlanabilir. Bir anlamda flâneur; kenti tüm noktalarıyla, bütün alternatifleriyle, her durumda gözetlemekte ve kaydetmektedir. Bu deneyim sırasında “flâneur yalnızca izlenir, onunla konuşulamaz” (Sennet, 2008, s.78). Flâneur ise içinde bir gözlemci olarak bulunduğu kenti fantastik bir dünya olarak görmektedir.

Flâneur kavramının ilk olarak, 1863 yılında Şair Charles Baudelaire'in (1821-1867) yazdığı “*The Painter of Modern Life (Modern Hayatın Ressamı)*” adlı derlemesinde tanımlandığına inanılır (Coverly, 2011, s.48). Walter Benjamin (1892-1940) ise

flâneur'ü “*The Arcades Project'de (Pasajlar)*” on dokuzuncu yüzyıl Paris'ine dayandırarak, kavramın modernizmle olan ilişkisini açıklar. Bu iki isim de flâneur'ü asıl olarak Edgar Allan Poe'nin “*The Man of the Crowd (Kalabalıkların Adamı)*” isimli eserinden yola çıkarak modern kentin bir figürü olarak kavramsallaştırır. Ancak Baudelaire, Poe'nun eserindeki adamla flâneur'ü aynı kefeye koyarken, Benjamin bu durumu sorgulamaktadır (Covery, 2011, s.48). Çünkü Poe'nun eserindeki adam, Londra'nın kalabalık sokaklarını amaçsız ve gelişigüzel bir şekilde gezmektedir. Baudelaire ise on dokuzuncu yüzyıl Paris'inin de artık Londra gibi kendi sınırlarını aştığını, kendi yerleşik halkına gitgide yabancılaşan, tuhaf ve yerliden çok bir turist gibi deneyimlenecek yepyeni ilginç bir yer haline geldiğini söylemiştir (Covery, 2011, s.51). Baudelaire aynı zamanda flâneur'ün kalabalık içinde, kendini dünyanın merkezine koyarak, ama bir o kadar da dünyadan gizli kalarak gözlem yaptığını vurgulamıştır. Baudelaire bu durumu “nasıl ki kuş havada, balık suda yaşarsa, o da (flâneur) kalabalık içinde yaşar” diyerek örneklemiştir (Baudelaire, 2017, s.210).

Benjamin ise bu düşünceye karşı çıkarak, flâneur'ün kentin kalabalığı için uygunsuz olduğunu söylemiştir. 1800'lü yılların Paris'inde flâneur'ün evinin pasajlar olduğunu söyleyen Walter Benjamin, Paris'e dair dizgiler sunduğu “*Pasajlar*” kitabında flâneur için şunları söylemiştir:

Cadde, Flâneur için konuta dönüşür; sokaktaki adam, kendi dört duvarının arasında nasıl evinde olduğunu duyumsarsa, Flâneur de bina cepheleri arasında kendini evindeymiş gibi duyumsar. Onun gözünde emaye kaplı parlak firma tabelaları, aşağı yukarı bir burjuva salonundaki yağlıboya tablo gibi bir duvar süsüdür; duvarlar, not defterini dayadığı yazı masasıdır; gazete kulüpleri kitaplıklardır; kafelerin balkonları da, işini bitirdikten sonra eğilip sokağa baktığı cumbalardır.(Benjamin, 1995, s.355).

Ancak, Paris'in camekân pasajlarının yerini geniş bulvarlara bırakmasıyla, Benjamin de flâneur'ü artık Paris sokakları deneyimleyen bir figür olarak değil, Poe'nun tasviri olan Londra sokaklarındaki kalabalıkların adamı olarak görmeye başlamıştır. Böylece Benjamin, Paris'in artık flâneur'lere yuva olmaktan vazgeçtiğini söyleyerek, flâneur'ün modernleşmenin kurbanı olduğunu söylemiştir (Covery, 2011, s.53).

Paris'in bu değişimi, flâneur'ün sonunu getirmemiş, flâneur'ün dönüşümünü zorunlu kılmıştır. Frédéric Gros (1965) ise flâneur'ün bu dönüşümünü, “*Yürümenin Felsefesi*” isimli kitabında kentli flâneur tanımıyla ele almıştır. Gros'ya göre kentli flâneur'ü

oluşturan üç temel unsur vardır. Bu unsurlardan ilki dönüşüme uğramış kent yığınlarıdır. Bu kent yığınları, birer ormana dönüşmekte ve kentler geçitleriyle, görüş açısındaki ani değişimleriyle, tehlikeleriyle ve sürprizleriyle bir dağı kateder gibi katedilebilmektedir (Gros, 2017, s.152).

İkinci olarak Gros, kalabalıktan bahsetmiştir. Flâneur, düşman olarak gördüğü bu kalabalığı yarararak yürümektedir. Kalabalığa düşman olmuştur, çünkü birbirini hiç tanımayan bu insanlar bir yerden bir yere giderken bir çatışma halindeydiler (Gros, 2017, s.153). Gros, gelişmiş sanayi kentlerinde evlerinden işlerine giden veya işten dönen bu kalabalığı yeni uygarlığın temsilci olarak görmüştür (Gros, 2017, s.153).

Son olarak ise Gros, kapitalizmden bahsetmiştir. Kapitalizmle birlikte her şeyin birer tüketim nesnesine dönüştüğünü söyleyen Gros, kentli flâneur'ünde bu tüketim pazarında hemen yerini aldığını söylemiştir. Zaten Benjamin, Paris'in Pasajlarında gezen flâneur'ün son darbesinin alışveriş merkezleri olduğunu söylemiştir (Benjamin, 1995).

Ancak flâneur'ün dönüşümü bununla sınırlı kalmamıştır. Modern dönemle birlikte kentlerin büyümesiyle ve ticaretin gelişmesi hareketlilik pratiğini ve ideolojisini değiştirmiş, bu değişimle birlikte flâneur de dönüşmüştür.

Hareket pratiği ve ideolojisinin değişmesinin temel nedeni ulaşım teknolojisinde meydana gelen gelişmeler olarak değerlendirilebilir. Çünkü ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle birlikte mesafeler daha kısa sürede aşılar olmuştur. Bu durum mekânsal olarak yeni yerlerin keşfedilerek, daha uzak mesafelere gitmeyi mümkün kılmıştır. Pratik olarak dünya bir anlamda küçülmüş, mesafeler önemini yitirmiştir. Modern öncesi döneme göre hareketli olma durumu lüks olmaktan çıkmıştır. Böylece modern dönemin kentlileri artık daha hareketli olmaya başlamış, ev ve iş arasında büyük mesafeler kateder olmuştur. Mesafelerin önemsizleşmesi, kent dışında yeni banliyölerin gelişmesini tetiklemiş, kentler, kent çeperinin dışına çıkarak ani bir büyüme göstermiştir. Büyüyen kentte, bireyler daha fazla yolculuk etme gereksinimi duymuştur. Çünkü hareketlilik; otomobil, uçak, uzay gemisi gibi küreselleşen dünyanın getirmiş olduğu araçlarla insan yaşamının vazgeçilmez bir unsuru haline gelmiş ve batı modernitesinin merkezinde yer alan bir durum haline gelmiştir (Cresswell, 2006, s.15).

John Urry'de bu anlamda günümüz devinim halinde olan modern öznelerin, ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle birlikte artık “modernliği simgeleyen yaya flâneur değil, daha çok tren yolcusu, otomobil sürücüsü ve jet uçaklarının yolcusu” olduğunu ifade etmiştir (Urry, 2018, ss.211-212). Bu bakımdan kent, artık sadece yürüyerek kenti deneyimleyen kent gezginlerinin değil, tren, gemi, otomobil gibi araçların ve bu araçlarla kenti deneyimleyen flâneur'lerin alanı haline dönüşmüştür (Şekil 2.6).



Şekil 2.6 : Flâneur'ün dönüşümü (Evliyaoğlu, 2020).

Yürüyerek kenti deneyimleyen bireyler için Urry, *Mobilities* kitabında, yürümenin dört özelliğinden bahsetmiştir. Buna göre; (i) yürüyen bireyler kent ile doğrudan bir temas kurarak hem kenti etkilemekte hem de kentten etkilenmektedir. (ii) yürüyen birey kenti istediği hızla algılar. (iii) yürüyen bireyler özgürdürler, kendi rotalarını kendileri oluşturur. (iv) kentte yürümenin epistemolojik ve ontolojik bir önemi vardır. Urry'nin yürüme edimi için sıraladığı bu dört özellik Gros'nun bahsetmiş olduğu kenti yürüyerek deneyimleyen kentli flâneur'ler için de geçerlidir. Bu açıdan kentli flâneur'lerin, kent deneyimleri Urry'nin sıraladığı bu dört başlığa göre ele alınmış, kentli flâneur'ün dönüştüğü çağdaş flâneur'lerin ise kent deneyiminin yapılacak olan alan çalışmasıyla keşfedilmesi hedeflenmiştir.

2.3.1 Yolculuk, beden ve kent

“Kentte yürüme deneyimi tüm bedenin katılımını gerektiren bir etkinliktir, duyumun ve duyuların sürekli devreye girmesidir” (Le Breton, 2008, s.99). Bu tanıma göre kentli flâneur'ün bedeni, yürüme edimi sırasında kent ile bir ilişki içerisinde. Bu ilişkiyi flâneur duyuları aracılığıyla kurar. Çünkü flâneur'ün “gezintisine sesli ve görsel bir fon eşlik eder, bedeni hararetin dalgalanmalarını kaydeder ve nesnelere ya

da mekâna temas edince tepki verir” (Le Breton, 2008, s.99). Diğer bir deyişle kentte yürüyen flâneur, kenti görür, koklar, işitir, hisseder ve buna göre tepki verir.

Kentle iletişim içerisinde olan kentli flâneur öncelikle kenti görür ve seyreder. Çünkü Le Breton'a göre “görme, kent toplumsallığının ayrıcalıklı duyusudur” (Le Breton, 2008, s.104). Kentli flâneur için yürüyüş, “sokakları, evlerin cephelerini, pencereleri, meydanları, anıtları, mezarlıkları, kiliseleri, katedralleri, camileri, dükkânları vb seyretmektir” (Le Breton, 2008, s.104). Bu görsel kolajın yanı sıra kentli flâneur, insan konuşmaları, ayak sesleri, kuş cıvıltıları vb seslerden oluşan işitsel bir kolajı da deneyimler. Çünkü “kent gürültüyle eş anlamlıdır” (Le Breton, 1997). Hatta birey için bu gürültü kentin ayrılmaz bir parçasıdır. Gürültüsüz bir kentte yürüyen flâneur, tedirgin olur. Flâneur böyle bir durumda yüksek sesle konuşur, şarkı söyler ve alıştığı gürültülü kenti tekrar canlandırır.

Bütün bunlarla birlikte “kent yerleşim bölgelerine göre, mahallelerin, sokakların durumuna göre yürüyüşçüye farklı kokular eşlik eder” (Le Breton, 2008, s.117). Kentli flâneur yolculuğunu, fırından gelen ekmek kokusu, evlerden gelen sabun kokusu ya da kızartma kokusu, mevsimlerin getirdiği çiçek ve toprak kokusu ile birlikte gerçekleştirir. Dolayısıyla birey için kent, bu görsel imajlarla, seslerle ve kokularla var olmaktadır. Birey kenti tüm bu unsurlarıyla duyumsar ve algılar. Bu sebeple bireyin belleğine de kent bu şekilde kodlanır.

Ancak ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle birlikte bireyler kenti yürüyerek değil, bir ulaşım aracıyla deneyimlemeye başlamışlardır. Bu deneyimle birlikte bireylerin bedeni kentten koparak, kentle kurdukları ilişki sekteye uğramıştır (Şekil 2.7).

Bireylerin kentte kurdukları ilişkinin kopmasını ilk olarak Harrington, at, öküz, katır, eşek gibi hayvanlar üzerinde yolculuk eden bireylerin çevreyle doğrudan ilişki kurduğunu buna rağmen tren, gemi gibi araçlarda yolculuk eden bireylerin aynı ilişkiyi kuramadığını ifade ederek örneklemiştir (Harrington, 2000). Çünkü yüksek hız ve ivmeyle giden trenlerde seyahat eden yolcular, çevreye ait sesleri duyamamakta, yolun ilerisini görememektedir. Bireylerin görme, duyma, koklama hatta dokunma duyularında meydana gelen bu engel, kent deneyimlerinde büyük kayıplar yaşatmıştır. Harrington bu durumu “demiryolu taşımacılığıyla meydana gelen bu zaman mekân sıkışması ekonomik alanlarda kazanım sağlasa da, deneyimsel olarak kayıplar meydana getirmiştir” diyerek ifade etmiştir (Harrington,

2000). Bu durumun yapılan seyahatlerde niceliksel olarak bir artış sağladığı, ancak niteliksel olarak bir kayba neden olduğu söylenebilir.

Bireylerin kenti artık bir ulaşım aracıyla deneyimlemesi, sadece flâneur'lerin yolculuk süreçlerini değil aynı zamanda kentin kendisini de dönüştürmüştür. Bu anlamda kent, “özgürlük bağlamında, kendi hikayelerine odaklanmış bireylerin, ötekilerin hikayelerinin iğreti olarak dinlediği-izlediği, başka hikayelerin duyulduğu ve özellikle hem bilmek hem de eylemek ediminden yoksun sadece seyirci olarak dahil olduğu etkileşimsiz bir tiyatro sahnesine dönüşmüştür” (Karataş, 2018, s.475). Diğer bir deyişle günümüz kentsel ulaşım araçlarının etkisiyle birlikte kent, artık kentliler doğrudan aktif olarak deneyimlenerek sürekli dönüşen bir organizma olmaktan çıkıp, edilgen nesneler tarafından bir ulaşım aracının içinden izlenen bir etkileşimsiz bir alan haline dönüşmüştür. Çünkü kentler “trafiğin akışına göre planlanan ve hızlı seyahat etmenin dolayısıyla hareketin aracı olduklarından, postmodern bedenler için bütün duyuşsal uyarıcılarından sıyrılarak daha hızlı ve kolayca hareketin mümkün kılındığı nötr ve homojen bir form kazanmışlardır” (Karakaş, 2018, s.475).



Şekil 2.7 : Beden kent ilişkisi (Evliyaoğlu, 2020).

Özetle, kentli flâneur, yürüme eylemi sırasında kenti görür, işitir, koklar ve dokunur. Kent, bireylere sunduğu bu görsel ve işitsel kolajlarla, kokularla ve dokularla var olmaktadır. Bireylerin belleklerinde kent tüm unsurlarla yer almaktadır. Ancak günümüz yolcuları kullandığı ulaşım aracıyla birlikte kenti doğrudan göremez, koklayamaz, işitemez ve kente dokunamaz olmuştur. Bireylerin kentle kurdukları bu

ilişkinin sekteye uğraması, hem yolcuların kent deneyimlerini hem de kentleri dönüştürmüştür. Bu dönüşümle, bireyler edilgen bir seyirciye, kentler ise seyredilen bir nesneye dönüşmüştür.

2.3.2 Yolculuk, beden ve hız

“Flâneur sürme sanatının erbabıdır” (Artun, 2017, s.34). Flâneur, kentte sürerken bir amaç doğrultusunda bunu yapmaz, çünkü flâneur avaredir ve amacı aylaklıktır. Avare ve aylak olan flâneur'un zaman açısından herhangi bir kaygısı yoktur. Çünkü “aylak flâneur'ün zamanıyla, kentin ve kalabalıkların oluşturduğu makinenin zamanı birbirlerine uymaz” (Artun, 2017, s.34).

Ancak kentli flâneur'lere “bir yerden bir yere gitme emri rehberlik eder, onların amacı aylaklık ederek kenti keşfetmek değildir, randevuları vardır, trene bineceklerdir, bir an önce evlerine dönmek istiyorlardır ya da işlerine geç kalmamaları gerekir” (Le Breton, 2008, s.108). Böylece kentli flâneur'ün zamanla yarışı başlamıştır. Bu yarışta kentli flâneur hızlı olmak zorundadır. Kentli flâneur için “kent, vakit kaybetmeme kaygısıyla kat edilmesi gereken güzergâhlara dönüşür” (Le Breton, 2008, s.108). Vakit kaybetmeme kaygısıyla hareket eden kentli flâneur'ün yolculuk deneyimi değişmiştir. Kentli flâneur için yolculuğun artık bir işlevi vardır; eve kavuşmak ya da işe yetişmek...

Flâneur'ün bu dönüşümü, kenti de etkilemiştir. Çünkü sokaklar acelesi olan insanlar tarafından öldürülüp işlevsel bir alana dönüşmüştür (Le Breton, 2008, s.109). Kaldırımlar ise kalabalıkların oluşturduğu tüm dolambaçlarına rağmen gecikmeden kat edilmesi gereken düz bir çizgi haline gelmiştir (Le Breton, 2008, s.109). Bu dönüşümle birlikte kent, artık flâneur'ün aylaklık etme yeri değil, kentli flâneur'ün kalabalıkları aşarak, en kısa sürede evine ulaşmaya çalıştığı bir yer haline gelmiştir.

Kentli flâneur'ün zamanla yarışı, çağdaş flâneur için de geçerli bir durum olmuştur. Artık günümüz metropollerinde yaşayan bireyler daha da hızlı olmak zorundadır. Çünkü artan insan ve araç sayısı mekânları sıkıştırarak, flâneur'ün hızını kesmektedir. Böylece “kaldırımlar yürünmez ya da zor yürünür yerlere dönüşmüştür” (Le Breton, 2008, s.109). Çağdaş flâneur'ler çareyi ulaşım araçlarında bulmuşlardır. Artık bireyler işyerlerine otobüs, metro, vapur, tramvay gibi ulaşım araçlarının sayesinde yetişir olmuşlardır. Yine evlerine bu araçlar sayesinde hızlıca ulaşabilmektedirler.

Günümüz bireyleri bu araçlar sayesinde zamansal olarak büyük avantajlar yakalamış olsa da, mekânsal deneyim olarak kayıplar yaşamıştır. Çünkü bireyler, kenti artık yürüme hızında değil, ulaşım araçlarının hızıyla algılar olmuşlardır. Kentte yürüyen flâneur, yürüme hızını kendisi belirlerken, bir metro ya da otobüsün içerisinde olan yolcunun böyle bir kontrol hakkı yoktur.

Bununla birlikte, günümüz yolcularının hız kazanması artık mekânsal olarak bulanıklaşmış bir kent deneyimi yaşamalarına neden olmaktadır. Ozan Avcı “Metropol Kentlerde Oluşan Zamansız Mekânlar Olarak Metrolar” isimli yüksek lisans tezinde bu durumu şöyle açıklamıştır:

Bireyin etken veya edilgen olarak hareket etmesinin yanı sıra bu hareketin hızı da görsel algıyı, dolayısıyla belleği etkilemektedir. Hareketsiz duran, yürüyen, koşan, bisiklete binen, araba kullanan veya metro içinde hareket eden bireyin görsel algısı ve belleğine yerleşen kentsel imgeler farklılık göstermektedir. Hareketin hızı arttıkça kentsel imaj da bulanıklaşmaktadır (Avcı, 2008, s.40).

Avcı'nın ifade ettiği gibi, kent içerisinde düşük bir hızda hareket eden kentli flâneur'ler, kenti net bir şekilde algılayarak, belleklerine de bu şekilde aktarmaktadırlar. Ancak, kent içerisinde hızla akıp giden bir otomobilin yolcusu olan bireylerin kent algısı ise bulanıklaşmıştır. Bu sebeple bireyin belleğinde yer alan kent imajı da yine bulanıklaşmıştır (Şekil 2.8).



Şekil 2.8 : Beden hız ilişkisi (Evliyaoğlu, 2020).

