

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENT RİTMİ VE KAMUSAL ALAN İLİŞKİLERİNDE
METRO İSTASYONLARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Esma Selen AKSOY

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

KASIM 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENT RİTMİ VE KAMUSAL ALAN İLİŞKİLERİNDE
METRO İSTASYONLARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Esmâ Selen AKSOY
502121116**

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Belkıs ULUOĞLU

KASIM 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502121116 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Esma Selen AKSOY**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “**KENT RİTMİ VE KAMUSAL ALAN İLİŞKİLERİNDE METRO İSTASYONLARI** ” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Belkıs Uluoğlu**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Juri Üyeleri: **Yrd. Doç. Dr. İ. Hülya Arı**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Bahar Aksel Enşici
Mimar Sinan Üniversitesi

Teslim Tarihi : **07 / 09 / 2015**
Savunma Tarihi : **01 / 10 / 2015**

Aileme,

ÖNSÖZ

Tez sürecim boyunca bana yol gösteren ve destek olup, ilerlememi sağlayan çok değerli danışmanım Prof. Dr. Belkıs Uluoğlu'na başta olmak üzere, yıllardır uzak mesafelere rağmen her an yanımda hissettiğim, maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen annem ve babama, ve canım kardeşime teşekkür ederim.

Kasım 2015

Esmâ Selen Aksoy
(Mimar)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ	1
2. KENTİN RİTMİ.....	5
2.1. Kent, Hız ve Ritim	5
2.2. Kent Formu ve Ulaşım	10
2.2.1. Raylı sistemler ve kent	10
2.2.2. Otomobil	13
2.2.3. Metro ve metropol.....	15
2.3. Ritim Üzerinden Kurgulanan Ütopik Kentler	19
3. KAMUSAL ALAN VE RİTİM İLİŞKİLERİ.....	25
3.1. Kamusal Alan Tanımı	27
3.2. Değişen Ritimlere Bağlı Kamusallık Biçimleri	30
3.2.1. Yaya hareketi ve kamusalılık	31
3.2.2. Ulaşım ağları ve kamusalılık.....	34
4. METRO İSTASYONLARININ RİTME BAĞLI KAMUSALLIK DURUMUNU BELİRLEYİCİ FAKTÖRLER.....	41
4.1. Metro İstasyonlarının Kent İçindeki Konumu	41
4.1.1. Yoğun kent merkezlerinde bulunan istasyonlar	43
4.1.2. Kent çeperinde bulunan istasyonlar	47
4.2. Metro İstasyonlarının Mekansal Potansiyelleri.....	53
4.2.1. Mekansal nitelik	53
4.2.1.1. Aydınlanma durumu.....	53
4.2.1.2. Renk, malzeme ve tasarımın etkileri.....	58
4.2.1.3. Yerel kimlik	62
4.2.1.4. Teknolojilerin kullanımı.....	64
4.2.2. Sirkülasyon ve kamusal mekan.....	67
4.2.3. Metro istasyonlarının farklı programlarla desteklenmesi	70
4.2.3.1. Aktarma merkezinde bulunan istasyonlar	70
4.2.3.2. Bina programına dahil olan istasyonlar.....	73
5. METRO İSTASYONLARININ KENT RİTMİ İLE KESİŞME NOKTALARINDAKİ KAMUSAL ALAN ÜRETİMİ.....	77
5.1. Kentteki Var Olan Kamusalılığa Eklenme.....	84
5.2.1. Levent İstasyonu	85
5.2. Yeni Kamusal Alanlar Oluşturma	88
5.2.1. Kent yüzeyinde yeni kamusal alanlar üretme	88
5.2.1.2. Şişli – Mecidiyeköy İstasyonu	88
5.2.2. Kendi bünyesinde yeni kamusal alanlar üretme.....	91

5.2.2.1. Gayrettepe İstasyonu	91
6. SONUÇ	95
KAYNAKLAR.....	99

KISALTMALAR

AVM : Alışveriş Merkezi

St : İstasyon

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Bornstein'in 36 kentte yaptığı araştırma sonucu ortalama yürüme hızı ve kent büyüklüğü (1979) (Url-1).....	9
Şekil 2.2 : The Rhythm of City projesindeki kent ritminin metronomlar ile ifadesi (Guljajeva1 ve Sola, 2011).....	9
Şekil 2.3 : High Line öncesi sokak görünümü (Url-2).	11
Şekil 2.4 : High Line sonrası sokak görünümü (Url-3).	11
Şekil 2.5 : Metropolde süreç içinde mekan üretim tipleri.	18
Şekil 2.6 : Leonardo Da Vinci'nin su üzerindeki ideal kent önerisi (Url-4).	20
Şekil 2.7 : Sant'Elia'nın Citta Nuova Çizimi, 1914 (Url-5).	21
Şekil 2.8 : Le Corbusier'in Ville Radieuse projesi (1930) (Url-6).	22
Şekil 2.9 : Harvey Corbet'in 1950 için öngördüğü kent tasviri (1925) (Url-7).....	22
Şekil 2.10 : Ron Herron'un Walking City projesi (1964) (Url-8).	23
Şekil 2.11 : Constant Nieuwenhuys'un New Babylon Projesi (1959) (Url-9).	24
Şekil 3.1 : Kamusal alanın süreç içinde dönüşümü ve yok olan sınırları.	29
Şekil 3.2 : Sokakların tüketim alanı, kamusal alan ve keşif alanına dönüşümü.	31
Şekil 3.4 : "Citta Slow" akımının logosu (Url-11).	33
Şekil 3.5 : Ulaşım yapıları üzerinden kurulan ağısı sistem ve kamusal ilişkiler.	34
Şekil 3.6 : King's Cross Üst Örtü Kesitleri (Url-12).	36
Şekil 3.7 : Nordseepassage Wilhelmshaven istasyonu (Url-13).	37
Şekil 3.8 : Otogar Binası ve meydan ilişkisi (Url-14)	38
Şekil 3.9 : Otogar, kilise ve meydan ilişkisini anlatan vaziyet planı (Url-15).....	38
Şekil 3.10 : 1948'de inşa edilen Berlin Tegel Havaalanı (Url-16).	39
Şekil 4.1 : Union Square Metro istasyonu ve meydan ilişkisi (Url-17).....	44
Şekil 4.2 : Hauptwache metro istasyonu girişleri (Url-18.).....	45
Şekil 4.3 : Hauptwache metro istasyonu meydan girişi (Url-19).	45
Şekil 4.5 : Hacıosman Metro İstasyonu ve çevresindeki kapalı site yerleşimleri (Url-21)	49
Şekil 4.6 : Londra, Croydon metro istasyonu girişi (Url-22).	49
Şekil 4.7 : Dominique Perrenault 'un Villejuif'ta yeni bir hat için tasarladığı bir metro istasyonu yapısı (Url-23).	50
Şekil 4.8 : Paris, Villejuif Louis Aragon Metro İstasyonu (Url-24).	51
Şekil 4.9 : Milano, Lambrate Metro İstasyonu Girişi (Fotoğraf: 15.04.2013).	52
Şekil 4.10 : Tokyo'daki Naksapyeong İstasyonunda bulunan ışıklı kubbe (Url-25).	55
Şekil 4.11 : Tokyo'daki Naksapyeong İstasyonu peron kotuna iniş (Url-26).	55
Şekil 4.12 : Tokyo'daki Naksapyeong İstasyonu peron kotuna ulaşım şeması (Url-27).	55
Şekil 4.13 : Kopenhag Metro İstasyonu üst meydanı (Url-28).	56
Şekil 4.14 : Kopenhag Metro İstasyonu kesiti (Url-29).	56
Şekil 4.15 : New York Fulton Street Merkez İstasyonu Kesiti (Url-30).	57
Şekil 4.16 : New York Fulton Street Merkez İstasyonu lobisi (Url-31).	57
Şekil 4.17 : Canary Warf istasyonu metro girişi (Url-32).	57
Şekil 4.18 : Canary Warf Metro Girişleri meydanı (Url-33).	58
Şekil 4.19 : Napoli Monte St. Angelo Metro girişi tasarımı (Url-34).	59
Şekil 4.20 : Napoli Monte St Angelo Metro girişi imalatı (Url-35).	59

Şekil 4.21 : Napoli Toledo Metro istasyonu (Url-36).....	59
Şekil 4.22 : Kaosiung, Formasa Metro İstasyonu (Url-37).....	60
Şekil 4.23 : Kaosiung, Formasa Metro İstasyonu Girişi(Url-38).	60
Şekil 4.24 : Bilbao Metro Girişi (Url-39).	61
Şekil 4.25 : Bilbao Metrosu Sirkülasyon şeması (Url-40).....	61
Şekil 4.26 : Baker Street İstasyon Girişi (Url-41).	63
Şekil 4.27 : Baker Street İstasyonu Peron Tasarımı (Url-42).	63
Şekil 4.28 : Paris Metro Girişleri (Url-43).....	64
Şekil 4.29 : New York South Ferry Metro Girişleri [Lawrence, 1994].....	65
Şekil 4.30 : Metro istasyonunda sanal market (Url-44).....	66
Şekil 4.31 : Metro istasyonu koridorunun sanal kütüphane (Url-45).	66
Şekil 4.32 : Los Angeles demiryolu sistemini genişletmek ve metro istasyonlarını bağlayarak bir merkez istasyon oluşturmak için geliştirilen bir proje örneğinde meydan ve istasyon kotu ilişkisi (Url-46).	69
Şekil 4.33 : Gezi Parkı ve Taksim meydanı üzerine geliştirilen projede meydan, metro ve park kotunu birleştiren dikey donatı birimleri (İSMD Taksim Meydanı ve Gezi Park Tasarım Yarışması E.Selen Aksoy'un projesi) ..	69
Şekil 4.34 : New York Grand Central Metro İstasyonu çizimi (Url-47).	71
Şekil 4.35 : Londra Canary Wharf Cross Rail projesi (Url-48).....	72
Şekil 4.36 : Edgar Chambless'in Yol Kent Projesini (Url-49).	72
Şekil 4.39 : Vasco da Gama alışveriş merkezi ve istasyon üst geçidi (Url-50).....	74
Şekil 4.38 : Vasco da Gama alışveriş merkez ve metro girişi (Url-51).	74
Şekil 4.40 : Toronto yer altı şehri; Path (Url-52).....	75
Şekil 4.41 : Ankara Kızılay Metro İstasyonu (Url-53).	76
Şekil 5.1: Farklı ritimlerin oluşturduğu mekansal formların karşılaşması sonucu toplumsal mekan üretimi.	78
Şekil 5.2 : M2 Hattının metro ağları içindeki konumu (Url- 54).....	79
Şekil 5.3 : M2 Hattındaki istasyonlar ve istasyonlara göre kent ritmini belirleyen faktörler.	80
Şekil 5.4 : Hacıosman metrosu ve çevresi (Url-55).	81
Şekil 5.5 : Hacıosman metrosu ve çevresi (Url-56).....	82
Şekil 5.6 : Yenikapı Gösteri ve miting alanı (Url-57).	83
Şekil 5.7 : M2 Hattı.....	83
Şekil 5.8 : Levent Alt Çarşı (Url-58).	86
Şekil 5.9 : Levent Metro istasyonunda temsili kesit ve ritim değerleri.	87
Şekil 5.11 : Metrobüs giriş holü (Url- 59).	89
Şekil 5.12 : Cevahir alt meydan ve üst meydan ilişkisi (Url- 60).....	90
Şekil 5.13 : Cevahir alt meydan ve üst meydan ilişkisi (Url- 60).....	90
Şekil 5.14 : Gayrettepe Metro İstasyonu, Metrobüs ve Zorlu Centerda kendi mekanlarından çıkan farklı ritimlerin, bağlantı yolu üzerinde karşılaşarak yeni mekanlar oluşturma durumu.....	92
Şekil 5.15 : Gayrettepe Metro İstasyonu, Metrobüs ve Zorlu Center bağlantı yolundaki ticari hizmet birimleri (Fotoğraf : 05.10.2015).	93
Şekil 5.16 : Gayrettepe metrosunda Karanlıkta Diyalog Sergisi (Url-61).....	93

KENT RİTMİ VE KAMUSAL ALAN İLİŞKİLERİNDE METRO İSTASYONLARI

ÖZET

Tarihte siyasi ve ekonomik değişimlere bağlı olarak düzenlenen kamusal alanlar, günümüzde kent ritmine göre sürekli değişen ve sınırsızlaşan mekanlara dönüşmektedir. Kent içindeki gündelik hıza bağlı olarak oluşan ve gündelik yaşam pratiklerinden beslenen ritmin, kentsel yaşamdaki bu belirleyici durumu ise ticaret ve savunmanın kente kazandırdığı hızlanma etkisi ile ortaya çıkmıştır. İdeal kent ütopyalarıyla devam eden hız tutkusu kentlerin gelişerek metropollerini oluşturmasıyla daha da önemli hale gelmiştir. Hızın biçimlendirici etkisi metropollerin hem oluşma nedeni, hem de metropollerin yarattığı bir sonuçtur. Gelişen teknoloji ile birlikte artan hız, uzak mesafelere sıçrayarak kentin sınırlarını genişletmiştir. Raylı sistemlerin kullanımı ile biçimlenen kentler otomobil ve son olarak da metro ile farklılaşarak yeni bir ritim oluşturmaya başlamıştır. Kenti bölen raylı sistemler kent içindeki zamansal programlılığı sağlamış ve ayarlanmış zaman kavramının önemiyle hız gereksinimi daha da artmıştır. Raylı sistemlerin yer altına alınması ile, kent yüzeyinin altında oluşan hız katmanı günlük hayatın içine sokularak dikeyde ve yataydaki ritme dayanan kentsel ilişkileri sorgulamamıza neden olmuştur. Tez kapsamında incelenen metro istasyonları, hızın kazandırdığı yeni kent ritminin kamusal ilişkilere olan etkisini süreç içinde görebileceğimiz ulaşım yapılarıdır. Metro istasyonları, üst ölçekte kent ritmini belirlerken kent ritminin istasyonlarla kesiştiği noktalarda kamusal ilişkileri sorgulamamıza neden olacak önemli veriler barındırmaktadır. Tezin konusu bu verilerin kent ritmi ve kamusal alan ilişkisindeki belirleyiciliğidir. Tarihteki olaylara ve teknolojik gelişimlere bağlı olarak değişen kamusal alan tanımı da tez kapsamında incelenmiştir. Kamusal alanın, farklılaşan kent ritimlerinin karşılaştığı noktalarda yeni mekanlar üreterek çoğaldığı ya da kendini farklı programlara eklemleyerek yok olduğu görülmüştür. Kamusal alan, yeni ritme bağlı olarak bazen yok olduğu gibi bazen de yeni ritmin kente açılma noktalarında yoğun ilişkilerin gözlemlendiği yeni kamusallaşma biçimleri yaratmıştır. Metro istasyonlarının kente açılma noktalarındaki ritimlere bağlı bu kamusallaşma biçimleri istasyonların kent içindeki konumu, mekansal potansiyelleri ve eklemlediği programlara göre değişmektedir. Aydınlanma durumu, yerel kimliği, tasarım ile birleşen teknolojilerin kullanımı gibi kentteki veriler, kentten gelen ritimlerin metro istasyonlarında birbirleriyle temas ettikleri noktalarda ilişkileri çeşitlendirmektedir. Metro istasyonları farklı yöne farklı rotalar izleyerek giden bireylerin bu mekansal özelliklerle değişen ritimlerinin karşılaştığı ve bu ritimlerin kent ritmine adaptasyonunu sağlayan bir mekandır. Bireylerin karşılaşmaları ve iletişimleri arttıkça da adaptasyon artacaktır ve farklı kotlarda yeni kamusal alanlar ortaya çıkacaktır. Yeni kamusal alanların üretimi farklı ritimlerin karşılaşma yoğunluğuna göre kamusal ilişkileri devam ettirerek, ya da kent yüzeyinden bağımsız olarak kendi içinde yeni kamusal alanlar yaratarak oluşmaktadır.

Sonuç olarak, metro istasyonlarının kentte kazandırdığı yeni ritmin değişen mekansal nitelikler ve programlar kapsamında farklılaşması ve istasyon yapısında tekrar karşılaşması sonucu ortaya çıkan, kamusal alan üretimleri sunulmuştur. Tez kapsamında örnekler üzerinden incelenen kamusal alan ve ritim ilişkilerinin, metro

istasyonlarının tasarım ve kullanım sürecinde yeni bir bakış açısı yaratması ile kesişme noktalarında, sürekli olarak yeniden sorgulanması hedeflenmektedir.

THE RHYTHM OF CITY AND PUBLIC SPACE WITH METRO STATIONS

SUMMARY

Throughout the history of urbanism mobility have been always important for the people. Due to the limited time effect of urban life the mobility accelerated. The transportation vehicles gained importance with the concept of speed and the city took shape in this network of transportation. Hence it is not possible to consider the public spaces that have existed since the beginning of urbanization independent from the transportation network. The public area borders that are affected by the every motion in the city is in a constant transformation according to the relations people establish with space in metropolis. Therefore the relation of public area and transportation network is vital for the urban rhythm and new space formations.

The rhythms formed by the speed of the constantly developing urban changes and the intersections of these rhythms create new spatial relations. The spatial relations' supportiveness of social relations and the frequent need of moving from one place to another originated by the social relations constantly change the rhythm of the city. Under these circumstances the urban rhythm and formation are in a mutual interaction.

Because of the need for speed, the rail transportation either has been placed at the points where the movement is concentrated in the city centers or has created new attraction points at where they are positioned. The city has become speed dependent and is expanding according to the transportation network. Due to the relocation of the transportation under ground and increasing importance of speed, the metros has created a new encounter area in the city. The metro lines, has become a practical transportation first for low class, then middle class users in the city and today everyone in a metropolis. The metro stations shape the transportation by affecting the city flow while transforms the city rhythm by orienting it to different levels.

This multi-layered encounters and the rhythm created by the speed extends the definition of public space. While the city works like a machine, it also conceives different space definitions and forms of publicity through the various vertical and horizontal relations it establishes and momentary encounters. In this context, the reshaping of public area by the urban rhythm that has been transformed by the dominancy of speed in city is being questioned. The vertical and horizontal relations occurred by the intersection of transportation facilities and public spaces have begun to transform this publicity.

In the first section the history process of the formation of city and the effects of the speed in this process have been investigated. The relation of the speed with the first settlements and the process of change caused by the developing speed with technology in the urban rhythm are urged upon. The new potentials that are possessed by the new urban rhythm which is created by speed is questioned through the examination of the reshaping of urban form by the transportation networks required by the speed and the utopias established upon the urban rhythm.

In the second section the transformation of the definition of public space through the history is researched. The concept of public space has constantly changed with

economical and political developments and it has dissolved in the city by expanding its borders. The relation of these areas with changing city rhythm due to the speed and publicity of encounter points is being examined. These examinations conducted on pedestrian movements and the spaces created by transportation networks in the city.

In the third section the factors that are defining the changing publicity of the metro stations related to the rhythm. The locations of the stations and spatial potentials are examined as the determinants of rhythm in the metro stations. As a result of these examinations the importance of the quality, circulation and section relations and enhancement with different programs along with the location of the stations is asserted. Depending on having these determinants in the same station, the production of public areas as a result of intersection of different rhythms are being investigated in the fourth section. The metro stations case of producing new public areas or expanding the existing one by articulating to it is presented by grounding the conditions on the possibility of encounter of different rhythms and evaluated through the stations where the most dense public relation occurs on Istanbul M2 line.

Finally, the production of space occurred as a result of the differentiation of programs and spatial qualities of the new rhythm of the city brought by the metro stations and their re-encounter in station is presented. In the thesis the aim is to constantly re-question the investigated relation of the public space and rhythm through examples to construct a new perspective on design and usage process of metro stations and the intersection points.

The purpose of the study is to investigate the role of the metro stations in the production of public areas by the urban rhythm. The metro stations are encounter areas that embody many rhythms. They carry out the mission of transforming and adopting these rhythms into the city. In the work, it is proposed that as a result of many encounters of the new urban rhythms produced by the metro stations, which are examined through the dynamic affects inside the urban cycle and new daily life practices, creates new public spaces.

1. GİRİŞ

İnsanlar için hareketli olma durumu kentleşmenin tarihi boyunca her zaman önemli olmuştur. Bu hareketlilik zamanın kısıtlayıcı etkisi ile hızlanmaya başlamıştır. Hız kavramı ile ulaşım araçları önem kazanmıştır ve kent bu ulaşımın örüntüsü içerisinde biçimlenmiştir. İlk kentleşmelerden beri kendini gösteren kamusal alanı da kentin ulaşım sisteminden bağımsız düşünmek mümkün değildir. Kentin tüm hareketlerinden etkilenen kamusal alanın sınırları metropol kentlerinde bireyin mekanla kurduğu ilişkilere göre sürekli değişmektedir. Bu nedenle kamusal alan ve kentin ulaşım ağının ilişkileri, kentin ritmi ve yeni mekan oluşumları açısından oldukça önemlidir.

Sürekli gelişen metropollerdeki değişimlerle ortaya çıkan hızların oluşurduğu ritimler ve bu ritimlerin kesiştiği noktalar yeni mekansal ilişkiler yaratmaktadır. Mekansal ilişkilerin toplumsal ilişkileri desteklemesi ile toplumsal ilişkilerin yarattığı bir yerden bir yere ulaşma ihtiyacının sıklığı, kentin ritmini sürekli olarak değiştirmektedir. Kent ritmi ve kentin biçimlenmesi bu durumda çift yönlü bir etkileşime sahiptir.

Hız gereksinimi, raylı ulaşımın kent merkezindeki hareketin yoğunlaştığı noktalarda yer almasını sağlamış ya da bulundukları noktalarda yeni çekim alanları üretmiştir. Kentler hıza bağımlı hale gelmişlerdir ve ulaşım ağlarının etkisiyle genişlemektedirler. Ulaşımın yer altına alınması ve hızın artan önemiyle ise metro istasyonları kentin içinde yeni bir karşılaşma alanı yaratmıştır. Metro hatları, kentlerde önce düşük sonra orta sınıfın kullandığı, günümüzdeki metropollerde ise herkesin kullandığı pratik bir ulaşım aracı olmuştur. Metro istasyonları çekim alanlarıyla kentteki akışı etkileyerek ulaşımı yönlendirmeye çalışırken kentin ritmini farklı kotlara aktararak dönüştürmektedir.

Bu çok katmanlı durumdaki karşılaşmalar ve hızın ortaya koyduğu kent ritmi, kamusal alan tanımını genişletmektedir. Kent artık bir makine gibi çalışırken dikey ve yatayda kurduğu farklı ilişkiler, anlık karşılaşmalar, farklı mekan tanımlamalarını ve yeni kamusallaşma biçimlerini yaratmaktadır. Bu bağlamda, hızın kente

hükmetmesiyle değişen kent ritminin kamusal alanı biçimlendirme durumu sorgulanmaktadır. Ulaşım yapılarının kamusal alanlarla kesişmesi ile ortaya çıkan dikey ve yatay ilişkiler bu kamusalılığı dönüştürmeye başlamıştır.

İlk bölümde kentin tarihsel süreç içinde oluşumu ve hızın bu süreçteki etkileri incelenmiştir. İlk yerleşimlerin hız ile ilişkileri ve teknolojiyle gelişen hızın kent ritmini değiştirme süreci üzerinde durulmuştur. Hızın gerektirdiği ulaşım ağlarının kent formunu biçimlendirme durumu ve kent ritmi üzerinden kurulan ütopyalar incelenerek hızın yarattığı yeni kent ritminin sahip olduğu potansiyeller sorgulanmıştır.

İkinci bölümde kamusal alanın tarih içinde dönüşen tanımı araştırılmıştır. Kamusal alan kavramı ekonomik ve politik gelişmelerle sürekli değişmiş ve sınırlarını genişleterek kent içinde çözülmeye başlamıştır. Kent içindeki bu alanların; artan hıza göre değişen kent ritmi ile olan ilişkisi ve karşılaşma noktalarının kamusalılık durumu incelenmektedir. Bu incelemeler, yaya hareketi ve ulaşım ağlarının kentte yarattığı mekanlar üzerinden araştırılmıştır.

Üçüncü bölümünde ise metro istasyonlarının ritme bağlı olarak değişen kamusalılık durumunu belirleyen faktörler incelenmiştir. Metro istasyonlarındaki ritimlerin belirleyicileri olarak istasyonun konumu , mekansal potansiyelleri incelenmiştir. Bu incelemeler sonucunda istasyonun konumu ile birlikte niteliğinin, sirkülasyon ve kesit ilişkilerinin, farklı programlarla beslenmesinin önemi ortaya koyulmuştur. Bu belirleyicilerin bir çoğunun aynı istasyonda bulunmasına bağlı oluşan farklı ritimlerin kesişmesi sonucu olarak kamusal alan üretimi ise dördüncü bölümde incelenmiştir. Metro istasyonlarının yeni kamusal alan üretme ya da mevcut kamusal alana eklemlenerek sınırlarını genişletme durumu farklı ritimlerin karşılaşma olasılığına dayandırılarak sunulmuş, İstanbul M2 hattı üzerindeki en yoğun kamusal ilişkilerin görüldüğü istasyonlar üzerinden değerlendirilmiştir.