2.3.3 Yolculuk, beden ve rota

Flâneur için yürüme edimi aylaklık etmekle eş değerdir. Flâneur'ün bu eylem sırasında bir amacı ve bir varış noktası bulunmamaktadır. Bu durum flâneur'e büyük bir özgürlük sunar ve “aylak kendi içinden gelen ses doğrultusunda yol alır, duygusal çekimlerini anlık sezgileri, bir yerin atmosferiyle ilgili sezgileri yönlendirir; girdiği yol beklentilerini karşılamamışsa ansızın, kolayca yolu kısaltır ya da başka bir yöne sapar” (Le Breton, 2008, s.105). Bir başka deyişle, flâneur'ün duyguları, sezgileri ve beklentileri doğrultusunda oluşturduğu rota flâneur'e özgürce kenti deneyimleme imkanı sunar.

Ancak John Urry, yürümenin dört özelliğini sıraladığı “*Mobilities*” kitabında yürüme eyleminin “habitus”a göre şekillendiğini ifade etmiştir (Önen, 2016, s.289). Diğer bir deyişle kentli flâneur'ler, yürüyüş rotalarını yaşadıkları çevre olan kente göre belirlemektedirler. Bireyler bu rotayı oluştururken kentin hava durumu, zamanı gibi etmenleri dikkate almaktadırlar. Örneğin; kent, şafak vaktinde boşken, güneşin doğuşuyla birlikte kentte yaşam hızlanır, insanlar işe ya da okula gitmek için yola koyulurlar. Böyle bir durumda kentli flâneur gecikmeyi telafi etmek için kalabalıkların içine girmez, rotasını buna göre seçer. Çünkü “zamanın akışı etkinliklerinin özel anlarını belirtir” (Le Breton, 2008, s.103).

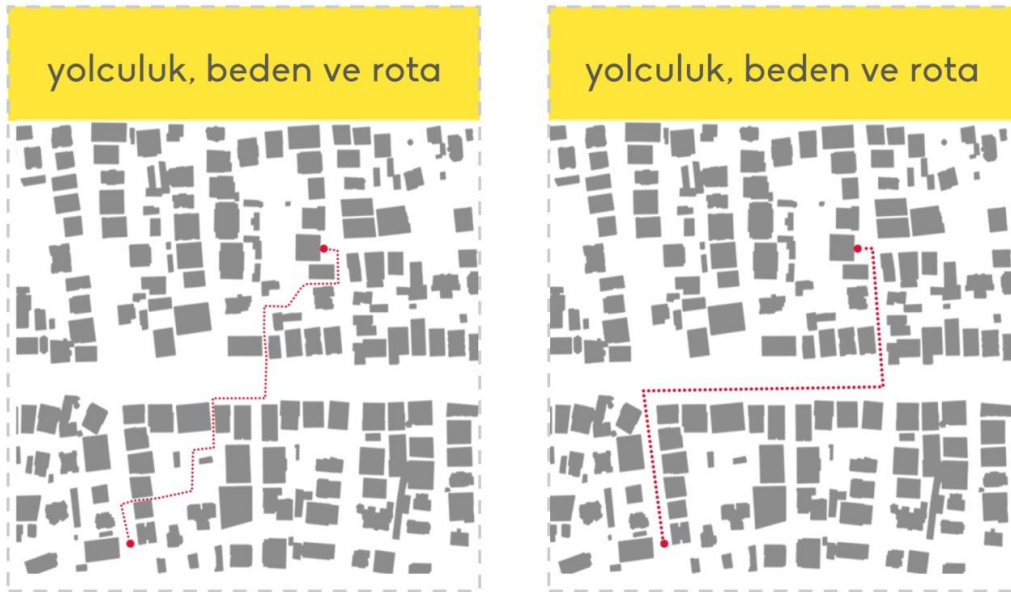
Yine benzer şekilde, kentli flâneur, yağmurlu bir günde rotasını pasajların içinden geçerek ya da saçakların altında koşarak belirlerken, güneşli bir günde güzel havanın tadını çıkarır. Çünkü “kent bedende, günlere ya da mevsimlere ama aynı zamanda yorgun, ateşli, güneş ya da fırtına altındaki bireyin fiziksel durumuna göre değişen bir dokunsallık oluşturur” (Le Breton, 2008, s.103). Bu dokunsallık bireyin rotası üzerinde mutlak bir etkiye sahiptir. Diğer bir deyişle kentli flâneur'ler rotalarını güneşe, rüzgâra, yağmura göre ayarlarlar ve böylece çevreleriyle yoğun ve duyarlı bir ilişki kurarlar.

Ancak gelişen ulaşım teknolojisiyle birlikte artan araçlar, yolların hem yapısal hem de kavramsal olarak bir dönüşüme uğramasına neden olmuştur. Bu dönüşümle birlikte yollar artık araçların alanı haline gelmiştir. Bu durum kentte özgürce yürüyen bireylerin belirli eksenlere sıkışmasına neden olmuştur. Le Breton “köyde ya da kentte, araba yürüyüşünün mutlak düşmanıdır” diyerek otomobillerin egemenliğiyle birlikte yürüyüşlerin yok olmaya mahkûm olduğunu ifade etmiştir (Le Breton, 2008,

s.110). Guy Debord ise bu durumu “ilk meta bolluğu aşamasının pilot-malı olan otomobilin diktatörlüğü, eski şehir merkezlerini yerinden eden ve giderek genişleyen bir yayılmaya yol açan otoyolların hâkimiyetiyle çevreye damgasını vurmuştur” diyerek otomobillerle birlikte kente hâkim olan otoyolları eleştirmiştir (Debord, 1996, s.123). Dolayısıyla kentteki otoyollar ve araçlar günümüz yolcularını sıkıştırarak, belirlenen eksnlere hapsetmiştir. Böylece kentin yeni aktörleri, kentin her noktasına özgürce sızan yaya flâneurler değil, aksine kullanmış olduğu ulaşım aracının ekseni doğrultusunda kenti deneyimleyen çağdaş flâneur'ler olmuştur.

Bütün bu düşüncelere tezat olarak, JG Ballard, “Çarpışma” isimli romanında arabayı bireysel özgürlüğün sembolü olarak yorumlamış ve gündelik hayatta etrafımızın bayağılaşmasını aşabileceğimiz bir anlam olarak görmüştür (Ballard, 2004, s.32, aktaran Coverley, 2011, s.97).

Ancak yinede flâneur'ün sezgileriyle oluşturduğu rota, kendisine özgürce keşfedilmeye açık bir kent sunarken, kentli flâneur'ün rotası çevreye göre şekillenir. Buna göre meteorolojik veriler, zaman gibi etmenler kentli flâneur'ün rotasını oluşturmak için belirleyicidir. Bu anlamda kentli flâneur'ün özgürlüğü, flâneur'e göre az da olsa kısıtlanmıştır. Ancak çağdaş flâneur rotasını değil, kullanacağı ulaşım aracını seçer, bu sebeple kullandığı ulaşım aracının rotasına bağlı kalmak zorundadır. Çağdaş flâneur'ün bu anlamda özgürlüğü kısıtlanmıştır (Şekil 2.9).



Şekil 2.9 : Beden rota ilişkisi (Evliyaoğlu, 2020).

2.3.4 Yolculuk, beden ve deneyim

Mokhtarian ve arkadaşları yaptıkları çalışmalarla yolculuk deneyiminin farklı süreçlerini ele almışlardır. Buna göre yolculuk deneyimi farklı fizyolojik ve psikolojik süreçleri kapsamaktadır (Salomon ve Mokhtarian, 1997).

Yapılan çalışmalara göre; bireylerin bir kısmı yolculuk deneyimlerini bir geçiş süreci olarak tanımlayıp, bu deneyimi hedefteki farklı bir sosyal ortama ve sosyal kimliğe bürünmek, ayarlanmak veya kendini hazırlamak için geçici bir fırsat olarak görmektedir (Jain ve Lyons, 2008, s.84). Bireylerin ifade etmiş oldukları geçiş süreci genellikle gündelik yolculuklar olarak nitelendirilen ev ve iş arasındaki yolculukları kapsamaktadır. Bireyle bu süreç içerisinde ev ve iş rolleri arasındaki geçişi sağlamaktadırlar. Yapılan araştırmalar, bireylerin bu geçişi sağlamak için on beş-yirmi dakikalık bir yolculuk sürecinin yeterli geldiğini göstermektedir (Jain ve Lyons, 2008, s.84). Geçiş süreci, işe giderken o gün yapılacak aktiviteleri düşünmek ve hazırlamak için geçirilen zaman, dönüş yolculuğunda ise, işten kaynaklanan olumsuz ruh hallerinin eve götürülmemesini ve iş stresi için bir mola sağlamak amacıyla geçirilen zaman olarak açıklanabilir.

Yolculuk deneyimi sırasında yaşanan bu geçiş süreci hem kentli yürüyerek deneyimleyen bireyler için hem de günümüz kentsel ulaşım araçlarının yolcuları için geçerli olabilecek bir süreçtir. Ancak günümüz bireylerinin, ulaşım araçlarının iş ve boş zaman aktivitelerinin gerçekleştirilebileceği bir ortam sağlaması açısından avantajlı bir durumda olduğu söylenebilir. Çünkü “kentte yürümek gerilim ve uyanıklıktan oluşan bir deneyimdir (Le Breton, 2008, s.109). Bu sebeple kentte yürüyen birey, yolculuğuna odaklanarak yolculuk boyunca tetikte olmak zorundadır. Birey bu süreç boyunca kendini hem yaya hem de araç trafiğinden korumak zorundadır. Buna karşılık, çağdaş yolcuların kullandığı ulaşım araçları, kendilerine bu yolculuk süreci boyunca çeşitli teknolojik araçlar, eğlence sistemleri ve diğer nesnelerle birlikte kişisel bir alan sınırlandırabilecek bir ortam sunar. Özellikle bazı bireylerin gündelik hayatlarında gerçekleştirdikleri bu yolculukların birer zaman kaybı olarak nitelendirilmemesi için yolculuk süreçlerini çeşitli şekillerde zenginleştirmeye çalıştıkları yapılan çalışmalarla desteklenmektedir.

Yapılan çalışmada, yolculuk sırasında yapılan bir takım faaliyetlerin (telefonla konuşma, film seyretme, bir sonraki günü planlama gibi) yolculuk sürecine olumlu

katkı sunduğunu ortaya koyulmuştur (Jain ve Lyons, 2008, s.84). Zerubavel bu durumu “bugün birçok insan, metroya binerken ya da lobi beklerken hesaplanmamış bu boş zamanları doldurmak için gazete okuyarak, bulmaca çözerek zaman öldürme sanatında uzmanlaşmıştır” (Zerubavel, 1981, s.58) diyerek ifade etmiştir (Şekil 2.10).



Şekil 2.10 : Beden deneyim ilişkisi (Evliyaoğlu, 2020).

Gençlerle yapılan diğer bir araştırmada ise gençlerin ailelerinin yanında rahatça yapamadıkları telefon görüşmelerini gündelik yolculukları sırasında kamusal ulaşımlarında gerçekleştirdiği görülmüştür. Bu durum kamusal bir alan olan kentsel ulaşım araçlarının genç bireyler için bir anlamda özel bir alan tanımladığını göstermektedir. Yine yapılan başka çalışmalarda incelenen birçok katılımcının, toplantı öncesindeki yolculuklarını ön toplantı olarak nitelendirdiği diğer bir deyişle bu yolculukları toplantıya hazırlık olarak gördüğü söylenebilir. Günümüz ulaşım araçlarında da işe giden bireylerin birçoğu yolculuk süreçlerini kahvaltı yaparak, öğrencilerin büyük bir bölümü ise sınavlarına çalışarak geçirmektedir (Jain ve Lyons, 2008, s.84).

Özetle, bireylerin gündelik yaşamlarında gerçekleştirdikleri yolculuk deneyiminin biçimsel olarak değişmesi, bireylerin bu yolculuk süreçlerine yeni deneyimlerin eşlik etmesine neden olmuştur. Bu yeni deneyimlerle birlikte bireylerin kullandığı kentsel ulaşım araçlarına karşı bir aidiyet hissettiği ve bu araçlarda kendi kişisel alanlarını yarattığı söylenebilir.

2.4 Bölüm Sonucu

Çalışmanın bu bölümünde oluşturulan kavramsal ve kuramsal çerçeveye göre; metropolde yaşayan bireylerin gündelik yaşam pratiklerinde büyük değişiklikler olduğu söylenebilir. Bu değişikliğin temel nedenini Lefebvre “boş zaman toplumu” kavramıyla ifade etmiştir. Bu toplum yapısına göre bireyler, gündelik hayatlarının büyük bir zaman dilimini kent içerisinde hareket ederek geçirmektedirler. İşlerine yetişmek ve daha sonra evlerine varmak için kent içerisinde hareket eden bu bireylerin kent içerisinde hareketli oldukları süre her geçen gün artmaktadır. Kentteki insan ve araç nüfusunun artması, buna bağlı olarak kentlerin aşırı ve plansız büyümesi, artan yolculuk talepleri gibi nedenler bireylerin yolculuk sürelerinin uzamasının nedenlerindendir.

Metropollere özgü olan bu sorunlar bu anlamda birer strateji olarak değerlendirilebilir. Bu stratejilere karşı metropolde yaşayan bireyler kendi taktiklerini üretmişlerdir. Bireyler bu taktiklerle kentin gelişmiş ulaşım araçlarını ve eksenlerini kullanarak, çeşitli aktarmalar yaparak evlerine ve işlerine en kısa sürede ulaşacak alternatifler üretmişlerdir. Ancak bireyler bu taktikleriyle sadece zaman bağlamında avantajlar elde etmişlerdir. Bu süreçle birlikte, bireyler kentler koparak, belirli ulaşım araçlarına hapsolmuşlardır. Kenti artık bu ulaşım araçlarının içerisinde deneyimleyen bireyler kentte doğrudan vakit geçiremez olmuşlardır. Buna ek olarak bireyler, kent deneyimlerinin büyük bir bölümü bu araçların izin verdiği eksenlerde, bu araçları birbirine bağlayan aktarma noktalarında, altgeçitlerde geçirmektedirler. Ayrıca bireyler bu deneyim sırasında kenti yüksek hızda bulanıklaşmış olarak deneyimlemektedir. Özetle bireylerin zamansal bağlamda avantaj elde etmek için ürettikleri yolculuk taktiklerinin niceliksel olarak getirileri olsa niteliksel olarak kent deneyimini olumsuz etkilemektedir. Bu tanımlamadan yola çıkarak bireyler, gündelik hayatlarındaki yolculuk süreçleriyle birlikte zaman mekân sıkışmasının baş aktörü haline gelmişlerdir.

Ortaya koyulan bu kavramsal ve kuramsal alt yapının ardından, İstanbul'da yolculuk eden bireylerin yolculuk taktikleri zamansal ve mekânsal olarak incelenecektir. Bu bağlamda farklı ulaşım araçları ve eksenleri kullanarak yolculuk eden bireylerin kent deneyimleri ortaya koyulmuş olacaktır.



Şekil 2.11 : Tezin kavramsal özeti (Evliyaoğlu, 2020).

3. GÜNDELİK BİR TAKTİK OLARAK İSTANBUL'DA YOLCULUK DENEYİMİ

Çalışmanın bu bölümünde, literatür bölümünde kurgulanan kavramsal ve kuramsal çerçevenin sınanması için alan çalışması yapılacaktır. Alan çalışması kapsamında, bireylerin birer strateji alanı olan kentlerdeki taktikleri olarak nitelendirilen yolculuk deneyimlerini incelemek, bu deneyim sırasında kentli flâneur'den farklı olarak çağdaş flâneur'ün kent deneyiminin zamansal ve mekânsal olarak nasıl farklılaştığını deşifre etmek, bireylerin bu yolculuk süreçleriyle birlikte yaşadıkları zaman mekân sıkışmasını ortaya koymak çalışmanın temel amacı olarak söylenebilir. Çalışma bu hedefler doğrultusunda, İstanbul'un ulaşım araçlarını ve eksenlerini ele alarak, bu araç ve eksenlerle yolculuk eden bireylerin kent deneyimlerini inceleyecektir.

Bu bağlamda İstanbul gibi bir metropolün, bireylerin yolculuk deneyimini inceleme açısından önemli bir potansiyeli barındırdığını söylemek mümkündür. Çünkü çalışmanın kuramsal bölümünde değinildiği gibi küreselleşmeyle birlikte zaman ve mekân kavramlarında meydana gelen değişim, mekânsal engellerin ortadan kalmasıyla birlikte yaşanmıştır. Dolayısıyla İstanbul sahip olduğu alternatif ulaşım araçları ve eksenleriyle mekânsal engellerin aşılması konusunda bireylere farklı deneyimler sunmaktadır. Buna ek olarak hız, hareket ve devinim gibi kavramlar zaman faktörünü etkileyen önemli unsurlardır. Kent yaşamı; hız, hareket ve devinim gibi kavramlardan uzak düşünülmemeyeceği için, kentin ulaşım araçları ve eksenleri, günümüz kent yaşamında meydana gelen zaman mekân sıkışması üzerine iyi bir araştırma alanı oluşturmaktadır. Paul Virilio'ya göre “günümüz metropol deneyiminde hız zamansal ve mekânsal değişkenleri belirleyen öncelikli bir kavramdır” (Virilio, 1998). Bütün bu veriler doğrultusunda, İstanbul'un mevcut ulaşım araçları ve eksenleri, hız, hareket ve devinim kavramlarının zamansal ve mekânsal olarak kent deneyimine etkisini incelemek için potansiyelli bir örnektir.

İstanbul'da yolculuk eden bireylerin, kent deneyimlerinin incelendiği bu çalışmada, öncelikli olarak örneklem grubu oluşturulacaktır. Ancak örneklem grubunu, Gros'nun kavramsallaştırdığı kenti yürüyerek deneyimleyen kentli flâneur'ler değil,

Urry'nin tanımladığı günümüz tren yolcusu, otomobil sürücüsü ve jet uçakların yolcusu olan çağdaş özneler oluşturacaktır.

Günümüz çağdaş özneleri olarak örneklem grubunu, yolculuklarına her gün T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüs'ünde başlayarak, kentin farklı noktalarına ulaşmayı hedefleyen bireyler oluşturacaktır. İstanbul Kültür Üniversitesi'nin bir başlangıç noktası olarak belirlenmesinin nedeni; yerleşkenin bulunduğu konum sebebiyle bireylerin evlerine; metro, metrobüs, Marmaray, deniz otobüsü, otobüs, otomobil gibi farklı ulaşım araçları ve eksenleri kullanarak ulaşılabilir olmasıdır. Diğer bir deyişle, İKÜ'nün E5 üzerinde ulaşım açısından zengin bir yerde konumlanması, çalışan bireylerin evlerine çok farklı araçlar ve güzergâhlar kullanarak ulaşabilmesini mümkün kılmaktadır. Bu durum ise alan çalışması kapsamında İKÜ'nün referans noktası olarak alınması için önemli bir kıstastır.

Çalışma kapsamında örneklem grubunu üç farklı kişi oluşturacaktır. Ancak bu çalışma ilk olarak, İstanbul Kültür Üniversitesi'nin farklı birimlerinde çalışan, farklı sosyo-ekonomik düzeye sahip on farklı kişinin yolculuk sürecini ele almayı hedeflemişti. Böylece bireylerin sosyo-ekonomik durumlarına göre şekillenen ulaşım pratiklerinin de çalışmaya dahil edilmesi amaçlanmıştır. Fakat alan çalışmasının tam ortasında ortaya çıkan COVID 19 pandemisi nedeniyle örneklem grubunda yer alan birçok birey evden çalışmak durumunda kalarak, yolculuk pratiklerinde zorunlu değişiklikler yapmak durumunda kalmıştır. Bu anlamda çalışma, İstanbul Kültür Üniversitesi'ne ulaşabilmek için kullanılan hemen hemen tüm araçların dahil edildiği üç kişinin, üç farklı yolculuğu ile sınırlandırılmıştır. Bu kişiler belirlenirken amaçsal örneklem biçimi kullanılacaktır. Diğer bir deyişle, örneklem grubu niceliksel çalışmalardan farklı olarak tesadüfî olarak belirlenmeyecek, aksine çalışmanın teorik alt yapısını destekleyecek bir biçimde oluşturulacaktır. Amaçsal örneklem biçiminin seçilmenin nedeni örneklem grubunun “belirli bir kriter veya özelliğe sahip olarak seçilen birey ve gruplardan” oluşmasıdır (Black, 2002, s.61, aktaran, Kümbetoğlu, 2008, s.99). Amaçsal örneklem biçimiyle, İstanbul'a ait farklı kentsel ulaşım araçlarının ve eksenlerinin dahil edilmesi hedeflenmektedir. Bu sebeple, örneklem grubu belirlenirken yolculuk pratiğine yönelik farklı deneyimleri aktarabilecek kişilerin seçilmesine ayrıca önem verilmiştir.

Yeniden düzenlenen alan çalışmasına göre çalışmanın ana motivasyonu “yolcuların farklı taktiklerde kullandıkları ulaşım araçlarının ve eksenlerinin sunmuş olduğu farklı potansiyelleri keşfetmek” olarak güncellenmiştir. Bu sebeple bir yolcunun eve gidiş sürecine yönelik üç farklı taktiği incelenecektir. Bu açıdan çalışma bir strateji alanı olan kentte, sıradan bireylerin bu stratejilere yönelik ürettikleri farklı taktiklerin mekânsal ve zamansal olarak kıyaslanmasını kapsamaktadır. Diğer bir deyişle çalışma kapsamında yolcuların üçer farklı taktiklerinin incelenmesinin nedeni bu yolculuk süreçlerini de kendi içerisinde karşılaştırabilmektir. Yolcuların ürettikleri taktiğin özgün tarafı, başlangıç noktası aynı olan ancak her birey için varış noktası farklı olan bu üç rotayı, kendi tercihleri doğrultusunda seçtikleri farklı ulaşım araçları ve eksenleriyle alternatifli olarak kurgulamalarıdır.

Örneklem grubu belirlendikten sonra, alan çalışması kapsamında veri toplanması iki aşamadan oluşacak ve bu aşamalarda niteliksel araştırma yöntemlerinden faydalanılacaktır (Şekil 3.1). Bu bağlamda ilk olarak örneklem grubunu oluşturan yolcuların gündelik taktikleri olan yolculuk deneyimlerine eşlik edilecek ve gözlem çalışması yapılacaktır. Böylece bireyin gündelik taktiği olan yolculuk deneyimi hakkında nicel ve nitel veriler elde edilecek, gerekli ön bilgiler toplanacaktır. Amerikalı Sosyolog Kenneth D. Bailey (1943), gözlem çalışmasının “herhangi bir ortamda oluşan bir davranışa ilişkin ayrıntılı, kapsamlı ve zamana yayılmış bir resim elde etmek” amacıyla kullanıldığını belirtmektedir (Bailey, 1982, aktaran, Yıldırım ve Şimşek, 2013, s.199). Bireylerin yolculuk deneyimlerini doğrudan doğal çevre koşullarında gözlemlemek, bu gözlem süreci boyunca bireylerin sözel davranışlarından uzak kalarak daha nesnel veriler elde etmek ve gözlem sürecini zamana yayarak daha derinlemesine veriler elde etmek gibi avantajlarından dolayı gözlem çalışması tercih edilecektir.



Şekil 3.1: Alan çalışmasının yöntemi (Evliyaoğlu, 2020).

Çalışmanın ikinci aşamasında veri toplama yöntemi olarak derinlemesine mülakatlar yapılacaktır. Derinlemesine mülakat yöntemi Bailey'in belirttiği şu avantajları nedeniyle tercih edilmiştir:

Daha derinlemesine sorular sorabilmek için esneklik, araştırmacının bizzat veri toplama sürecine dahil olması nedeniyle yüksek yanıt oranı, görüşmecilerin sözel olmayan yüz ifadesi, vücut hareketleri gibi hareketlerini gözlemleme, görüşmecilerin anlık tepkilerini kaydedebilme, veri kaynağının teyit edilmesi ve araştırmanın yapıldığı ortamın sakinliğinin kontrolü, yanıt oranlarının neredeyse tam olarak alınması ve görüşme süresince araştırmacının ayrıntılı açıklamalar yoluyla derinlemesine bilgi elde edinebilmesi gibi avantajları bulunmaktadır (Bailey, 1982, aktaran, Yıldırım ve Şimşek, 2004, ss.110-111).

Bir diğer deyişle; derinlemesine mülakat yöntemi, örneklem grubunda yer alan bireylerin yolculuk süreçlerini daha net bir şekilde ifade edebilmesini kolaylaştırmaktadır. Ayrıca bu yöntem; mülakat sırasında zikredilen her ifadenin ayrıca açıklanmasına, bu sayede ise bireylerin yolculuk süreçlerini daha detaylı olarak ifade etmelerine olanak sağlamaktadır.

Mülakatta, örneklem grubuna yolculuk süreçleriyle ilgili açık uçlu sorular sorulacaktır. Çünkü açık uçlu sorular, Fatma Belkıs Kümbetoğlu'na göre “görüşülen kişinin cevaplarını kendi sözcükleri, terimleri ile verebilmesine olanak sağlamaktadır” (Kümbetoğlu, 2005). Bu araştırma tekniğinin, bireylerin yolculuk süreciyle ilgili kendi deneyimlerini aktarabilmeleri açısından önemli bir fırsat oluşturacağı düşünülmektedir.

Derinlemesine görüşme yapılırken standartlaştırılmış açık uçlu görüşmeler tekniği uygulanacaktır. Standartlaştırılmış açık uçlu görüşmeler tekniği “dikkatlice yazılmış ve belirli bir sıraya konmuş bir dizi sorudan oluşur” ve bu teknikte “her görüşülen bireye bu sorular aynı tarzda ve sırada sorulur” (Patton, 1987, s.112, aktaran, Yıldırım ve Şimşek, 2013, s.151). Diğer bir deyişle görüşme öncesinde, bireylere sorulacak sorular önceden hazırlanacak, bu soruların biçimi, içeriği, ardıllığı önceden belirlenecektir. Bu tekniğin seçilmesinin nedeni bireysel farklılıkları en aza indirgeyerek sorulan sorular arasında kıyaslama yapabilmektedir. Aynı zamanda bu tekniğin elde edilen verilerin sınıflandırılması açısından kolaylık sağlayacağı düşünülmektedir. Ancak bu teknik, Kümbetoğlu'na göre “anketlerin kapalı uçlu sorularla hazırlandığı biçime benzer sınırlılıklar taşımaktadır” (Kümbetoğlu, 2008, s.78). Bu sebeple sadece mülakat yöntemi değil, bireylerin kişisel deneyimlerinin veri olarak kullanılabileceği gözlem çalışması da yapılacaktır.

Gözlem çalışması ve mülakatlar yapılmadan önce tüm bireylere çalışmanın içeriğini anlatan bilgilendirme yazısı gönderilecektir. Bireylerin çalışma kapsamında kişisel bilgileri kesinlikle paylaşılmayacaktır. Bu sebeple çalışma boyunca örneklem grubundaki bireyler; birinci, ikinci, üçüncü yolcu olarak ifade edilecektir. Yolcuların, yolculuk süreçlerinin ve mülakat aşamalarının kayıt alınması, not tutulması gibi işlemler için onayları alınmıştır.

Yolcular ile yapılan gözlem çalışması ve mülakatlardan sonra elde edilen veriler, analiz edilecektir. Ancak nitel araştırma verilerinin analizi, veri toplama aşamasında olduğu gibi nicel araştırmalardan oldukça farklıdır. Bu anlamda nitel araştırma verilerini, nicel araştırmalarda olduğu gibi standartlaştırmak mümkün değildir. Strauss ve Corbin (1990) nitel araştırmalar için iki farklı veri analizi önermektedir. Bu çalışma kapsamında veri analiz yöntemi olarak içerik analizi kullanılacaktır. Bu yöntemde ilk aşama olarak mülakat verileri birer rapor haline getirilecektir. Rapor haline getirilen bu veriler kendi içerisinde anlamlı ve bütüncül parçalara ayrılarak kodlandırılacaktır. Böylece raporlardaki veriler birçok anlamlı bölüme bölünerek kod listesi oluşturulması hedeflenmiştir. Bu kodlama elle yapılıp, bilgisayar yoluyla kodlama yapan bir programdan faydalanılmayacaktır.

Kodlamalar tek seferde tamamlanabilecek bir süreç olarak değerlendirilmemelidir. Bu süreç sürekli geri dönüşler yapılarak tamamlanacaktır. Diğer bir deyişle, kodlamalar tekrar tekrar değiştirilip, geliştirilerek nihai şeklini alacaktır. Elde edilen kodlamalar bu kez kendi içerisinde benzerlikler ve farklılıklara göre ayrıştırılarak kategorize edilip tematik kodlamalar oluşturulacaktır. Elde edilen bulgular bu başlıklar altında tartışılacaktır. Bu teknikle mülakata alınan öznelere birbirleriyle çelişen ya da birbirlerini destekleyen ifadelerin analizini yapmak daha kolaylaşmıştır.

Özetle; alan çalışmasının yapılacağı bu bölüm üç alt başlıkta kurgulanacaktır. Bu başlıklardan; (i) *bireylerin yolculuk taktikleri*; yapılacak olan gözlem çalışmasına dayanarak, farklı bireylerin farklı yolculuk deneyimlerinin anlatılacağı ve haritalanacağı kısımdır. Bu kısımda, analiz edilecek yolculuk süreçlerine dair nitel ve nicel bilgiler verilmesi amaçlanmıştır. İkinci başlık olan (ii) *bireylerin yolculuk taktiklerine yönelik bulgular* ise mülakat verilerinin tematik kodlara göre tartışıldığı bölüm olacaktır. Bu bölüm öncesinde mülakat verilerini analiz edilecek, bu tartışma başlıkları bu kodlamalara göre yapılacaktır. Son olarak ise alan çalışmasına yönelik genel bulguların derlendiği kısım olan; (iii) *bölüm sonucu* yer alacaktır.

3.1 Bireylerin Yolculuk Taktikleri

Birinci yolcu, birinci taktik: 20-24 Ocak 2020

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

Bitiş: Rasimpaşa, Kadıköy, İstanbul

Bütün yolculukların başlangıç noktası olan İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Yerleşkesinden, saat 16.57'de çıkmıştır. Okul, Ataköy Yerleşkesinden Marmaray Ataköy İstasyonuna saat 17.00'de ve 18.00'de olmak üzere günde iki kere ring seferi düzenlenmektedir. Bu seferlere yetişebilmek amacıyla mesai bitiminden üç dakika erken çıkmıştır. Saat 17.00'da hareket eden servis E5'e hiç çıkmadan, yan yol üzerinden ilerlemiştir. Servis aracının yan yoldan ilerlemesi, E5 kenarında yolcu alan minibüslerin oluşturduğu trafiğe takılmasına neden olmuştur. Ataköy Kavşağından, Mustafa Sarıçiçek Bulvarına dönen servis aracı, trafikten kurtularak yoluna devam etmiştir. 17.08'de servis Marmaray Ataköy İstasyonuna ulaşmıştır. Yolcu, 17.11'de Ataköy İstasyonunda Marmaray'ı beklemeye başlamıştır. Sekiz dakikalık bir beklemenin ardından yolcu, 17.19'da Gebze yönüne doğru giden Marmaray'a binerek, hareketli konuma geçmiştir. Yolculuğuna ayakta başlayan birey, yolculuk boyunca yanında getirmiş olduğu romanını okumuştur. Bu süreç içerisinde Marmaray'ın pencerelerinden hiç dışarı bakma ihtiyacı hissetmemiş, çevresiyle hiçbir ilişki kurmamıştır. Ataköy'den Kazlıçeşme'ye kadar yer üstünde hareket eden Marmaray, Kazlıçeşme'den sonra yeraltına inmiştir. Böylece birinci yolcu, Kazlıçeşme İstasyonundan sonra mekânsal ve zamansal değişimi doğrudan deneyimleyemez olmuştur. Yolcu, toplamda sekiz istasyondan oluşan yaklaşık on dokuz kilometrelik mesafeyi yirmi yedi dakikada alarak, saat 17.46'da Marmaray Ayrılıkçeşmesi Durağında inmiştir. Yolcu, 17.46'da Marmaray'dan inmesine rağmen istasyonun, istasyonun Kadıköy-Tavşantepe Metrosuna aktarma noktası olması nedeniyle 17.50'de istasyondan ayrılabilmiştir. İki numaralı çıkışı kullanarak istasyondan ayrılan yolcu, kalan yolculuğuna yürüyerek devam etmiştir. On dakika boyunca yürüyerek kenti deneyimlemiş ve Taşköprü Caddesini kullanarak, Halitağa Caddesinde bulunan evine 18.00'de ulaşmıştır. Toplam yolculuğu bir saat süren birey, gündelik taktiğinde ulaşım aracı olarak okul servisini ve Marmaray'ı kullanmış, ancak yolculuğunu yürüyerek tamamlamıştır (Şekil 3.2).



Şekil 3.2: Birinci yolcunun, birinci taktiği (Evliyaoğlu, 2020).

Birinci yolcu, ikinci taktik: 27-31 Ocak 2020

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

Bitiş: Rasimpaşa, Kadıköy, İstanbul

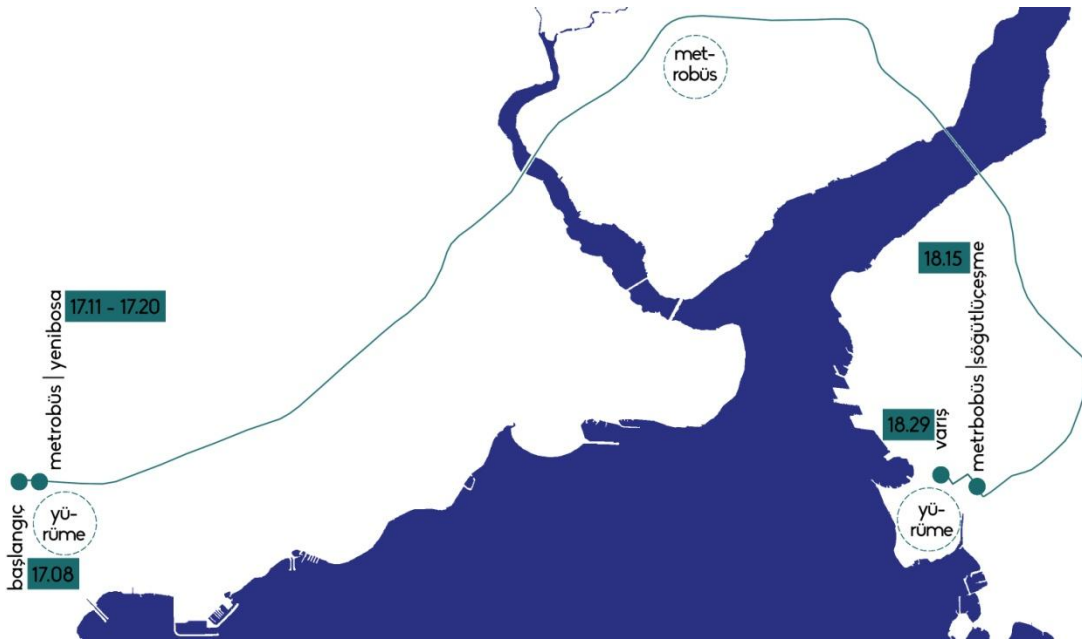
Yolcunun evine ulaşması için ikinci taktiği olan bu yolculuk deneyiminde kentsel ulaşım aracı olarak metrobüs kullanmıştır. Okulun metrobüs durağına yakın olması nedeniyle istasyona giderken herhangi bir araç kullanılmamıştır. Bu durum, yolcunun ilk taktiğinden farklı olarak istediği saatte işten çıkabilme özgürlüğü sunmuştur. 17.08'de İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Yerleşkesinden ayrılan yolcu, metrobüs istasyonuna ulaşmak için kullandığı üstgeçidin yoğunluğundan ve istasyon peronunun darlığından dolayı güç bir şekilde ilerleyerek, 17.11'de Yenibosna Metrobüs İstasyonuna varmıştır. BY, istasyona ulaşan 34, 34BZ, 34C VE 34AS kodlu metrobüslerden yalnızca 34AS kodlu metrobüsü tercih etmektedir. Çünkü BY, diğer metrobüs tercihlerinde aktarma yaparak, zaman kaybı yaşamaktadır. Yolcu, perona ulaşan 34AS kodlu metrobüslerin bazılarına; peronun yoğunluğundan ulaşamamış, bazılarına ise metrobüsün kalabalığından dolayı binememiştir. Bu sebeple dokuz dakika metrobüs bekleyen yolcu, 17.20'de metrobüse binerek metrobüs yolculuğuna başlamıştır. Metrobüs yoğunluğu, yolcu bindiği andan itibaren sürekli olarak artmış, yolcunun ise bu durumdan rahatsız olduğu gözlemlenmiştir. Zincirlikuyu'ya kadar yoğunluğu devam eden metrobüsün, Boğaziçi Köprüsünü

geçtikten sonra yoğunluğu azalmaya başlamıştır. Birey, bir önceki taktiğinin tam aksine, yolculuk deneyimini tamamını yerüstünde gerçekleştirmiş, zaman ve mekân deneyiminden hiçbir zaman kopmamıştır. Ayrıca birey bu yolculuğunda, diğer yolculuğunun aksine, kitap hiç okumamış ancak buna rağmen süreç içerisinde kenti de izlememiştir.

Örneklem grubunun ilk yolcusu, metrobüsün son istasyonu olan Söğütlüçeşme durağında metrobüsten inmiştir. Toplamda bir önceki taktiğinin tam üç katı kadar istasyona uğrayan yolcu, toplamda yirmi dört istasyon geçerek, 18.15'de metrobüs yolculuğunu tamamlamıştır.

Kalan rotasını yürüyerek tamamlayan birey, Söğütlüçeşme İstasyonun'dan Halitpaşa Caddesinde bulunan evine yaya olarak devam etmiştir. Yolcu bu deneyiminde farklı günlerde alternatif rotalar kullanarak, kendi kent deneyimini özelleştirmiştir. Yolcunun bu seçiminde, uğramak istediği market, büfe gibi satış yerlerinin önemli bir kıstas olduğu gözlemlenmiştir.

Yolcu, farklı yürüme alternatiflerinin yer aldığı bu taktiğinde Söğütlüçeşme İstasyonun'dan, Halitpaşa Caddesinde yer alan evine ortalama on dört dakikada ulaşarak ikinci yolculuk taktiğini sonlandırmıştır. Toplam bir saat yirmi bir dakika süren yolculuğu boyunca ulaşım aracı olarak metrobüsü kullanmış, aynı zamanda yaya olarak da kenti deneyimlemiştir (Şekil 3.3).



Şekil 3.3: Birinci yolcunun, ikinci taktiği (Evliyaoğlu, 2020).