Çalışmanın hedefi kent ritminin, kamusal alanlar üretme sürecinde metro istasyonlarının rolünün incelenmesidir. Metro istasyonları, bir çok ritmi barındıran bir karşılaşma alanıdır ve kente dahil olduğu noktada bu ritimleri dönüştüren ve kente adapte eden bir görev üstlenmiştir. Çalışma boyunca metro istasyonlarının kente sunduğu yeni kent ritminin bir çok karşılaşma sonucu, kent döngüsü içinde yarattığı dinamik etkiler ve yeni yaşam pratikleri incelenerek,yeni kamusal alanlar

yaratacağı öngürölmüştür. Ayrıca bu alanların yeni sosyal ilişkilere imkan tanıyarak kamusal alan tanımını hızın etkili olduğı mekanlarda sürekli sorgulamamıza neden olacağı düşünölmektedir.

2. KENTİN RİTMİ

2.1. Kent, Hız ve Ritim

Medeniyet ve uygarlık gibi kavramlarla bütünleşen kent tanımı tarih boyunca değişen içeriğiyle birlikte bir çok ölçüte göre sınıflandırılmaktadır. İlk tarihsel kentleşme izlerinin büyük nehirlerin geçtiği verimli ovalarda bulunması, tarım ürünlerine dayalı örgütlenme ile kentlerin oluştuğunu göstermektedir. Kentteki örgütlenmeler ve gündelik yaşamdaki tüm hareketler ise doğanın ritmine dayanan tekrarlardan oluşmaktadır. Ancak zaman kavramının önem kazanmasıyla ortaya çıkan hız, gündelik hayattaki ritmi, doğanın ritminden farklı olarak bir çok etkene göre değiştirmektedir.

İlk kent oluşumları incelendiğinde askeri istilalar sonucu oluştukları kanısına varılmaktadır. Bunun nedeni ilk kentlerin kontrolü sağlama ve savunma amaçlı tepelere kurulmuş olmasıdır. Ancak M.Ö 3000 yılında görülen kent içi ızgara planlamaları ve yolların sur içinden çıkarak büyük su kaynaklarına ya da ulaşım akslarına bağlanmaları da kentlerin ulaşımına bağımlı geliştiğini göstermektedir (Vitruvius, 1993). Hizmet aktarımı için kentleşme kavramını şekillendiren en önemli unsur ulaşımıdır. Mal üretimi ve taşınmasıyla ortaya çıkan ticaret yollarını geçtikleri köyleri geliştirmiş ve kentleştirmiştir. Kamusal bir tartışma ve fikir alış verişinin sokakla buluşması da ticaret yolları ile aktarılan bir kültürdür. Ortadoğudaki kahvehane kavramının yayılması, kahve ticareti ile Avrupa devletlerine aktarımı gerçekleşmiştir (Neal, 2010). Kentler oluşurken kentle birlikte oluşan kentli olma kavramı da ulaşım akslarının yöneldiği kent merkezlerinde gelişmiştir. Bir çeşit pazar alanı olan bu meydanlar ilk kentteki yaya akışının odak noktaları olmuştur. Roma imparatorluğunun ekonomik sürekliliğini sağlayan güçlü yol ağı kentlerin kavimler tarafından istilasını kolaylaştırmıştır. Kentlerin ulaşılabilirliği mevcut kentlerin gelişimini sağladığı gibi yıkım sürecini de hızlandırmaktadır. Orta çağa gelindiğinde Romanın parçalanmasıyla Avrupa'da kentsel yaşam karanlık bir döneme girmiştir. Roma imparatorluğunun sonu Avrupa'da kentlerin sonunu da getirmiş ve kırsal yerleşmelere geri dönmüştür. Kırsal yerleşmelerde tarımsal üretim yöntemleri gelişmiş ve artan ürün para ekonomisini oluşturmuştur. Bu durum tüketici ve üretici arasında bir ara sınıf yaratmış ve ticaretle birlikte yeni bir kent modeli oluşmaya başlamıştır. Ortaçağ kent modelinde organik dar sokaklar ve

ticaretin canlandırdığı meydanlar söz konusudur. Şehir içinde yaya ulaşımına uygun ve doğaya uyumlu yol biçimleri mevcuttur. Bu biçimlenmeler doğal formlarla birlikte kentte insan doğasıyla uyumlu bir ritim yaratmıştır. Kent ritmi olarak tanımlayabileceğimiz bu kavram, ilk yerleşimlerdeki sanat ve mimariden gelen oranlar ve tekrarı vurgulayan düzen ile başlayarak, gündelik hayattaki dini, ticari ve sosyal ilişkilerin belirlediği zamansal tekrarların kentte yarattığı akıştır.

Ticaret ile birlikte artan yolculuklar ulaşım aksları etrafında gelişen konaklama ve ihtiyaç birimleri zamanla genişleyerek ticaret kentlerini ortaya çıkarmıştır. Ticaret ulaşımı yaygınlaşmıştır ve deniz ulaşımıyla hammadde arayışı başlamıştır. Ekonomik yapı, ticari bağlantılar ve dünya görüşünün gelişmesiyle Ortaçağ kentleri dünya ekonomisinin bir parçası olmuştur. Ekonominin gücü, merkezi otorite ve düzen arayışını gerektirmiştir. Rönesans kentleri, Orta çağ kentlerinin organikliğine karşın sistematik ve rasyonel olarak kurulmuştur. Ortaçağ kentlerindeki Gotik üslup Rönesans ile birlikte rasyonel bir tasarım anlayışına dönüşmüştür. Mimarlıkta kullanılan proporsyonlar bu dönemde kentte belli bir ritmin başlangıcı olmuş ve bu ritmik biçimleniş bir düzen ile tekrarlanmıştır. Rönesans döneminde ortaya çıkan düzen algısı ise kendini ulaşım ağlarının tasarımında da göstermiştir. Görkemli ve simetrik bir meydana çıkan yollar genellikle ııınsal olarak yönlendirilmiştir. Yönlendirilen hareket merkezde toplanmıştır. Ortaçağın pazar yeri artık geometrik açıdan olduğu kadar kavramsal olarak da bir merkeze dönüşmüştür. Kent bu dönemde meydanlarla ve sokaklarla oyulan katı bir cisim haline gelmiştir (Colquhoun, 1990). Modern kentte sirkülasyonun yer altına alınması katı cismin, hareket yoğunluğu ile aşınması ve alt kota kadar oyulması olarak düşünülecek olursa, bütünlüğün ulaşım ağları ile bölünerek kenti yeniden biçimlendirdiğinden bahsedilebilir. Meydan ve işlek yollar sonrasında kente yetmeyerek farklı bir hız katmanı olarak, sokakların alt kotunda metro ağları yer alacaktır.

Artık yapılardan çok hareket ve hareketin akışına göre ortaya çıkan toplanma noktaları kenti tanımlı hale getirmektedir. Bu durum modern kentteki yapı adalarının biçimlerinin oluşumunda da etkili olmuştur. 18 ve 19. yüzyıla gelindiğinde ortaya çıkan bilimsel gelişmelerle toplumdaki bireye dayalı haklar, mülkiyet ve özgürlük kavramları tartışılmış ve örgütlenme ile ortaya çıkan yeni yapılaşma tipolojileri gelişmiştir. Ağırlaşan kent dokusu modern kent önerileri sağlık ve ulaşım sorunlarına çözüm olma peşinde bloklaşmış ve işlevsel olarak ayırmıştır. Kilise saray ve kent

meclisinden oluşan anıtsal yapılara dili ve işlevselliği farklı olsa bile anıtsallığı aynı olan büyük kütleler eşlik etmiştir. Varolan mimari dilin kullanılması parçalanmış bir çok işlevin bloklaşmasıyla kentteki ritmini değiştirmiştir. Bu bloklaşmalar daha sonra Christopher Alexander'ın ağaç modelindeki yaklaşımından, denge konumu olan sarmal modele geçecek ve işlevsel yakınlıklar kentsel mekanda dağılarak homojenize olacaklardır (Colquhoun, 1990). Alexander'a göre ağaç yapısı kentteki aşırı katı oluşumları temsil eder (Karatani, 2006). Bu yapıda toplumdaki bireyler arasındaki çapraz bağlantılar sözkonusu değildir ve kamusal alanda karşılaşmaları da beklenemez. Ferhan Yürekli ve Hülya Yürekli'nin de modern kent hakkındaki görüşleri, zonlama ile ortaya çıkan sokaksız kentlerin sosyal ilişkileri olumsuz etkileyeceği yönündedir (Yürekli, 2011). Sınırlarla parçalara ayrılmış kent dokusu akış kanalı bulamazsa belli bir ritim tutturamayacaktır. Ritimsiz kent dokusu, gündelik zamana bağlı tekrarlara sahip olmayan ve istikrarsız hareketlere sahip mekanlardan oluşmaktadır. Bu durumda beklenmeyen oluşumlar kaos ortamı üretimde ve ticarete istikrarsızlık ve ulaşımında belirsizlik gözlenecektir.

Kentlerdeki akışı etkileyen hız önemi, insanların mesafeleri zamanla kıyaslamaya başladıklarında daha fazla hızı hedeflemeleri ile söz konusu olmuştur. Saatin bulunuşuyla zamanın standartlaşması da modern sanayi toplumunu olgunlaştırmıştır (Urry, 1999). Hızın kenti biçimlendirme yetisini kazanması ürünlerin fazlalığı ve ulaşım mesafeleri ile gündeme gelmiştir. Ekonomik, politik ve sosyal değişimlerin ulaşım üzerindeki etkileri ise, hızın bir güç olarak kente dahil olmasını sağlamıştır. Bu güç kentteki tekrarları zamana bağlayarak kent ritmini mekansal örgütlenmelerde belirleyici hale getirmiştir.

19. yüzyıldaki kentlerin büyüklüğü ulaşım ağları ile ölçülürken bugün kentler hızlarıyla sınıflandırılmaktadır. Ulaşım araçları ile belli bir noktaya varma ve bunu en kısa süre içinde gerçekleştirme isteği nedeniyle önem kazanan hız, artık kentlerin gelişmişliğiyle özdeşleşmiştir. Paul Virilio, "modern" toplumun tanımlayıcı özelliklerinden birinin rekabeti putlaştıracak kadar zorunlu kılan sınırsız hız fenomeni olduğunu söylemektedir. Virilio, hız teknolojisinin mekanın stratejik önemini azaltarak hızın mekansızlığını ön plana çıkaracağından bahsetmektedir. Hızın mekansızlığının stratejik değeri, kesin bir biçimde mekanın stratejik değerinin yerini almıştır (Virilio, 1998). Auge, mekan ve yok yer kavramlarını açıklarken mekanın tarih ve ilişkiler yeri olduğunu vurgulamaktadır (Auge, 1995). Bu durumda

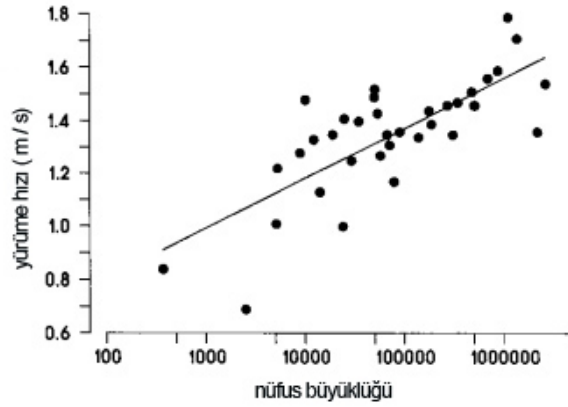
hızın değeri mekansal değeri azaltmakta ve yer kavramını yok yer e çevirmektedir. Buna karşılık Mumford'un düşüncesi kent gelişmişliğini artık ulaşım ile özdeşleşmiş olduğu yönündedir (Mumford, 1961). Bu yorumlara göre günümüzde, hız kavramı kentlerde yoğun ilişkiler yaratmış ama mekansal tanımları yok etmiştir. Ancak hızın yarattığı ritim kentin parçalanmış mekanlarından sızarak onlara tüketimin yarattığı üretkenlikle yeni anlamlar yüklemektedir.

Kent ritmi yok olan mekansal kurguları kendine uydurarak sürekli yeniden tanımlamaktadır. Ritim gündelik hayattaki döngünün kentteki verilere göre, tekrara dayanan hareketidir ve kentteki tüm üretim, tüketim, yapım ve yıkımdan etkilenmekte, kentin nabzını tutarak sürekli değişmektedir. Kent ritmi, kent içindeki mimariye de yansiyarak hacimsel ilişkileri, yüzeyleri ve yönlenmeyi de etkilemektedir. Kent ritmini çözümlemek için gündelik hayatın akışını inceleyen Lefebvre ve Régulier zaman içindeki eylemlerin dizilişini önemseyerek ritmin devamlılığını, kapitalizm içindeki yabancılaşmanın yarattığı sorgusuz tekrarlar gibi tüketim ile ilişkilendirmiştir (Elden, 2004). Bu tüketim zamanı tüketerek yeni ilişkiler kurmayı ve ritmik hareketle yeni mekanlar kurgulamayı hedeflemektedir. Lefebvre ritim çalışmalarında gündelik hayattaki detayların önemini vurgularken ritmi döngüsel ritim ve çizgisel ritim olarak ayırmıştır.

Çizgisel ritimler başlangıcı ve bitişi olan ilişkileri kapsamakta döngüsel ritim ise doğal olaylar gibi üretim ve yıkımı içeren sürekli tekrarların dönüşümü ile yenilenmesinden oluşmaktadır. Mekansal ilişkilerin dayandırıldığı kent ritmi aslında bu çok katmanlı doku ile beslenmektedir. Döngüsel ritimleri barındıran etkileşimli kent yaşamı çizgisel ritimlere bağlı düzenle işlemektedir. Döngüsel ritimler üretim-tüketim ilişkilerinin çizgisel ritmi ile kesişerek kent ritmini belirlemektedir. Bornsteins 1976 yılında yaptığı inceleme ile kentteki yürüme hızının kent büyüklüğü ile olan pozitif ilişkisini göstermiştir (Şekil 2.1).

Bu araştırma bir çok etkeni görmezden gelse de, genel anlamda bireylerin çevreyle ve diğer bireylerle daha az temas sağlayarak, daha az zaman içinde hareketini tamamlama arzusu, büyük metropollerde yapılan gözlemler sonucu doğrulanabilir. Bunun nedeni Bornsteins'in de belirttiği gibi, çevreden gelen uyarılarında artması sonucu etkinin azalması şeklinde yorumlanmaktadır (Wirtz ve Rise, 1992). Büyük kentlerdeki sürekli artan ritmin diğer bir nedeni de zaman ve hız tutkusu dışında bireylerin kentin parçalanmış fonksiyonlarına yerleşim alanlarından ulaşabilme

çabasıdır. Bu araştırmadan ilham alınarak hazırlanan The Rhythm of City projesinde 10 metropolün sosyal ağ verilerinin depolonarak kentlerin ritim analizleri çıkarılmıştır (Guljajeva1 ve Sola, 2011). Bu çalışma sanal verilerin fiziksel ritme dönüşmesi açısından oldukça ilginçtir ki bu veriler hız ve sosyal ilişkilerin kent ritmine yansımasını göstermektedir (Şekil 2.2). Metropol kentlerde en yoğun saatlerde girilen veriler kentin ritminin sanal mekan üzerindeki ritmini de belirlediğini ve karşılıklı beslenen bir sistem içinde olduklarını göstermektedir. Bu sistem içinde kentler hızı hedefleyerek büyümekte akışkan ve anlık mekanlar yaratmaktadır. Hız ile kurgulanan kentlerde kentsel mekan sınırları ise belirsizleştirmektedir ve değişken ritme göre organize olan mekansal oluşumlar mevcuttur.



Şekil 2.1 : Bornstein'in 36 kentte yaptığı araştırma sonucu ortalama yürüme hızı ve kent büyüklüğü (1979) (Url-1).



Şekil 2.2 : The Rhythm of City projesindeki kent ritminin metronomlar ile ifadesi (Guljajeva1 ve Sola, 2011)

2.2. Kent Formu ve Ulaşım

Ulaşım ile belirlenen kent ritmi kentte yeni programlar yaratarak kent formunu da etkilemektedir. Tarih boyunca ulaşım sistemlerinin teknoloji ile birlikte gelişmesi kentte bir çok ritmin aynı anda var olmasına neden olmuştur. Tren yolları, otomobiller ve metrolar ile ulaşım kolaylaşmış, yeni kent formları olanaklı hale gelmiştir. Bu ulaşım araçları kentte yeni ritimler yaratmıştır. Bu ritimler kent merkezlerinde, meydanlarda ve kent çeperlerine dağılımı sağlayan aktarma merkezlerinde karşılaşmaktadır. Schulz kenti bir karşılaşma yeri ve insanların iletişim kurduğu bir mikrokosmos olarak tanımlarken, karşılaşmaları düzenlemek için kent, kendi içinde yeni çözümler üretmiş, yeni yollar ve rotalar belirlemiştir. Bu yeni ulaşım kanalları da kent formunun, ulaşımın sağladığı olanaklara göre biçimlenmesine neden olmuştur.

2.2.1. Raylı sistemler ve kent

Sanayi öncesi dönemde ulaşım ağları karayolu ve su yollarından oluşmaktadır. Kent dokuları da buna bağlı olarak şekillenmişlerdir. Sanayi sonrası dönemde 19. yüzyıl başlarında ortaya çıkan buhar makinalarıyla çalışan raylı sistemler kentlerin büyümesinde ve dış kentlerle ilişkiler kurmasında oldukça etkilidir. Raylı sistemler önceleri genellikle yük taşımak için kullanılsa da daha sonra ticari gelişmeler ile yolcu taşımacılığı da yaygınlaşmıştır. İlk toplu taşıma aracı olarak görülen raylı sistemler omnibus ve tramvaylar olarak geliştirilerek hafif sistemlerle kent merkezine dahil olmuştur. Daha sonra elektrikli tramvaylar ve modernleştirilmiş hafif raylı sistemler ile saatte ortalama 20-50 km/saatte ulaşılmış ve kent içinde ulaşım özgürlüğü sağlanmıştır. Teknolojinin gelişmesiyle yaygınlaşan raylı sistemler yük taşıma ya da başka kentlere olan seyahatler dışında kent içinde de ulaşım ve ticareti sağlayan bir ağ olmuştur (Kılınçaslan, 1992).

Demir yolu sistemi kentleri bağladığı gibi ayırmakta ve yerleşim düzenini etkilemektedir. Belli bir rotada belli bir zaman diliminde hareket eden bu ulaşım araçları, kenti biçimsel olarak düzenlediği gibi kentliyi de zamana bağımlı hale getirmiştir. Demiryolu hattının üzerinde belli noktalarında olan duraklar ve istasyonlar kentler için önemli hale gelmiş ve kent bunların çevresinde gelişmiştir. Durak noktaları yerleşim yoğunluğuna göre belirlenmiş bu da demiryolu ulaşımının ritmine göre belirli aralıklarla düzenlenmiştir. Yayaların kendi yaşama alanlarından

katıldıkları bu duraklar arası mesafe yayaların ulaşabilme mesafesine ve trenin hızına göre ayarlanmıştır. Durak noktaları arttıkça kentlerde yaya aksları artmış ve ihtiyaçlara yönelik donatılarla yeni mekansal düzenlemeler ortaya çıkmıştır. Duraklar kentteki bireylerin kendi hızından raylı sisteme katıldığı noktalardır. Bu katılım, bireyler için kentin artık farklı bir hızda algılanacağı bir sisteme dahil olma durumudur. Kent ve hız döngüsündeki donmuş bir an olma hali bu bekleme noktalarında görülebilir.

Kent içindeki kullanım sıklığı artan raylı sistemler bir süre sonra kentte yaya akışını bölmeye ve bir çok kazaya neden olmaya başlamıştır (Şekil 2.3). Bu nedenle New York'ta, 1930'lu yılların başında cadde seviyesindeki tren kazalarını önleme amacıyla yükseltilmiş demiryolu inşa etmeye karar verilmiştir (Şekil 2.4). Bu şekilde hız katmanı farklı bir kota alınarak farklı hızdaki hareketler düzenlenmiştir. Bu örneklerden High Line 1980'lerde karayolu taşımacılığının yaygınlaşmasıyla işlevini yitirmiştir. Terkedilmiş bir bölge olan bu yükseltilmiş ray hattı 2006 yılında tasarlanmış bir üst meydana dönüştürülmüştür.



Şekil 2.3 : High Line öncesi sokak görünümü (Url-2).



Şekil 2.4 : High Line sonrası sokak görünümü (Url-3).

Raylı sistemler kent merkezleri ile kırsalı birbirine bağlamış, kent merkezinin ulaşılabilir olmasını ve daha çok önem kazanmasını sağlamıştır. Bu durum merkezdeki alanların ekonomik değerini yükseltmiştir. Kent merkezindeki yapıların programı ticarete dönüşürken raylı sistemlerin de sağladığı ulaşılabilirlik ile konut yerleşimleri kent merkezinden uzaklaşmıştır. Bir toplama ve boşaltma sistemi olarak çalışan raylı sistemler, orta sınıfın merkezden kaçışını destekleyen banliyölerin var oluşunu desteklemektedir. Banliyö trenleri merkez ve banliyöler arası ulaşımı sağlarken sürekli genişleyen kent çeperleri banliyöleri içine almaktadır. Kent merkezinde kalan raylı sistemlerin daha etkin kullanılabilmesi için yer altına alınması fikri ise ilk olarak 10 Ocak 1863'te Londra'da Paddington'da Farrington Caddesi ile Bishop arasında 3.7 km uzunluğunda bir hat üzerinde uygulanmıştır. Bu sistem Kraliçe Viktorya'yı taşımak için buhar gücü ile çalışan vagonlarla kurulmuştur (Bal, 1995).

Londra'da ilk yeraltı taşımacılığından sonra 1897 yılındaki New York metrosu buhar gücüyle çalışırken dünyanın en eski ve en kısa metrolarından olan Beyoğlu ve Karaköy'ü bağlayan tünel mekanik bir sistemle çalışmaktadır. Buhar gücüyle çalışan metroların binalara verdiği zarardan sonra duraklama dönemi yaşayan bu sistem sonrasında elektriğin kullanılmasıyla yeniden canlanmıştır. Hızın artması zamana bağlı olarak mesafeleri arttırmıştır. Dikey ilişkileri güçlendiren asansörlerle durak sayısı da artmış ve durakların kentle olan ilişkileri değişmiştir. Duraklar raylı sistemler için bağlayıcı düğüm noktalarıdır. Duraklar aynı zamanda kent zemini ile birey arasındaki zamanı da düzenlemektedir. Bu anlamda durak ve istasyon merkezli kent gelişimlerinde zaman, belli bir döngüde hızın sabitlenmesiyle ortaya çıkmıştır. Metroların kullanımıyla, bu hız artmış ve duraklar sıklaşmıştır. Kentin gelişimi ise tren istasyonlarına göre daha küçük çaplı daireler içinde etkilerini sürdürmeye devam etmiştir. Metro istasyonları kent ritmini bu dairelerin çeperlerine aktararak sürekli bir dolaşım sağlar. Londra metrosu da bu anlamda insanları kent merkezine her gün getiren ama aslında orda ki yerleşmeyi dışarı aktaran yani kent merkezini geçici bir dinamik nokta haline getiren bir devrimdir. Raylı sistemlerin kenti dış çeperlere bağlayıcılığı bu noktada aslında hilekar bir çözüm olarak nitelendirilebilir. Kent içinde hızla dolaşan metrolar yeraltında insanları dolaştırırken hız tutkunu kentli, kent yüzeyinde olanlardan habersizdir. Hatta artık bu önemsizdir. Önemli olan hızla uzağa gidebilmektir.

Ticari ve popüler bir alana dönüşen kent merkezi yerleşim bölgesi olmaktan çıkmaktadır. Yerleşim birimleri metro ve banliyö trenleriyle ulaşılan uzaklıklardadır. Yatayda genişleyen kent dikeyde de metrolar ile genişlemektedir. Bu da kentte sürekli yeni akış yolları bulan, dikey ve yatay iki ritmin oluşumuna neden olmaktadır.

2.2.2. Otomobil

Sanayileşme sonrası teknolojik gelişmelerin paralelinde ortaya çıkan otomobil kavramı kent yaşamını yeniden biçimlendirmiştir. Taşıma ve ulaşma eyleminin binek hayvanlarıyla gerçekleştirilmesi ve bunun sonraları otomobil ile daha hızlı ve güçlü olması otomobili bir ayrıcalık haline getirmiştir. Nicholas Cugnot 1769 yılında ilk buhar enerjisiyle çalışan otomobili icat etse de otomobilin tarihi Leonardo Da Vinci'ye kadar uzanmaktadır. 1880 ve 1910 dönemi ise piyasaya Ford tarafından sürülen otomobilin tarihini başlatmaktadır. Amerikalı otomobil üreticisi Henry Ford'un 1914 yılında başlattığı montaj bandına dayalı üretim biçimi ile zaman, emek, makine ve fabrika düzeni tamamen bir sistem içinde organize olmuştur (Balıcaadağ, 2006). Bu durum yeni bir düşünme biçimi yaratmış ve toplu üretim için tüketimi destekleme politikalarına gidilmiştir. Taşıma ve ulaşım için kullanılan binek hayvanların yerini alması önceleri çok eleştirilmiş ve otomobillerin gücü bu canlılarla kıyaslanmıştır. Sonraları ise otomobiller kişiselleştirilip farklılaştırılarak en hızlı anında bile sahibinin kişiliğini yansıtarak toplumla görsel açıdan ilişki kuracak hale getirilmiştir (Bocock, 1997).