Birinci yolcu, üçüncü taktik: 3-7 Şubat 2020

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

Bitiş: Rasipaşa, Kadıköy, İstanbul

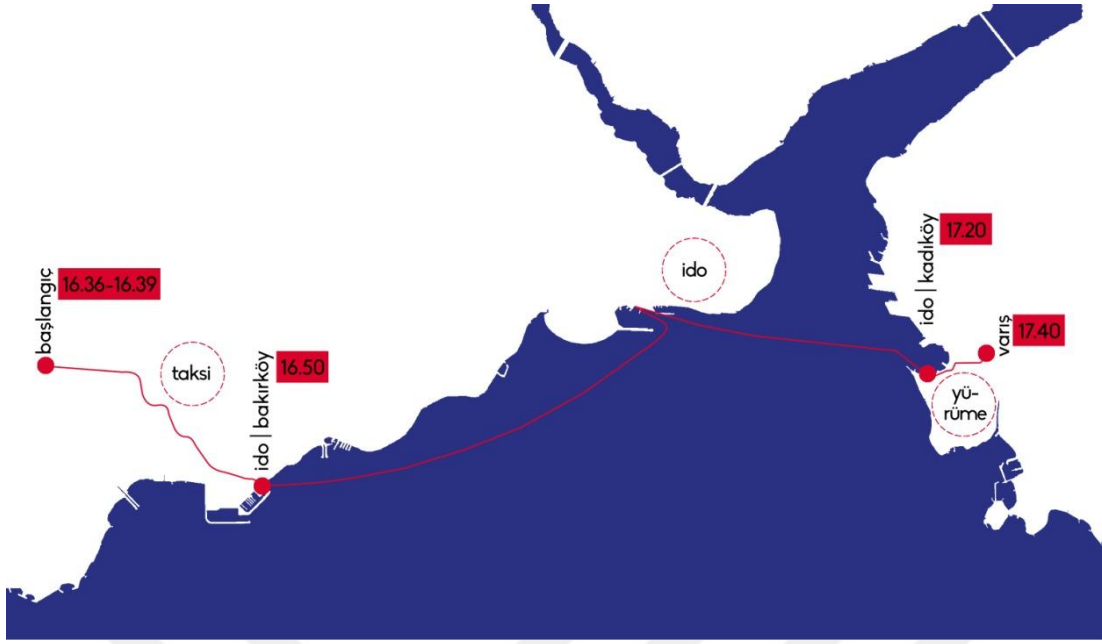
Alan çalışması kapsamında incelenen ilk yolcu, yolculuk deneyimine yönelik üretmiş olduğu bu son taktiğinde deniz ulaşımını tercih etmektedir. Ancak kullanmış olduğu Bakırköy-Kadıköy deniz otobüsü seferi günde tek sefer olarak, saat 16.50'de gerçekleşmektedir. Birey, deniz ulaşımının kısıtlı saatlerde olması sebebiyle, iş yerinden daha erken ayrılışı ve hava durumunun deniz ulaşımı için elverişli olduğu günlerde bu taktiği tercih etmektedir.

Birinci yolcu, saat 16.36'da İstanbul Kültür Üniversitesinden ayrılarak, E5 karayolu, yan yol üzerinde taksi beklemeye başlamıştır. 16.39'da boş taksi bulan BY, dokuz dakikada İDO Bakırköy iskelesine ulaşmıştır. Taksiyle yolculuk eden BY'nin bu rotası, okul servisinin Marmaray rotasıyla benzerlik göstermektedir. Ancak birey bu yolculuğunda toplu olarak değil yalnız başına yolculuk etmektedir.

İskeleye ulaşan birey, hiç beklemeden deniz otobüsüne binmiştir. Saat 16.50'da hareket eden deniz otobüsü, öncelikle Yenikapı, daha sonra ise Kadıköy İskelelerine uğrayacaktır.

Deniz otobüsüyle yolculuk eden birinci yolcu, diğer taktiklerinin aksine, bu deneyiminde özellikle sahil şeridine bakan tarafta oturmayı tercih ederek, yolculuğu boyunca kenti seyretmiştir. Deniz otobüsü yaklaşık yirmi dakika yol kat ettikten sonra, Yenikapı İstasyonuna uğrayarak buradan da yolcular almıştır. Daha sonra on dakika daha denizde ilerleyen araç, 17.20'de İDO Kadıköy İskelesine ulaşmıştır.

Birinci yolcu, deniz otobüsünün Kadıköy sahile ulaşmasından ardından Halitpaşa Caddesinde bulunan evine yürüyerek gitmeyi tercih etmiştir. Bu deneyiminde yine Kadıköy'ün farklı ara sokaklarını kullanarak, alternatifli rotalar oluşturmuştur. Oluşturduğu Bu rotalarını yine kişisel ihtiyaçlarını doğrultusunda düzenleyerek, kurukahve, kitap gibi alışveriş ihtiyaçlarını karşılamıştır. Birey, yürüyerek eve ulaşma sürecini ortalama yirmi dakikada gerçekleştirmiştir. Deniz ulaşımını tercih ederek, diğer iki taktiğinden çok farklı bir eksen üzerinden evine ulaşan BY, bu deneyimini toplamda bir saat dört dakikada tamamlayarak, 17.40'da Halitpaşa Caddesinde bulunan evine ulaşmıştır (Şekil 3.4).



Şekil 3.4: Birinci yolcunun, üçüncü taktiği (Evliyaoğlu, 2020).

İkinci yolcu, birinci taktik: 10-14 Şubat 2020

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

Bitiş: Atakent, Küçükçekmece, İstanbul

Örneklem grubunda yer alan ikinci yolcu, iş yerinden evine dönüş yolculuğuna yönelik geliştirmiş olduğu bu ilk taktiğinde, kentsel ulaşım araçlarından birini değil, kendi özel otomobilini tercih etmiştir. Birey, saat 18.14'de iş yerinden ayrılarak, otomobilinin bulunduğu üniversite otoparkına doğru ilk yolculuğuna başlamıştır. Birey bu tercihiyle, diğer yolcuların aksine, okulun ön kapısından değil, otoparka yakın olması sebebiyle arka kapısından çıkış yapmıştır. 18.20'de otoparkta olan yolcu, otomobiline binerek E5 karayoluna çıkmıştır. Ancak birey gideceği rotanın diğer şeritte olması kalması sebebiyle bir süre E5 karayolunda rotasının tam tersi yönünde ilerlemiştir. Daha sonra Yenibosna yol ayrımına girerek, E5 karayolunda, Halkalı yönüne doğru ilerlemeye devam etmiştir. Yolcu, Mahmutbey-Atatürk Havalimanı bağlantı yolunu kullanarak, Atatürk Bulvarına ilerlemiştir. Ancak Atatürk Bulvarı üzerinde yoğunlaşan trafik, sürücünün durma noktasına gelen trafikte telefon görüşmeleri yapmasına neden olmuştur. Yaklaşık yirmi dakika aralıklı olarak trafikte bekleyen sürücü, bu süre içerisinde üç kez telefon görüşmesi yapmıştır. Bireyin, Atatürk Bulvarından, Hürriyet Caddesine sapmasıyla birlikte trafik yoğunluğu azalmıştır. Bu rota üzerinde biraz ilerledikten sonra önce 222.

Caddeye doğru dönmüş, daha sonra ise Profesör Aziz Ergin Caddesi yönünde ilerlemiştir. Buradan Kamelya Sokağına ilerleyen yolcu kısa bir süre sonra evine ulaşmıştır. Kırk üç dakika süren yolculuk boyunca, on iki buçuk kilometre mesafeyi katetmiş, bu süre içerisinde de yalnızca kişisel otomobilini kullanmıştır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5: İkinci yolcunun, birinci taktiği (Evliyaoğlu, 2020).

İkinci yolcu, ikinci taktik: 17-21 Şubat 2020

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

Bitiş: Atakent, Küçükçekmece, İstanbul

İkinci yolcunun iş yerinden eve gidiş taktiği olarak belirlediği bu rota, ilk yolcunun ilk taktiğiyle benzerlik göstermektedir. Yolcu bu taktiğinde okulun 17.00 saatli Marmaray servisini kullanarak deneyimine başlamıştır. Marmaray servisiyle 17.09'da Marmaray Ataköy İstasyonuna ulaşan yolcu, ilk yolcudan farklı olarak Gebze yönüne değil, Halkalı yönüne doğru ilerleyecektir. Halkalı yönüne doğru giden Marmaray'ın, istasyona daha önce gelmesi nedeniyle ilk yolcuya göre sekiz dakika daha az bekleyen ikinci yolcu, 17.11'de Halkalı yönüne doğru harekete geçmiştir. Toplamda altı durak ilerleyen birey, bir önceki yolculuk deneyimi sırasında sıklıkla telefon görüşmesi yapmasına rağmen, bu yolculuğunda hiç telefon görüşmesi yapmamıştır. 17.31'de Marmaray yolculuğunu sonlandıran kentli, kent deneyimine

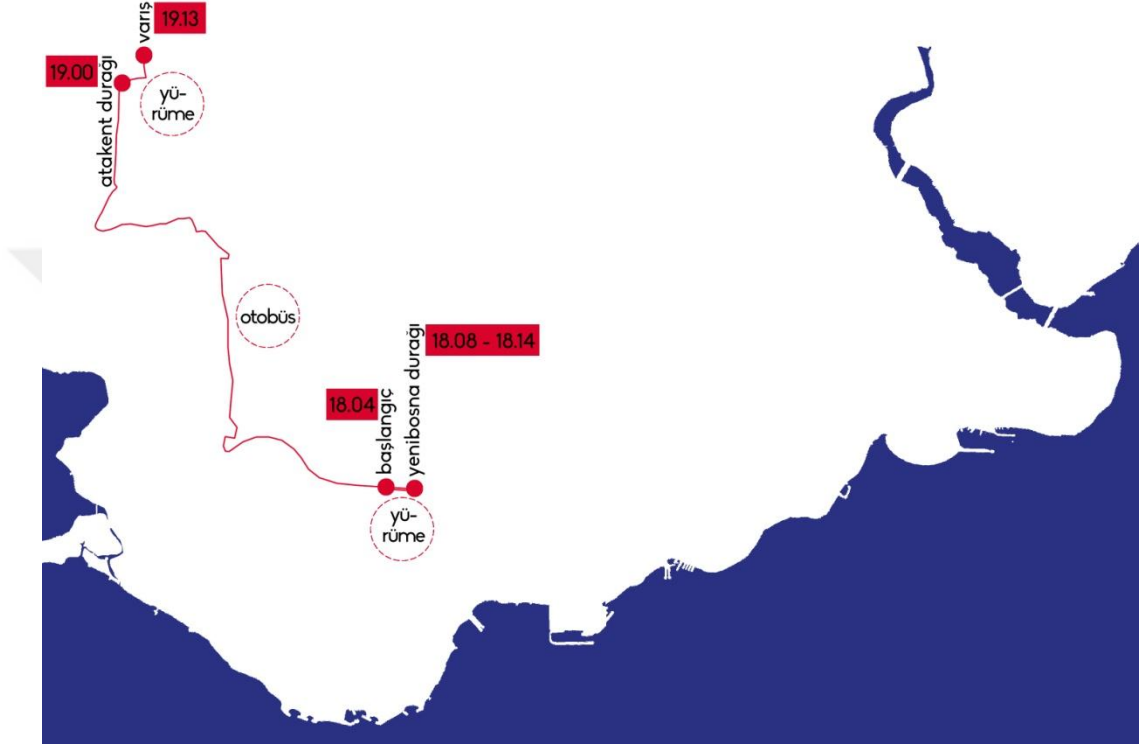
17.37'de bindığı M40 otobüsüyle devam etmiştir. Marmaray'dan inip çok kısa süre yürüyerek otobüse ulaşan birey, üç dakika otobüste bekledikten sonra 17.40'da yine hareket haline geçmiştir. Yirmi dakika otobüs deneyimi yaşayan birey, 18.00'de otobüsten inerek yaya olarak yolculuğuna devam etmiştir. On iki dakika boyunca kenti yürüdükten sonra, 18.12'de Kamelya Sokakta bulunan evine ulaşmıştır. Toplam yolculuğu bir saat on iki dakika süren ikinci yolcu, okul servisi, Marmaray ve belediye otobüsü olmak üzere üç farklı kamusal araç kullanmış, en sonunda ise yürüyerek deneyimini sonlandırmıştır (Şekil 3.6).

Şekil 3.6: İkinci yolcunun, ikinci taktığı (Evliyaoğlu, 2020).

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

İkinci yolcu, iş yeri ev arası yolculuğuna yönelik geliştirmiş olduğu son taktiğinde otobüs kullanmaktadır. Birey bu yolculuğuna 18.04'de yürüyerek başlamış ve 18.08'de Kuleli otobüs durağına varmıştır. Burada altı dakika otobüs beklemiş ve daha sonra 18.14'de otobüsün gelmesiyle birlikte harekete geçmiştir. Otobüs, Sefaköy durağına kadar E5 karayolu üzerinden ilerlemiş, daha sonra Halkalı Caddesi yönüne sapmıştır. Daha sonra Merkez Caddesi, Yeldeğirmeni Caddesi ve Maslak

Çeşme Caddesi üzerinden devam eden otobüs, Evliya Çelebi Caddesi üzerinden Turgut Özal Bulvarına doğru ilerlemiştir. İkinci yolcu, son olarak Halkalı-Altınşehir Caddesi yönünde ilerleyen otobüsten 19.00'da inmiştir. Böylece toplamda kırk altı dakika otobüste yolculuk etmiş, otuz üç durak geçmiştir. Birey daha sonra otobüsten inmiş olduğu Atakent Durağından evine yürüyerek varmıştır. Birey, 19.13'de evine vararak, yolculuğunu bir saat dokuz dakikada tamamlamıştır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7: İkinci yolcunun, üçüncü taktiği (Evliyaoğlu, 2020).

Üçüncü yolcu, birinci taktik: 02-06 Mart 2020

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

Bitiş: Çatma Mescit, Beyoğlu, İstanbul

Alan çalışması kapsamında incelenen son yolcunun Çatma Mescit'te bulunan evine ulaşmak için üretmiş olduğu ilk taktik otobüs ile gerçekleşmektedir. İstanbul Kültür Üniversitesinden 17.05'de ayrılan birey, Kültür Üniversitesi otobüs durağına üç dakikalık kısa bir sürede ulaşarak bineceği otobüsü beklemeye başlamıştır. Bireyin aynı güzergâha sahip 73 ve 76D numaralı iki otobüse binebilme imkânı bulunmaktadır. Bu sebeple üçüncü yolcu, öncelikle gelen otobüsü tercih etmektedir. 17.16'da gelen 76D otobüsüne binen yolcu, Cevizlibağ durağına kadar E5 üzerinden yolculuk etmiştir. Daha sonra Turgut Özal Millet Caddesi üzerinden yolculuğuna

devam eden birey, yolculuk deneyimi boyunca müzik dinleyip, dışarıyı seyretmiştir. Millet Caddesinde uzun süre devam eden otobüs, daha sonra Atatürk Bulvarına dönerek oradan Unkapanı Köprüsü aracılığıyla Haliç'i geçmiştir. Refik Saydam Caddesine ulaşan otobüsten Şişhane durağında inmiş, toplamda yirmi üç durağı otuz iki dakikada katetmiştir. Otobüs yolculuğu boyunca müzik dinleyerek kenti deneyimleyen üçüncü yolcu, Şişhane durağından sonra kalan yolu yürüyerek tamamlamıştır. Toplam elli dakika yolculuk süresiyle, 17.55'de evine ulaşmıştır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8: Üçüncü yolcunun, birici taktiği (Evliyaoğlu, 2020).

Üçüncü yolcu, ikinci taktik: 09-13 Mart 2020

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

Bitiş: Çatma Mescit, Beyoğlu, İstanbul

Birey, gündelik yolculuk deneyimine yönelik ikinci taktiğinde, Camadan Sokakta bulunan evine metro ile ulaşmaktadır. Bu yolculuk deneyimine 17.06'da başlayan yolcu, öncelikle Yenibosna Metro İstasyonuna yürümüştür. 17.20'de Yenibosna Metro İstasyonuna ulaşan birey, iki dakika metro bekledikten sonra M1A metrosuyla Yenikapı yönüne doğru hareket geçmiştir.

Yolcu M1A Yenikapı-Atatürk Havalimanı Metro hattında, otuz bir dakika boyunca metroda yolculuk etmiş daha sonra ise Yenikapı İstasyonunda inerek bu noktadan M2 Yenikapı-Hacıosman Metro hattına aktarma yapmıştır. Ancak birey Yenikapı aktarma istasyonunun yoğunluğundan dolayı altı dakika burada oyalanarak 17.59'da M2 metrosu peronuna ulaşmıştır. Yaklaşık olarak bir dakika sonra gelen metroya binmiş, Hacıosman yönüne doğru yolculuk etmeye başlamıştır. Birey, sekiz dakika sonra ineceği Şişhane durağına varmıştır. Yolcu, bu deneyiminde, diğer yolculuklarından farklı olarak tamamen yeraltında yolculuk ederek kenti izleme şansı yakalayamamıştır.

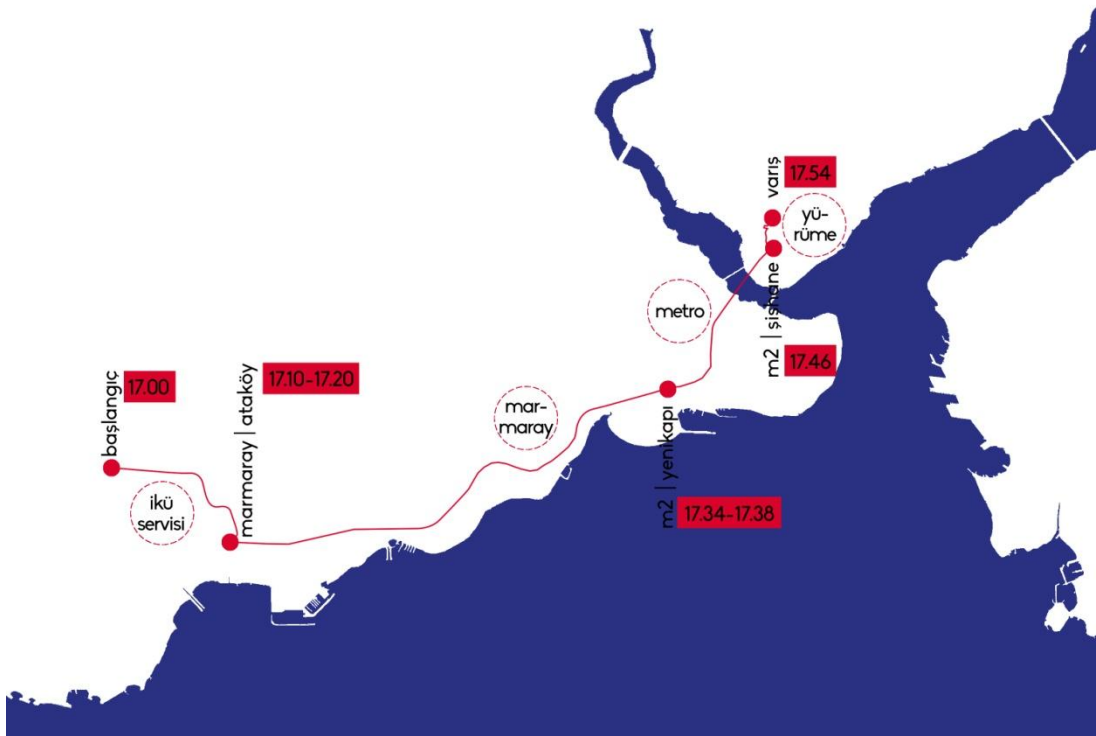
53

Üçüncü yolcu, üçüncü taktik: 16-17 Mart 2020

Başlangıç: İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü, Bakırköy, İstanbul

Bitiş: Çatma Mescit, Beyoğlu, İstanbul

Örneklem grubunda yer alan son yolcu, yolculuk deneyiminin üçüncü taktiğine 17.00'de başlayarak ilk olarak İKÜ'nün Marmaray servisine binmiştir. Okul servisi, 17.10'da Ataköy Marmaray İstasyonuna vararak tüm yolcularını indirmiştir. Ataköy İstasyonunda inen yolcu 17.11'de Marmaray beklemeye başlamış ve dokuz dakikalık bekleme süresinin ardından 17.20'de gelen Marmaray'a binerek Gebze yönüne doğru hareket etmiştir. Birey, on üç dakikalık Marmaray yolculuğu boyunca diğer tüm yolculuklarında olduğu gibi müzik dinleyerek, kenti izlemiştir. Bu sürenin sonunda 17.34'de Marmaray'ın Yenikapı İstasyonunda inen üçüncü yolcu, Yenikapı aktarma merkezinden M2 metrosuna aktarma yapmıştır. 17.36'da M2 metrosunun peronuna ulaşan son yolcu, 17.38'de bindiği metroyla, Hacıosman yönüne doğru harekete geçmiştir. Bireyin bundan sonraki yolculuk deneyimi ikinci taktiğinin son aşamasıyla aynıdır. M2 metrosundan saat 17.46'da Şişhane durağında inen yolcu, bu duraktan Camadan Sokakta bulunan evine yürüyerek gitmiştir. Toplamda elli bir dakika süren yolculuk deneyimi 17.54'de tamamlanmıştır (Şekil 3.10).



Şekil 3.10: Üçüncü yolcunun, üçüncü taktiği (Evliyaoğlu, 2020).

3.2 Bireylerin Yolculuk Taktiklerine Yönelik Bulgular

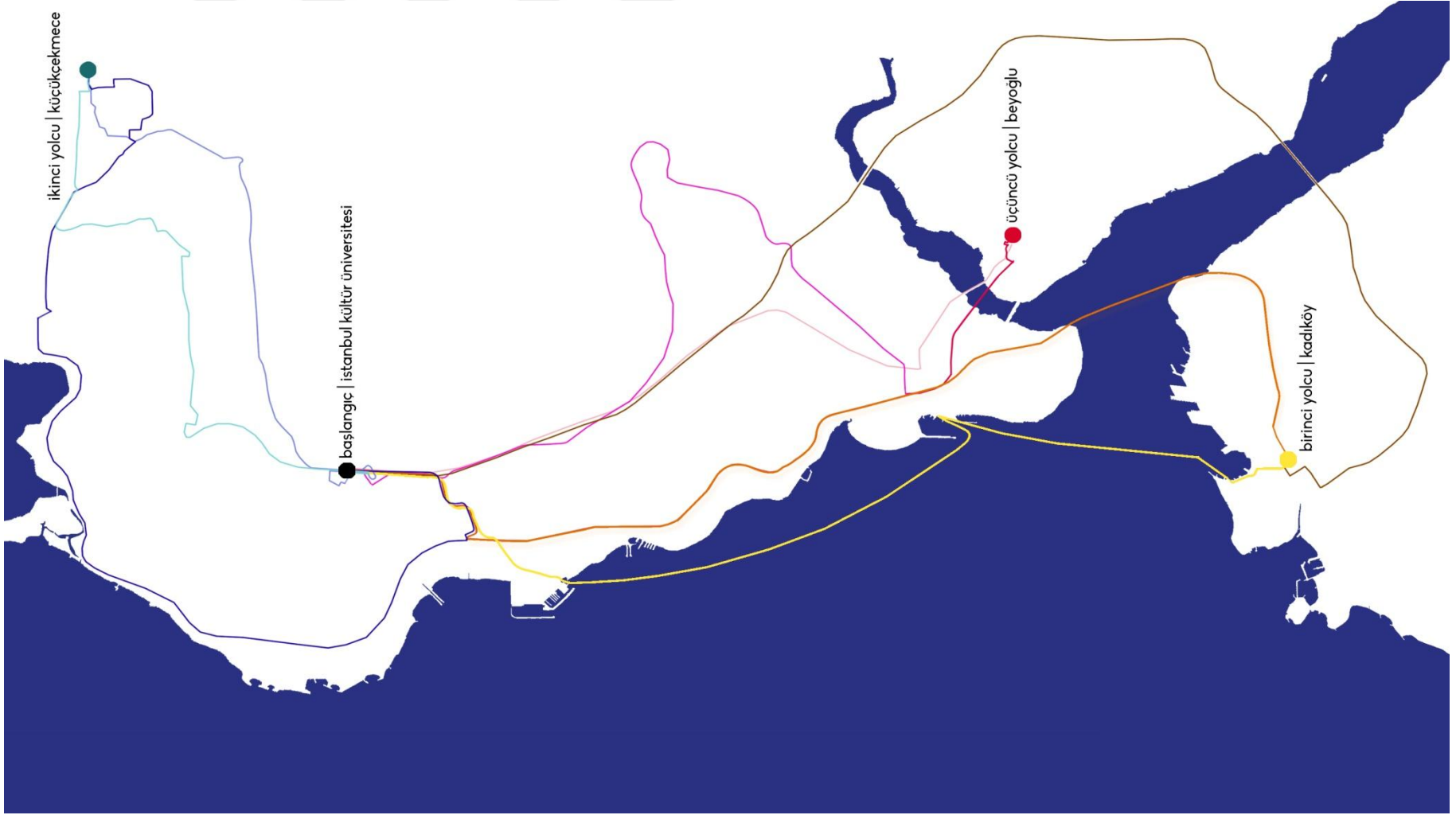
Çalışmanın literatür bölümünde kenti yürüyerek deneyimleyen kentli flâneur'ler ve bu bireylerin kent deneyimleri; (i) *yolculuk, beden ve kent* (ii) *yolculuk, beden ve hız* (iii) *yolculuk, beden ve rota* (iv) *yolculuk, beden ve deneyim* başlıkları altında ifade edilmiştir.

Bu başlıklar altında kentli flâneur'lerin yolculuk süreçlerine yönelik deneyimleri ortaya koyulduktan sonra alan çalışması kapsamında ele alınan günümüz yolcularının farklı yolculuk deneyimleri incelenmiştir (Şekil 3.11). Bu inceleme, örneklem grubunda yer alan bireylerin yolculuk süreçleri gözlemlenerek yapılmıştır. Çalışmanın bu aşamasında ise örneklem grubuyla yapılan mülakat neticesinde elde edilen veriler tartışılacaktır.

Günümüz bireylerinin değişen kent deneyimini ortaya koymak amacıyla, kentli flâneur'lerin kent deneyimi bir anlamda kontrol grubu olarak değerlendirilecektir. Bir başka deyişle, günümüz yolcularının kent deneyimleri, literatür bölümünde ortaya koyulan kentli flâneur'lerin kent deneyimleri ile kıyaslanacaktır. Bu açıdan sistematik bir kıyaslama ve tartışma ortamının yaratılabilmesi için kentli flâneur'lerin kent deneyimlerinin tartışıldığı başlıklar metro, otobüs, vapur, otomobil gibi ulaşım araçları kullanan yolcuların, diğer bir deyişle çağdaş flâneur'lerin kent deneyimlerine göre uyarlanmıştır. Böylece kentli flâneur'lerin kent deneyimi için ortaya koyulan bu özellikler referans alınarak, gelişen ulaşım teknolojiyle birlikte çağdaş flâneur'lerin kent deneyiminin mekânsal ve zamansal olarak nasıl farklılaştığı ortaya koyulacaktır.

Bu kapsamda örneklem grubuyla mülakatlar yapıldıktan sonra, bu mülakat verileri birer rapor haline getirilmiştir. Rapor haline getirilen bu veriler, çalışmanın literatür bölümünde ortaya koyulan kavram setlerine göre değil, bu kavram setlerinin günümüz yolcularının kent deneyimlerine göre yeniden düzenlenmiş haline göre yapılacaktır. Bu yöntemle elde edilen verilerin daha sistematik bir şekilde analiz edilmesi hedeflenmiştir.

Bu kapsamda mülakat verileri; (i) *bedenin kentten kopması*, (ii) *bedenin hızlanması*, (iii) *bedenin belirli bir rotayı takip etmesi* ve (iv) *yolculuk deneyiminin değişmesi* başlıkları altında tartışmaya açılacaktır.



Şekil 3.11: Tüm yolcuların, yolculuk taktikleri (Evliyaoğlu, 2020).

3.2.1 Bedenin kentten kopması

Bedeni aracılığıyla kent ile temas halinde olan kentli flâneur, kenti tüm duyularıyla duyumsar ve tepki verir. Ancak günümüz kentlerinin çağdaş öznelere, kullandıkları ulaşım araçlarıyla birlikte bedensel olarak kentten kopmuşlardır. Bedensel olarak kentten kopan bu bireyler kent ile doğrudan temas kuramaz hale gelmişlerdir. Çünkü artık vapur, metro, otobüs, otomobil gibi ulaşım araçlarında olan yolcuların bedeni değil, kullanmış olduğu ulaşım aracı kentin bir parçası haline gelmiştir. Bireyler ise bu araç içerisinde kenti aktif olarak deneyimlemektedir. Bu sebeple günümüz ulaşım araçlarını kullanan kentliler, kentin içinde etken bir özne olarak değil, yalnızca kenti dışarıdan izleyen edilgen bir özne olarak bulunmaktadır.

Bireylerle yapılan mülakatlar sonucunda, bireylerin kent deneyiminin kullandıkları kamusal ulaşım aracına göre farklı şekillerde sekteye uğradığı görülmüştür. Çağdaş flâneur'ler olarak değerlendirilen örneklem grubundaki bireyler farklı ifadeler kullanarak kentten koptuklarını ifade etmişlerdir.

Bu verilere göre; gündelik yolculuk taktiğini otobüs ile gerçekleştiren ikinci yolcu, yaşadığı kent deneyimini “otobüsün içerisindeyken kendimi bir kutunun içerisindeymiş gibi hissediyorum, kentte olan hiçbir olaya dahil olamıyorum, istenmeyen bir durum olduğunda müdahale edemiyorum, bu durum bende sanki ben o kentte değilmişim hissiyatını yaratıyor” şeklinde özetlemiştir. Bireyin ifade ettiği “bir kutunun içinde olma” durumu bireyin mekân deneyimini etkilemektedir. Gros'nun ifade ettiği kentli flâneur kentin bir figürüken, kamusal ulaşım araçlarını kullanan günümüz yolcuları kamusal ulaşım aracının figürü haline gelmiştir. Bu sebeple günümüz bireyin asıl olarak kenti değil, içinde bulunduğu kamusal ulaşım aracını deneyimlediği söylenebilir.

Deniz ulaşımını kullanan birinci yolcu ise bu deneyimini “deniz otobüsü sayesinde İstanbul'dan uzaklaşıyorum ve kentin farklı yerlerinde olan olayları aynı anda görüyorum, bir çeşit tanrı gibi konumuna geçiyorum” diyerek anlatmıştır. Deniz ulaşımıyla tam anlamıyla kentten kopan bireyin bu yorumuyla, bireyin kentin içinde yer alan bir aktör değil, kenti seyreden bir izleyici olduğu söylenebilir.

Bireylerin bu yolculukları ile yaşadıkları zaman mekân sıkışması deneyimi, kitle iletişim araçlarının yarattığı zaman mekân sıkışması ile benzerlik göstermektedir. Televizyon, bilgisayar, VR gibi iletişim araçlarıyla bireyler, izleyerek veya

oyunarak dahil oldukları görsel kolajlardan dolayı, fiziksel olarak olmasa bile, bulundukları mekândan ve zamandan kopmaktadır. Bireyler bu deneyimleriyle birlikte sanal bir gerçeklik içerisinde olup gerçek mekân ve zaman algısından uzaklaşmaktadırlar. Bireyler, izledikleri görüntünün mekânına ve zamanına yolculuklar yaşamaktadırlar. Bireylerin bu deneyimleri günümüz flâneur'lerinin bulundukları ulaşım aracından mekânsal ve zamansal olarak koparak, seyrettikleri kentin mekânsal deneyimine yolculuk etmesiyle örtüşmektedir.

Birinci yolcu diğer bir taktiği olan Marmaray yolculuğu ile ilgili olarak “Kazlıçeşme'den Üsküdar'a geldiğimizi uyarılar olmazsa anlamıyorum” sözleriyle anlatmıştır. Bireyin Kazlıçeşme'den Üsküdar'a kadar yer altında yolculuk ettiği göz önüne alınırsa, bireyin bu yolculuğu boyunca kenti doğrudan algılayamadığı, bu sebeple mekânsal farklılıkları gözlemleyemediği söylenebilir.

Gündelik hayatında, farklı yolculuk taktikleri belirleyen üçüncü yolcu ise bu yolculuk deneyimlerini “mekanik bir süreç” olarak ifade etmiştir. Yolcu “mekanik bir aracın içerisindeyim. Dışarıdaki hiçbir sesi ya da kokuyu duyumsamıyorum, sadece görüntülere odaklanıyorum, bu durum kentte olan olaylara karşı dikkatimi azaltıyor, kendimi kentten soyutlanmış hissediyorum” diyerek, yolculuk süreci boyunca kenti sadece seyredebildiğini, kenti doğrudan duyumsayamadığını ve bu durumun kendisini kentten soyutladığını vurgulamıştır.

Bütün bunların yanı sıra, bireyler kullandıkları kamusal ulaşım araçlarından inip, yaya olarak kentte yer aldıkları yolculuklarında, kente dair daha doğru veriler elde ettiklerini belirtmişlerdir. İkinci yolcu “havanın güzel olup olmadığını evime yürürken keşfedebiliyorum, otobüsteyken kalabalıktan dolayı sürekli olarak hava hep sıcak geliyor” ifadesini kullanmıştır. Bu ifadeden bireylerin ulaşım araçlarındayken kenti değil, içerisinde bulundukları aracı deneyimledikleri sonucuna ulaşılabilir.

Yapılan görüşmeler neticesinde, örneklem grubundaki bireylerin kenti yürüyerek deneyimledikleri yolculuk süreçlerinde; kenti doğrudan duyumsadıkları ve algıladıkları, bunun neticesinde de kente dair daha net veriler elde ettiği söylenebilir. Buna karşı bir ulaşım aracının içerisinde olduğu süreçlerde kenti doğrudan duyumsamadığı ve algılayamadığı, buna bağlı olarak sınırlı bir kent deneyimi yaşadığı ifade edilebilir.

3.2.2 Bedenin hızlanması

Günümüz metropollerinde yaşayan bireyler, zoraki zaman olarak nitelendirilen yolculuk sürelerini kısaltabilmek adına kent içerisinde daha hızlı bir konuma geçmişlerdir. Bireyler bu hıza kullandıkları ulaşım aracı sayesinde ulaşmaktadırlar. Ancak yolcular bu ulaşım aracının hızı konusunda doğrudan söz sahibi değildirler. Çünkü kentsel ulaşım araçlarını kullanan bu bireylerin hızı, gündelik hayatlarında kullanmış oldukları ulaşım araçlarına bağlıdır. Bu ulaşım araçlarıyla çağdaş flâneur'ler, kentli flâneur'lere göre daha hızlı hareket ederek, bulanıklaşmış bir kent deneyimi yaşamaktadırlar.

Gündelik hayatında iş yerinden evine Marmaray veya metrobüsle giden birinci yolcu için hız, Ozan Avcı'nın ifadesiyle kentsel imajı bulanıklaştırmaktadır. Birey, bu deneyimini “metrobüsle yolculuk ederken, E5 üzerinden ve trafiğin ortasından gittiğimiz için kent içerisinde dikkatimi çeken çok fazla şey olmuyor, dışarıyla çok fazla iletişim kurmuyorum” diyerek ifade etmiştir. Bunun yanı sıra birey diğer yolculuğunu “Marmaray yolculuğum boyunca, görüntüler olağan hızıyla akıp gidiyor, ancak ben hiçbir şey algılayamıyorum, bu sebeple dışarıya odaklanmak yerine Marmaray içerisindeki görüntülerle ilgileniyorum” demiştir. Deniz ulaşımıyla sağladığı diğer taktiğini ise “araç içerisindeyken deniz otobüsünün hızını kesinlikle algılayamıyorum, çok hızlı gittiğini biliyorum ama bu kesinlikle hissedilmiyor ve kent önümüzden yavaş yavaş geçiyor, bu kenti izlemek için güzel bir fırsat oluşturmakta” diyerek ifade etmiştir. Bireyin verdiği bu cevaplara göre; çağdaş flâneur'ün kent deneyimini, ulaşım aracının hızından daha çok, bireyin bu yolculuk sırasında hızı nasıl algıladığı etkilemektedir.

Gündelik yolculuğunu kendi otomobiliyle gerçekleştiren ikinci yolcu ise “kentte dikkatimi çeken herhangi bir durum olduğunda, sağ şeride geçiş yapıp hızımı azaltıyorum, böylece görmek istediğim şeye daha net odaklanabiliyorum” demiştir. Kendi otomobiliyle hızını kendisi ayarlayabilen yolcu, aynı durumu yürürken de gerçekleştirdiğini belirterek “havanın güzel olduğu zamanlar, yürüme hızımı düşürerek kentte daha çok vakit geçirmek istiyorum” demiştir. Ancak bu deneyime tezat olarak Marmaray ve otobüs yolculuklarını anlatan birey bu deneyimler için hız kontrolünün kendi elinde olmadığını vurgulayarak, bu deneyim esnasında kente dair görmek istediği şeylere odaklanamadığını belirtmiştir. Bu ifadelerden, bireyin kenti daha net ve uzun süre deneyimlemek istediği zamanlarda hızını azalttığı dolayısıyla

da yüksek hızın kent deneyiminin niteliğini düşüren bir unsur olduğu sonucuna varılmıştır.

Son yolcu ise yolculuk deneyimlerini anlatırken, ikinci taktiği boyunca kullandığı metrodayken, ulaşım aracının hızına yönelik hiçbir şey algılamadığını belirtirken, metrodayken kent deneyiminin zaten sınırlı olmasından dolayı hızın bu deneyimi etkilemediğini vurgulamıştır. Bunun yanı sıra ilk taktiğinde kullanmış olduğu otobüsün ise hızlı olmasının keyifli bir süreç sunduğunu ifade etmiştir. Bu durumu yolcu “yayayken bu kadar hızlı hareket edemiyorum, ancak otobüsteyken daha hızlı yer değiştiriyorum, bu hız kent içerisindeki değişimi daha hızlı fark etmemi sağlıyor, değişimin daha iyi farkına varıyorum” diye açıklamıştır. Böylece birey, ulaşım araçlarıyla birlikte daha hızlı olmasının, kent deneyimine bir artı sağladığını savunmuştur.

Özetle, örneklem grubuyla yapılan bu görüşmeler neticesinde; hızın, bireylerin yolculuk sürelerinde zamansal olarak avantajlar sağladığı ancak buna rağmen, kent içerisindeki mekânsal deneyimi olumsuz etkilediği sonucuna ulaşılabılır. Bireylerin mekânsal bağlamda yaşadığı olumsuzluk hem yolculuk süreçlerinde meydana gelen kısalmayla birlikte kentte geçirdikleri sürenin kısalmasından hem de bu deneyim boyunca yüksek hızın getirmiş olduğu bulanıklaşmış görsel imajlardan kaynaklanmaktadır.

3.2.3 Bedenin belirli bir rotayı takip etmesi

Alan çalışması kapsamında örneklem grubuyla yapılan mülakatlar sonucunda yolcular, kentli flâneur'lerden farklı olarak işten eve dönüş süreçlerinde kentin her noktasını özgürce deneyimleyememekte, kenti yalnızca kullanmış oldukları ulaşım aracının kendilerine tanıdığı rotalar doğrultusunda deneyimleyebilmişlerdir. Genel olarak bireyler, bu yolculuk sürecinin sınırlandırılmış bir deneyim sunduğunu ifade etmişlerdir.

Birinci yolcu, İstanbul Kültür Üniversitesi'nden, Kadıköy Halitpaşa'daki evine Marmarayla gittiği birinci yolculuk taktiğini anlatırken, Marmaray Ayrılıkçeşme Durağından evine yürüdüğü dilimi, Marmaray'da geçirdiği süreçten daha değerli gördüğünü ifade etmiştir. Birey bu deneyimi “evime yürüyerek varabiliyor olmamdan dolayı çok mutluyum, bu süreç içerisinde market alışverişlerimi gerçekleştiriyor, diğer ev ihtiyaçlarımı karşılıyorum” diyerek belirtmiştir. Bu süreç

içerisinde daha özgür, daha serbest olduğunu belirten yolcu “istediğim günlerde Marmaray'dan Söğütlüçeşme Durağında inerek yolumu uzatıyorum, farklı güzergâhlardan eve gelerek, farklı yerlere uğrama fırsatı yakalıyorum” ifadelerini kullanmıştır. Farklı güzergâhlar kullanarak evine yürüyerek gelen ilk yolcu, Marmaray deneyiminin buna müsaade etmediğini belirterek “yolculuğumun ilk etabı olan Marmaray süreci bana hep aynı deneyimi sunarken, yolculuğumun ikinci etabı olan Marmaraydan eve yürüme süreci farklı rotalar kullanmama imkan vermesi nedeniyle benim için daha heyecan verici geçmektedir” diye açıklamıştır.