Otomobilin hızı ve hacimselliğine bağlı olarak kent otomobile uyumlu hale getirilmeye başlanmıştır. Otomobiller modern yaşamın ritmini değiştirirken bu ritme uyum sağlamak için otomobil kullanımı zorunlu hale gelmiştir. Henüz trafik kavramı ortaya çıkmamışken otomobil bireysel özgürlük ve hızı temsil eden en önemli araçtır. Bu özgürlük raylı sistemlerin sağlayamadığı mesafelerde ve yaya ulaşımıyla mümkün olamayacak bir hızda kendini göstermektedir.

Otomobil diğer ulaşım araçlarına göre daha fazla alanda adaptasyon sağlayabilmektedir. Lars Lerup'un da dediği gibi, kent artık hıza mesafelerden daha çok güvenmektedir (Lerup, 2000). Otomobil kenti bu noktada daha kullanılabilir kılarken bir yandan da kentsel alanları parçalayan büyük otoyol ağlarıyla kentteki birey ölçeğinden çok uzaklaştırmıştır. Lerup, kentteki bu biçimlere "mega shape"

demektedir. Otoyolda hızla giden bir bireyin yanından yürüyerek geçen bir gezgini fark etmesi ve onun neden yürüdüğünü sorgulaması artık imkasız hale gelmiştir (Lerup, 2000). Bunun ilk nedeni otoyollara bağımlı gelişen kentlerin büyük kütlelerle ayrışmaları ve insan ölçeğinin bu biçimlenmeleri algılayamamasıdır. Bu kütleler arasında bireyin algısı zayıf ve ölçeksizdir. İkinci neden ise otomobil içindeki bireyin hareketsizliğidir. Birey otomobile bağımlıdır bu durumda bireyin algısını da otomobile bağımlıdır. Otoyolda hızla giden araçtaki bireyin algısı kalıcılığı olmayan anlık görüntülerin akışına dönüşmektedir.

Le Corbusier hızı gelecek olarak yorumlarken kentlerin artık otomobiller için tasarlanması gerektiğini vurgulamıştır ona göre kent otomobillerin akışı için kendinden ve merkezi yoğunluğunu azaltmalıdır (Le Corbusier, 1971). Bu noktada bahsedilen büyük metropollerdeki kent parçaları ve otoyollarda otomobilin hız yapabilme özgürlüğü ve yarattığı akışkanlıktır. Metropoldeki yoğunlukla ortaya çıkan trafik durumu bu hızı azaltsa ve hareketi sınırlasa bile metropollerdeki bu yavaşlama küçük kentlerden çok farklıdır. Küçük kentlerde otomobiller yoğunlaşan kent merkezinde sıkışmıştır ve hızı kısıtlıdır. Böyle kentlerde otomobil tam olarak işlevsel değildir. Otomobil kullanımından vazgeçilmediği için bu kentlerde otomobile göre dönüşmekte ve büyük otoyollar kentlere hakimiyet sağlayarak alanları bölmektedir. Wright otomobile bağımlı olarak tasarladığı Broadacre City’de bu hakimiyeti kendi yaratmış ve bunun serbest bir ritim ile kent içinde özgürlük sağlayacağını savunmuştur. Wright bu proje ile dünyadaki bireysel mülkiyetin getirdiği bireysel hız ile yeni bir kent formundan bahsetmiştir. Kır ve kent ayrımı yerine, geniş bir kırsala serpiştirilmiş evler ile kamusal alan kavramından uzak bir yaşamdan, bireysel ulaşımı ve üretimi destekleyen bir fikir ile kendi kendine yetebilen bir yaşamdan bahsetmektedir. Projede otomobillerin kente getirdiği bireysel ritim, otomobilin diğer ulaşım seçeneklerinden farklı bir kent algısını yaratacağını göstermektedir.

Otomobilin kentteki ritmi raylı sistemlerden ve toplu taşıma araçlarından farklıdır. Otomobillerin hareketi belli bir hat üzerinde, belli bir ritimde olmanın dışında bağımsız ve bireyseldir. Kent içinde diğer ritimlerle olan karşılaşmalara göre sabit hız ve trafik kuralları ile hızları sınırlanan otomobiller için kent yeni akslar ve yeni kentsel formlar yaratmışlardır.

2.2.3. Metro ve metropol

Metropoller, nüfus yoğunluğu ile birlikte ulaşım, iletişim ve etkileşimin en üst seviyede görüldüğü kentlerdir. Metropolis kavramı ilk olarak Antik dönemlerde ekonomik, politik ve kültürel açıdan başı çeken kentler olarak tanımlanmıştır (Berber, 2010). Metropol ise 19. yüzyıl ve 20. yüzyılda ortaya çıkmış ve organize olmuş pazar ile sanayileşme üzerinden yorumlanmıştır. Ancak sonra bu tanım, tarım dışı işgücü ve dış ülkelerle bağlantıları ile ulaşım sistemlerine göre belirlenmiştir. 19. yüzyıl sonlarında ulaşım ağına metronun da dahil olması ile metropol kentin en kalabalık ve üretken olduğu yoğunluk olarak tanımlanabilir. Bu üretkenliğin nedeni bir çok ritmin karşılaştığı mekanların oluşturduğu yeni ilişkiler yeni talepler ve örgütlenmelerdir.

Simmel metropoldeki ilişkileri açıklarken, bireylerin zihinsel olarak ayrıcalık kazanarak metropolde güçlü bir biçimde var olabilmek için bireysel ve hesapçı oluşundan bahsetmiştir (Simmel, 2003). Metropoldeki bireyler kalabalık içinde var olmak için sürekli hızı ve saati hesaplamaktadır. Metropol ölçeğinden küçük kentlerde ya da daha küçük kırsal yerleşimlerde ise bireylerin sosyal yapıdaki varlığı aileye, geleneklere ya da diğer yakın ilişkiler kurulan bireylere tutunarak gerçekleşmektedir. Ancak metropolde birey birine tutunarak ayakta kalmak yerine belki de düşmemek için, sürekli hareket halindedir.

Metropollerin kentlerden en büyük farkı heterojen, kalabalık ve kaotik yapısıdır. Metropollerin hinterlandı kentlerden çok daha geniş, yoğunlukları yüksek, boyutları ve nüfusları çok daha büyüktür (Yürekli ve Yürekli, 2001). Heterojen yayılma sanayi devriminden sonra kent merkezinin dışına sıçrayan kentleşme süreciyle başlamıştır. Bu heterojenlik hem yapısal hem de sosyal anlamdaki farklılaşmanın yarattığı karmaşadır.

Farklılaşmalarla oluşan karmaşanın asıl nedeni olan kent içinde hızlanma durumu bu karmaşanın bir çözümü olan ritim olarak yeniden sunulmuştur. Hızın mesafeleri yakınlaştırması için öne sürülen çözümler, daha uzak mesafeleri birbirine bağlamaya çalışarak heterojen dokuyu çeşitlendirmiştir. Bu durumda ulaşımın ağlarının genişlemesi metropoldeki kaosun hem nedeni hem de istenilen sonucudur. Dış çeperlerin merkezle olan ilişkisi raylı sistemlerle sağlanmış merkez içinde de elektrikli tramvaylar kullanılmıştır. Özel araçların da kent merkezindeki özgür

hareketi sonrası artan kaos ortamı için en iyi çözüm metro ulaşımının yaygınlaştırılması olmuştur.

Metropoldeki yoğunluğun içinde metro ulaşımının yeraltını kullanması, ulaşımı hızlandırmakta ve bu ulaşım aksını kente geri vererek kente zaman ve mekan kazanımı sağlamaktadır. Metro karmaşayı yer altına saklamıştır. Kaos ortamının fiziksel çözümü kentin görünen yüzeyinde çözülmüş olsa da, karmaşa her istasyon ile kente yeniden dahil olmaktadır. Metro ile bu karmaşanın kente dahil olma noktaları yönlendirilmiştir. Metronun metropole dahil olma durumu hem metropolü hem fiziksel hem de sosyal anlamda üretken kılmaktadır. Metronun metropole kattığı yeni ilişkiler tesadüfün ve hızın birlikteliği ile oluşturdukları ritim sayesinde süreklidirler. Bu tesadüfler metropoldeki bireylerin birbirleriyle karşılaşmalarından ya da bireylerin farklı kotlarda dahil oldukları ritmin yarattığı deneyimlerden oluşmaktadır. Metroyu kent yüzeyinden farklılaşmış olan bir hız katmanı olarak tanımlarsak deneyimler kent yüzeyindekinden daha hızlı ve anlaktır. Metronun hızlı ve kentten bağımsız olması mekan algılarını değiştirmekte ve bireylerin belleğinde yeni imgeler oluşmasına neden olmaktadır. Bu imgeler mekanın anlık değişimi ile her karşılaşmada bir önceki algıyla yeni bir ilişkiye neden olarak bambaşka bir deneyim olanağı sağlamaktadır.

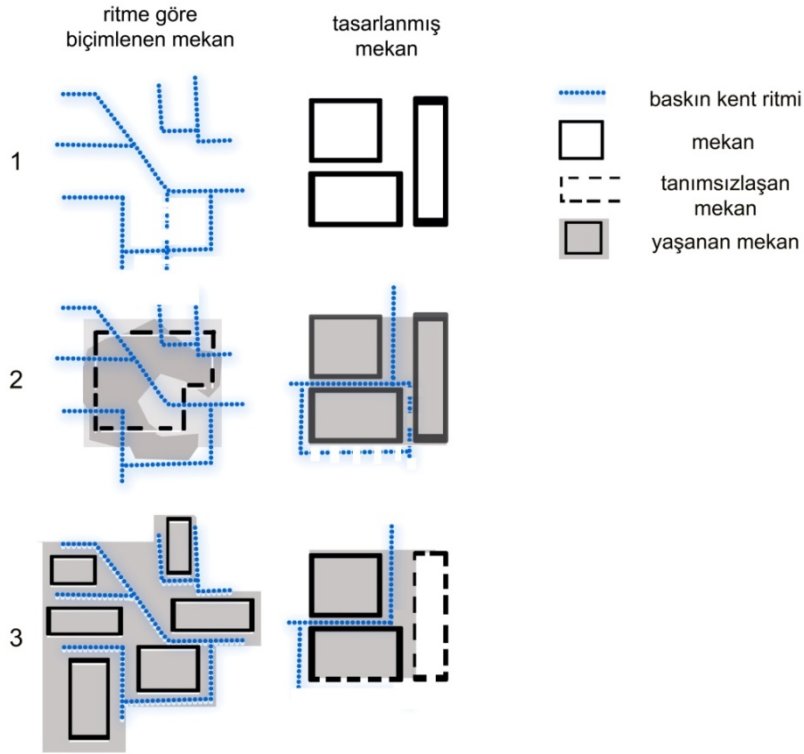
Metropol ve birey arasındaki etkileşimi yönlendiren ilişkiler ile oluşan metropolün üretkenliği ve mekanın dönüşerek yeni mekanlar oluşturması, Lefebvre'nin belirttiği gibi yaşanan, tasarlanan ve algılanan mekan ilişkilerinin bir ürünü olarak açıklanabilir. Metropol ve birey arasındaki etkileşim sonucu üretilen son mekan aslında bir sonraki etkileşim için oluşturulan henüz tasarlanmamış ve mekansal pratiklere açık olan mekandır.

Metropoldeki mekansal üretim döngüsünde iki tip mekanizmadan bahsedilebilir. Bunlardan ilki baskın hale gelen kentteki ritmin, sürekli olarak mekanla ilişki kurarak biçimlendirme durumu, diğeri ise iktidarın yönlendirici ve yenileyici tasarımları ile ritmin bu tasarlanan mekana uyum sağlaması şeklinde olmaktadır. Bu iki tip işleyiş gündelik hayattaki kullanım içinde ritmi de mekanı da sürekli değiştirmektedir.

Bireylerin metropoldeki katılımcılığı, bulunduğu mekana yönelik taleplerinin, tercihlerinin ya da içgüdüsel bazı davranışlarının, toplumsal alışkanlıklara ve

toplumsal çıkarlara dönüşmesiyle ve yeni kent ritminin bunlara göre yoğunlaşması ile açıklanabilir. Metropoldeki bireyin sahip olduğu iç güdüsellik rasyoneldir. Birey mekanı biçimlendirirken ya da bir başka mekanı tercih ederken ihtiyaçlarına göre davranır. Bu durum Simmel'in belirttiği gibi bireyin özgür iradeye sahip olmasıyla ilişkilidir (Simmel, 2003). Ulaşım seçenekleri, meydanlar, kültürel merkezler ve alışveriş olanakları bireylerin kişisel tercihin ve kullanımına göre zamanla değişip dönüşebilir. Bu noktada bireyin taleplerini şekillendiren özgür irade ise aslında zaman, hız, moda ve ekonomik değerlere bağımlıdır. Tercihler ile değişen ritme göre biçimlenen mekansal ürün, mekansal pratiklerin dönüşümü ve sonrasında da oluşan alışkanlıkların sonucu, süreç dahilinde farklılaşarak yeni mekanlar üretmeye devam edecektir.

Metropolün işleyişinde etkili diğer mekanizma olarak, iktidarın biçimlendirme yetisi, çoğu zaman sermayeye dayalı bazı durumlarda teknolojik bazı durumlarda ise ideolojik ya da siyasi güce sahiptir. Bu durum da iktidarın değişen gücü mekanı biçimlendirir, yeni ulaşım ağlarıyla yönlendirir ya da mevcut olanı yeniler. Bireyler metropoldeki bu yeni ritme göre davranışlarını düzenler ve hızla yeniliklere uyum sağlamaya çalışır. Bu durumda bireyler tasarlanan alanı kendine ve kendi bireysel kent imgesine dahil ederek, sonrasında ise kişisel çıkarlarına göre dönüştürmesiyle mekansal pratiklerine devam etmektedir. Ancak metropolde hızın ve mekansal üretimin durduğu durumlar da vardır. Tasarlanma durumu bazen ani ve keskin bir mekansal geçişe neden olmaktadır. Tasarlanmış mekanın dönüşüm hızı, metropolün kendi içindeki ihtiyaçlara cevap verebilme hızından daha hızlı olduğu durumlarda metropolde tanımsız boşluklar ve çöküntü alanlar oluşmaktadır. Artık mekan metropolün akışına dahil olamamış ve geride kalmıştır. Kent ritminden bağımsız olarak tasarlanan bu mekanlar ritme uyum sağlayamadığı noktalarda tanımsızlaşacaktır (Şekil 2.5). Kentsel dinamiklerden yoksun ulaşım ağına eklenen metro istasyonları ya da kentsel yenileme projelerine bağlanamayan ulaşım aksları gibi yenilikler bu sonuçlara neden olmaktadır. Bu alanlar yenileme hızının gerisinde kaldıkça kentten koparak dış merkezlere ve tanımsız alanlara dönüşmektedir.



Şekil 2.5 : Metropolde süreç içinde mekan üretim tipleri.

Metropol kendi hızına ayak uyduramayan mekanları da bireyler gibi dışlamaktadır. Tanımsız mekanlarda akış gerçekleşmemekte ve yeni ilişkiler sağlanamamaktadır. Metropolün üretkenliği ise hız olmadığı zaman sona erecektir. Bu nedenle metrolar bu kalabalık ve üretken olma devamlılığının sağlanacağı bir sistem olarak metropolün bugünkü kimliğini belirlemektedir. Jach'in dediği gibi metro durakları kentin yeraltına inen noktalarıdır. Size kenti anlatmadan, sizi alır ve istediğiniz yere götürür. Yeraltında yeni bir şehir katmanı oluşturur. Şehrin yer altındaki katmanı metro, yer katmanı ise sokaktır. Metro şehri, yer altı ve yer üstü olarak ikiye böler (Jach, 2001).

1900'lerde betonarme kullanımının başlamasıyla birlikte durakların yüzeye yakın yapılma zorunluluğunu da ortadan kalkmıştır (Lawrence, 1994). Kent ritmi metrolar ile alt kota indirilmiş diğer bir durağa doğru yola çıkmış ve istasyonlarla kent yüzeyine aktarılırken, kent yüzeyindeki ritme uygun hale getirilmiştir. Metro istasyonları bu anlamda bir çeşit çevirici, dönüştürücü olarak düşünülebilir. Metropollerde her istasyon farklı ritimlere sahip bölgeleri birbirine bağlamaktadır ve farklı kotlarda kente dahil olmaktadır. Bu durumda ritmin dönüşümünde metro

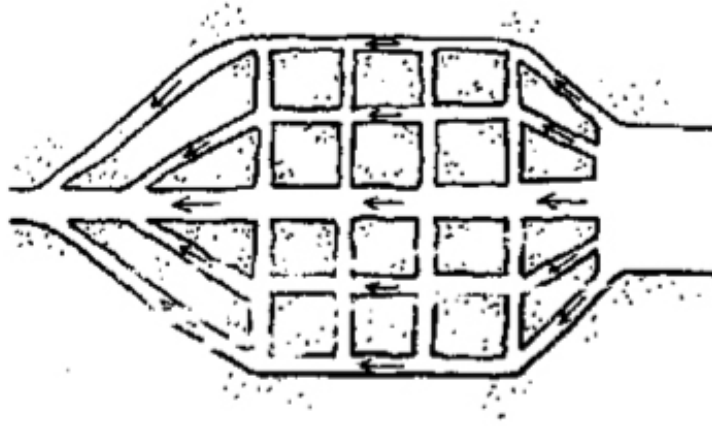
istasyonlarının ara kotlarda bulunan geçiş mekanları oldukça önemli hale gelmektedir.

2.3. Ritim Üzerinden Kurgulanan Ütopik Kentler

Ritim üzerinden kurgulanan ütopyalar, ritmi oluşturan verilerin kenti nasıl etkileyebileceğine ışık tutmaktadır. Kent yaşamını düzenleme anlamında bir çok katkıları olan bu ütopyalar, hıza dayalı projelerin pratikte oluşturacağı ritim sonucu yaşanacak olan gündelik hayatı sunmaktadır. Platon ile başlayan idealize etme çabaları mimarlık kuramlarına ideal kent tasarımları ile yansımıştır. Platondan önce ise Homeros'un bolluk ve ferah içinde yaşanan bir adadan bahsettiğı bilinmektedir.

Platon, ideal devletinde aynı zamanda ideal kenti tasvir etmiştir ve devletini kent temelli olarak kurmuştur. Bu dūřüncesel mimarlık eserleri öncelikle savunmaya yönelik özümlemlerle ortaya çıkmış sonrasında ulaşma ve özgür hareket isteğiyle mekanikleştirici olarak devam etmiştir. Kent için kurulan ütopyalara mekanikleşmenin dahil olması ile hızlı olma durumu önem kazanmış kentsel yaşam hız önceliğinde biçimlenmeye başlamıştır.

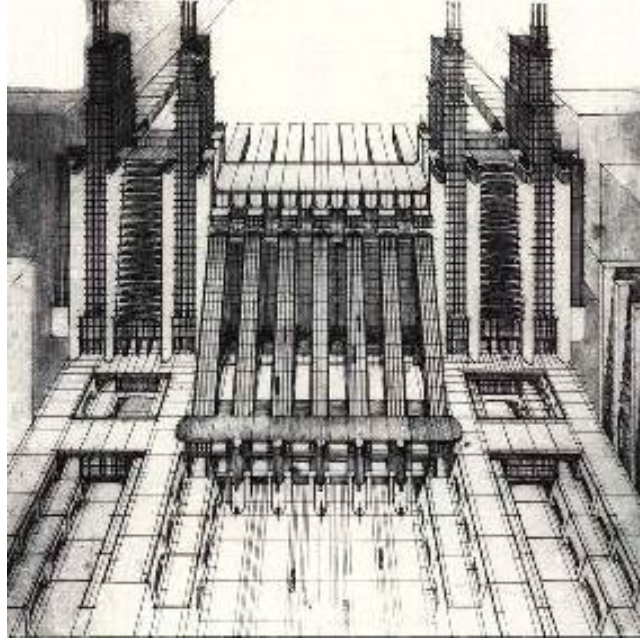
Perspektif tekniği ile gelişen dūřünsel mimari tasarım yöntemleri de bu ideal tasarımların gelişimini olumlu etkilemiştir. Rönesans dūřünürlerinden Leonardo Da Vinci'nin hareketliliğin kent içindeki durumu ile ilgili kuramsal çalışmaları vardır. şehir içi ulaşımın ayrı ayrı düzeylerde özölme önerisi de ilk kez Da Vinci tarafından ortaya atılmıştır (şekil 2.6). Öneriye göre en alt düzeyde yükleme, ahır, su ulaşımı ve kanalizasyon işlevleri yer almaktadır. Bunun üzerinde ise araba ve atlı trafiğinin yer alacağı düzey bulunur. Bu sistemle ayrı katmanlarda farklı ritimler söz konusudur. Bu durum farklı hızların gereksinimi olan mekansal düzenlemelere olanak sağlamaktadır.



Şekil 2.6 : Leonardo Da Vinci'nin su üzerindeki ideal kent önerisi (Url-4).

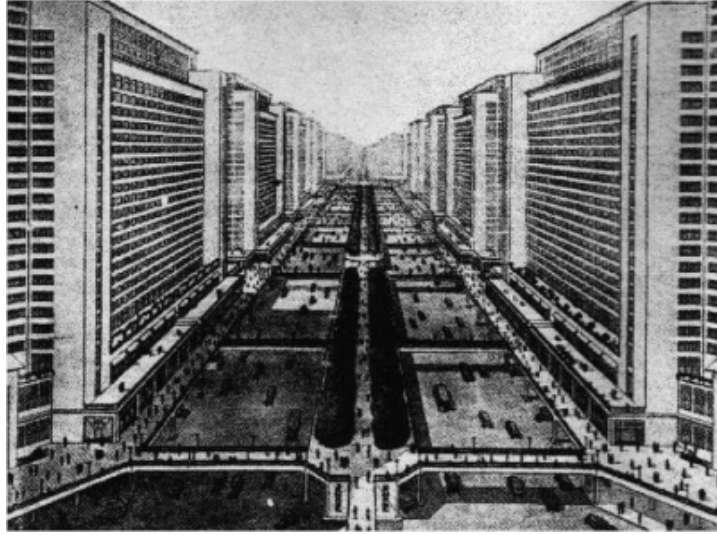
Ütopya kelimesi ilk kez Thomas More tarafından 1516'da yayınladığı eseri ile kullanmıştır. İdeal kent biçimlenmesinin yanında yeni yaşam önerilerini sunduktan sonra devam eden ütopya gelenekleri önce yerleşim sonra da ulaşım ağı merkezli çözümlemelerle ideal kent yaşamını tanımlamaya çalışmıştır.

Ondokuzuncu yüzyılın başlarındaki ütopyaalar ise ulaşım odaklı tasarlanan daha büyük sistemler üzerinden kurulmuştur. Bu ütopyaalar, genelde teknolojik gelişmelere bağlı olarak yeni bir kent ritmi oluşturma çabası içindedirler. Bahçe-şehir projesi raylı sistemlerin teknolojisine dayanmaktadır. Ebenezer Howard tarafından tasarlanan projede ulaşım ağlarıyla bağlantılı kentler sistemi yaratılmak istenmiştir. Kır ve kent sentezinden oluşan bahçe-şehirler demiryolu güzergahı ve geniş bir yol aksı üzerinde gelişerek kendine yetebilen sistemlerdir. Kent içindeki ulaşım Ortaçağ kentlerindeki gibi yaya ölçeğinde tasarlanmıştır. Bir ütopya olmaktan çıkarak uygulanan proje bir çok kentsel tasarıma öncü olmuştur. Edgar Chambless'in 1910 yol-kent projesi ise tek raylı bir sistemin üzerine yerleştirilmiş yaşam birimlerine sahiptir. Bu projenin omurgasını oluşturan ray sistemi o zaman için hız üzerinden kazanılan bir özgürlük niteliği taşımaktadır (Harvey, 2011). Ulaşım odaklı bir tasarım olan proje raylı sisteme en hızlı ulaşım sağlamaya ve kent ritmini bu sistem üzerinden kurgulamaya yöneliktir. Futurist mimar Antonio Sant'Elia da 1912-1914 yılları arası çok katlı makine kavramıyla ulaşım ağlarından bahsetmiştir. Ütopik projelerinden biri olan Citta Nuova projesi, 3 katmanlı sokak sistemini ve dışarıdan izlenebilen asansörleri kapsamaktadır. Bu sistemde farklı ritimler birbirinden koparılarak bir düzen sağlanmaya çalışılmıştır (Şekil 2.7).



Şekil 2.7 : Sant'Elia'nın Citta Nuova Çizimi, 1914 (Url-5).

Frank Lloyd Wright tarafından tasarlanan ütöpik Broadacre şehri ise otomobil kullanımına dayalı ve kent ile kır sınırları olmayan bir şehirdir. Wright, insanları kente dağıtmayı düşünmüştür. Her vatandaşın bir dönüm arazide yaşayacağı ve sebze yetiştireceği ancak taşıta bağımlı bir ulaşım sistemine sahip olduğu bu öneride kırsal alanla kentsel işlev karışacak ve gelişen ulaşım yollarıyla bağlanacaktır. Otomobil kullanımına bağılı olması şehrin dağınık, boşluklu ve sınırsız olmasına neden olmuştur. Broadacre'de, hızın bireye kazandırdığı özgürlük gibi, kent de daha özgür bırakılmıştır. Hız ve makineleşme üzerine geliştirilen ütopyaların yaratıcısı Le Corbusier ideal kent önerisini sunarken, hız için yaratılan kentin başarıyı da getireceği görüşüne sahiptir (Şekil 2.8). Corbusier'in kenti sıkıştırılmış ve makine gibi çözüme isteğinin nedeni kır hayatına ait alanı genişletmek ve bu alanı sadece köylülere ya da ayrıcalıklı insanlara değil tüm halka açabilmektir. Le Corbusier sokakların ortadan kalktığı yüksek gökdelenler, geniş ana yollar ve yeşil alanlar ile ortak hizmetlere yoğunlaşan bir kent tasvir etmektedir (Le Corbusier, 1971).



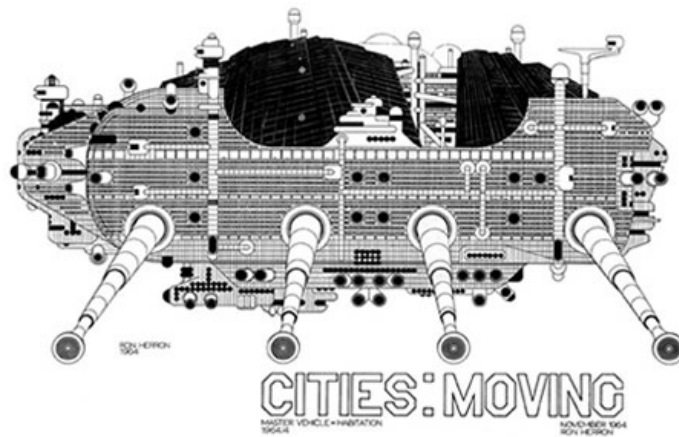
Şekil 2.8 : Le Corbusier'in Ville Radieuse projesi (1930) (Url-6).

1925 yılında, Harvey Corbett'in 1950 yılı için öngördüğü kent tasvirinde hızın ve teknolojinin getireceklerini yansıtmıştır. Bir ütopya olmasa da günümüze yakın bir öngörü olan bu projede metropoldeki gökdelenlerin metro istasyonlarının ve yolların ilişkisi ile yaratacakları potansiyeller sunulmuştur. Corbet, kentin sürekli kalabalıklaşacağından ve hızlanan bir ritimden bahsederken yolları, hızlarına göre 4 katmana ayırmıştır (Şekil 2.9). Projede en alt kottaki hızın özgürlüğü en üst kotta yayaların iletişim özgürlüğüyle dengelenmiştir (Popular Science, 1925).



Şekil 2.9 : Harvey Corbet'in 1950 için öngördüğü kent tasviri (1925) (Url-7).

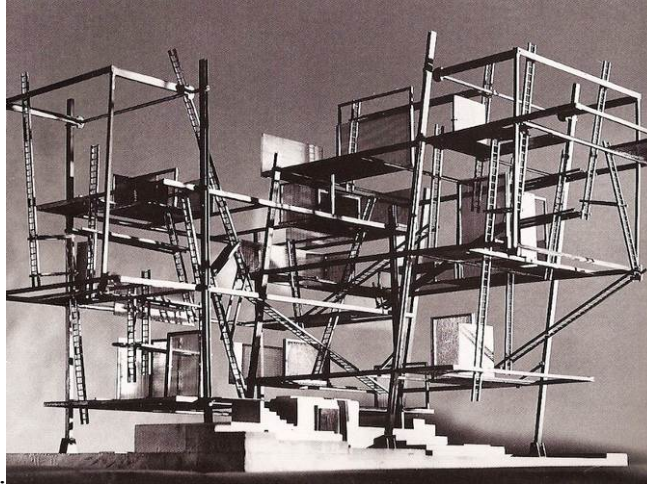
20. yüzyılın ikinci büyük ütopya dalgası 2. Dünya Savaşı sonrasında yaygınlaşmıştır. 1960’larda, Japon Metabolizm hareketi, İngiliz Archigram grubu, Buckminster Fuller, ütöpik mimarlığın dikkate değer örneklerini vermişlerdir. Buckminster Fuller ve Archigram grubunun en önemli ortak özelliklerinden biri geleceğin dünyasında hızın ve hareketliliğin artacağı öngörüsüdür. İki isim de bu artan hıza ve oluşacak yeni kent ritmine duyum sağlamak amacıyla, hareketli konut ütopyaları üretmişlerdir. Küçük şehirlerin ve kasabaların hala yavaş olduğunu düşünen Archigramcılar, bunun hızlı kente karşı bir tepki olduğunu vurgulayarak hızlanma durumuna farklı bir açıdan bakmayı tercih etmişlerdir. Kentteki hızın nasıl programlanabileceğine dair önerilerle hızın ve hareketli olma durumunun avantajlarını yansıtmayı denemişlerdir. Instant City projesi “seyahat eden metropol” fikriyle hareket halindeki kentsel donatıların kente geçici bir süreyle kurulması ile pazar alanı, etkinlik alanı, dernek ve sosyal iletişim alanı oluşturmaktan bahsetmektedir. Kitle kültürü ve geçici bir kamusalılık yaratan bu şehir sonra başka şehirlerde de kurulup yerel yayın istasyonlarıyla birbirine bağlanmaktadır (Cook, 1999). Bu durum büyük bir iletişim ağını hareketli bir kent üzerinden sağlamak ve sanal olarak bağlantılı şehirler ile geçici bir kamusalılık oluşturmaktadır. Ron Herron tarafından sunulan bir diğer ütopya ise 1964’lerdeki Walking City projesidir (Şekil 2.10). Bu projede sürekli olarak yer değiştiren kent bir yapay zekaya sahiptir İhtiyaçları doğrultusunda istediği coğrafyaya giden ayaklı binalar olarak Da Vincinin hareketli evler projesiyle benzeşmektedir.



Şekil 2.10 : Ron Herron’un Walking City projesi (1964) (Url-8).

Hareketlilik kavramı Archigram’ın projeleri için ilham kaynağı olmuştur. Hareketin imkanlarının kente yansıtılabileceğini düşünen Archigram, hareketin kentteki etkisini göz önüne alarak yeni yaşam önerileri tasarlamışlardır. 1960’ların başında

Constant'ın yeni bir toplum ve konutun mmknlgn araştırdığı alışması Yeni Babil, tamamen mekanikleşen tarım alanları ile otomatik üretim sayesinde boş zamana sahip olan bireylerin hızlı bir ulaşım ağı üzerindeki hareketinden oluşmaktadır. Bireylerin anlık isteklerine göre sürekli değişen mekanlar hiç bir zaman kalıcı olmamak koşulu ile hızla değişmektedir (şekil 2.11). Bu mekanlar da kimse tarafından ikinci kez deneyimlenemez zamanla paralel olarak her an mekanlarda değişir. Dinamizm ve akışkanlık durumu bu projenin temelidir. Ancak bu projedeki dinamizm herhangi bir ulaşım aracıyla değil mekanların anlık değişimi ile sağlanmaktadır. Bu da ortaya çıkan anlık değişim, ritmin mekanı da kendi akışına dahil etmesi ile mümkün olmaktadır. Kent ritmi üzerinden kurgulanan bu topyalar, farklılaşan hız sonrası kentteki değişen akışın yaratacağı olası potansiyelleri ortaya ılmaktadır.



şekil 2.11 : Constant Nieuwenhuys'un New Babylon Projesi (1959) (Url-9).

3. KAMUSAL ALAN VE RİTİM İLİŞKİLERİ

Kamusal alan kavramı kentleşme süreci içinde ekonomik ve politik nedenlere bağımlı olarak sürekli değişerek yeni mekansal ve toplumsal ilişkileri barındırmaktadır. Kamusal alan kavramının bu değişkenliği, kent ve toplumun birbirini besleyen yapılar olarak kamusal alan üzerinde birleşmesi ile açıklanabilir. Bu birleşme, kamusal alanı kentin işleyişiyle bağlantılı hale getirmektedir. Kentin işleyişinin dayandığı modernleşme süreci ve ekonominin kent üzerindeki üstünlüğü ise kamusal alanı hızla bağımlı kılmıştır. Sosyal ilişkilerin mekansallaşarak kendini gösterdiği kamusal alanlar, hareket ve hız kavramlarıyla ilk olarak sanayi devrimi sonrası kentlerin yoğunlaşması ve yeni ticaret aksları ile karşılaşmıştır.

Kentleri biçimlendiren bu devrim, yeni enerji kaynakları, hammadde ve yeni ticaret yolları ile ulaşım teknolojisini tetiklemiştir. Sanayi devriminden sonra bireyler, ulaşma arzusu ile birleşen ulaşım teknolojisi ve buna bağlı olarak hız ile tanışmıştır. Yoğunlaşan kentler kırlara taşarak teknolojinin olanaklarından faydalanmaya başlamıştır.

Kamusal alanın modernite ile birlikte dönüşümüyle bireyler kente daha çok dahil olmaktadır. Bireylerin kente dahil olma aracı olarak hız, kentin tüm katmanlarını biçimlendirmeye başlamıştır. Alışveriş, yerleşme, yemek kültürü, rekreatif alanlar ve bunun gibi tüm kentsel alışkanlıklar, hız aracılığı ile yeni yerler keşfedebilmişlerdir. Günlük hayatın içindeki güncellik ve değişim kavramları gündeme gelmiş, kentli de en az kent kadar bu değişimden etkilenmiştir. Endüstrileşme ile kent ritminin değişmesi modern birey için zamanın anlamını da değiştirmiştir. Bu noktada zamanın hızla değişen etkisi günlük rutin içinde kentteki yeni mekan oluşumlarını yaratmaktadır. Yeni mekanlar hızla ve sonuca odaklı bireyin zamanı tükettiği mekanlar olarak kent içinde konumlanmaktadır. Geçip giden bireyin modern kent içindeki tavırları, mekanla ve diğer bireylerle kurdukları ilişkiler hızla bağımlı olarak değişmiştir. Artık kent geleceğe ait varsayımları olan ve hız aracıyla geleceği yakalayan bir düzlemdir. Hız, kent içindeki bireyin deneyimlerinin niceliğini ve niteliğini etkilemektedir.

Mekanın belirleyiciliğinde, ekonominin siyasetle yer değiştirmesi ise kamusal alanın hareket ve hızla olan ilişkisini güçlendirmiştir. Antik Yunandan itibaren bir fikir üretimi alanı olan kamusal alan artık 20. yüzyılda yozlaşarak tüketim alanına

dönüşmüştür. Şehircilik akımlarının uygulanabilirliğinin ekonomik ve otoriter değerlere bağımlı olması kamusal alan düzenlemelerini tüketim odaklı tasarımlarla desteklenmesine neden olmaktadır. Tüketime hız ve hareketle beslenmesi de yeni kamusal alandaki hızı arttırmıştır. Bu durum kamusal alanın ekonomik döngünün en aktif bölgesi haline dönüşmesini sağlayarak bireysel ilişkileri yüzeyselleştirmiştir. Toplumsal ilişkilerin zayıflamasıyla da kamusal alan, deneyimin en aza indirildiği ve toplumsal bellekte iz bırakmayarak kimliksiz ve tanımsız alanlara dönüşmektedir. Jane Jacobs'un da belirttiği gibi kapitalizmin ürettiği mekanlar bu alanın kendi kendine yok olmasına neden olurlar. Kamusal alan tüketim alanına dönüşerek kendini de tüketmektedir (Lefebvre, 2014).

Kamusal alanın hız ile olan diğer ilişkisi geleneksel topluluk anlayışından, kent ve sanayi toplumu anlayışına geçiş ile ortaya çıkmıştır. Tönnies'in sosyolojik toplum çalışmalarında belirttiği cemaat ve cemiyet toplumları arasındaki geçişleri kent ölçeği üzerinden incelendiğinde, hızın bireyler üzerindeki etkileri okunabilmektedir. Cemiyet içindeki bireylerin özgür hızı cemaat içindeki bireylerin sorumluluk ve bağlılıklarıyla yavaşlayan hareketliliği kamusal alanda karşılaştırılabilmektedir. Bireylerin ulaşma hızı ve hareketlilik durumu, toplumsal ilişkilerini belirleyebileceği gibi kent içindeki mekansallaşmaları da etkileyecektir. Simmel bu konuyla ilgili, toplumsal ilişkilerin sabit, homojen ve bağlı olma durumundan, rasyonel hızlı ve bireysel olma durumuna olan dönüşümünü metropol kavramıyla açıklamış ve hıza bağlı toplumun yarattığı blasé tutumundan bahsetmiştir. Blasé kavramı toplumsal ilişkilerin yüzeyselleştiği ve bireysel hızın maximum seviyeye ulaştığı andaki kentlilerde umursamazlık durumudur (Simmel, 2003). Metropol yaşamında kaybedilen heyecan ve tepkiler yerine birey sonsuz özgürlük ve hız kazanmış olur. Bireysellik durumu kentin akış hızını değiştirmekte ve kent bir ortalama değer tutturamamaktadır. Uzman, yalnız ve usanmış her bireyin kentteki hızı farklıdır ve kamusal alan kullanımı da bireylerin kent akışı içindeki hızına göre değişmektedir. Kamusal alanlar bu değişken ritimlerin ortasında kalarak, bir toplanma alanından çok bir karşılaşma ve geçiş alanına dönüşmektedirler. Bu da kamusal alan tanımını ve değişen ritimler üzerinden kamusal ilişkilerini inceleme nedeni olarak görülmüştür.

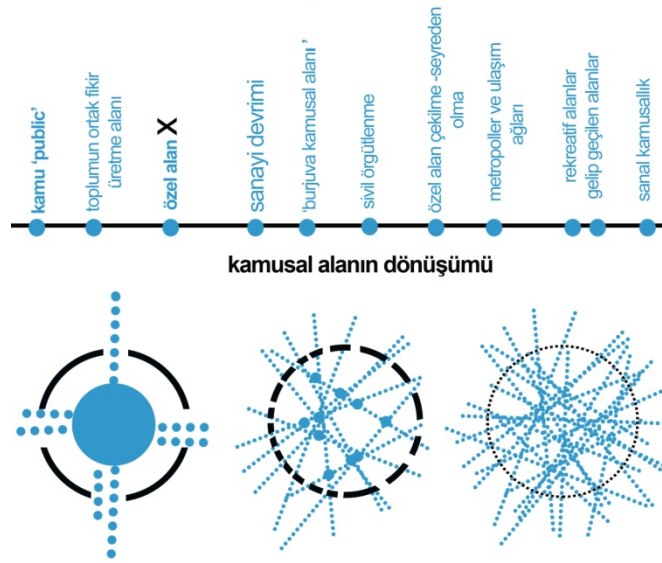
3.1. Kamusal Alan Tanımı

Kamusal alan tanımı, tarihten bu yana bir çok düşünür tarafından yorumlanmıştır. Toplumsal olaylar ve ekonomik gelişmeler bu tanımlamaları çeşitlendirmiş ve birbirini tetikleyici yorumlar bu tanımları beslemiştir. Kamu kavramı ile başlayan tanımlama süreci, kamu ve toplum arasındaki ilişkilerin sorgulanması ile devam etmiş, kamusal alan nedir sorusu gündeme gelmiştir. “Kamu (public)” kelimesi ingilizce’de ilk defa, 1470 yılında Malory tarafından, toplumun ortak çıkarını ifade etmek için kullanılmıştır. Bu kullanımından yaklaşık yetmiş yıl sonra, kamu kelimesine, genel gözleme açık ve ortada olan, şeklinde yeni bir anlam daha eklenmiştir (Sennet, 2013a). 16. yüzyılda ortaya çıkan özel kavramı da kamu kavramının zıtlığını doldurarak kamu kavramını güçlendirmiştir. Kamu kavramının devlete ait olan ya da devlet kontrolünde olan anlamına gelmesi aynı zamanda herkese açık olan ve herkesin özelinin dışında olma anlamıyla örtüşmektedir. Sözlükteki anlamıyla halk hizmetlerini gören devlet organları ve aynı zamanda halk olarak tanımlanan kamu, 17. ve 18. yüzyıllarda salonlarda kahvehanelerde ya da yemek masalarında birbirinden farklı bireylerin aynı düşünce hakkında fikir yürütmesi ve kamuoyu oluşturması ile daha kapsayıcı hale gelmiştir. Devlet ve kilise dışında da bir fikir üretiminin söz konusu olduğu bu söyleşiler, özel kelimesinin sadece yakın ilişkiler ve ev kavramlarıyla bütünleşmesi ile birlikte mekansal boyut kazanarak toplumsal alana dahil olmuştur.

18. yüzyıldaki sanayi devrimi ardından güçlenen burjuva, kamusal alan tanımlamasını farklı bir açıdan değerlendirmemize neden olmuştur. Kamusal alan Habermas’ın tanımıyla genel toplumsal ve politik değerlendirmelerin pratik söyleme geçirildiği alandır. Burjuva egemenliği demokrasi kavramıyla halk egemenliğine dönüşmüş ve ortaya çıkan sivil toplum örgütleri farklılaşmış kamusal alanlar yaratmıştır. Habermas’a göre kamusal alan her toplumda ortaya çıkmamıştır. Burjuvanın kamusal alanının yozlaşması kendine yetememesi ile hükümete bağlı kalan kamusal alan, kamuoyu oluşturma alanından çok bir tartışma alanına dönüşmüştür.

Kamusal alan, politik ilişkileri de içine alan özel dışındaki hareketlilik kavramıyla ilişkilendirilebilir. Karşıt kamuların tartışma ve fikir sunma alanı olarak görülen kamusal alan bu yoruma göre karşıt görüşler sayesinde doğal olarak oluşmaktadır.

Aileler kamusal alandan çekilmiş özel alana yönelmişlerdir. Ailelerin kamusal alandaki çatışmalardan korkmasıyla aydınlanma çağından farklı bir kamusal alan gündeme gelmiştir ve kamusal alan parçalara ayrılmıştır. Bu noktada farklılaşan tanım, burjuvanın ikiye bölünmesiyle de ilişkilendirilebilir. Güçlenen burjuva devletle çıkarlara dayanan ilişkilere girerken küçük burjuva da özel alanına çekilmiştir. Mekansal olarak görünen kamusal alan, küçük burjuva için bir tüketim ve gezinti alanıdır. Bu alan devlet tarafından teşvik edilen bir yapıya sahiptir ve kentin en erişilebilir noktası haline getirilmiştir. Kamusal alan anlamsal olarak artık farklı düşüncelerdeki bireylerin aynı konuda tartışarak bir kamuoyu oluşturmadığı ve sadece devlet ile sivil toplum örgütlerinin kararlar aldığı görünmez alandır. 19. yüzyılda toplumsal ilişkilerin zayıflaması kamusal alan kültürünü değiştirmiştir. Haussman'ın yeni Parisi ve Brian Harrison'un Londrasında kahvehaneler ve barlar şehir merkezinden kaldırılmış kentte sessizlik temalı bir düzen getirilmiştir (Sennet, 2013a). Aile içine dönen bireyler kendi mahremiyetlerini sessiz biçimde yaşarken artık kamusal alanlarda da sessiz izleyici konumunda kalmışlardır. Kamusal alanın çöküşü ve kişiselliğin önemsenmesi yaşayan değil seyreden insan olma eğilimiyle bireylerin ilişkilerini yüzeyselleştirmiş ve toplumsal ilişkilerin olmadığı rekreasyon alanları yaratılmıştır. Kamusal alan tanımı bu noktada tekrar dönüşüme uğramış fikir paylaşımının olmadığı yürüyüş alanları, manzara ve seyir amaçlı alanlara dönüşmüştür. Bu alanlarda bireyler kendini dış görüntüleriyle ön plana çıkarmakta ve fikirlerin önemi azalmaktadır. 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyılda kitle iletişim araçlarının gelişmesiyle kamusal alan tanımı yüz yüze iletişimden temsili kimliklerle olan sanal mekanlardaki iletişime kaymıştır (Şekil 3.1). Öncelikle ortaya çıkan medya kavramı kamusal alanı yönlendiren bir etkiye sahip olsa da ticari bir kurum haline gelmesi ve farklı görüşlerin eşit katılım sağlayamaması nedeni ile tam anlamıyla kamusal alan boşluğunu dolduramamaktadır. Daha sonraları internetin yaygınlaşması ile katılımın yoğun olduğu sanal ortamda bir kamusal alandan bahsedilebilmektedir.



Şekil 3.1 : Kamusal alanın süreç içinde dönüşümü ve yok olan sınırları.

Bireylerin internet üzerinden, yani kendi özel alanından eşit ve sınırsızca ulaşabildiği sosyal platformlarda fikir paylaşımı, fikir üretimi ve örgütlenme ile kamusal mekânı biçimlendirme etkisine sahip yeni bir kamusal alan yaratmaktadır. Kamusal alanın başka araçlarla devamlılığının sağlanması ya da başka araçlarla yaratılan kamusal alanın gerçek mekânda kendini bulması, bireylerin özel alanından bu kamusal alanın her sürecine dahil olabilme özgürlüğüne sahip olmalarını da sağlamaktadır. Bu katılım özel alan ve kamusal alan sınırlarını da yok etmiştir. Sınırların kaybolmasıyla kimlik ve temsil sorunu gündeme gelmiş bu nedenle de kamusal alandaki açık ve nesnel fikir üretimi azalmıştır. İnternetin yaygınlaştığı ilk yıllarda tamamen bir bilgi avcısı gibi internette dolaşan bireyler kenti deneyimleyen flanöre de benzetilebilir. Ancak bugün Facebook ve Instagram gibi temsili profillerle kendi görselliğine yoğunlaşan kişi Paris sokaklarında kimseyle konuşmadan dolaşan ve giyimine özen göstermiş bir birey gibidir. Flanörlük, kişinin kendi ile ilişkili kişisel bir amaca yöneldiğinde son bulmuştur. Sanal mekânda da bu böyle olacaktır. Bu nedenle kamusal alanın sanal ortamda kendini bulması yoğun ve eşit katılım ile toplumsal ilişkiler kurma olanağı verirken, temsil ve toplumsal statü kaygısı, kamusal alandaki iletişimi ve gerçekliği azaltmaktadır.

Teknolojinin artık günlük hayatta bireyle bütünleşmesi ve bireyin hareketliliğinin bir parçası olması ile kamusal alanın sanal ortamda ve gerçek mekân üzerinde iki ayrı alan oluşturması sonlanmıştır. Özel alan ve kamusal alan sınırları teknoloji sayesinde daha şeffaflaşmıştır. Herkesin özel alanına giren teknoloji bunun izlerini kamusal

alandan göstermektedir. Kamusal alanın sanal ve gerçek mekan üzerindeki sınırları da yok olmuştur. Bu durum sanal mekanda oluşan yeni toplumsal ilişkilerin gerçek mekan üretmesiyle ya da gerçek mekandaki ilişkilerin sanal platformlarda devam ettirilebilmesi ile ilgilidir. Lefebvre mekanın üretimini çözümlerken mekanın toplumsal bir ürün olduğu sonucuna varmaktadır (Lefebvre, 2014). Bu sonuca göre de gerçek mekan, isanal ya da gerçek ilişkiler ve zamanla oluşan anlamlandırma sonucu üretilir. Sanal mekanda oluşan ilişkiler de yeni kavramlar oluşturmakta ve yeni bir kamusal alan üretmiş olmaktadır. Teknolojinin yeni ilişkiler türeterek mekan üretme durumu sosyal örgütlenmeyle yarattığı geçici kamusal alan durumuyla açıklanabilir.