İkinci yolcu ise yolculuk sürecini kendi kişisel otomobiliyle gerçekleştirdiği birinci taktığında, kentin kendisine sunduğu kamusal ulaşım eksenlerini kullanmak zorunda kaldığını ifade ederek bu durumun kendisini sınırlandığını belirtmiştir. Yolcu, deneyimlerini “okulun E5 karayolu kenarında bulunması, yolculuk sürecimi E5 karayolu üzerinden kurgulamama neden olmaktadır. Farklı rotalar kullansam bile başlangıç rotam E5 karayolu üzerinden gerçekleşmektedir. Bu sebeple bir yaya gibi ara sokaklar, alt geçitler, kestirmeler keşfederek evime ulaşamıyorum, bunun yerine navigasyon cihazıyla trafiğin en az olduğu rotayı keşfedip, evime öyle ulaşmak zorunda kalıyorum” şeklinde ifade etmiştir. Bu ifadeyle birey, kentin önemli trafik arterlerinden olan E5 karayolunun eve gidiş rotasında belirleyici bir unsur olduğunun altını çizmiştir. Diğer taraftan bir yaya gibi rotasını oluştururken özgür olmadığını, seçtiği rotayı trafik durumuna göre belirlediğini vurgulamıştır.

Bu ifadelerle sadece kamusal ulaşım araçlarını kullanan bireylerin değil, gündelik taktiklerinde yolculuk aracı olarak kendi kişisel araçlarını kullanan bireylerin de kent deneyimlerinin sınırlandırıldığı söylenebilir. Çünkü kamusal ulaşım araçlarını kullanan yolcu, bu araçların kullandığı eksenlere bağlı kalmak zorundayken, özel aracını kullanan bireylerin ise kendilerine sunulan rotaya bağlı kaldıkları görülmüştür.

Bütün bunlara ek olarak, örneklem grubunda yer alan üçüncü yolcu ise kentin, kentsel ulaşım araçları kullanan bireylere hep aynı rotalar sunduğunu ifade etmiştir. Birey yolculukları için “genel olarak yeraltında yolculuk etmek motivasyon olarak bana iyi hissettirmiyor, bu sebeple zaten dışarıyı izlemiyorum. Ama otobüs yolculukları daha dışa dönük, daha keyifli bir süreç benim için. Ancak kendi gündelik yolculuğumu gerçekleştirdiğim otobüs yolculuğunda dışarıyı izlemek keyif vermiyor. Çünkü her gün aynı görüntüleri görüyorum” şeklinde özetlemiştir. Bu

ifadelere göre; bireyin metro yolculuğunu boyunca kent ile görsel bir iletişim kuramaması bireyin bu yolculuğa olan ilgisinin düşmesine neden olmaktadır. Bunun yanı sıra otobüs yolculuğunda kentle görsel olarak bir iletişim kurma şansı olsa bile, yolculuğunun hep aynı rota üzerinden gerçekleşmesi yine bireyin kente olan ilgisini azaltmaktadır.

Özetle, kentlerdeki otomobillerin ve bu otomobillere hizmet eden otoyolların artmasıyla birlikte yaya flâneur'ler, kentte belirle bir eksene sıkıştırılmıştır. Bu durumda kentin her noktasını özgürce deneyimleyen bireyler belirle eksenler doğrultusunda kenti deneyimler olmuşlardır. Ancak bu durum çağdaş flâneur'lerin kent deneyimlerini olumsuz etkileyerek, gündelik hayatlarında tekdüze bir yolculuk süreci geçirmelerine neden olmuştur.

3.2.4 Yolculuk deneyiminin değişmesi

Çalışma kapsamında Gros'nun kavramsallaştırdığı kentli flâneur ile çağdaş flâneur'ün yolculuk deneyimi arasında büyük farklılıklar bulunmaktadır. Kentli flâneur için, kent kalabalıkları yarararak yürüdüğü bir deneyim alanıyken, çağdaş flâneur bu deneyim sırasında bir ulaşım aracının içerisinde kitap okuyarak, müzik dinleyerek, video izleyerek başka deneyimlere yolculuk etmektedir. Bu deneyimlerine dayanarak, kentli flâneur sürekli olarak kamusal olan kentin içerisindeyken, çağdaş flâneur değişen deneyimle birlikte bulunduğu içerisinde bulunduğu aracı özel bir mekâna dönüştürebilmektedir.

Bu açıdan yolculuk sürecini üç farklı taktikle tamamlayan birinci yolcuyla yapılan mülakatlar sonucunda bireyin kullanmış olduğu üç farklı kamusal ulaşım aracının bireye farklı yolculuk deneyimi sunduğu anlaşılmıştır. Bu sonuca mülakat çalışması öncesinde yapılan gözlem çalışmalarında da ulaşabilmek mümkündür.

Bu veriler doğrultusunda birinci yolcunun, ilk taktiği olan Marmaray yolculuğu sırasında kitap okuduğu gözlemlenmiştir. Tüm yolculuğu bu şekilde geçiren yolcu, bu durumu “akademik çalışmalarımın dolay roman okumaya fırsat bulamıyorum, bu yolculuk bana kitap okuma fırsatı yaratıyor” diyerek anlatmıştır. Buna karşılık ikinci taktiği olan metrobüs yolculuğu boyunca hiç kitap okumayan yolcu bu tercihini “metrobüsteyken çok fazla sarsıldığımız için kitap okuyamıyorum, midem bulanıyor” diye açıklamıştır. Bu sebeple metrobüs içerisindeyken kamusal bir alanda olduğunu daha fazla hisseden birey, Marmaray yolculuğu süresince kendi kişisel

alanını yaratarak, diğ er bir deyişle kendini kamudan soyutlayarak kendi kişisel alanını oluşturmuştur.

Örneklem grubunda yer alan ikinci yolcu ise, ilk taktiği olan kendi otomobiliyle yolculuk deneyimini telefonla konuşarak ge cirmektedir. Birey günlük olarak gerçekleştirdiği bu yolculuk deneyimini telefonla konuşma zamanı olarak değerlendirmektedir. Birey bu deneyimi “tüm gün iş yerinde yoğunluktan dolayı yapamadığım görüşmeleri evde yapmak yerine eve gitmeden araba gerçekleştiriyorum, böylelikle zamandan da tasarruf ettiğimi düşünüyorum” diyerek ifade etmiştir. Bu sebeple, otomobil sürücüsü olan bu  ağdaş flâneur için otomobil, telefon görüşmelerinin yapıldığı özel bir mekâna, yolculuk deneyimi ise telefon görüşmelerini yaptığı bir sürece dönüşmektedir. Yine aynı bireyin ikinci ve üçüncü taktikleri sırasında hiç telefon görüşmesi yapmaması dikkate değer bir bulgu olarak değerlendirilmiştir. Birey bu durumu “Marmaraydayken veya otobüsteyken aracın kalabalık olması beni rahatsız ediyor, telefonla rahat konuşamıyorum, bu sebeple hiçbir görüşme yapmıyorum” diyerek bu yolculuğunun mekânsal ve zamansal olarak farklı deneyimler sunduğunu ifade etmiştir.

Çalışma kapsamında incelenen son yolcu ise, yolculuğunun yürüyerek geçirdiği bölümleri için kenti aktif olarak deneyimlediğini, bu sebeple sürekli olarak tetikte olduğunu, akan trafiğe, karşısına bir anda çıkan bisikletlere, hızla yürüyen yayalara dikkat etmek zorunda olduğunu ifade etmiştir. Birey “yürürken sürekli reflekslerim açık bir şekilde hareket ediyorum, burası İstanbul ne zaman ne olacağı belli olmuyor” demiştir. Birey, bu deneyimi sırasında dikkatini dağıtacak çok fazla unsur olduğundan bahsetmektedir. Buna ek olarak yolcu, bu durumun kent deneyimini olumsuz olarak etkilendiğini de belirtmiştir. Ancak aynı yolcu otobüs yolculuğunu “otobüsün içindeyken, kulağımda kulaklık, sürekli müzik dinliyorum, düşüncelere hayallere dalıyorum, kendimi bırakıyorum, sürekli tetikte olmamı gerektirecek bir durum olmuyor” diyerek otobüs içerisinde kendini daha rahat hissettiğini vurgulamıştır. Yine aynı birey bu durumun kent deneyimini olumlu etkilediğini vurgulamıştır.

Örneklem grubuyla yapılan görüşmeler sonucunda farklı yolculuk taktiklerinin, bireylere farklı mekân ve zaman deneyim yaşattığı, bireyin kullandığı ulaşım aracına göre, yolculuk sürecine alternatif eylemler eklediği, bu eylemin ise yolculuk deneyimini zamansal ve mekânsal olarak dönüştürdüğü söylenebilir.

3.3 Bölüm Sonucu

Çalışmanın bu bölümünde, İstanbul'da yaşayan üç farklı bireyin, üç farklı yolculuk taktiği incelenerek bireylerin farklı ulaşım araçları ve eksenleriyle birlikte yaşadıkları kent deneyimi irdelenmiştir.

Buna göre alan çalışması boyunca yolculuk süreçleri incelenen bireylerin İstanbul Kültür Üniversitesinden kentin çok farklı bölgelerine farklı araçlar ve eksenler kullanarak ulaştığı görülmüştür. Bireyler İKÜ'ye farklı uzaklıklarda bulunan evlerine ulaşmak için farklı mekânsal engelleri aşmaktadırlar. Bireylerin bu yolculuk taktiklerini belirlerken farklı beklentilerinin olduğu gözlemlenmiştir. Örneğin, birinci yolcu, yolculuk sürecini kurgularken, Kadıköy'de oturması sebebiyle, Şükrü Saraçoğlu Stadında oynanacak futbol maçlarının belirleyici bir rol oynadığını ifade etmiştir. Birey, maç günleri ikinci taktiği olan metrobüs yolculuğunu, metrobüsün kalabalık olması sebebiyle, tercih etmemektedir. Bunun yanı sıra yolcu güzel havalarda ve işten erken çıktığı günlerde üçüncü taktiğini tercih etmektedir. Ancak yolcu asıl olarak en kısa sürede evine ulaştığı taktik olan Marmaray yolculuğunu en çok tercih ettiğini belirtmiştir. Bu tercihinde eve erken ulaşmasının önemli bir kıstas olduğunu belirtmiştir.

İkinci yolcu ise otomobilini eşiyle birlikte ortak kullandığı ifade ederek, otomobilin kendisinde olduğu günlerde birinci taktiğini tercih ettiğini belirtmiştir. Birey diğer günler için farklı ulaşım araçları kullanarak farklı taktikler kurgulamıştır. Ancak yolcu, birinci taktiğinin kendisine zaman açısından büyük avantajlar sağladığını belirterek, en çok tercih ettiği taktiğin bu olduğunu ifade etmiştir.

Üçüncü yolcu ise ilk taktiği ile üçüncü taktiği arasında zaman açısından büyük farklar bulunmasa bile ilk taktiğini daha fazla tercih ettiğini belirtmiştir. Bu tercihinde tek araç kullanmasının belirleyici bir neden olduğunu ifade ederek, üçüncü taktiğinde çok fazla aktarma yapmasını olumsuz olarak nitelendirmiştir. Bunlara ek olarak birey, zorunlu haller dışında ikinci taktiğini de tercih etmediğini belirtmiştir.

Ancak bireylerle yapılan görüşmeler neticesinde genel olarak; mekânlar arasındaki mesafenin ve engellerin önemli bir kıstas olmadığı görülmüştür. Bireylerin bu yolculuk sırasında amaçlarının, uzun mesafeleri ve büyük mekânsal engelleri kısa sürede aşmak olduğu söylenebilir. Bu açıdan zaman mekân sıkışmasının bir yansıması olarak, bireylerin yolculuklarında mekânsal engelleri önemsemediği, bu

süreç içerisinde zamanın daha önemli bir konuma geçtiği sonucuna varılabilir. Bu çıkarım neticesinde bireyler, evlerine ulaşmak için zamansal bağlamda en avantajlı oldukları taktiği gündelik hayat pratiklerinde daha fazla kullanmaktadırlar. Böylece günümüz bireylerinin gündelik yaşam pratiklerinin önemli bir parçası olan yolculuk süreçlerinde zamansal bağlamda avantajlar etmeyi hedefledikleri söylenebilir.

Bireylerin değişen kent deneyimlerini deşifre etmek amacıyla tartışılan başlıklardan ilkini, yolcuların kent kopma durumu oluşturmaktadır. Mülakat verilerine göre otomobil, otobüs, vapur gibi ulaşım aracıyla kenti deneyimleyen günümüz öznelerinin kentin akışına doğrudan müdahil olamadıklarını, bu sebeple kendilerini kentin bir parçası olarak görmediklerini vurgulamışlardır. Kente dahil olamama durumu, kentlinin etken bir özne konumundan edilgen konuma geçmesine, kentin ise izlenecek bir nesneye dönüşmesine sebep olmuştur. Ancak bunun yanı sıra metroyla yapılan deneyimlerde bireyin yeraltında olması sebebiyle kentten tamamen koptuğu ve izlenecek bir kent nesnesinin bile kalmadığı söylenebilir.

İkinci olarak ise, yolcuların kontrolsüz bir şekilde hızlanarak kenti artık bu hızla algılama durumu tartışılmıştır. Hız, mekânsal engelleri daha kısa sürede aşma konusunda yolculara zamansal olarak avantajlar sağlamaktadır. Bireylerin kazandığı bu hızın en temel sebebi gelişen ulaşım araçları ve eksenleri olmaktadır. Bu duruma yolculuk deneyimini Marmaray'la gerçekleştiren birey iyi bir örnek oluşturmaktadır. Çünkü yolcu Asya kıtasında bulunan evine, saatte 95 km/sa hıza ulaşan metro gibi gelişmiş bir ulaşım aracıyla, Marmara Boğazının altmış metre derininden geçen tüp tünel gibi gelişmiş bir ulaşım eksenleriyle ulaşmaktadır. Birey bu deneyiminde mekânsal engelleri çok kolay ve kısa sürede aşmaktadır. Ancak bu yolculuğu sırasında kenti, ya çok hızlı bir şekilde bulanıklaşmış olarak, ya da yer altında hiç temas kurmadan deneyimlemektedir. Dolayısıyla zamansal olarak büyük bir avantaja sahip olan birey, mekânsal deneyim açısından kenti yürüyerek deneyimleyen bireylere göre büyük bir kayıp yaşamaktadır. Bu kayıp, diğer yolcuların kullandığı araçlar ve eksenlerde de benzerlik göstermektedir.

Alan çalışması kapsamında, mülakat verilerinin tartışıldığı üçüncü başlıkta, yolcuların artık belirli rotalar ekseninde hareket etmesi ele alınmıştır. Kentli flâneur'ler yolculuk rotasını kendi isteğiyle oluşturup, kentin her noktasını özgürce deneyimlerken, çağdaş flâneurler kentin sunmuş olduğu rotalar doğrultusunda hareket etmek zorundadır. Bireyler yolculuk rotalarını değil, yalnızca kullanacakları

ulaşım aracını seçmektedirler. Bu doğrultuda seçtikleri ulaşım aracının kendilerine sunduğu rota boyunca kenti deneyimlemektedirler.

Son olarak ise örneklem grubunda yer alan kentlilerin ulaşım alternatiflerinin farklılaşmasıyla birlikte dönüşen yolculuk deneyimleri ele alınmıştır. Günümüz bireyleri kenti bir ulaşım aracıyla birlikte deneyimlerken, bu yolculuk deneyiminde aktif bir aktör olarak yer almamaktadır. Bir vapurun, otobüsün ya da metronun içerisinde bulunan yolcu hareket etmek için aktif olarak bir şey yapmamaktadır. Bu durum bireylerin yolculuk süreçlerine başka eylemleri dahil etmesine neden olmuştur. Kitap okuma, telefonla konuşma gibi işlevlerin yolculuk sürecine dahil olmasıyla birlikte, bireylerin yolculuk deneyimleri dönüşmüştür. Yine bu dönüşümle birlikte yolcuların kullanmış oldukları kamusal ulaşım araçları daha özel bir alana dönüşmüştür.

4. SONUÇ

Günümüz kentlilerinin değişen yolculuk deneyimlerini ortaya koymak için yapılan bu çalışmada, farklılaşan yolculuk deneyiminin genel olarak üç temel nedeni olduğu söylenebilir. Bu nedenler; bireyin dönüşümü, kentin dönüşümü ve gündelik hayatın dönüşümü olarak özetlenebilir. Birbirinden kopuk ve bağımsız olmayan kentli, kent ve gündelik hayat üçlüsü, bu dönüşüm sırasında birbirlerinin dönüşümünü de tetiklemiştir. Bu kapsamda ilk olarak kentlinin dönüşümü ele alınabilir.

Çalışma kapsamında, kentlilerin yolculuk deneyimini ortaya koymak için referans alınan flâneur “aylak, amatör bir sosyologdur ama aynı zamanda da güçlü bir romancı, bir gazeteci, bir siyaset adamı, bir anekdot toplayıcıdır” (Gros, 2017, s.103). Bu sebeple kent gezgini olan flâneur, yolculuk deneyimini ortaya koymak için güçlü bir figürdür. Ancak elbette ki on dokuzuncu yüzyılın kent kâşifi olan, Baudelaire'in ve Benjamin'in kavramsallaştırdığı flâneur figürü ile günümüz flâneur'leri arasında büyük farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıklar, flâneur'ün evi olarak gördüğü pasajların önemini yitirmesi, araçlı taşıtların yaygınlaşması ve bunlar için geniş caddelerin yapılması ile ortaya çıkmıştır. Ancak önemli olan bu gelişmelerle flâneur'ün soyunun tükenmemesi, bunun yerine bir dönüşüm geçirmesidir (Kutsal, 2019).

Bu anlamda günümüz flâneur'lerinin artık avarelikten sıyrıldıkları, kenti bilinçli olarak deneyimledikleri ve bu deneyim sırasında hareketli olmalarının bir işlevi olduğu ifade edilebilir. Çünkü günümüz kentlileri, mekânsal engelleri aşarak en kısa sürede evlerine kavuşmaya ve işlerine yetişmeye çalışmaktadırlar. Bu kapsamda flâneur olduğunun bilincinde olan bu figür için hızlı olmak öncelikli bir durumdur. Onun temel amacı, kenti aylak aylak gezmek değil, hızlı bir şekilde mesafeleri katetmektir. Daha hızlı olmaya çalışan bu bireyler, flâneur'den farklı olarak kenti artık gelişmiş ulaşım araçları ve eksenleri ile deneyimlemektedir. Fransız filozof Jean Paul Baudrillard bu bireyleri “Baudelaire'in aylak gezgini elini ayağını sokaktan çekmiş, edilgen bir seyirciye dönüşmüş durumda veya kamusal alanın sonu olan otomobiline atlayıp kalabalıklara değmeden ilerliyor yollarda” şeklinde ifade etmiştir

(Kutsal, 2019). Artık gelişmiş ulaşım araçlarının yolcusu olan bu kent gezginleri bu deneyimleri ile birlikte fiziksel olarak kentten koparak bir ulaşım aracının içerisine hapsolmuştur.

İkinci olarak ise kentin dönüşümünden bahsedilebilir. Dönüşen kent, bireylere farklı deneyimler sunmaktadır. Gros “insan o dönemin yeni megapollerinde (Berlin, Londra, Paris) yürürken, ayrı dünyalara benzeyen birbirinden tamamen farklı semtlerden geçirdi. Semtten semte her şey değişebilirdi: binaların boyutu ve mimarisi, havanın temizliği ve kokusu, yaşam biçimi, ortam, ışık, toplumsal yapı” diyerek farklı etmenlerin kent deneyimini etkilediğini ifade etmiştir (Gros, 2017, s.152).

Günümüzde ise kent deneyimi etkileyen en önemli etmenlerin başında yoğun insan ve araç nüfusu söylenebilir. Kalabalıklaşan kentlerde bir yerlere yetişmeye çalışan bireyler büyük bir telaş içindedir. Bu telaş her bir bireyi diğerine bir rakip kılmaktadır. Çünkü farklı hedefler doğrultusunda hareket eden bu bireylerin çıkarları birbirleriyle çatışmaktadır (Gros, 2017, s.153). Bu anlamda kent, aylak flâneur'lerin değil, bir amaç doğrultusunda hedefine ilerleyen bireylerin yeri haline gelmiştir. Bu sebeple “kentte yürümek gerilim ve uyanıklıktan oluşan bir deneyim” haline gelmiştir (Le Breton, 2008, s.109).

Ayrıca insan ve araç sayısının artması bireyleri kentte belirli eksenlere sıkıştırmıştır. Çünkü kent, motorlu araçların ve bunlara hizmet eden otoyolların alanı haline gelmiştir. Antropolog David Le Breton, bazı kentlerde kaldırım diye bir kavram kalmadığını, bu kentlerde insanların sokakta arabaların yanında yürümek zorunda kaldığını Fransa üzerinden örneklemiştir. Le Breton, Fransa'da kaldırımın artık yayaları koruma gibi işlevinin olmadığı ifade ederek, kaldırımın yüzölçümünün zamanla çok açık seçik biçimde küçüldüğünü vurgulamıştır (Le Breton, 2008, s.109). Bu sebeple hem yaya flâneur'ler hem de kentsel ulaşım araçlarını kullanan kentliler belirle eksenlere hapsolarak kısıtlı bir kent deneyimine maruz kalmaktadırlar.

Son olarak ise gündelik hayatın dönüşümünden bahsedilebilir. Bu dönüşümü Lefebvre günümüz toplumunun boş zaman toplumu olduğunu söyleyerek ifade etmiştir. Boş zaman toplumuna göre, metropollerde yaşayan bireylerin, gündelik hayat pratiklerinin önemli bir parçası olan yolculuk deneyimi, bireylerin gündelik hayatlarında giderek daha fazla bir zaman dilimi kaplamaktadır. Lefebvre'in zoraki

zaman olarak isimlendirdiği bu zaman dilimi, bireylerin gündelik hayatlarında gerçekleştirdikleri diğer eylemlerin önüne geçmektedir. Bireyler bu sebeple alternatif ulaşım araçları ve eksenleri kullanarak zamansal bağlamda avantajlar elde etmeye çalışmışlardır.

Bireylerin zaman bağlamında avantaj elde edebilmeleri, kent içerisinde daha hızlı olmalarıyla sağlanmıştır. Bu anlamda kent içerisinde hız kazanan bireyler, kenti daha hızlı bir şekilde bulanıklaştırmış olarak deneyimlemeye başlamışlardır. Böylece bireylerin algıladıkları ve belleklerine aktardıkları kent deneyimi bulanıklaşmıştır. Bunun yanı sıra kent içerisinde hız kazanan bireylerin kentte geçirdikleri sürede kısıtlanmıştır. Bireylerin böylece kent ile teması hem deneyim anlamında hem de zaman anlamında sınırlandırılmıştır.

İstanbul'da yolculuk eden bireylerin incelendiği bu çalışmada, bireylerin kent deneyimlerinin büyük bir bölümünü kentsel ulaşım araçlarında veya bu araçlara ulaşmak için kullanılan peronlarda geçirdiği söylenebilir. Bununla birlikte, bireyler daha hızlı olmak adına farklı ulaşım araçları arasında aktarmalar yapmaktadırlar. Böylece bireylerin kent deneyimlerinin önemli bir bölümü yine farklı ulaşım araçlarını birbirine bağlayan bu hap noktalarında geçmektedir. Genellikle yeraltında bulunan bu bağlantı noktalarıyla kentten tamamen kopan bireyler yer-yön duygularını kaybetmektedirler. Hatta İstanbul'da yolculuk eden birçok bireyin, metro giriş çıkışları haricinde yolculuk sürecinin tamamını yer altında gerçekleştirdiği, kentle hiçbir bağlantı kurmadığı söylenebilir. Kentten kopan bu bireylerin yardımına yön levhaları ve bilgi tabelaları koşturmaktadır. Böylelikle bireyler rotalarını artık bu ekipmanlar doğrultusunda kurgulayabilmektedirler.

Tüm bunlarla birlikte bireylerin gündelik hayat pratiklerinde kullandığı ulaşım araçlarına erişmek için merdiven ve rampa kullanımı zorunlu bir hale gelmiştir. Diğer bir deyişle, bireyler kent içerisinde hızlı hareket edebilmek için bu merdivenleri veya rampaları her gün inip çıkmak zorundadırlar. Bu durumla birlikte kent; bireylerin kentsel ulaşım araçlarına ve aktarma noktalarına ulaşmalarını sağlayan rampalar ve merdivenler tarafından kuşatılmıştır. İstanbul, bugün kırk üç durağına merdiven veya rampalar ile ulaşılabilen metrobüs hattı ile ilginç bir görünüm almıştır. Buradan yola çıkarak; bireylerin gündelik hayat pratiklerinde değişen yolculuk alışkanlıklarının kenti de dönüştürdüğü söylenebilir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1: İstanbul'da yolculuk sürecini gösteren bir kolaj çalışması (Evliyaoğlu, 2020).

Çalışma kapsamında elde edilen veriler doğrultusunda; birey, kent ve gündelik hayat üçlüsünün dönüşümü, zamansal ve mekânsal bağlamda yolculuk deneyimini farklılaştırmıştır. Ancak bu üçlünün dönüşümü tamamlanmış veya bitmiş değildir. Teknolojik gelişmelerin hızlı bir şekilde gündelik hayata entegrasyonu bu dönüşümü devamlı kılmaktadır. Bu dönüşüm, “sürekli artan bir nüfusa sahip olan İstanbul'un, bu soruna yönelik üreteceği alternatif ulaşım araçları ve eksenleri nasıl farklılaşabilir? Bu farklılaşma bireylerin kent deneyimlerini nasıl etkiler?” gibi soruları akla getirmektedir.

Bütün bu soruların içinde belki de en önemlisi “değişen gündelik yaşam, yolculuk pratiklerimizi ve buna bağlı olarak kent deneyimimizi nasıl etkilemektedir?” sorusu olabilir. Bu soru, COVID19'un gündelik yaşam pratiklerimizi değiştirmesi ile daha da önemli bir hale gelmiştir. Çünkü bireylerin küresel çaptaki pandemi nedeniyle kendilerini izole etmeleri, artık iş yerlerine gitmeden evlerinden çalışmaya devam etmeleri, bireylerin ev-iş arası yolculuk süreçlerinin ortadan kalkmasına neden olmuştur. Böylece Lefebvre'in günümüz toplumu için önemli bir sorun olarak ortaya koyduğu zoraki zaman diliminin, zorunlu ve serbest zaman dilimlerinin önüne geçmesi ortadan kalmıştır. Bu açıdan bakıldığında bireylerin her gün işlerine yetişmek ya da evlerine kavuşmak için harcadıkları uzun zaman dilimleri kendilerine kalmıştır.

Bir zorunluluk olarak yaşamımıza giren bu durum, bireylerin gündelik yaşam alışkanlıklarını belki de kalıcı olarak etkileyecektir. COVID'in gündelik hayata getirdiği bu etki, kentin ve kentlinin dönüşümünü de tetiklemiştir. Bu perspektiften bakıldığında bireyler gündelik hayatlarında fiziksel bir yolculuk yerine sanal bir yolculuk deneyimi yaşamaya başlamışlardır. Bireyler artık bulundukları yerden ayrılmadan internet aracılığıyla istedikleri birçok yere gidebilmektedirler. Böylece COVID'le birlikte kentsel ulaşım araçlarının yolcuları bir anda yeni bir figüre evrilmek zorunda kalmıştır. Kentler ise artık sanal bir yolculuk süreciyle kenti deneyimleyen bu figürlerin ihtiyacına cevap verebilmek adına güncellenmiştir. Bugün İstanbul da dahil olmak üzere Türkiye'den ve dünyadan birçok kent panoramik görüntüleme altyapısına sahiptir. Bütün cadde ve sokaklarıyla görüntülenebilen bu kentler, sanal bir yolculuk deneyimi sunabilmektedir. Buna ek olarak birçok tarihi mekân, müze, sanat galerisi çevrimiçi olarak gezilebilmektedir.

Kentin, kentlinin ve gündelik yaşamın bu denli ani ve hızlı değişmesi yolculuk pratiği ve kent deneyimi olarak büyük farklılıklar yaratsa da mutlak olarak kalan tek şeyin zaman mekân sıkışması olduğu söylenebilir. Bireylerin gündelik yaşamlarında mekânsal engelleri hızlı bir şekilde aşarak yaşadıkları zaman mekân sıkışması, bundan sonraki sreğte yolculuk pratiğinin ve ideolojisinin değişimiyle birlikte hala tetiklenen bir durum olarak devam edecektir. Bireyler, mekânsal bağlamda bir değişim içerisinde olmasa bile sanal yolculuklarıyla birlikte mekânsal engelleri sanki üzerimize ckermişçesine geręekleřtirerek geręek bir sıkışmanın kahramanı olmaktadır.



KAYNAKLAR

- Aaslid, F. S.** (2007). *Chronos and Kairos: Intoxication and the quest for transcendence*.
- Abler, R.** (1975). Effects of Space-Adjusting Technologies on the Human Geography of the Future. R. Abler, D. Janelle, A. Philbrick, ve J. Sommer (Eds.), *In Human Geography in a Shrinking World*. Belmont, CA: Duxbury.
- Allen, J., Hamnett, C.** (1995). Introduction. J. Allen, C. Hamnett (Eds.), *In A Shrinking World? Global Unevenness and Inequality* (ss.1-10). Oxford: Oxford University Press.
- Artun, A.** (2017). Baudelaire'de Sanatın Özerleşmesi ve Modernizm. *Modern Hayatın Ressamı* (A. Berktaş, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Augé, M.** (2016). *Yok-yerler Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş*. (Turgan Ilgaz Çev.) Kesit Yayıncılık: İstanbul.
- Avcı, O.** (2008). *Metropol Kentlerde Oluşan Zamansız Mekânlar Olarak Metrolar*. (Yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aydınlı, S.** (2008). "Mekân"dan "Mekânsal"a: Mekânın Zamansallığı / Zamanın Mekânsallığı. A. Şentürer, Ş. Ural, Ö. Berber, F. Uz Sönmez (Eds.), *Zaman-Mekân* (Bölüm II, ss.150-161). İstanbul: Yem Yayınları.
- Bailey, K. D.** (1982). *Methods of Social Research*. New York: The Free Press.
- Bal, B. D.** (2019). Çizgiyi Kentte Yürüyüşe Çıkarma: Boğaz(İçi) Günlükleri. *Tasarım Kuram Dergisi*, (ss. 27-52).
- Ballard, J.G.** (2004). *Çarpışma* (N.Demiröven, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları
- Başdaner, O.** (2018). Georg Simmel: Gündelik Hayatın Ayrıntıları. A. Esgin, G. Çeğin (Eds.), *Gündelik Hayat Sosyolojisi: Temalar, Sorunsallar ve Güzergahlar* (ss.69-103). Ankara: Phoenix.
- Baudelaire, C.** (2017). *Modern Hayatın Ressamı* (A. Berktaş, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Benjamin, W.** (2012). *Pasajlar* (A. Cemal, Çev.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Bingöl, Ö.** (2001). *Modernleşme ve Konut Mimarisi: Endüstri Devriminden Sonra Barınma Kültürünün Değişimi*. (Yüksek lisans tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Black, T. R.** (2002). *Understanding Social Science Research*. Londra: SAGE Publications Ltd.
- Certeau, M.** (2009). *Gündelik Hayatın Keşfi - I; Eylem, Uygulama, Üretim Sanatları*. (L. Arslan Özcan, Çev.). Ankara: Dost Kitabevi.

- Covery, M.** (2011). Psikocoğrafya: Londra Yazıları (S. Serezli, Çev.). İstanbul: Kalkedon Yayınları.
- Cresswell, T.** (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- Debord, G.** (1996). *Gösteri Toplumu* (A. Ekmekçi & O.Taşkent, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Esgin, A.** (2016). Aşına Olunanın Bilinmezliği: Kentin ve Kentsel Gündelik Hayatın Sosyolojisi Üzerine. Ö. Sarı, A. Esgin (Eds.), *Toplumsal Analizler Ekseninde Kent Fragmanları* (ss.17-60). Ankara: Phoenix.
- Esgin, A.** (2018). Gündelik Hayat Sosyolojisi: Tarihsel Süreç ve Temel İlkeler. A. Esgin, G. Çeğin (Eds.), *Gündelik Hayat Sosyolojisi: Temalar, Sorunsallar ve Güzergahlar* (ss.13-34). Ankara: Phoenix.
- Fiske, J.** (1999). *Popüler Kültürü Anlamak* (S. İrvan, Çev.). İstanbul: Parşömen Yayınları.
- Frisby, D.** (2013). Georg Simmel - Modernitenin İlk Sosyoloğu. *Modern Kültürde Çatışma* (E. Gen, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Gelmez Demir, E.** (2020). Kişisel görüşme. 16 Mart, İstanbul.
- Giddens, A.** (2018). *Modernliğin Sonucu* (E. Kuşdil, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Gökalp Yılmaz, F. G.** (2015). *Almanya'da yaşayan Türkiyelilerin gündelik hayat pratikleri ve taktikler; Almanya Aachen örneği*. (Doktora tezi). Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Muğla.
- Gökalp Yılmaz, F. G.** (2017). Gündelik Hayat Sosyolojisinden Kente ve Kültüre Bakmak; Certeau'cu Bir Taktik Alanı Olarak Kent. C. Ergun,, S. Öğrekçi (Eds.) *Sosyal Bilimlerde Kültür Tartışmaları* (ss. 64-78). İstanbul: Gece Kitaplığı.
- Gros, F.** (2017). *Yürümenin Felsefesi* (A. Ulutaşlı, Çev.). İstanbul: Kolektif Kitap.
- Gülhaş, A.** (2020). Kişisel görüşme. 25 Mart, İstanbul.
- Harrington, R.** (2000). The Railway Journey and the Neuroses of Modernity. (R. Wrigley ve G. Revil, (Eds.), *In Pathologies of Travel* (ss.261-278). Amsterdam: Rodopi.
- Harvey, D.** (1999). *Postmodernliğin Durumu*. (S. Savran, Çev.). İstanbul: Metin Yayınları.
- Jain, J., Lyons** (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography* 16 (2008) 81–89.
- Kahvecioğlu, H.** (2008). Mekânın Üreticisi veya Tüketicisi Olarak Zaman. A. Şentürer, Ş. Ural, Ö. Berber, F. Uz Sönmez (Eds.), *Zaman-Mekân* (Bölüm II, ss.142-149). İstanbul: Yem Yayınları.
- Karakaş, C.Y.** (2018). İlişkiselliğin İki Yönü: Şehir ve Beden. *İdealKent Dergisi*, 24-9, 456-486.
- Kentel, F.** (2011). *Modernite, Gündelik Hayat ve Yeni Sosyal Hareketler*. Altüst Dergisi, Sayı:11.

- Kern, S.** (1983). *The Culture of Time and Space 1880–1918*. Cambridge: Harvard University Press.
- Kodalak, G.** (2016). *Metropol Afektleri ve Hayatın Akışı Tuhaf Bir Sosyolog Olarak Georg Simmel*. Erişim Tarihi Ocak 27, 2020, <https://manifold.press/metropol-afektleri-ve-hayatin-akisi>
- Kutsal, S.** (2019). *21'inci yüzyılda 'flâneur' olmak ya da olamamak*. Erişim Tarihi Mayıs 04, 2020, <https://ad hocdergi.com/21inci-yuzyilda-flaneur-olmak-ya-da-olamamak/>
- Kümbetoğlu B.** (2008). *Sosyolojide ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Lash, S., Urry, J.** (1994). *Economies of Sign and Space*. Londra: Sage.
- Lassen, C., Jensen O. B.** (2006). Mobilitetsforskningen på arbejde! *Nordisk Samhällsgeografisk Tidsskrift*, (41/42), 11-34.
- Le Breton, D.** (2008). *Yürümeye Övgü*. (İ. Yerguz, Çev.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H.** (2014). *Mekânın Üretimi* (İ. Ergüden, Çev.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H.** (2016). *Modern Dünyada Gündelik Hayat*. (İ. Gürbüz, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Malatyahoğlu, Ö.** (2020). Kişisel görüşme. 17 Şubat, İstanbul.
- McLuhan, M.** (1962). *The Gutenberg Galaxy: The Making of Typographic Man*. London: Routledge.
- Önen, S.** (2016). Kenti Yürüyerek Deneyimlemenin Sosyolojisi. *İdealkent Dergisi*, 18-7, 286-303.
- Patton, M. Q.** (1987). *How to Use Qualitative Methods in Evaluation*. Newbury Park, CA: Sage.
- Salomon, I., Mokhtarian, P.L.** (1997). Coping with congestion: Understanding the Gap Between Policy Assumptions and Behavior. *Transport and Environment*. Vol 2, (ss.107-123).
- Schivelbusch W.** (1978). *The Railway Journey: Trains and Travel in the 19th Century* (A. Hollo, Çev.). New York: Urizen Books.
- Sennet, R.** (2008). *Ten ve Taş: Batı Uygarlığında Beden ve Şehir* (T. Birkan, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Simmel, G.** (2009). *Bireysellik ve Kültür* (T. Birkan, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Simmel, G.** (2013). *Modern Kültürde Çatışma* (N. Kalaycı, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Sorokin P. A., Merton R. K.** (1937). Social Time: A Methodological and Functional Analysis. *The American Journal of Sociology* 5, XLII.
- Stein, J.** (2003). Reflections on Time, Time-Space Compression and Technology in the Nineteenth Century. J. May, N. Thrift (Eds.) *Timespace: Geographies of Temporality* (ss. 106-119). Londra ve Newyork: Routledge.
- Toffler, A.** (1970). *Future Shock*. Newyork.

- Urry, J.** (2018). *Mekânları Tüketmek* (R.G. Ögdül, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Virilio, P.** (1998), *The Overexposed City*. L. Neil Leach (ed.), *Rethinking Architecture*. London: Routledge.
- Warf, B.** (2008). *Time-Space Compression: Historical Geographies*. Londra ve Newyork: Routledge.
- Warf, B.** (2010). Teaching Time-Space Compression. *Journal of Geography in Higher Education*, Vol.35, No. 2, 143-161. Erişim Haziran, 2019, <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/03098265.2010.523681>
- Yıldırım A. & Şimşek H.** (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Zerubavel, E.** (1981). Hidden Rhythms Schedules and Calendars in Social Life. Online erişim <https://archive.org/details/hiddenrhythmssch0000zeru/page/n15/mode/2up>.

EKLER

EK A.1: Birinci Yolcunun Mülakat Raporu

EK A.2: İkinci Yolcunun Mülakat Raporu

EK A.3: Üçüncü Yolcunun Mülakat Raporu



EK A.1: Birinci Yolcunun Mülakat Raporu

Tarih: 17 Şubat 2020

Yer: İKÜ Ataköy Yerleşkesi

Soru 1: İşten eve gidiş sürecinizde kullanmış olduğunuz üç farklı ulaşım kurgunuzu açıkla mısınız?