3.2. Değişen Ritimlere Bağlı Kamusal Alan Biçimleri

Kent, içindeki hareketlerin yoğunlaşmasına göre biçimlenen mekanlardan oluşmaktadır. Lefebvre ritmin mekan ve zaman arasındaki ilişkilere dayandığını belirterek, kentin ritim dolayısıyla beden mekanlarının bir uzantısı olan canlı bir mekan oluştuğunu vurgulamıştır. Canlı mekan hareketin getirdiği birliktelik ile yönelinen, ilişkilerin kurulduğu mekandır. Kamusal alan üzerinden ritim incelemeleri yapıldığında kamusal alanın oluşma sürecinde bu yönelme ve ulaşma isteğinin etkisinden bahsedilebilir. Kamusal alanın oluşumu politik, teknolojik ve toplumsal tüm ilişkilere bağımlı olarak farklı toplumlarda farklı şekillerde yorumlanmaktadır. Bu farklılaşmaların en önemli etkenlerinden biri de ulaşım sistemine göre değişen hareket alışkanlıklarıdır. Kamusal alanın mekansal tanımı ve kamusal alana ulaşma anlamı, bu hareketlilik ile ilişkilendirilmiş ve sınırlarının yaya ve araçların bulunduğu ulaşım ağına göre değişebileceği öne sürülmüştür. Siyasi ve ekonomik gelişmelerle değişen kentteki yaya ve araçların akışları, bekleme ve aktarma noktaları kentteki mekan kullanımlarını yönlendirmiştir. Kentin yeni mekanlar üreterek ya da dönüştürerek sürekli gelişimi ritmini değiştirmiş ve çeşitlendirmiştir. Bu görüş kapsamında kamusal alanın oluşma biçimleri yaya hareketi ve ulaşım ağlarındaki hareketlilik durumuna göre incelenecektir.

3.2.1. Yaya hareketi ve kamusallık

Ortaçağ kentinin ticaretle biçimlenmesi sirkülasyon alanlarına da yansımıştır. Pazar alanlarının çevresindeki yaya hareketi ve bu alanın toplayıcılığı gelişen kent sisteminde bu alanla bağlantılı sokaklara da sıçramıştır. Sokaktaki yayanın gündelik yaşamdaki ritmi duvarların ve pencerelerin biçim değiştirerek dışa açılmasıyla başka bir boyut kazanmıştır. Bu ritim sokakta geçirilen zamanı yeniden organize etmiştir ve kentin mimarisini büyük ölçüde etkilemiştir. Burjuvanın sokağa çıkması ile sokak, üreticiler için pazar alanına dönüşmüştür (Şekil 3.2). Sokaklar, Antik Roma’da insanları itaat etmeye yöneltirken, artık ekonomik etkinliklere mekan olması ile, bir çok farklı karşılaşmaya ve kent ayaklanmalarına da ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Ayaklanmalar sonrası askeri birliklerin geçebilmesi için genişletilen sokaklar sonrasında ise ayaklanmalarda barikatların kurulmaması için iyice genişlemiştir.



Şekil 3.2 : Sokakların tüketim alanı, kamusal alan ve keşif alanına dönüşümü.

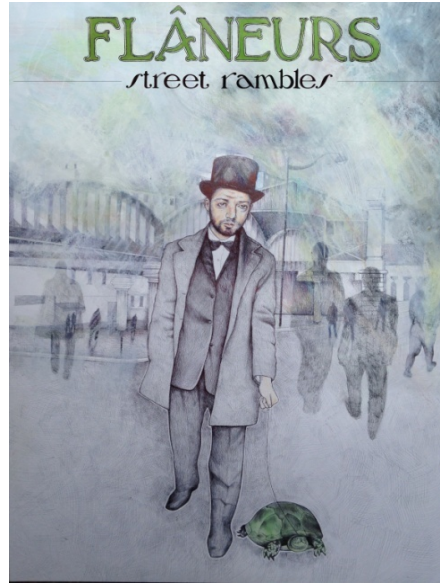
Sokakların artık taşıtlar için olması otomobilin yaygınlaşmasıyla kesinlik kazanmıştır. Kent içerisindeki bu akış ve ritim analizlerini inceleyen Ben Highmore, 19.yy da mağazacılık ve feminizm etkisiyle ortaya çıkan saygın kadın figürünün kentte yarattığı hızın, vitrin kavramının yayılmasıyla mal ve izleyici ilişkisini incelemiştir. Kentteki akışın yavaşladığını ayrıca aksak ritimde bir hız katmanının ortaya çıktığını öne sürmüştür (Highmore, 2005). Bir çok farklı işleve sahip yapının

yan yana bulunma durumu bir çok ritmin bir arada olması anlamına gelmektedir. Bu durum çok sayıda farklı deneyime neden olsa da bazı tıkanıklıklar yaratabileceği düşüncesi ve mağazacılık ekonomisinin ancak birbiriyle beslenebileceği var sayılarak, mağazacılık anlayışını özelleşen bir caddeye taşıma fikri ile Oxford Caddesi homojen hale getirilmiştir edilmiştir (Highmore, 2005). Bu şekilde aynı ritimdeki bir çok insan bu caddeden ritimlerini değiştirerek kente akış sağlarlar ve ihtiyaçlarına göre farklı hızlarda hareketlerine devam ederler. Bu durum tıkanıklıkları önler ancak farklı hız katmanlarının birbiri ile kesişmesini engeller, bireyleri hızlarına göre sınıflandırır ve tek bir ritme göre programlar. Kent içindeki hızları ve akışı belli bir kesimin yönlendirmesi ve diğer kısmın kentten dışlanması sürekli olarak sokakları insansızlaştırmaya başlamıştır. Çünkü bireyler sokaklarda karşılaşma ihtimallerinin olduğu diğer kısımdan hoşlanmamaktadır.

Kent içindeki yaya hareketlerini farklı ölçeklerde yorumlayan Walter Benjamin, cam ve çelik teknolojisinin birlikte kullanılmasıyla ortaya çıkan pasajlarda içeride olma ve dışarıda olma durumunu incelemiştir. Bir iç sokak olarak tanımlanan pasajlar devam eden mağazacılık ve kafe kültürünü barındırarak yavaşlayan hızın yeni akış kanalları olmuştur. Walter Benjamin flanör üzerinde yaptığı Boudelaire incelemelerinde kent içindeki yaya hareketine ayrı bir ritim daha getirmiştir. Flanörün kentte oluşturduğu bu hız katmanı sokağın sınırlarını çizmekte ve sokağın kamusallığını belirlemektedir. Sokaktaki ekonomik döngüye dahil olmayan flanör, anı biriktirmekte ve anlık deneyimler yaşamaktadır. Bu deneyimleri yaşadığı sokaklar flanörün evidir (Benjamin, 2000).

Kent içindeki yaya sirkülasyonunun tüketim üzerine odaklanması sonucu yemek, dinlenme ve zaman geçirmeye yönelik tüm aktiviteler metalaşmaya başlamıştır. Kent içindeki tüketime dayalı hızlanma karşıtı olarak doğan “cittaslow (yavaş kent)” hareketi ise kamusal alanın bu hızlılık içinde mümkün olamayacağını savunmaktadır. Yavaş kent akımı öncelikle 1986’da ortaya çıkan yavaş yemek akımını, kent planlarına ve toplumsal davranışlara yansıtmak amacıyla ortaya çıkmıştır. 1999 yılında İtalya’da uluslararası bir birlik olarak örgütlenmiştir. Bu akımda ana hedef kentlerin yerel dokusunun korunması ve kamusal alanların genişletilmesi ve kentin hızlı olmak adına gözden kaçırdıklarının geri alınmasıdır. Flanörün kaplumbağa öncülüğünde gezerek kenti deneyimlemesi ve bu akımın logosunda bulunan salyangozun kabuğuna yerleştirilen kent, kentteki bir çok

gözlemin ve kente dahil olma eyleminin ancak bu hayvanların ritmi kadar yavaş bir ritimle gerçekleşebileceği görüşüne sahiptir (Şekil 3.3, Şekil 3.4). Araç ulaşımına kapatılan bu şehirler gürültü kirliliği ve hava kirliliği yanında yavaş olabilme becerisiyle kentin ritmini bireylerin biyolojik ritmine daha uyumlu hale getirebilmektedir. Bu durum kent ve birey ilişkisini güçlendirmektedir. Aidiyet, bağlılık ve örgütlenme kavramları ile yeni toplumsal ilişkiler ve daha kalıcı mekanlar oluşabilmektedir.



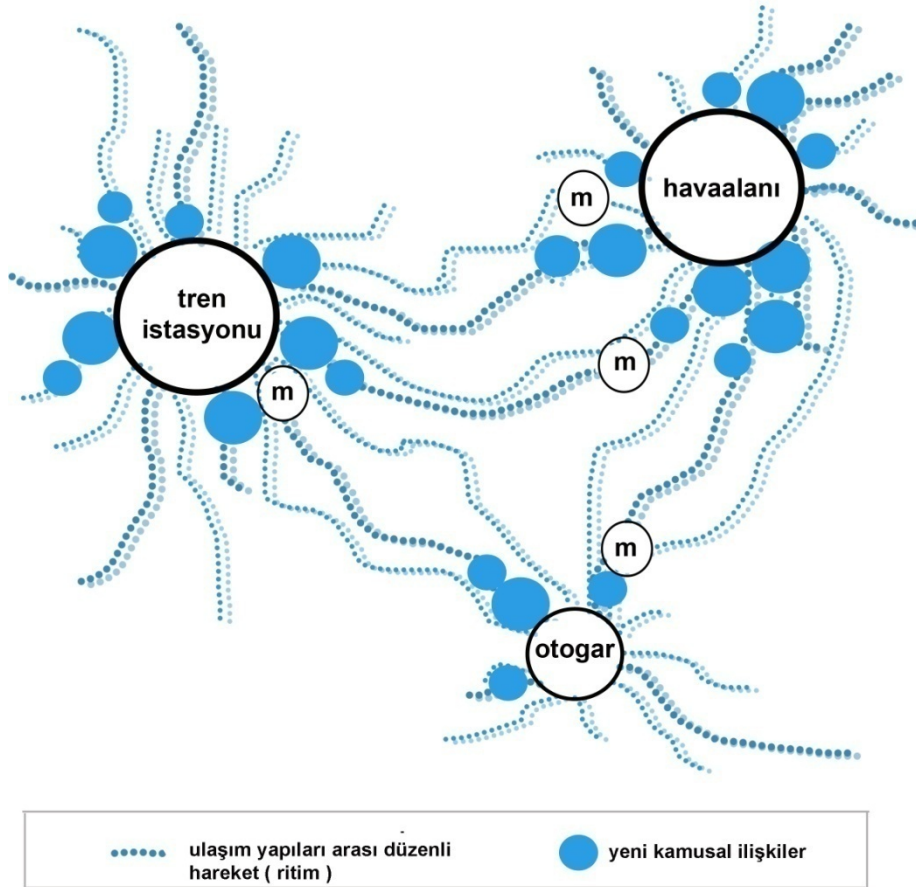
Şekil 3.3 : Kaplumbağa önderliğinde yürüyen flanör (Url-10).



Şekil 3.4 : "Citta Slow" akımının logosu (Url-11).

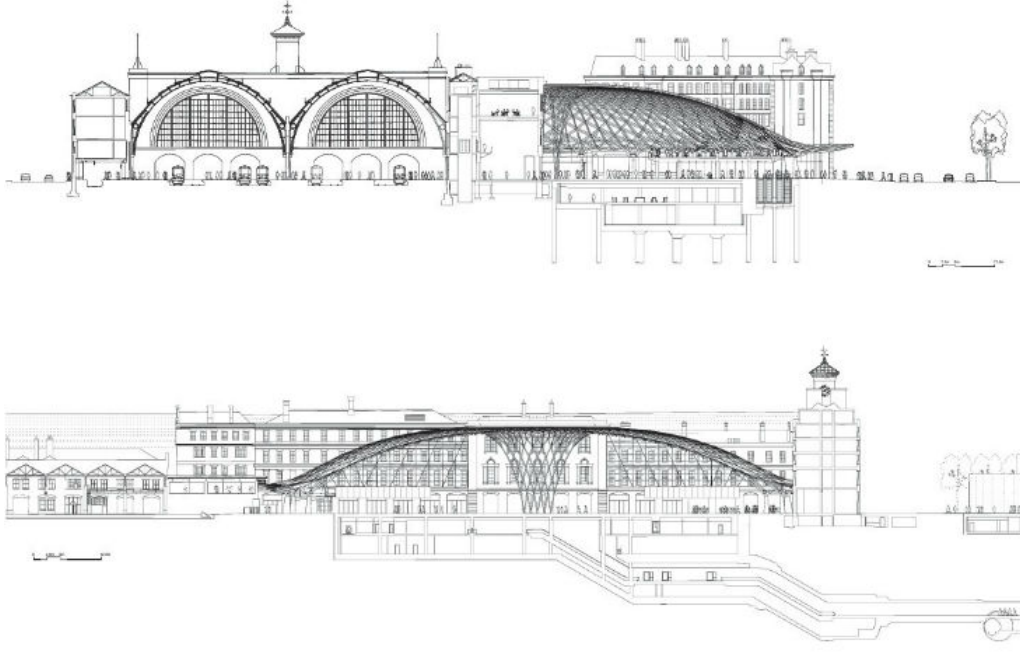
3.2.2. Ulaşım ağları ve kamusallık

Kamusallığın ulaşımına bağlı olma durumu kenti şekillendirip kentin gelişmesinde yönlendirici olması ile ilgilidir. Ulaşımın kentin aktif merkezleriyle kesişme noktalarındaki donatılar kent ritmini ve kentin mekansal yönlenmesini etkilemektedir. Ulaşım aracına dahil olmadan önceki ya da sonraki anlarda mekan ve birey etkileşimleri ise kentin ekonomik ve toplumsal dinamiklerini şekillendirmektedir. Ticaretin kent içindeki gelişmişliği ulaşım ağlarına ulaşılabilirlik durumuna bağlıdır. Kentteki ticari akslar ulaşım ağlarına göre gelişmekte ve onlar için gerekli mekanlarla desteklenmektedir. Ulaşım ağı ile ilişkili donatılar ve bu donatılar üzerinden gelişen mekanlar da, düzenli harekete dayanan deneyimler ile birleşerek yeni ilişkileri doğurmaktadır (Şekil 3.5). Bu ilişkiler, tüketimle beslenerek de olsa ulaşım ağlarını kent ritmine dahil etme çabası içindedir. Ritim devamlılığı sağlandığında kent, ulaşım yapılarına tutunan ağısı bir sistem haline gelmektedir. Bu ağısı sistem içindeki kesişmeler ise yeni ilişkiler üreterek kentin canlı kalmasını sağlamaktadır.



Şekil 3.5 : Ulaşım yapıları üzerinden kurulan ağısı sistem ve kamusal ilişkiler.

Raylı sistemlerin kente girmesiyle kentlerin gelişimi, raylı sistemin güzergahını takip etmiştir. Kentin ticari merkezlerine ya da limanlarına yakın olan istasyonlar kentin merkezi haline gelmektedir. Yaya sirkülasyonunun yoğunluğu ve bunun raylı bir sisteme aktarımıyla bireylerle birlikte kent de o yöne hareket etmektedir. Bu istasyonların önündeki meydanlar ve toplanma alanları kentlinin iletişim ve deneyim mekanlarıdır. İstasyon kavramı, zamansal anlamda bir bekleme alanı olmakla beraber kente dönen cephesi ile kente giriş kapısı niteliği taşımaktadır. İstasyon yapılarının çevresinde gelişen donatılar ise istasyonu bir karşılama alanı olarak canlı tutmaktadır. Günümüzde artan hız isteğine göre gelişen demir yolu teknolojisiyle istasyon yapıları da kendini değiştirmektedir. Hızlı tren istasyonlarına dönüşmesi veya metro ağlarına bağlanması açısından tren istasyonları genellikle metropollerde bir transfer merkezi haline getirilmektedir. İngiltere’de 1868 yılında hizmete açılan St. Parclas istasyonu ilk olarak yanına inşa edilen otel binasıyla çevresini dönüştürmeye başlamıştır. Sonrasında köhneleşmiş ancak yenileme projeleriyle çevresi yoğun bir kamusal alana dönüştürülmüş istasyon binası merkezi bir buluşma noktası haline gelmiştir. St. Pancras’ta daha önce inşa edilen King’s Cross İstasyonu da tarihi binasıyla yolculara hizmet vermektedir. Sonrasında ise sanayileşen bölge 2013 yılında içinde daha toplayıcı bir mekan haline getirilerek kente yeniden kazandırılmıştır. Bu projede otel ve istasyon arası özel bir üst örtüyle tanımlı hale getirilerek, King Cross meydanındaki kamusal ilişkilerin de devamlılığını sağlayacak bir iç meydan yaratılmıştır (Şekil 3.6). Hızın kente dahil olmadan ya da kentten çıkıp raylı sistemin hızına dahil olmadan önceki bir durak noktası olan bu alan zaman kavramının ve hızın bağlayıcılığıyla en yoğun ilişkilerin ve etkileşimlerin gerçekleştiği bir alandır. Bu örnekte olduğu gibi, tanımsız bir alanın yeniden tasarımı ile kamusal ilişkilerin aktifleştirilmesi, bir çok ulaşım ağının kentle kesişme noktasına değer katıp, kentteki ritimler için bir karşılaşma yaratarak, yok olmasını önlemektedir.



Şekil 3.6 : King's Cross Üst Örtü Kesitleri (Url-12).

Sadece aktarma amaçlı tasarlanan istasyon yapıları aslında üst ölçekte bir çok planlama ile çözülsede yaşayan mekanlar olarak sürekli dönüşmekte ve kent içinde evrilmektedir. Önerilen kentsel tasarım projeleriyle değişen istasyonlar metro ağına dahil edilmiştir ya da daha bütüncül tasarımlarla istasyonların kenti bölmesi engellenmiş ve istasyonlar, kamusal alanlarla daha aktif hale getirilmiştir. Örnek olarak Nordseepassage Wilhelmshaven İstasyonu merkezi olarak yerleştirilmiştir, ancak komşu caddelerle birleşen bina üst kotta devam ederek bir köprü görevi görmektedir. İki kattan oluşan alışveriş bölümü, ofis ve konut binaları ile katlı otopark barındıran bu kompleks eski istasyonun yerine inşa edilmiştir ve yeni bir hizmet ve toplanma yapısı olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.7). Trafik ve ticareti iyileştirme odaklı bu projeler istasyon tanımına hareket ve esneklik getirerek bir çok sosyal iletişim imkanı sunsa da kamusal alanı ticari etkinlik kapsamında ele alarak kamusal alanı aynılaştıran bir tüketim alanı olarak dönüştürmüştür.



Şekil 3.7 : Nordseepassage Wilhelmshaven istasyonu (Url-13).

Otogarlarda bu durum daha farklıdır kent merkezinde şehirler arası yolculuklar için tercih edilen otobüs seyahatleri tren istasyonları gibi kentin güzergahını ve kimliğini etkilemez, sadece yönlendirir. Raylı sistemlerin hakim olduğu kentlerde otobüsle ulaşım çok tercih edilmese de bekleme ve aktarma alanı olarak kent ve hızın arakesitinde olan mekanlardır. Otogarlar öncelikle kentin merkezi ile çevre yoluna yakın alanlarda tasarlanmaktadır. Kent merkezindeki otogarların kent ritmi ile kurdukları ilişki daha fazladır. Bu otogarlar kent merkezindeki ticareti ve çevreyi canlandıran, kamusal ilişkilerin aktif olduğu mekanlardır. Kent merkezi geliştikçe ve otogarlara giren ya da çıkan araçlar kent ritmine dahil oldukça yoğunlaşan trafik nedeniyle otogarlar kent merkezlerinden dışarı taşınmış geniş ve yükseltilmiş otoyollar ile kente bağlanmıştır. Kent merkezindeki bireylerin birbirleriyle ve mekanla iletişim halinde olduğu bu otogarların şehir dışına taşınması oradaki kamusal alanı yok edecek bir girişimdir. Şehir dışındaki otogarlar ise havalimanı terminallerinden farksızdır. Sadece ulaşım amaçlı tercih edilir ve kent merkezinde görülen farklı ritimlerin karşılaşmalarının yaratacağı ilişkiler kuramaz. İngiltere'deki Walsall Otogarı kent merkezinde yarattığı kamusallık ile örnek verilebilecek bir projedir (Şekil 3.8). Kent meydanında düzensiz duran otobüslerin bir kabuk altında toplandığı proje alanı tanımlamıştır. Ayrıca St. Paul Kilisesi'nin önündeki boşluğu getirdiği yeni kent ritmi ile hareketlendirerek yeni ilişkiler yaratan bir meydana dönüştürmüştür (Şekil 3.9).



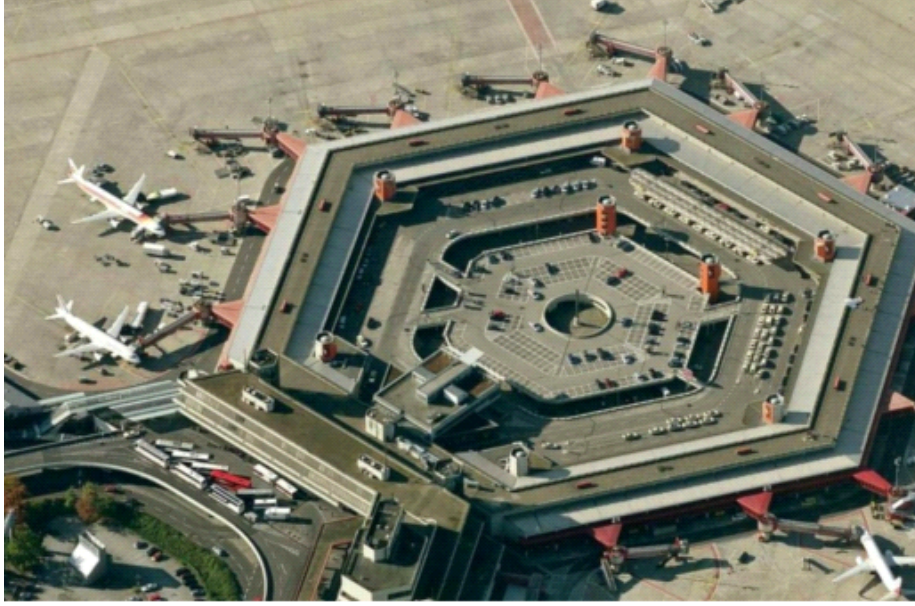
Şekil 3.8 : Otogar Binası ve meydan ilişkisi (Url-14)



Şekil 3.9 : Otogar, kilise ve meydan ilişkisini anlatan vaziyet planı (Url-15).

Kent merkezi dışında konumlanan havaalanı projeleri de kent ritmini etkileyerek kent içindeki ilişkileri düzenlemekte ve yeni kamusal alanlar yaratmaktadır. Havaalanı projeleri kendi içinde barındırdığı kongre merkezi ve konaklama birimleri ile zaman içinde merkezileşmekte ve çevresini geliştirerek yeni ilişkiler barındıran mekanlar üretmektedir. Ulaşım yapılarına kentten sıçıran bu kamusal fonksiyonlar kent ritminin bu bölgelere akış nedeni olacaktır. Çevresindeki kamusal ilişkilerin yanında havaalanı yapılarındaki kamusal durumunu da inceleyecek olursak, diğer ulaşım yapılarından farklı olarak içinde özelleşen bölümleri, kamusal tanımını yeniden sorgulamamıza neden olacak hiyerarşik düzenlemeler de içermektedir. Bir çok karşılaşmanın ve sosyal iletişimin gerçekleşme potansiyeli olan bu yapılarda karşılaşmama için özel bekleme salonları ve dinlenme alanları ile özelleşen kafeteryalar bulunmaktadır. Kamusal alanlardan ulaşım yapılarına ulaşan bireylerin belirli noktalarda ayrılması havaalanlarının kamusal durumunun gerçekliğini sorgulatmaktadır. Berlin'deki Tegel Havaalanı, mimari tasarımındaki geçirgenlik ile

bahsedilen bu kamusalık sorunsalına cevap niteliğindedir. Bu açıklık binanın iç kısmına ulaşan otoyollar ile, apronlara en yakın noktaya kadar araçla ulaşımı sağlar. Havalimanı tasarımı sayesinde otomobilin yarattığı bireyselliği başka bir hız katmanına aktarırken ritimlerin karşılaşma mekanlarını ve kamusal ilişkileri en aza indirmiştir (Şekil 3.10). Bu yapı sadece hız üzerinden programlanmıştır. Kent ritmi bu bölgede yaya akışını yönlendiren ve sosyal ilişkilere neden olan biyolojik ritimden uzaktır ve sadece ulaşım araçlarına bağlıdır.



Şekil 3.10 : 1948’de inşa edilen Berlin Tegel Havaalanı (Url-16).