En fazla tercih ettiğim güzargahla başlayabilirim. Bu güzargahta okul servisini kullanarak Marmaray'a geçiyorum. Daha sonra Marmaray'a binip Ayrılıkçeşme'de iniyorum. Sonra yürüyerek eve ulaşıyorum. Diğer tercihim metrobüs. Zaten Marmaray'dan önce metrobüsle gelip gidiyordum. Metrobüse yürüyerek ulaşıyorum yine aynı şekilde metrobüsten indikten sonra da eve yürüyerek varabiliyorum. Son güzargahımda deniz otobüsü kullanıyorum. Aslında benim için en güzeli bu, ancak Marmaray'dan sonra okul, iskeleye ulaşan servis hattını iptal etti. Yine bununla birlikte deniz otobüsü seferleri de çok azaldı. Ama yine de hava güzel olduğu günlerde deniz otobüsünü tercih ediyorum.

Soru 2: Bu ulaşım sürecini kurgularken hangi etmenler sizin için öncelikli olmaktadır?

Değişebiliyor. Ama eve çabucak varmak önemli benim için, bu sebeple Marmaray ilk tercihim. Yani şöyle Fenerbahçe'nin maçı olduğu günlerde metrobüsü asla tercih etmiyorum. Çok kalabalık oluyor. Kalabalık olması duraklarda daha uzun süre beklememize neden oluyor. Kapı kapanmıyor, inecek insanlar kapıya ulaşamıyor falan. Hem geciktiği için hem de kalabalık olduğu için tercih etmiyorum. Ee tabi Marmaray'da oturarak yolculuk etme potansiyelim daha yüksek bu da Marmaray'ı tercih etmem için bir neden. Deniz otobüsü keyifli, hava güzel olduğunda ve işten erken çıktığımda kullanıyorum genelde ama iskeleye her gün taksiyle ulaşmak maddi manevi çok zorlayıcı, yani bu gibi nedenler işte.

Soru 3: Ulaşım sürecinizi kurgularken hep aynı rotayı mı izliyorsunuz?

Aslında izlemek zorunda kalıyorum. Çünkü eve ulaşabileceğim araçlar belli, bunları kullanmak zorundayım. Ama sonrasında daha serbestim hatta özgür, çünkü evime yürüyorum. Ciddi anlamda bu durumdan çok mutluyum, bu süreç içerisinde market alışverişlerimi gerçekleştiriyor, diğer ev ihtiyaçlarımı karşılıyorum. Gerçekten tüm bunlar benim için çok önemli, çünkü eve girdikten sonra tekrar dışarı çıkmak çok zor

geliyor. Bu yüzden diyebilirim ki yolculuğumun bu bölümü benim için çok daha değerli. Hatta keşke yürünebilecek bir mesafede olsaydı iş yerim.

Soru 4: Aynı/Farklı rotayı izlemek size neler kazandırıyor/kaybettiriyor?

Aynı rotayı izlemek bir şey kazandırmıyor ama kaybettirmiyor da. Ama farklı rotaları izlemek bence heyecanlı, mesela bir anda daha önce hiç görmediğiniz bir dükkâna rastlayabiliyorsunuz. Ama metrobüsün içerisindeyken böyle bir durum söz konusu değil, zaten he gün gidip geldiğin yol, yeni ne olabilir ki.

Soru 5: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının aynı eksen üzerinden hareket etmesi kent deneyiminizi nasıl etkilemektedir?

Yani bir önceki soruda söylediğim gibi, yolculuğumun ilk etabı olan Marmaray süreci bana hep aynı deneyimi sunarken, yolculuğumun ikinci etabı olan Marmaray'dan eve yürüme süreci farklı rotalar kullanmama imkan vermesi nedeniyle benim için daha heyecan verici geçmektedir. Bu açıdan aynı eksende hareket etme bir süre sonra kayıtsızlaşmama neden oluyor diyebilirim.

Soru 6: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının içerisindeyken araca ait hızı algılayabiliyor musunuz?

Metrobüs ve Marmaray'dayken evet hissediyorum, hissetmemek mümkün mü? Ama deniz otobüsündeyken hissetmiyorum. Aslında garip bir durum var. Araç içerisindeyken deniz otobüsünün hızını kesinlikle algılamıyorum, çok hızlı gittiğini biliyorum ama bu kesinlikle hissedilmiyor ve kent önümüzden yavaş yavaş geçiyor, bu kenti izlemek için güzel bir fırsat oluşturmakta. Ayrıca metrobüsteki dur kalk durumunun olmaması da bence büyük bir etken.

Soru 7: Aracın bu hızı size neler kazandırıyor/kaybettiriyor?

Evime daha hızlı ulaşmış oluyorum en büyük kazancı bu, kayıp olarak aklıma bir şey gelmiyor şu an için.

Soru 8: Aracın içerisinde hızlı bir şekilde hareket etmek kent deneyiminizi nasıl etkilemektedir?

Evet aslında kayıp olarak bundan bahsedebiliriz. Çünkü Marmaray yolculuğum boyunca, görüntüler olağan hızıyla akıp gidiyor, ancak ben hiçbir şey algılayamıyorum, bu sebeple dışarıya odaklanmak yerine Marmaray içerisindeki görüntülerle ilgileniyorum. Dolayısıyla kentle olan ilgimi kesmek zorunda

kalıyorum. Kayıp olarak bunu söyleyebilirim. Ama metrobüste daha farklı bir durum var. Metrobüsle yolculuk ederken, E5 üzerinden ve trafiğin ortasından gittiğimiz için kent içerisinde dikkatimi çeken çok fazla şey olmuyor, dışarıyla çok fazla iletişim kurmuyorum. Yine kentle olan ilgim kesilmiş durumda ama bu hızdan değil, E5 üzerinden hareket etmemizden kaynaklanıyor sanırım.

Soru 9: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracındayken, kendinizi kente ait hissediyor musunuz?

Bu ulaşım aracına çok bağlı, mesela Marmaray'dayken kesinlikle hayır. Hatta ben kentten öyle bir kopuyorum ki Kazlıçeşme'den Üsküdar'a geldiğimizi uyarılar olmazsa anlamıyorum. Ama deniz otobüsündeyken tam tersi bir durum söz konusu. Deniz otobüsü sayesinde İstanbul'dan uzaklaşıyorum ve kentin farklı yerlerinde olan olayları aynı anda görüyorum, bir çeşit tanı konumuna geçiyorum.

Soru 10: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının denizde, karada veya yeraltında olması deneyiminizi nasıl etkiliyor?

Aslında bir önceki soruda bunu yanıtladım galiba. Bence kentle kurduğunuz ilişki tamamen kullandığınız araca bağlı. Mesela metro kullanırken kentle bir iletişim kurmanız imkansız geliyor bana.

Soru 11: Yürürken kendinizi kentin bir parçası olarak görüyor musunuz?

Yürürken de değişebiliyor. Bazen gerçekten yürürken de kentte hiçbir iletişimimiz olmuyor. Mesela Uzunçayır-Ünalan aktarma noktasında yürürken kentten tamamen kopmuş durumdasınız. Sanırım burada da kentin neresinde yürüdüğünüz önemli oluyor.

Soru 12: Yolculuk süreciniz, size hangi eylemleri uygulama imkânı tanıyor?

Bu da aslında değişkenlik gösteren bir durum benim için. Marmaray'da kitap okuyorum. Akademik çalışmalarımın dolaylı roman okumaya fırsat bulamıyorum, bu yolculuk bana kitap okuma fırsatı yaratıyor. Ama metrobüsteyken çok fazla sarsıldığımız için kitap okuyamıyorum, midem bulanıyor mesela. Bu da aslında Marmaray'ı tercih etmemin sebeplerinden biri aslında, çünkü gerçekten metrobüsteyken o kalabalığın içerisinde hiçbir şey yapamıyorum.

EK A.2: İkinci Yolcunun Mülakat Raporu

Tarih: 16 Mart 2020

Yer: İKÜ Ataköy Yerleşkesi

Soru 1: İşten eve gidiş sürecinizde kullanmış olduğunuz üç farklı ulaşım kurgunuzu açıkla mısınız?

İlk olarak kendi otomobilimle gittiğim bir seçenek var. Bunun dışında eğer otomobille gelmediysem, Marmarayla ya da otobüsle gittiğim iki farklı seçeneğim daha mevcut.

Soru 2: Bu ulaşım sürecini kurgularken hangi etmenler sizin için öncelikli olmaktadır?

Otomobili eşimle birlikte kullanıyoruz. Bu sebeple aracın bende olduğu günlerde daha hızlı sürede eve ulaştığım için önceliğim arabayla gelip gitmek. Ama demin söylediğim gibi eğer otomobille gelmediysem Marmaray ve otobüs kullanıyorum. Çünkü başka alternatifim yok.

Soru 3: Ulaşım sürecinizi kurgularken hep aynı rotayı mı izliyorsunuz?

Marmaray ve otobüs kullanırken zaten başka çarem yok. Duraklar belli, bu duraklara uğrayarak ilerlemek zorunda. Ama arabaylayken de durum genelde aynı. Çünkü okulun E5 karayolu kenarında bulunması, yolculuk sürecimi E5 karayolu üzerinden kurgulamama neden oluyor. Farklı rotalar kullansam bile başlangıç rotam E5 karayolu. Bu sebeple bir yaya gibi ara sokaklar, alt geçitler, kestirmeler keşfederek evime ulaşamıyorum, bunun yerine navigasyon cihazıyla trafiğin en az olduğu rotayı keşfedip, evime öyle ulaşmak zorunda kalıyorum.

Soru 4: Aynı/Farklı rotayı izlemek size neler kazandırıyor/kaybettiriyor?

Aynı rotayı izlemek zorundayım. Marmaray'ın bir hattı var, otobüsün ise izlemesi gereken bir rotası. Arabada ise E5 üzerinden gelip gitmek zorundayım ya da trafiğin minimum olduğu yerleri tercih etmek zorundayım. Dolayısıyla bu durum beni fazlasıyla sınırlandırıyor. Kendimi bir kere özgür hissetmiyorum. Demin söylediğim gibi bir yaya gibi özgürce hareket edemiyorum.

Soru 5: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının aynı eksen üzerinden hareket etmesi kent deneyiminizi nasıl etkilemektedir?

Kentin hep aynı noktalarını deneyimlememe neden oluyor. Buradan yola çıkarak olumsuz olarak etkiliyor diyebilirim.

Soru 6: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının içerisindeyken araca ait hızı algılayabiliyor musunuz?

Tam olarak ne kadar bir hızda gittiğini anlayamıyorum elbette ama hızlandığını ya da yavaşladığını anlıyorum.

Soru 7: Aracın bu hızı size neler kazandırıyor/kaybettiriyor?

Süre olarak daha kısa sürede eve ulaşmamızı sağlıyor. Olumlu olarak bunu söyleyebilirim. Ama olumsuz bir durum söyleyemem.

Soru 8: Aracın içerisinde hızlı bir şekilde hareket etmek kent deneyiminizi nasıl etkilemektedir?

Açıkçası kendi otomobilimdeyken etkilemiyor. Çünkü kentte dikkatimi çeken herhangi bir durum olduğunda, sağ şeride geçiş yapıp hızımı azaltıyorum, böylece görmek istediğim şeye daha net odaklanabiliyorum. Yani kendi hızımı kendim belirleyebildiğim için kent deneyimim etkilenmiyor. Aynı şekilde havanın güzel olduğu zamanlar, yürüme hızımı düşürerek kentte daha çok vakit geçirmek istiyorum. Yani bir bakıma yavaş olmak bazen daha avantajlı oluyor. Ama Marmaray ve otobüsteyken durum böyle değil tabii, aracın hızını ben belirlemiyorum. Dolayısıyla kent içerisinde görmek istediğim bir şey olduğunda odaklanamıyorum. Odaklanmak istediğim şey olağan hızıyla akıp gidiyor. Aslında bir önceki soruda olumsuz bir durum yok demekle yanlış bir söyledim sanırım. Olumsuz özellik olarak bunu söyleyebilirim.

Soru 9: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracındayken, kendinizi kente ait hissediyor musunuz?

Kente ait hissetmiyorum aksine otobüsün içerisindeyken kendimi bir kutunun içerisindeymiş gibi hissediyorum, kentte olan hiçbir olaya dahil olamıyorum, istenmeyen bir durum olduğunda müdahale edemiyorum, bu durum bende sanki ben o kentte değilmişim hissiyatını yaratıyor. O kentte değilim ama o kutunun içerisinde kenti izleyen biriymişim gibi hissediyorum aslında.

Soru 10: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının denizde, karada veya yeraltında olması deneyiminizi nasıl etkiliyor?

Elbette çok fazla etkiliyor. Ama sanırım bu soru benim evime ulaştığım üç farklı ulaşım aracı kapsamında soruluyor. Dolayısıyla ben hep karada olduğum için kent deneyimimi etkilemiyor diyebilirim sanırım.

Soru 11: Yürürken kendinizi kentin bir parçası olarak görüyor musunuz?

Görüyorum çünkü kentin içerisinde aktif olarak rol alıyorum. Kente dair her şeyi algılayabiliyorum. Havanın güzel olup olmadığını evime yürürken keşfedebiliyorum mesela, ama otobüsteyken kalabalıktan dolayı sürekli olarak hava hep sıcak geliyor.

Soru 12: Yolculuk süreciniz, size hangi eylemleri uygulama imkânı tanıyor?

Eğer eve arabayla gidiyorsam özellikle telefonla konuşmamı sağlıyor. Çünkü tüm gün iş yerinde yoğunluktan dolayı yapamadığım görüşmeleri evde yapmak yerine eve gitmeden araba gerçekleştiriyorum, böylelikle zamandan da tasarruf ettiğimi düşünüyorum. Ama toplu taşımayla eve gidiyorsam aracın kalabalık olması beni rahatsız ediyor, telefonla rahat konuşamıyorum, bu sebeple hiçbir görüşme yapmıyorum.

EK A.3: Üçüncü Yolcunun Mülakat Raporu

Tarih: 25 Mart 2020

Yer: Çevrimiçi görüşme | Zoom

Soru 1: İşten eve gidiş sürecinizde kullanmış olduğunuz üç farklı ulaşım kurgunuzu açıkla mısınız?

İlk tercihim Taksim'e giden otobüslere binmek, ikinci tercihim Marmaray ve metro kullanmak, son tercihim ise metro artı metro yapmak.

Soru 2: Bu ulaşım sürecini kurgularken hangi etmenler sizin için öncelikli olmaktadır?

Sanırım üşengeç olduğum için az yürüyeceğim alternatifleri tercih ediyorum. O sebeple otobüsle eve gitmek benim öncelikli tercihim. Bunun yanı sıra otobüsün kullandığım araçlar içerisinde en az kalabalık olması benim için çok önemli bir etmen. Ayrıca az aktarma yapmak da benim için önemli bir kriter.

Soru 3: Ulaşım sürecinizi kurgularken hep aynı rotayı mı izliyorsunuz?

Evet, genelde aynı rotayı izliyorum, değişmiyor.

Soru 4: Aynı/Farklı rotayı izlemek size neler kazandırıyor/kaybettiriyor?

Etkilemiyor diyebilirim.

Soru 5: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının aynı eksen üzerinden hareket etmesi kent deneyiminizi nasıl etkilemektedir?

Şunu söyleyebilirim: Her gün aynı rotada ilerlemek, kente karşı duyarsızlaşmama neden oluyor, mesela kendi gündelik yolculuğumu gerçekleştirdiğim otobüs yolculuğunda dışarıyı izlemek keyif vermiyor. Çünkü her gün aynı görüntüleri görüyorum.

Soru 6: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının içerisindeyken araca ait hızı algılayabiliyor musunuz?

Metrodayken kesinlikle hiçbir şey hissetmiyorum. Ama otobüste hissediyorum. Bu sanırım araçla ilgili bir durum değil. Daha çok aracın nerede hareket ettiğiyle ilgili sanırım.

Soru 7: Aracın bu hızı size neler kazandırıyor/kaybettiriyor?

Metrodayken zaten yeraltında olduğumuz için dışarıyı izlemiyorum. Bu sebeple metrodayken dışarıda olan çoğu şeyi algılamıyorum. Ancak otobüsteyken durum daha farklı. Hızı hissediyorum ve bu bana keyif veriyor. Çünkü yayayken bu kadar hızlı hareket edemiyorum, ancak otobüsteyken daha hızlı yer değiştiriyorum, bu hız kent içerisindeki değişimi daha hızlı fark etmemi sağlıyor, değişimin daha iyi farkına varıyorum.

Soru 8: Aracın içerisinde hızlı bir şekilde hareket etmek kent deneyiminizi nasıl etkilemektedir?

Aslında bir önceki soruda cevapladım, tekrarlamam gerekirse hız, kentteki değişimi daha net görmemi sağlıyor diyebilirim.

Soru 9: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracındayken, kendinizi kente ait hissediyor musunuz?

Hayır hissedemiyorum. Dışarıdaki hiçbir sesi ya da kokuyu duyumsamıyorum, sadece görüntülere odaklanıyorum, bu durum kentte olan olaylara karşı dikkatimi azaltıyor, kendimi kentten soyutlanmış hissediyorum.

Soru 10: Kullanmış olduğunuz ulaşım aracının denizde, karada veya yeraltında olması deneyiminizi nasıl etkiliyor?

Metro, Marmaray gibi araçların içerisindeyken mekanik bir aracın içerisinde olduğum için bu süreci negatif olarak tanımlayabilirim. Ayrıca yeraltında yolculuk etmek motivasyon olarak bana iyi hissettirmiyor, bu sebeple zaten dışarıyı izlemiyorum. Ama otobüs yolculukları daha dışa dönük, daha keyifli bir süreç benim için.

Soru 11: Yürürken kendinizi kentin bir parçası olarak görüyor musunuz?

Evet, çünkü normalde yürürken çevremi çok fazla izleyen biriyim. Bu sebeple kentte yürürken, kenti daha iyi görebildiğim için kendimi kentin bir parçası olarak görüyorum. Ama olumsuz bir durum olarak yürürken sürekli reflekslerim açık bir şekilde hareket ediyorum. Burası İstanbul ne zaman ne olacağı belli olmuyor. Her an karşıma bir araç, bir bisiklet, bir yaya çıkabiliyor. Araçların nereden çıkacağı belli bile olmuyor. Bu sebeple yürürken sürekli olarak tetikteyim. Bu zaten olumsuz olarak dikkatimi dağıtarak, kente odaklanmama engel oluyor. Ama otobüsün içindeyken, kulağımda kulaklık, sürekli müzik dinliyorum, düşüncelere hayallere

dalıyorum, kendimi bırakıyorum, sürekli tetikte olmamı gerektirecek bir durum olmuyor

Soru 12: Yolculuk süreciniz, size hangi eylemleri uygulama imkânı tanıyor?

Genelde müzik dinleyerek dışarıyı izliyorum. Bunun haricinde de kısa videolar izliyorum. Twitter'da vakit geçiriyorum. Kısacası telefonda vakit geçiriyorum.



ÖZGEÇMİŞ



Ad-Soyad : Furkan Evliyaoğlu
Doğum Tarihi ve Yeri : 29.04.1992, Malatya
E-posta : furkanevliyaoglu@yahoo.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2015, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü.

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- 2015-2018 yılları arası çeşitli özel ofislerde mimar olarak çalıştı.
- 2018 Haziran ayından itibaren İstanbul Kültür Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümünde Araştırma Görevlisi olarak çalışmaktadır.

DİĞER YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

- Çetinel M., **Evliyaoğlu F.**, Gelmez Demir E., Sav S. 2019. Modern Mimarlık Örüntüsünü Yeniden Okumak, *Özyeğin Üniversitesi, +10 İstanbul Araştırma Çalıştayları*. 1-12 Temmuz, 2019, İstanbul, Türkiye.
- Yalçın F., Melikoğlu A. S., Sav S., Gelmez Demir E., **Evliyaoğlu F.** 2019. Narrative. *Eastern Mediterranean University International Design Week (EMU Int-DW)*. 8-10 Mayıs, 2019, Gazimagusa, Kıbrıs.
- **Evliyaoğlu, F.** 2018. Bakırın Patinası: Örneklerler Tarihsel Bir Okuma. 6. *Uluslararası İç Mimarlık Sempozyumu*. 14-16 Kasım, 2018, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.