Kamusal ilişkilerin ve eşit erişimin güvensizlik yaratabileceği gerekçesi ile inşa edilmiş olan bu yapı, kamusal ilişkilerin hız üzerinden devamlılığı konusunda farklı bir bakış açısı ile tasarlanmıştır. Gerkan bu havaalanı tipolojisinin bireysel araçlarla olan ilişkisi nedeniyle daha güvenli ve satış politikasının çok fazla önem taşımadığı bir dönemde inşa edildiği için yeterli ticari donatıları bulundurmadığını belirtmiştir (Kucharek, 2008). Kamusalık, ticaret ile birlikte kurgulandığında güvenli hissetme durumunu da içinde barındırmaktadır. Günümüzde ulaşım yapılarının tipolojilerinde görülen yöntemler güvenliği sağlama ve ticareti de bir hizmet gibi gösterme çabası içindedir. Bu nedenledir ki ulaşım yapıları, herkese açık ve eşit kullanım olanaklarına sahip kamusal mekanlar barındırmazlar. Barındırdıklarında ise bu ancak tüketim destekli olmaktadır. Auge’nin yok yer tanımına uyan bu mekanlar, kente yeni gelen bir yabancı için her kentte aynılan hizmetleri barındırdığı için güven yaratacaktır (Auge, 1995). Kentteki bireyleri ulaşım yapılarına alırken bir filtreden geçirmek ve içeride yeniden buluşturma hizmeti vermek ancak ticari satışların artışı ile

ödenebilecek bir borç gibidir. Ulaşım yapılarının, kamusal alanlarla ve kamusal alanlardaki etkinlikle ilişkisi de kendi içindeki tüketim ilişkilerine göre daha zayıftır. Kamusal alanın bir düşünce ve fikri tartışma mekanı olarak ele alınışı kamusal alandan korkulmasına neden olmuştur. Kamusal alandaki etkileşimin üreteceği yeni fikirler ve ilişkiler nedeniyle kamusal alanlar seyir alanları ve özel yaşama dönen bireylerin rekreasyon alanlarıdır. Bu nedenledir ki kamusal alanların ulaşım yapılarıyla özgür ilişkiler kurmasını engellemiştir. Dünyadaki direniş hareketlerinde farklı görüşteki toplumsal sınıfların tekrar kamusal alana girmesi, açığa çıkmasından korkulan yeni ayaklanma ve çatışmalar nedeniyle ulaşım araçları üzerinden engellenmektedir. Eylem ve direniş hareketleri nedeniyle kapatılan metro istasyonları ve durdurulan vapur seferleri kamusal alana ulaşımı engellemektedir. Bir çok insanın aynı anda ulaşabilir olduğu metro istasyonları kamusal alana açılma noktaları ile birlikte ulaşım anında da bir çok protesto ve sanatsal aktivite için mekan olma özelliğindedir. Örnek olarak, New York Improve Everywhere Projesi ile sosyal ağ üzerinden örgütlenen insanlar ulaşım ağlarını kullanarak metro istasyonunda soyunma eylemi gerçekleştirmişlerdir. Toplumda farkındalık yaratmak için düzenlenen bu eylemlerde teknoloji üzerinden örgütlenerek, ulaşım araçlarının kamusal alan olarak kullanması, teknolojik hızın ulaşım araçları üzerinden kamusal alanı biçimlendirdiğini doğrulamaktadır.

Sonuç olarak ulaşım araçlarının yaya hareketine göre daha fazla etkin olduğu kamusal alan biçimlenmeleri, yeni kamusal ilişkilerin yönlendirdiği yaya akışına neden olacaklardır. Yeni kent ritmi de ulaşım araçları ve yaya hareketinin sürekli birbirini etkileyen döngüsü sonucu oluşacaktır. Metro istasyonları da bu döngü içinde yaya hareketinden en çok etkilenen konuma sahiptir. Üst ölçekte kent ritmini belirleyen bir yetkiye sahip olsa da kent ritmindeki değişim yaya ölçeğinde istasyon yapılarındaki kamusal durumunu etkilemektedir.

4. METRO İSTASYONLARININ RİTME BAĞLI KAMUSALLIK DURUMUNU BELİRLEYİCİ FAKTÖRLER

Kentteki hıza bağlı hareketlerin yarattığı kent ritmi, metro istasyonlarının kente dahil olma noktalarında farklılaşmaktadır. Bu farklı ilişkiler kurma ve mekanın kamusal durumu, mekandaki organizasyonu şekillendiren mekansal niteliklere, öncelikle de konuma, zamansal, sosyal ve anlamsal ilişkilere bağlıdır (Rapoport, 1977). Bu yoruma göre kent ritmi konuma göre belirlenecek, mekanın zamansal boyutuna göre hızlanacak ve mekanın sosyal ilişkilerine göre anlam kazanıp yönlenecektir. Yönlendirmeler farklı noktalarda farklı belirleyicilere göre yeni kamusal ilişkiler yaratacak, var olanlara eklemenecek ya da var olanı yok ederek alanı tanımsızlaştıracaktır. Metro istasyonlarındaki ritimler üzerinden incelenen bu kamusal ilişkiler, bu nedenle öncelikle metro istasyonlarının konumu, sonrasında da sosyal ilişkileri ve hareketi yönlendiren mekansal nitelikler üzerinden incelenmiştir.

4.1. Metro İstasyonlarının Kent İçindeki Konumu

Raylı sistemlerin kent merkezini bölmeden ulaşımı sağlaması adına tasarlanan metro istasyonları daha sonra hızın kent için anlam kazanmasıyla kent merkezinin dışındaki alanların da ulaşım sorunlarını çözmüştür. Kent merkezine ulaşım ile merkezdeki ticari ve sosyal veriler dış çeperlere aktarılmaktadır. Bu nedenle metro istasyonlarının konumu kent merkezi ve dış çeperler arasında kalan bölgedeki dinamik noktaların oluşmasında belirleyici bir etkidir.

Metro istasyonlarının konumu seçilmeden önce taşıt ve yaya hareketleri, arazi kullanımı ve nüfus ile zemin araştırmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar doğrultusunda ise metro istasyonları diğer ulaşım ağlarıyla birlikte yerleşim yoğunluğu da değerlendirilerek ulaşım sistemine dahil edilmektedir. Nüfus ve trafik yoğunluğu metro istasyonlarını sürekli aktif olarak kullanmamız için neden yaratırken, kent içindeki konumu yolculuk süresince, sadece noktasal ve anlık olarak algılanmaktadır. Metro istasyonlarının konumu bu nedenle istasyon dışındaki çevreyi etkilerken istasyon içinde ve ulaşım ağı boyunca konum önemsizleşmiştir. Zamana göre tanımlanan konum bir sonraki istasyonda yine kente çıktığı noktada çevresini etkileyerek kendini biçimlendirmektedir. Metro istasyonları farklı konumlara hızla ulaşarak mekan üzerinden algılayabileceğimiz değerleri hız ve zamana bağlı

kılmıştır. Bu nedenle kent ritmi mekansal verilerden etkilenirken, mekanları biçimlendiren değerleri de oluşturmaktadır.

Ulaşım ağlarının kentteki ritmi arttırması kentin mevcut organizasyonunu da kısa sürede değiştirmektedir. Yerleşimin en yoğun olduğu noktalarda merkeze doğru yönelen metro ağları genelde bu yoğunluğun ve sosyal etkilerin sıçramasına neden olur. Kentin var olan fiziksel ve sosyal değerlerine göre konumlandırılan bu istasyonlar aktif hale geçtikten kısa bir süre sonra kendi mekansal değerini kendi şekillendirmektedir. Büyük bir rekreasyon alanı üzerinde konumlanan metro istasyonu bölgeye getireceği farklı bir hız katmanı ile oranın kimliğini değiştirecektir. Bir konut alanı ile ilişkilendirilmiş bir metro istasyonu ile bölgede oluşan ritim, konut alanı ihtiyaçları için ticari birimler geliştirmekte bölgenin yapısal programlarını çeşitlendirmektedir. Bu durumun tam tersi de yoğun bir cadde de ya da otoyolda metro istasyonları eklendiği alanın ritmini düşürerek bireylerin duraklamalarına neden olabilmekte ve bölgenin mekansal düzenlemeleri zamanla ona uyum sağlayacak şekilde dönüşmektedir.

Kent merkezindeki hareketin en yoğun olduğu ve yolcu aktarmaları için gerekli olan noktalar üzerinde planlanan istasyonlarda yer üstü hareketliliğinin önemi kadar zeminin uygunluğu da önemlidir. Zemin yapısı kaya gibi sert ve dayanıklı ise ayrıca kent merkezinde ve yoğunluğu fazla bir bölge ise delme tünel yöntemi seçilerek uygulanır. Eğer yer üstünde yapılaşma için açık alan var ise ise aç-kapa yöntemi tercih edilir (Tunç, 2007). Bu yöntemler istasyonun bulunduğu sirkülasyon alanını değiştireceği gibi metro istasyonlarındaki ritmi ve ek donatıları da değiştirecektir. Kazı tekniğiyle büyük bir platform ve geniş bir alan kullanımı mümkün olurken kapalı inşaat teknikleriyle bu etki ancak ikiden fazla tünelin yanyana paralel dizilişi ve ara duvarların kırılmasıyla mümkündür (Tunç, 2007). Bu nedenle kent içindeki kamusal alanların metro istasyonları ile ilişkisinde zemin durumu dolaylı olarak etkilidir. Zemin durumuna göre belirlenen iç sirkülasyon tasarımı kent dışına açılma noktalarında kenti de etkileyecektir. Ek donatılar için uygun alanlara sahip olmayan istasyonların giriş ve çıkışlarındaki alanlar ihtiyaçlara yönelik ticari birimlere dönüşürken, uygun mekansal alana sahip metro istasyonlarında bu donatılar istasyon yapısı içinde çözülebilecektir.

4.1.1. Yoğun kent merkezlerinde bulunan istasyonlar

Kent merkezleri tarih boyunca öncelikle dini yapılar çevresinde şekillenmiştir. Sonraları ise pazar alanları ve kamusal ilişkilerin yoğunlaştığı meydanlar çevresinde gelişen kentler, günümüzde ulaşım ağlarının çevresinde gelişmektedir. Kent merkezlerindeki kamusal ilişkiler, tüketim ilişkileri ve kültürel yapı ulaşım ağlarının kesiştiği bu meydanlarda toplanmakta ve kent çeperlerine taşınmaktadır. Kent merkezinde bulunan metro istasyonları kentlinin tüm ihtiyaçlarını karşılayarak bu taşıma görevini üstlenmiştir. Alt kotlara inerken bir çok bağlantı ile kente açılma noktaları bulunan bu istasyonlar çevrelerinde yaratacakları dinamik mekanlar ve kamusal ilişkileri kente sunarken aynı zamanda bunları aktarmak için kendine çekmekte, yeni bir çekim alanı ve meydan yaratmaktadır. Kent merkezinin yoğunluğunu bir kaç istasyonla taşıyan ve farklı yönlenmeler için bir çok giriş barındıran bu istasyonların kent merkezlerindeki meydanlara dahil olması ya da meydanlaşması bu konumdaki istasyonlara kamusal ilişkilerin belirlenmesinde daha fazla sorumluluk yüklemektedir. Metro istasyonlarının meydanlarla kurdukları ilişki etkilenen ve etkileyen şeklinde çift yönlü olarak devam etmektedir. Meydanların sahip olduğu yoğun ilişkiler, tarihsel kimliğe ya da yeni kazandırılmış tasarım ve donatıların çekim gücüne bağlıdır. Kentsel anlamda meydanların kamusalılığı, biçimsel bir çerçeve oluşturma ile başlayarak kendiliğinden merkezileşmesinden sonra kendine katabildiği mekansal pratikler ile güçlenmektedir. Bu mekansal pratikler Lefebvre tarafından yerler, sıradanlaştırılmış gündelik mekanlar, eylemler ve işaretler, yerelin genelle ilişkisini ve tüm bu ilişkilerin temsilini içeren ayrıcalıklı mekanlar olarak tanımlanmıştır (Lefebvre, 2014).

Yoğun kent merkezlerindeki meydanların sahip olduğu tüm ilişki ve eylemler ile program ve donatıların tasarımı meydanın aktif kullanımı ile çevreden bu noktaya gelen kent ritmini de etkilemektedir. Meydanların bir yapısal çerçeve olmasının dışında farklı ritimleri toplayıcı bir havuz gibi davranması meydanların sürekli aktif kalmasını sağlamaktadır. Metro istasyonlarının, kullanılan meydanlarla kurduğu ilişki meydanların aktifleşmesinden sonra ya da aktifleşme nedeni olarak iki şekilde mümkün olabilir. Bu ilişkiler meydanı güçlendirerek bir çok etkinliğe açık hale getirebilir. Etkinliklerin metro istasyonu girişinden istasyon lobisine kadar aktarılması kentsel anlamda kamusal devamlılık sağlasa da çoğu zaman hıza bağımlı

kalınan istasyonların meydanla fiziksel anlamdaki ilişkileri güçlü olmadığında sadece temsili bir kamusalılık oluşturacaktır.

Örnek olarak, tarihiyle bir çok gösteri ve etkinliğe sahip olmuş, kavşak niteliğindeki Union Meydanı, New York'un en bilinen kamusal alanıdır. Dönemsel olarak bir çok sergi ve festivale ev sahipliği yapan , haftanın belli günleri pazar kurulan ve şehrin ortasındaki bir rekreasyon alanı olan bu alandaki metro istasyonu buradaki tarihsel ve kültürel değerleri tüm hatlara aktarmakla sorumludur (Şekil 4.1). Bu istasyon girişleri, tasarımıyla bu meydana ait kimlik sağlayarak, yoğunluğu çevresine çekmiştir. Metro istasyonu bu kamusalılığı fiziksel verilerle peron katına aktaramasa da burdaki dinamik ilişkiler ile metro hattı farklı ritimlerle beslenmektedir. Richard Sennet bu bölgedeki dinamik durumun 14. Caddenin aşağılarındaki sosyal konutlara veya merkezindeki Doğu Avrupalılara ait dükkanlara ve 3. Bulvarla kesiştiği noktadaki Fransız restoranlarına bağlı karmaşıklığın ve farklılıkların neden olduğunu vurgular. Bu yoğun ilişkiler caddenin bir metropolün karışık kültürlülüğü ile bir kasabanın bağlı ve koruyuculuğuna sahiptir olması ile sağlanmaktadır. Sennet bu caddede dağılan kalabalık yerine etkileşen kalabalık olduğunu vurgulamıştır (Sennet, 2013b). Etkileşimin en yoğun olduğu meydandaki metro istasyonu ise her hat için önemli bir duraktır. Meydanın ve parkın yaya ilişkisi caddedeki yoğun araç trafiği nedeniyle zorlaşmış ancak metro istasyonu bu ilişkiyi başarılı bir şekilde sağlamıştır.

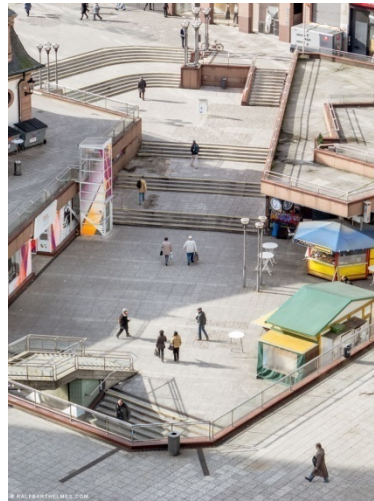


Şekil 4.1 : Union Square Metro istasyonu ve meydan ilişkisi (Url-17).

Hauptwache meydanındaki ilişkiler ise yayalaştırılmış meydanların birbiri ile kesiştiği noktada konumlanan metro istasyonunun, tarihsel kimlik ve kot ilişkileriyle beslenmesi ile gelişmiştir. Frankfurt'un merkez noktası olarak kabul edilen Hauptwache meydanındaki metro istasyonu yol akslarını karşılayarak ve peyzaj düzenlemeleriyle tanımlı hale gelen alışveriş caddesi Zeil'e yönlenerek meydanın farklı ritimler için bir toplanma alanı olmasını sağlamıştır (Şekil 4.2, Şekil 4.3). İstasyon kotuna inen merdivenler meydanı tanımlayan sınırlarda alt kota doğru inerek alt kotla olan ilişkilerin ani kopmalarla kırılması engellemiştir. İstasyon lobisinde azalarak devam eden alışverişe yönelik ilişkiler bu istasyondan 7 hatta aktarılmaktadır. Barok stilinde yapılan yapı tarihsel kimliğiyle meydana bir kimlik kazandırmıştır. Şuan kamusal bir işletme olarak kullanılması da meydanı ve alt çarşayı aktif kılan diğer bir değerdir.



Şekil 4.2 : Hauptwache metro istasyonu girişleri (Url-18.)



Şekil 4.3 : Hauptwache metro istasyonu meydan girişi (Url-19.)

Aynı istasyonun diğer girişinde kot ilişkileri ve tarihsel kimlik ile olan tanımlayıcı meydan özelliği görülmemektedir. Döşemenin kare bir çerçeve olarak tasarlanması ve ortaya yerleştirilen kiosk ile metro girişi meydanının sınırları çizilmiştir kamusal ilişkiler ise meydana kurulan ve kent merkezindeki yoğunluğu hedefleyen geçici ek donatılarla sağlanmıştır.

Taksim Meydanı'ndaki metro giriş çıkışları ise bu mekansal çerçeveden oldukça uzaktadır. Belli bir yönelme ve mevcut kentsel donatılara eklenme durumu söz konusu değildir. Gezi çıkışının parka yönelme dışında caddeye de yönelen giriş metro istasyonunu biraz daha tanımlı kılsa da, parktaki sosyal ilişkiler istasyon girişine ya da karşı yöndeki Tarlabası çıkışına yansımamaktadır. Meydan girişindeki sergi salonu meydan ve İstiklal Caddesi için referans olacak dinamikliğe sahip değildir. Taksim'in İstanbul için önemi, kamusal alan olarak aktifliği ve bir eylem mekanı oluşu belki de bu meydan düzenlenmesini daha etkin bir hale getirebilirken bugünkü durum meydan tasarımının metro ile birlikte düşünülmemesinin göstergesidir. Yeni metro çıkışı ve alt yol bağlantıları ise ara katmanlarda meydan ve kentin kimliğine uyumlu olmayan şekilde boşaltılmış bir tanımsız geçiş alanı olarak düşünülmüştür.

Taksim meydanı metro girişlerinde olduğu gibi istasyon girişindeki mekanlar meydanla bütünleşmez ve kenti metro istasyonuna hazırlamaz ise yeraltı ve yer üstü ilişkileri yoğun olsa bile kalıcı olamayacaktır. Kent belleğinde kalıcı olmayan mekanlar sermayenin ya da iktidarın dönüştürücü etkisiyle sürekli dönüşerek kentlilerin belleğinde kimiksizleşecektir ve yeni mekan üretimlerini destekleyen yeni toplumsal ilişkiler oluşturmazacaktır.

Metro istasyonlarının kent merkezi ile kurduğu kamusal ilişkilerin devamlılığı ve aktarımı, istasyonun, meydanla olan sosyal ve fiziksel bağı, dikey ve yatay ilişkiler ile farklı ritimlerin aktarımına bağlıdır. Kot ilişkilerinin yeterli sağlanamadığı durumlarda, yer altı mekanları muğlaklığı temsil etmektedir. Lefebvre bunu yataylığın itaatı, dikeyliğin gücü ve yer altı mekanlarının ise ölümü temsil etmesiyle açıklamaktadır (Lefebvre, 2014). Dikey ilişkilerin sağlanması mekanı güçlü kılar, bu ilişkiler sağlanamaz ise yeraltı mekanı olarak tanımlanır ve mekan ölür. Kent

merkezinde bulunan istasyonların kamusal ilişkileri kentin iç kısımlarına aktarabilmesi üst kottan taşıdığı verilere bağlıdır.

4.1.2. Kent çeperinde bulunan istasyonlar

Raylı sistemlerin yolcu taşımacılığında kullanılmasından sonra artan kent merkezi dışındaki yerleşimlerle kent dışı doğru genişlemiştir. 1850’lerde Londra’da kentle kırsalın birleştiği sınırdaki bu yerleşmeler sonraları Paris’te de kendini göstererek kent merkezini köhneleştirmiştir. Sonraki kentsel yenilemelerle düşük gelirli sınıflar sanayiye yakın çeperlere itilmiş ve metro istasyonları ile buraya ulaşım desteklenmiştir. Sennet bunun Hausmanın Paris planlamasındaki gibi insanları kente getirmenin dışında aslında kent merkezinden çıkarmak olduğunu belirtmiştir (Sennet, 2013b).

Sennet’e göre kent merkezinin dışındaki metro istasyonları kent merkezine bağlanma özgürlüğünü değil kent merkezini boşaltma çabukluğu sağlayıcı bir durumdur. Kent merkezinden dış çeperlere itilen düşük gelirli sınıfların bu bölgelerde kentten sosyal anlamda dışlanmışlığı görülmektedir. Orta sınıf ise merkezle çeper arasında konumlanmıştır. Kent merkezinden uzaktaki bu bölgelerin metro istasyonları çevresindeki kamusal durumları güvensizlik ve kamusal tatmin nedeniyle kent merkezinden farklıdır.

Londra ve Paris’teki dış çeperlerde bulunan yerleşimler genel olarak daha yavaş bir ritme sahip bölgelerdir. Devletin çoğu kentteki istihdam politikasıyla dış çepere itilen göçmenler bu bölgelerde kendi gelenekselliklerini sürdürürken kentle olan tek bağlantıları ulaşım sistemleridir. Kent çeperindeki yerleşimleri getto ve banliyöler olarak ayırmak gerekirse yakın konumlardaki bu yerleşimler aynı ulaşım ağını kullanarak karşılaşabilmektedir. Gettoların yaşamındaki çaresiz sosyal ve ekonomik yaşam, banliyölerde olumsuzluk içermeyen sadece yalıtılmış bir sosyal yaşamla yer değiştirmiştir. Suç oranı yüksek olan bölgeler ile korunaklı aile hayatı süren bölgelerde güvenli ortam sorunu farklı nedenlerle de olsa aynı sonucu doğurmaktadır. Kent merkezine ulaşan bir tünel olarak metro istasyonları duraklarda ilerlerken katmanlaşarak kentsel dokuyu kent merkezine taşımaktadır. Metro farklı katmanları hız arzusu ile birleştirmektedir ve kent ritmine dahil etmektedir. Kent merkezine açılma noktasında bir çok karşılaşmanın aynı anda ortaya çıkması yabancılaşmış ve birbirinden korkan bireylerin güvensizlik duygusu ile yeni

ilişkilerin oluşmasını engellemektedir. Bu istasyonlar genellikle çeperdeki geleneksel ilişkilerden ve yerellikten kopma noktalarıdır. Bu kopuş, kaçma ve sıyrılma ya da sınıf atlama istekleriyle de açıklanabilir. Bu kopma noktalarındaki iletişimler zayıftır.

Kent çeperindeki yerleşimlerde bulunan metro istasyonlarındaki sosyal ilişkilerin eksikliğinin bir diğer nedeni de ihtiyaç duyulan kamusal alanın korunaklı yarı kamusal alanlarda giderilmesi olarak yorumlanabilir. Yarı kamusal alanlar Newman'ın "Savunulabilir Alanlar" teorisinde bahsettiği gibi kamusal alan ile özel alan arasındaki güvenli ve belirli kişiler tarafından kullanılan alanlardır (Lang, 1987). Kent çeperindeki yerleşimlerin mimarisi, yarı kamusal alanlara sahiptir. Korunaklı site bahçesi, özel bahçesi veya avlusu vardır. Bu yarı kamusal alanda özele yakın kurulan ilişkiler kamusal alanlarda toplanma gerekliliğini aza indirmiş ve kendine benzemeyenle ilişki kurmayı anlamsızlaştırmıştır. Banliyö bölgelerindeki ucuz arsa değerleri nedeniyle ortaya çıkan plansız yapılaşmalar da toplumsal ilişkileri zayıflatmaktadır. Örnek olarak, Kartal bölgesindeki ofis yapıları, üretim yapan fabrikalar ve kapalı siteler arasında ortak mekan kullanımı ve kamusal ilişkilerden bahsedilemez (Şekil 4.4). Hacıosman metro istasyonu da kapalı sitelerin yarı kamusal alanlarının hakim olduğu bir bölgededir (Şekil 4.5). Bu bölgede konumlandırılmış metro istasyonu da bu ilişkileri destekleyici nitelikte değildir. Otoyol kenarında ya da refüjlerde bulunan metro istasyonlarının çıkışları kent merkezindeki dokunun bu bölgeye aktarımını sağlayacak verilere sahip değildir. En eski banliyölerden Londra Croydon bölgesi de ticari yatırımların plansızlığı ile ortaya çıkan konut dokusuyla kopuk gökdelenlere sahiptir. Bu bölge ulaşım ağlarının ve büyük ölçekli ticaret merkezlerinin aktifliği ile geliyor gibi görünse de uyumsuz kentsel doku ve sokak iletişimine kapalı tasarımlar bölgedeki ilişkileri kutuplaştırmaktadır. Bölgedeki koruma alanında bulunan metro istasyonu girişi de koruma bölgesi ile çelişen bir şekilde kilisenin önünde meydanla ilişki kurmaktan korkarcasına konumlanmıştır (Hatherley, 2011).



Şekil 4.4:Kartal Metro Çıkışı (Url-20)



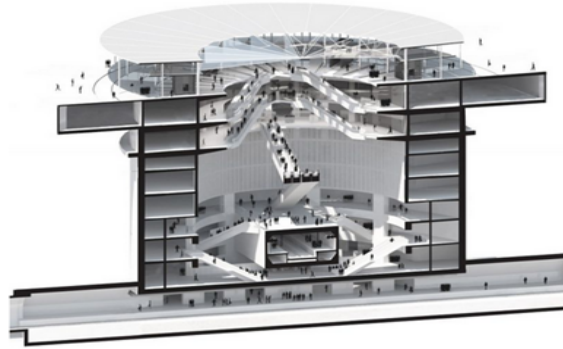
Şekil 4.5 : Hacısman Metro İstasyonu ve çevresindeki kapalı site yerleşimleri (Url-21)



Şekil 4.6 : Londra, Croydon metro istasyonu girişi (Url-22).

Banliyö bölgelerindeki mekansal ilişkilerdeki kopukluk, kent merkezinden gelen ya da mevcut tarihsel dokuyu yansıtan kültürel ve sosyal ilişkilerinin aktarımına da engel olacak ve istasyonların kente dahil olma noktaları k hneleşecektir. Bu ilişkilerin aktarımının önemi nedeni ile metro istasyonlarının bir çekim merkezi yaratarak, kente dahil olabilen kamusal alanlar olarak tasarlanmaları gerekmektedir. Paris'in göçmen ağırlıklı nüfusa sahip Villejuif bölgesinde, Dominique Perrenault'un yeni bir hat için tasarladığı istasyon ise banliyö bölgelerindeki toplanma alanlarının ulaşıma açık noktasındaki kopukluğu çözebilmek için bir meydanlaşma çabasındadır. Bu bölge için kapalı bir meydan olarak  zelleşebilecek şekilde tasarlanmış olan proje, üst örtüsü ve yarı geçirgen cephesiyle farklı ritimleri güven vererek metro kotuna indirmektedir (şekil 4.7). Gün ışığının alt kotlara indirilmesiyle ve giriş kotlarının farklı donatılarla desteklenmesiyle istasyon, sosyal ilişkileri herkese açık bir kamusal ortamda etkinleştirmeyi hedefler niteliktedir.

Aynı bölgedeki bir diğer istasyon olan Louis Aragon istasyonu, metro ve tramvay hattını birleştiren bir transfer merkezi olarak tasarlanmıştır. Katlı otopark olarak hizmet veren yapı, ihtiyaçtan doğan bu fonksiyonu ile özel alan ve kamusal alan geçişlerinin banliyölerdeki durumunu yansıtmaktadır (şekil 4.8). Kendi  zel alanından koparak metroya dahil olma durumu yaşanılan bölgeye ait olmadan kente dağılan bireylerin kamusal ilişkiler kurma imkanını zorlaştırmıştır.



şekil 4.7 : Dominique Perrenault 'un Villejuif'ta yeni bir hat için tasarladığı bir metro istasyonu yapısı (Url-23).



Şekil 4.8 : Paris, Villejuif Louis Aragon Metro İstasyonu (Url-24).

Banliyö ve getto bölgelerindeki yerleşimlerin yanında dış çeperdeki ticaret merkezleri de kentle aktif iletişimini metro istasyonları ile sağlamaktadır. Bir iş yeri kapısı olarak kentlinin belleğine kazınan bu istasyonlar genel olarak modern malzemelerle teknolojik olarak tasarlanmıştır ve hızın sahip olduğu gücü yansıtan tasarımlara sahiptir. Bu istasyonlardaki kamusal ilişkiler çalışan kesime yönelik ve hızlıdır. La Defence ve Londra Dockland bölgesi için sadece kendine benzeyen ve ortak bir avluya bakanlarla kurulan yarı kamusal mekanlardan bahsedebiliriz. Bu mekanlardaki ilişkiler karşılaşma ve tesadüfün getireceği üretkenliğe sahip olmayan güvenli ve düzenli ilişkilerdir.

Günün belli saatlerinde yoğunlaşan bu istasyonlar sadece belirli bir kesime ait sabit bir ritme sahip olduğu için kamusal alan tanımını tam olarak karşılayamamaktadır. Bu nedenle sadece iş merkezlerinin erişimini olanaklı kılan tasarlanmış kamusal alanlar aslında bu bölgedekilerin kendilerine ait hissettikleri yarı kamusal alanlardır. Bazı banliyölerdeki istasyonlar ise gün içindeki kullanımdan farklı olarak bazı ay ve haftalarda farklı karşılaşmaları destekleyen kamusal alanlara dönüşmektedir. Örnek olarak, Milano’da kent çeperinde kalan Via Tortona ve Lambrate bölgeleri genelde sakin yerleşimler olduğu için iletişim ve kamusal alanla ilişkileri zayıf metro istasyonlarına sahiptir. Bu yerleşimlerdeki gerçekleşen tasarım fuarları, fuar dönemi boyunca bölgeyi canlandırmış ve burada yeni ritimlerin ve karşılaşmaların ortaya çıkmasını sağlamıştır (Şekil 4.9). Bu bölgelerin dönemsel olarak aktifleştirilmesi ile kamusal ilişkilerin kent merkezinden aktarımı metro istasyonu ile olmaktadır. Bu nedenle metro istasyonları girişleri ve iç mekanları fuar alanına yönlendiren verilere sahiptir ve içeriğe ait bir çok poster ve dekor bulundurmaktadır.



Şekil 4.9 : Milano, Lambrate Metro İstasyonu Girişi (Fotoğraf: 15.04.2013).

İstanbul'daki metro hatları ise kent çeperine henüz ulaşabilmiştir ki ulaştığı günden itibaren bölgenin ticari değerleri ve buna bağlı olarak sosyal yaşamı da değişmiştir. Kentlerde metronun etki alanı içinde yer alan konut yerleşim birimlerinin piyasadaki satış fiyatlarını artmaktadır. Metro istasyonuna yakınlık, konut fiyatlarının artışında istatistiksel olarak anlamlı bir belirleyicidir (Yankaya ve Çelik, 2005). Konutların ve ticari bölgelerin kullanıma bağlı, satış ve kira ücretlerinin artmasıyla kent kimliği de farklılaşmaktadır. Bu bölgelerin aktifleşmesi burada yaşayanları ekonomik açıdan zorlayarak onları daha dış çeperlere itecektir. Bu durumdaki sokak ve metro istasyonlarındaki karşılaşmalar ticari bölgelerde ve konut bölgelerinde farklılık göstermektedir. Kartal metrosu ve henüz inşaatı bitmemiş Çekmeköy metrosunu ele alırsak, yarı kamusal alanların sağlayacağı tatmin nedeniyle Çekmeköy metrosu ve metro girişindeki alanlar özel bir tasarım yapılmadıkça iletişimsizlik nedeniyle tanımsızlaşan alanlar olarak kalacaktır. Kartal metro istasyonunun kente açılma noktalarındaki kopukluk ise ticari aktifliğin, akşam saatlerinde devam edememesi ve otoyol trafiğine göre değişen güvensizlik ile açıklanabilmektedir.

Kent çeperinde bulunan bu istasyonların konumu gereği yaya ölçeğinden kopuk olması ve bölgenin otoyollara bağımlı olma durumu kent ritminde de kopukluklara yol açmaktadır. İstasyonlar kanalıyla aktarılan verilerin çeperlere geldiğinde açıldığı noktalardaki zayıf kamusal ilişkiler ritmin devamlılığına engel olmakta, bölgeyi kent ritminden ayırmaktadır.

4.2. Metro İstasyonlarının Mekansal Potansiyelleri

Metro istasyonlarının kamusalılık durumu mekansal potansiyelleri ile doğrudan ilişkilidir. Bireylerin kent içindeki sürekli ulaşma isteği mekanların barındırdığı fonksiyonlara ve mekanların niteliklerine göre farklı ritimlere sahiptir. Metro istasyonuna ulaşma hızını ya da metro istasyonu içindeki hareketi etkileyen, bireylerin birbirleriyle ve mekanla iletişimini sağlayan mekansal nitelikler, yönlenme ve organizasyon, metro istasyonlarındaki ritmi belirlemektedir. Metro istasyonlarındaki bu ritimlerin karşılaşma durumu da kamusalılık değerini ortaya koymaktadır. Bu ilişkiler mekansal nitelik ve sirkülasyonun belirleyiciliğinde incelenmiştir.

4.2.1. Mekansal nitelik

Metro istasyonlarının mekansal nitelikleri, kentteki ritmin metro istasyonundaki ilişkilerini ve tekrar kente dahil olma noktalarındaki kamusalılık durumunu etkilemektedir. Mekanın niteliği hareket halindeki bireyin mekanda geçirdiği süre, mekanı algılama ve ihtiyaçlarını karşılama durumunu belirleyerek, metro istasyonundaki bir çok ritmin kente adaptasyonunu sağlayacaktır. Mekansal nitelik ile ilgili olarak Rapoport'un da belirttiği gibi mimari çevrenin sahip olduğu mekansal nitelikler, öncelikle konuma, zamana ve sosyal ilişkilerle bireylerin mekanı anlamlandırmalarına bağlıdır. Bu yoruma göre kent ritmi konuma göre belirlenecek, mekanın zamansal boyutuna göre hızlanacak ve mekanın sosyal ilişkilerine göre anlam kazanıp yönlenecektir.

4.2.1.1. Aydınlanma durumu

Yer altı ulaşımının yaygınlaşması ve hıza bağlı teşvik ediciliğiyle zamanı güneş üzerinden algılama durumu yok olmuştur. Zaman kavramının saatle takibi ve metro içindeki gün ışığından kopuk durum bireylerin sosyal davranışlarını etkilemiştir. Işığın sınırlayıcı etkileri mekanı tanımlamaktadır ve hareket bu tanımlı alanı takip etmektedir. Bu sayede cam kullanımının iç ve dış görünürlük ile sağladığı özgürlük durumu yer altı mekanlarının yaşanabilirliğine yardımcı olmaktadır. Camın gerçekten kopma anlamında eleşiren, bu görünen erişimezlik hissini içeridekinin erişilmez olmasıyla ilişkilendirmiştir. Hissedilemeyen rüzgarın dokunsal gerçekliğin değerini düşürdüğünü belirterek camın sosyal ilişkileri sınırladığını belirtmiştir

(Sennet, 2013a). Ancak metro istasyonlarındaki cam kullanımı sosyal ilişkilerin kısıtlanmasını yer altı şartlarında zaten göze alarak Mies'in camın aydınlanma açısından bütünleştirici bir malzeme oluşu görüşüne daha yakındır.

Metro istasyonlarının mekansal sınırlamalarını ve bireylerle olan ilişkilerini aydınlanma durumu oldukça etkilemektedir. İstasyona aktarılan zaman gün ışığı olmadan sadece temsili olacak ve kent yüzeyindeki ilişkilerin zaman üzerinden ilerlemesine engel olacaktır. Bu nedenle gün ışığının içlere kadar sokulması hedeflenir ve devamı da tamamlayıcı aydınlatma elemanlarıyla sağlanmaktadır.

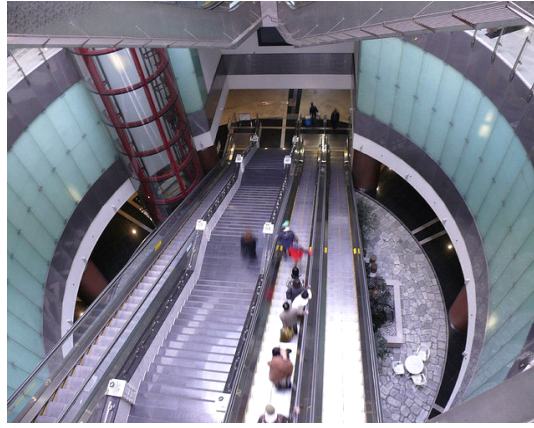
Louis Kahn, mekanın doğal ışığa sahip olmadıkça gerçek mekan olmadığını savunarak ışığın mekanın ruhu olduğunu belirtmiştir. Doğal ortamdaki bireylerin kurduğu ilişkilerin daha doğal olması ve kendiliğinden oluşması bireylerin bu ortamlardaki mekana hakim olma ve zamanı algılama durumlarıyla ilgilidir. Bununla ilgili olarak Arheim ışık aracılığıyla biçimlerin anlam kazandığını ve beynin görme merkezindeki fizyolojik kuvvetlerin psikolojik karşılık bulduğunu vurgulamıştır (Yıldız, 1995).

Bu anlamlandırılan mekanlar bireylerin kendilerini açabildikleri güven verici mekanlardır. Mekanın bireyle kurduğu karşılıklı ilişkiler ışıkla aktif hale geçer. Karanlık ve loş mekanlarda bireylerin hissettiği huzursuzluk ve sessizlik mekanlardaki kamusal ilişkileri de biçimlendirmektedir. Tünelde görececek hiç bir şey yokken trenlerde açılan pencereler daha sonra reklamcılar için kullanışlı bir alana dönüşse de önceleri istasyonun içindeki yapay aydınlanma etkisini dışarıdan gelen, yine yapay olsa da, ışığı almaya yöneliktir. Yolcular bu pencerelerden aydınlanan tüneli görme ihtiyacı içindedirler. Erişim olanağı olmadığında ışığı görebilme imkanı da hız için göze alınan bir durumdur.

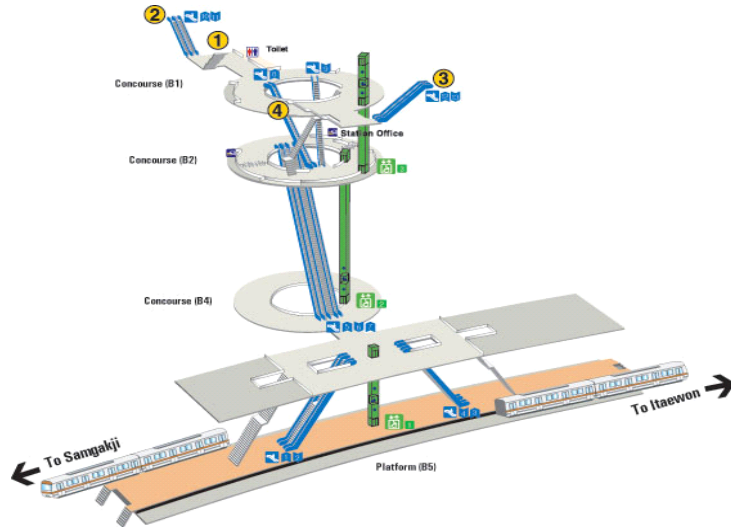
Metro istasyonlarında doğal ışık kullanımının en önemli örneklerinden biri Tokyo'daki Naksapyeong İstasyonunda bulunan ışıklı kubbedir (Şekil 4.10). Bu örnekte gün ışığı peron katına kadar ulaşabilmekte alt kotlara inildikçe yardımcı yapay aydınlatmalarla desteklenmektedir (Şekil 4.11). Bu durum metro istasyonlarını hızla kurtulunması gereken tüplerden bir adım öteye taşıyarak gün ışığı, gölge ve hız kavramları arasında sosyal ilişkilerin kurulduğu bir mekana çevirmiştir (Şekil 4.12).



Şekil 4.10 : Tokyo'daki Naksapyeong İstasyonunda bulunan ışıklı kubbe (Url-25).



Şekil 4.11 : Tokyo'daki Naksapyeong İstasyonu peron kotuna iniş (Url-26).

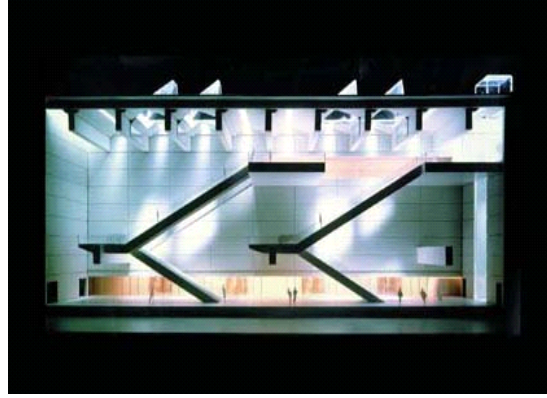


Şekil 4.12 : Tokyo'daki Naksapyeong İstasyonu peron kotuna ulaşım şeması (Url-27).

Kopenhag metro kesitini incelediğimizde ise kent meydanındaki ışık bacalarıyla doğal ışığı alan ve meydandaki piramit formuyla bir tasarım ögesi olan metro istasyonunun peron katına kadar ışığı alarak zamanı da alt kotlara ilettiğini görebiliriz. Küçük bir istasyon olsa bile tarihi tiyatrunun meydanı ile kurduğu ilişki gün ışığını ve zaman kavramını yakalamaya yöneliktir (Şekil 4.13, Şekil 4.14). İstasyon girişleri zaten tanımlı olan bu meydanın önüne geçmeyen bir tasarıma sahiptir. Zamanı istasyona yansıtarak ve üst kottaki zamansal ilişkileri aktararak bireyin kentten kopmasını engelleyecektir.



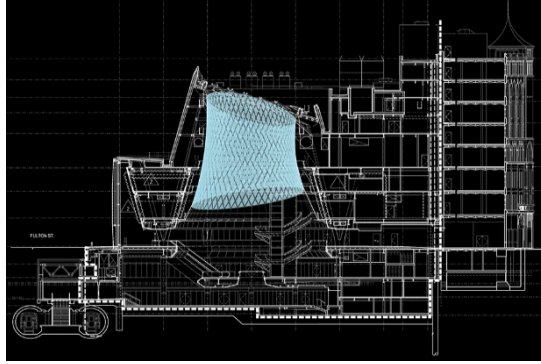
Şekil 4.13 : Kopenhag Metro İstasyonu üst meydanı (Url-28).



Şekil 4.14 : Kopenhag Metro İstasyonu kesiti (Url-29).

New York'taki Fulton Street Merkez istasyonu da aydınlatma durumunun kamusal ilişkileri arttırdığı bir istasyon örneğidir. Bir çok hattın kesiştiği istasyon binası kent içinde bir transfer merkezi olarak konumlanmıştır. Kesitte de görüldüğü üzere peron katına kadar gelen gün ışığı bu terminalin dış mekanla ilişkisini koparmamaya çalışmıştır. Gün ışığını kullanmak için tasarlanan reflektör ile ışığı toplayarak alt kotlara kadar iletir (Şekil 4.15, Şekil 4.16). Bir çok hattın da etkisiyle bir karşılaşma

ve buluşma mekanı olan istasyon ulaşım ağlarının zamansızlık etkisini azaltmayı hedeflemiştir.



Şekil 4.15 : New York Fulton Street Merkez İstasyonu Kesiti (Url-30).

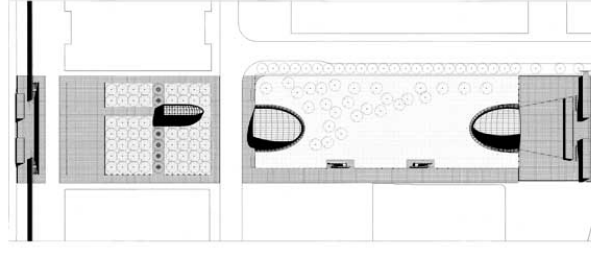


Şekil 4.16 : New York Fulton Street Merkez İstasyonu lobisi (Url-31).

Ulaşım yapılarında diğer mekanların aydınlatılmasından farklı olarak, yapay ışık kullanımının iyi programlanması gerekmektedir. Norman Foster'ın Canary Wharf için tasarladığı yeraltı istasyonunda ise metro girişi istasyon lobisinin aydınlanması için özel olarak tasarlanmıştır. Doğal ışık şeffaf ve geniş giriş örtüsünden içeri süzülerek yönlendirme için gereken tabelaları en aza indirmiştir (Şekil 4.17, Şekil4.18).



Şekil 4.17 : Canary Warf istasyonu metro girişi (Url-32).



Şekil 4.18 : Canary Warf Metro Girişleri meydanı (Url-33).

Mekanın fonksiyonu, yönlendirme durumu ve kullanım amacı planlanırken yapay ışığın tipi ve etkileri de oldukça önemlidir. Mekanda yapılacak eylem ve bu eylemin mekanı anlamlandırması için, ışıklandırma düzeyleri, renk sıcaklığı gibi nicel yönleri değişebilmektedir. Renk sıcaklıkları ve beyaz ışığın renk tonları arasındaki geçiş, gün ışığının, gün içindeki hareketi sonucu ortaya çıkan renk tonu farklılıkları temel olarak tasarlanmıştır. Bu durum insan vücudunun gün içindeki tepkileri olarak bilinen biyoritim açısından da oldukça önemlidir (Manav, 2005). Renklerin yönlendirme ve hareketin ritmini belirlemedeki etkisi metro istasyonlarındaki sirkülasyonu etkilemektedir. İstasyon lobisindeki ihtiyaç birimleri ya da tüketime yönelik bazı dükkanlar bu ışık etkilerini kullanarak bireylerin eylemlerini yönlendirmekte ve istasyon içindeki farklı ritimlerin oluşmasına neden olmaktadır.

4.2.1.2. Renk, malzeme ve tasarımın etkileri

Gün ışığından, zamandan ve kentin ritminden koparak yeni bir katmanda kendi mekansallığını yaratan metro istasyonları renk ve malzemelerine göre farklı kamusal ilişkiler yaratmaktadır. Bu istasyonların tasarımında yaratılan kimlik bireylerin hafızalarında metro istasyonu ile ilgili bir imge oluşturarak metro istasyonunu yaşanan kente dahil edebilmektedir. Sadece gelip geçilen mekanlar olan istasyonlar ve istasyon girişleri renk ve malzemelerin niteliğine göre tanımlı mekanlar haline dönüşmektedir. Bu tanımlı olma durumu, kent meydanlarındaki heykellerin yerini bir toplanma mekanı olarak kent diline yerleşmiş olan metro istasyonlarının almasıyla açıklanabilir.

Metro istasyonlarının yoğun kullanıldığı Napoli'deki Monte St. Angelo İstasyonunda, Amanda Levete Architects ve Anish Kapoorun yaptığı çalışmada bitmemiş bir tunelden esinlenilmiştir. Kullanıcıyla etkileşime giren ve istasyona bir

nitelik kazandıran bu girişler meydana bi buluşma, toplanma noktası olarak heykelsi niteliktedir (Şekil 4.20, Şekil 4.21).



Şekil 4.19 : Napoli Monte St. Angelo Metro girişi tasarımı (Url-34).



Şekil 4.20 : Napoli Monte St. Angelo Metro girişi imalatı (Url-35).

Bunun dışında yine Napoli’de bulunan Toledo Metro İstasyonundaki ilgi çekici tasarım, hareket halindeki bireyin yer altında olma ve su altında olma durumunun farklılığını ulaşma eylemi içindeki an üzerinden yorumlamasına neden olur (Şekil 4.21). Bu durum bireyin kendi içindeki sorgulamayı kent yüzeyine çıktığında da devam ettirmesini ve bu deneyim ile birlikte kente dahil olmasını sağlayacaktır.



Şekil 4.21 : Napoli Toledo Metro istasyonu (Url-36).

Kaosiung kentinde metro hattının birleştigi Formasa istasyonu ışık kubbesi olarak adlandırılan renkli bir tavana sahiptir. Tavandaki çizimlerle insanın var oluş hikayesini anlatılırken hızla ilerlenilen metro istasyonu, ulaşma eylemi dışında bu mekanı deneyimlemek isteyenleri de barındırmaktadır. Ancak bu içerideki mekanın toplayıcı etkisinin dışarıya hiç bir sıçrama yapmaması istasyonun içindeki kamusal iletişimi kent yüzeyinde kesintiye uğratmaktadır (Şekil 4.22, Şekil 4.23).



Şekil 4.22 : Kaosiung, Formasa Metro İstasyonu (Url-37).

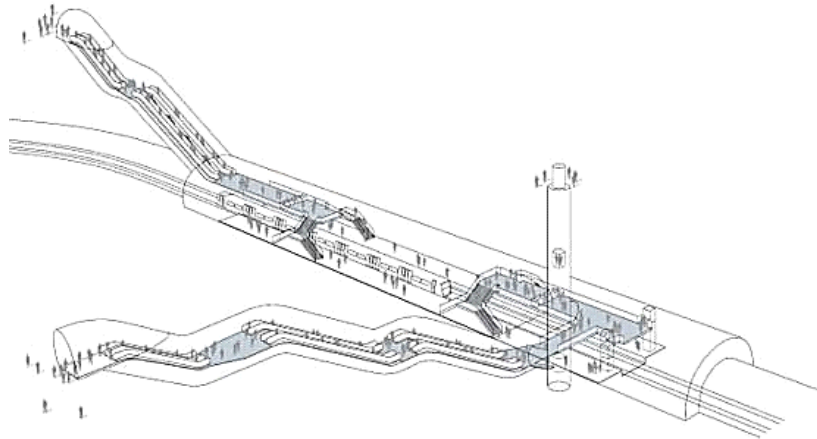


Şekil 4.23 : Kaosiung, Formasa Metro İstasyonu Girişi(Url-38).

Norman Foster'ın Bilbao metrosundaki tasarımı ise yer altında oluşturulan sokak kotunu kentin dışına çıkarmak ve metro istasyonunun yer altındaki bilinmezliğini kırmak istemesi olarak açıklanabilir. Bu alanı kamusal bir toplanma alanı olarak düşündüğümüzde, girişlerin kent yüzeyinde okunabilir kılmayı hedeflemektedir (Şekil 4.24, Şekil 4.25).



Şekil 4.24 : Bilbao Metro Girişi (Url-39).



Şekil 4.25 : Bilbao Metrosu Sirkülasyon şeması (Url-40).

Metro istasyonunun kent yüzeyine ulaşan tasarımı istasyon ve kent arasında iletişimi sağlamaktadır. Tüplerden geçerek perona ulaşan kentli sokak kotundaki girişler sayesinde peron kotuna ulaşma yönünü algılayabilmektedir. Bu girişlerin cam ve çelik kullanımıyla saydam olması gün ışığını kullanabilmenin yanı sıra yer altının yeni sembolü haline gelmiştir. Buradaki saydamlık tasarımdaki geçirgenliğin temsili duruşudur. Malzeme ve tasarımın kullanıcıların hafızasındaki izi istasyon girişleri ve çevresini tanımlı hale getirmiştir.

Metro istasyonlarındaki renklerin kullanımı hatların ayırt edilebilmesi için tercih edilmiştir. Her hattın farklı bir renkte gösterilmesi kent içindeki yeraltı sirkülasyonunu ve ritimlerin akışkanlığını kolaylaştırmaktadır. Bu hatlardaki istasyonlarda seçilen renge göre tasarlanmış tabela ve yönlendirici levhalar da kent içinde sürekli hareket halindeki bireylerin duyularını harekete geçirerek hafızada yer edinir.

Renk ve malzeme ile farklılaşan tasarımın etkileri kamusal bellekte izler bırakmaktadır. Geçip gidilen istasyonların rotası ve adı bir yabancı için unutulsa bile renk ve tasarımın etkileri metroyu gelip geçilen bir alan olmaktan çıkarıp bir mekan tanımlamasına sokmaktadır. Bu durum mekandaki sosyal ilişkilerin ya da bireylerin mekanla kurduğu ilişkilerin kalıcı hale geçmesine, hatırlanmasına deneyim olarak nitelendirilecek şekilde iz bırakmasına neden olur. Kalıcı hale gelen ritimler mekanı süreç içinde biçimlendirmeye başlar ve bireylerin hareketini mekana dahil eder. Metro girişlerindeki ya da istasyon lobilerindeki renk ve tasarımların etkileri kentin en hızlı olduğu anda bile hareketli bireyin kazanabileceği kamusal anları oluşturmaktadır.

Farklı tasarımların renklerin çekiciğini kullanarak yarattıkları atmosferler metro istasyonlarını ulaşımın anlık deneyimlerinin dışında merak uyandıran ve bir çok sanatçının ilham aldığı sanat galerilerine dönüştürmüştür. Kent yüzeyindeki sosyal iletişimin devamlılığını sağlayan bu girişimler ulaşım ve sergileme mekanlarını birleştiren yeni mekan tanımlamalarına yol açabilmektedir. Farklı malzemeler ve renkler farklı kişilerin algısına göre yeni ritimleri ve sosyal ilişkileri doğurabilmektedir.

4.2.1.3. Yerel kimlik

Metro istasyonlarının bulunduğu konum ve tarihselliği onların sahiplenilerek kentte sürekli yaşayan mekanlar olmasını sağlamaktadır. Onlarda artık kent yaşamının bir parçası, bir kentli kimliğine sahiptirler. Lynch kimliği “bir kişinin bir yeri diğer yerlerden ayırabilmesini ya da tanıyabilmesini sağlayan nitelikler” olarak tanımlanmıştır. Kentsel kimlik kentsel sürdürülebilirliği sağlayarak, ritmin de süreç içinde kalıcı hale gelmesine neden olmaktadır (Lynch, 1961). Bu kimlik ve kente ait olma durumu metro istasyonlarının tarihsel olmasının dışında tasarımın devamlılığı ve kent içindeki alışkanlık durumu ile ilgilidir. Metro istasyonunun başka hatlardan

gelen sosyal ilişkileri ve kültürel dokuyu başka bir hatta aktarırken kent yüzeyine çıkan girişi bu kimliğin oluşmasında oldukça etkilidir. Londra metrosunun tarihsel kimliğinin tarihi binaların girişi ve cadde kotuyla ilişkisi de oldukça etkili olmuştur. Baker Street istasyonundaki gibi metro girişlerinin tarihi bina girişleriyle aynı hizada kaldırılma açılması sokağın ritmini etkilemeden gündelik yaşama katılarak ve alışkanlığa dönüşerek kent belleğinde kalıcılışmasını sağlamıştır. Sherlock Holmes'un bu caddede geçen hikayesi ve müzesi de Baker Street istasyonuna bir kimlik katmıştır (Şekil 4.26, Şekil 4.27).



Şekil 4.26 : Baker Street İstasyon Girişi (Url-41).



Şekil 4.27 : Baker Street İstasyonu Peron Tasarımı (Url-42).

Paris Metro girişlerinin tasarımı ise Paris metrosunun ayırd edici simgesi niteliğindedir. Art Nouveau tarzında tasarlanan girişler 19. yüzyılın demir ve cam mimarisine damga vuran bu tarzın önemli bir temsilcisidir. Art Nouveau akımının mesken kavramını içermesi ve yarattığı bireysel aidiyet hissi bu girişlerin kente ait

bir kimlik yaratmasında oldukça etkilidir. Bu giriş yapılarının evi Paris kentidir ve metroya girişlerde bireyler bunu hissetmektedir (Şekil 4.28).

Kentin içinde kente ait simgeyi görmek hafızalarda kalıcı bir metro istasyonu imgesine dönüşür. Bu durum onu sadece kente değil, gündelik rutin içinde geçiş anlarında bireye de ait kılar. Yerel kimliğe sahip girişler kamusal alanın içinde özel alanın içselliğine ulaşarak algılardaki iç ve dış sınırları eritirler. Bu erime ritmi de etkileyerek ritmin kente ait olduğunu hissettirir. İstasyonlardaki ritim kente daha fazla uyum gösterir, kent kimliğiyle bütünleşerek algıda süreklilik sağlar. Bu süreklilik algısı ile ritmin kente gösterdiği uyum kent yüzeyindeki ilişkilerin benzer bir ritimle aktarılması şeklinde olmaktadır. Metro istasyonu bu durumda kentin özel alanı olmuştur.



Şekil 4.28 : Paris Metro Girişleri (Url-43).

4.2.1.4. Teknolojilerin kullanımı

Teknolojilerin kullanımı kent formunu ve kentteki tüm alışkanlıkları yeniden belirlemiştir. Dijital bilgilendirme panoları ile kentteki bilgi yer altına aktarılmaktadır. Bilgilerin akışı metro istasyonlarındaki kullanıcıların mekanla ilişkisini güçlendirmektedir. Dijital teknolojilerin kentteki hakimiyeti mekanların varolan anlamları değişmiş ya da bilgi ve teknoloji akışını sağlayan yeni mekanlar ortaya çıkarmıştır. Castells bu mekanları işlevsel ağlardan ve bu ağların görüntülerinden oluşan değerler olarak yorumlar (Castells, 2013). Castells'e göre artık kültürel verilerin, mekankarın fiziksel ya da coğrafi anlamlarının yerini bu işlevin yönetimindeki ağlar almış ve zamandan bağımsız bir etkileşim ile mekanları

yeniden biçimlendirmiştir. Mekana katılım sağlayan birey için metro istasyonları da bu dijital teknoloji ve sürekli bilgi akışı ile zamansız, sanal ya da temsili diyebileceğimiz bir alt sokak işlevi görmektedir. Tüketim ve iletişimin teknoloji desteği ile ilerlemesi de mutlaka kentin en yoğun karşılaşma mekanları bu yeni sokaklarda kendini gösterecektir. Bilginin sürekli aktarımının yönlenme ve işaretler ile birlikte reklam amaçlı da kullanımı ile bilgi reklam ilişkisi arasındaki sınırlar belirsizleşmiştir. Sokak kotundaki bir mağazanın yerini gösteren bir işaret reklam ve bilginin aynı panoda kesişmesidir. New York South Ferry’de 1905’te ilk reklam panolarının kullanılması ile metro istasyonlarından tüketiciye ulaşma imkanı sağlanmıştır (Şekil 4.29). Bu artık geri dönüşü olmayan kapitalist kültürün kitlelere ulaşma yöntemi olacaktır. Metro istasyonlarının kamusalılığı da meydan ve sokaklar gibi bu verilerin zihinlere yerleştirilmesiyle farklı bir boyut kazanmıştır. Reklam panoları artık hızın alanına girerek tüketim kültürünün de daha hızlı yayılmasına neden olmuştur.



Şekil 4.29 : New York South Ferry Metro Girişleri [Lawrence, 1994].

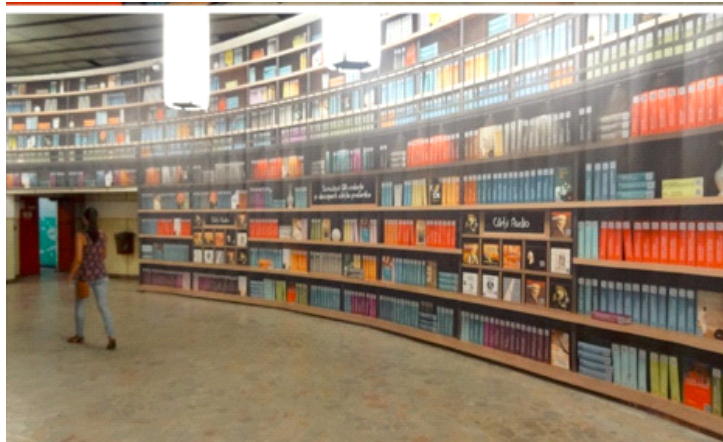
Dijital teknolojinin kente adım atmasıyla kentteki ulaşım ve reklam sektöründe büyük değişiklikler ortaya çıkmıştır. Metro istasyonlarının sokak ile temas ettiği noktalarda dijital teknolojinin yönlendirici ve bilgilendirici desteği görülmeye başlamıştır. Kamusal alanın herkese açık ve herkesi buluşturmaya açık tavrı bu teknolojilerin vandalizm altında tahribine yol açsa bile kamusal alanların teknolojiyle buluşması kent ve kentlinin karşılıklı etkileşimini güçlendirmiştir. Bilginin çok

abuk yayılması hızın doğru kanallarda yönlenmesini, kentlinin örgütlenmesini ve mekanlarında buna bağlı olarak hızla dönüşmesine neden olmaktadır.

Teknolojinin metro istasyonları üzerindeki dönüştürücü etkisi, onu tüketim alanına çevirirken, sokak ritmiyle olan benzerliğini sorgulamamıza neden olacak şekilde devam etmektedir. Güney Kore’de metro istasyonlarındaki sanal market ve ktphane ekranları istasyondan çıkmadan seçebileceğiniz ürünlerin eve gittiğinizde kapınızda olmasını sağlamaktadır (şekil 4.30, şekil 4.31). Avustralya’daki otobüs durağındaki benzer posterlerde ulaşım aracını bekleme zamanını alışveriş için harcanan zamana dahil etmektedir. Bu teknolojiler sayesinde hızın kent içindeki önemi zaman üzerinden değerlendirilerek büyük bir kazanç sağlanmış olur. Metro istasyonlarında bulunan QR kodlarla akıllı telefonlar üzerinden alınan kitaplar ve kitap okuma eylemi yine metro istasyonlarındaki hıza bağımlı olarak hızlandırılmış ilişkiler bütünüdür.



şekil 4.30 : Metro istasyonunda sanal market (Url-44).



şekil 4.31 : Metro istasyonu koridorunun sanal ktphane (Url-45).

Kentteki tüketim ve tüketime dayalı ilişkiler sokaktaki ritme bağılı olarak 3 boyutlu mekansal algıyla devam etmektedir. yer altındaki bu yeni sokakta hızın artması tüketimi de hızlı, teknolojik ve tek boyutlu hale getirmektedir. Metro istasyonlarındaki hızlı hareketin yanında araya sıkıştırılan fonksiyonlar açısından da bu ekranlar sokaktaki mağazanın yer altındaki hıza bağımlı temsildir.

Teknolojinin tüketimi sadece reklam üzerinden desteklemesi dışında sanal ortamdaki tüketim imkanları da kamusal alan ve özel alan sınırlarını belirsizleştirmiştir. Metro istasyonlarının ya da ulaşım yapılarının kullanılmayan bekleme alanlarının bu şekilde değerlendirilmesi kazanç olarak görülse de, toplumda değişen alışkanlıklarla oluşan yeni ritimler oluşturacaktır. Bu durum kamusal alanda anlam kaybına neden olacak düzeydedir. Bir karşılaşma alanı olarak sokaklar önce alışveriş merkezleri sonra da sanal marketler ile bir karşılaşma ve ekonomiye dayalı sosyal ilişkileri destekleyen mekanlar olmaktan çıkarak sadece gelip geçilen yollara dönüşecektir. Bu da sokak ritmini değiştirerek, bu ritmi başka mekanlara aktaracaktır. Ritimlerin karşılaşmaları da bu yeni teknolojilerin belirleyiciliğinde olacaktır.

4.2.2. Sirkülasyon ve kamusal mekan

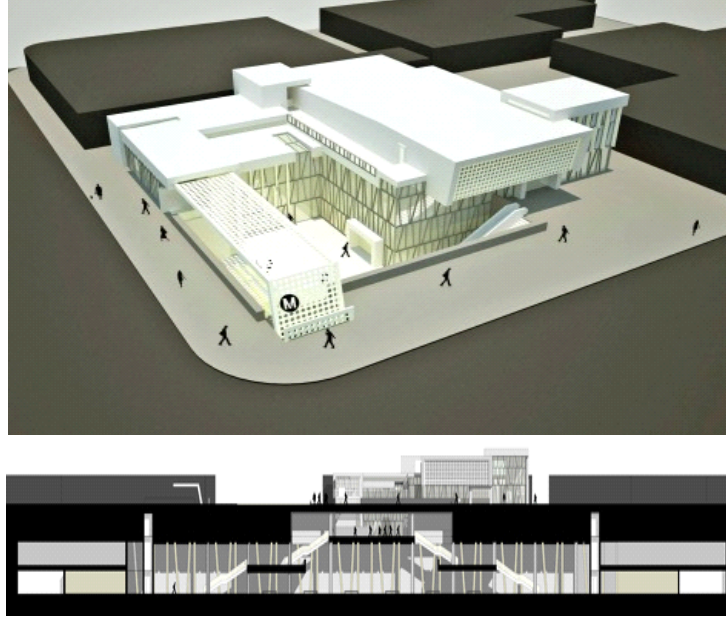
Metro istasyonlarının sirkülasyon alanı, kentin metro içindeki akışının yönlendirildiği alanlardır. Kentin metro istasyonuna aktardığı tüm veriler bu sirkülasyon alanlarından geçerek metroya ulaşır ve diğer istasyona aktarılır. Bir çok sosyal ve ticari ilişkinin gerçekleştiği bu alanların mimari tasarımı, yapım teknikleri ve arazinin kot ilişkileriyle şekillenmektedir. Mekanlar arasındaki kot farklılığının dengeli oluşu sirkülasyonu büyük ölçüde etkilemektedir. Sirkülasyon alanı, giriş mekanıyla başlar, istasyon lobisi (konkors), peron katı ve servis alanları ile devam eder. Bu alanlar yolcu akışlarının yönlendirildiği kanallar olarak tasarlanmıştır. Toplayıcı ve dağıtıcı özelliklere sahip koridorlar bireylerin hızlı adımlarla perona ulaşmak için ya da sokak kotuna ulaşmak için birbirleriyle rekabet halinde ilerledikleri alanlardır. Bu alanların içindeki anlık durmalar ve karşılaşmalar, yeni program ve yeni ilişkiler de üretebilmektedir. Metro istasyonlarındaki bu akış bir çok insanı aynı noktadan geçirdiği için satış olasılığının yüksek olduğu mekanlar olarak bir çok seyyar satıcıyı ve sanatçıyı çekmektedir. Buradaki sosyal iletişim ritme bağılı olarak anlıktır ancak temas sayısı yüksektir. Bir çok karşılaşmanın gerçekleştiği bu mekanlarda sirkülasyon bu karşılaşmaları programlayabilecek yetkiye sahiptir.

Sirkülasyon alanlarındaki hareketin sürekliliği ve sahip olduğu potansiyeller, dikey ve yatay ilişkilerin doğru kesişmesi ile ilgilidir. Bu kesişme noktaları sokak kotundan aşağı indikçe azalmaktadır. Yürüyen merdiven fikriyle daha çok sayıda birey istasyon kotuna indirilebilmiştir ve dikey ilişkiler güçlenmiştir. Ancak dikey ilişkilerin sokak kotundaki yatay ilişkilere adapte olabilmesi metro istasyonunun farklı ritimleri dengeleyerek kent yüzeyindeki ritme dönüşebilmesine bağlıdır. Metro istasyonları kent ritmi ile istasyondaki farklı yerlerden gelen yoğun ritmi ara kotlarda dönüştürerek üst kottaki kentsel mekanın ritmine dönüştürmektedir. Bu dönüşme ritmi bölerek, dağıtarak, yani ara kotlardaki sirkülasyonu yönlendirerek mümkün olmaktadır.

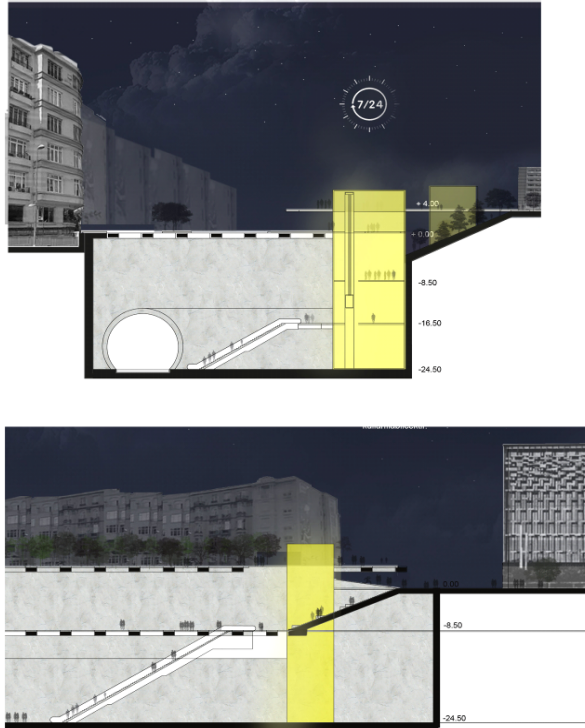
Metro istasyonları giriş ve çıkışları aynı kanallar üzerinden ancak yönleri ikiye ayrılmış şekilde planlanmıştır. Gelen yolcu ve giden yolcu konkorsa giriş ve çıkışlarda karşılaşır ancak peron kotunda ya ayrı yönler dağılır ya da metro hattının iki ayrı tarafına yönlendirilirler. Bu yönlendirme yürüyen merdivenlerin yönü ve tabelalarla mümkün olmaktadır. Karşılaşmalar için merdivenlerin yönü ve kesişme alanları oldukça önemlidir.

Sirkülasyon alanlarının tasarımı metro istasyonlarının yapım yöntemi başta olmak üzere, kentteki konumu ve giriş çıkışların yoğunluğu ile değişkenlik göstermektedir. Bu yoğunluklar zaman, yaş ve ulaşım amacına göre farklılaşabilmektedir. Bir geçiş mekanı özelliği taşıyan bu mekanlar ulaşım yardımcı ara mekanlar olmanın dışında kentin kültürel yansımalarını da barındırmaya başlamıştır. Kent kültürünün metro istasyonları ile sürekli dağıtılan ve toplanan veriler olduğunu kabul edersek, istasyonların dikey ve yatay sirkülasyonlarının kesiştiği noktalarda farklı karşılaşmalar da mümkün olacaktır. Sokak kotundaki tüm kültürel değerlerin ve kent mekanını tanımlayan ilişkilerin aktarımı yatay sirkülasyonların dikey kesitle kesiştiği alana göre değişmektedir. Kent kotundan aşağıya inildikçe bu ilişkiler azalır bu nedenle dikey kesitte kentle kesişen alanın büyük olması metro istasyonlarının kentle kopmasını ve ritmin saklanmasını engelleyecektir ve kamusal ilişkileri arttıracaktır (Şekil 4.32). Kesişme alanları kent ritmine adaptasyon alanları olarak düşünülecek olursa bu ara mekanlarda kesitte yaratılacak yoğun ilişkiler daha çok ritmi karşılaştıracak ve kent ritmine daha rahat uyum sağlayamaya neden olurken bireylerin mekanla ilişkilerini de güçlendirecektir (Şekil 4.33).

Mekanla ve birbirleriyle iletişime geçen bireyler mekanı kullanarak tanımlı kılacak ve kamusallaşma süreci bu ara mekanlarda başlayacaktır.



Şekil 4.32 : Los Angeles demiryolu sistemini genişletmek ve metro istasyonlarını bağlayarak bir merkez istasyon oluşturmak için geliştirilen bir proje örneğinde meydan ve istasyon kotu ilişkisi (Url-46).

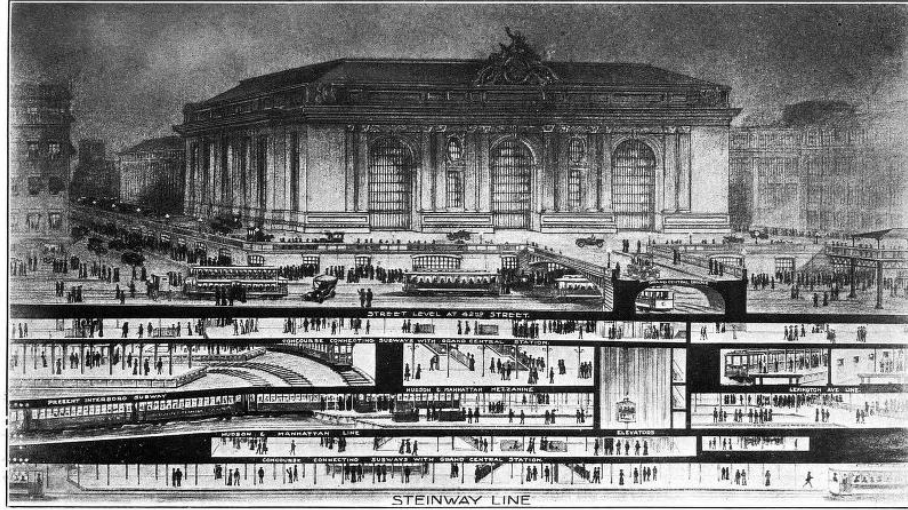


Şekil 4.33 : Gezi Parkı ve Taksim meydanı üzerine geliştirilen projede meydan, metro ve park kotunu birleştiren dikey donatı birimleri (İSMD Taksim Meydanı ve Gezi Park Tasarım Yarışması E.Selen Aksoy'un projesi)

4.2.3. Metro istasyonlarının farklı programlarla desteklenmesi

4.2.3.1. Aktarma merkezinde bulunan istasyonlar

Tarihsel gelişim sırasında, kent içindeki ulaşım sistemleri entegrasyonu genellikle ulaşım türlerinin birbirleriyle yarışır halde hızlı olma tutkularıyla çok fazla dikkate alınmadan ilerlemiştir. Ulaşım türleri arasında aktarmanın sağlanması çalışmalarına ilk olarak 20. yüzyılın başında Londra’da rastlanmaktadır. 1912 yılında Londra Ulaşım biriminin başındaki yöneticiler, kent içi ulaşım için dönemin ilerisinde “Demiryolunun bittiği yerde otobüs başlar” şeklinde bir slogan geliştirmişlerdir (Gür, 2010). Daha sonra ortaya çıkan petrol krizi ve enerji sorunlarıyla karayolundaki yoğunluk raylı sistemlere ve toplu taşımacılığa aktarılmıştır. Raylı sistemlerle genişleyen kentte artık ulaşım sistemleri arasındaki aktarma gerekliliği transfer merkezlerini oluşturmuştur. Tarihsel süreç içinde eklenerek olan ya da büyük bir ulaşım ağının birleşme noktası olarak planlanan aktarma merkezleri, kentlinin alıştığı günlük rotaları ve buluşma noktalarını oluşturarak kent belleğinde kalıcılışmaktadır. Büyük bir durak olarak düşünebileceğimiz transfer merkezleri hareketin devamlılığı sırasında farklı ritimleri toplayıcı ve dağıtıcı bir meydan olarak programlanmış kentsel mekanlardır. Su yolu, kara yolu ve raylı sistemlere ait durak alanlarının bir arada bulunması nedeniyle hem durak hem de bir geçiş mekanı olmasından dolayı bu mekanlarda okunabilir karşılaşmalar gerçekleşmektedir. Bu karşılaşmalar ticari ve sosyal dinamiklerin gelişmesini sağlayarak bu merkezlerin çevresini de etkilemektedir. Sahip olduğu programın hıza göre biçimlenmiş olması diğer kamusal alanlardan farklı olarak burayı hıza bağımlı bir meydan gibi algılamamıza neden olmaktadır. Ancak aktarma merkezlerine eklenen metro istasyonlarının kamusal durumunu meydanlarla kurduğu ilişkilerden farklıdır. Metro istasyonlarının aktarma merkezlerine açıldığı durumlarda daha hızlı bir akış ile birlikte daha çok anlık karşılaşma ve anlık sosyal ilişkiler gözlemlenmektedir. Transfer merkezlerindeki ilişkiler anlık olsa da çevresini geliştirmekte ve aktarma durumundaki ihtiyacına göre belirlenen ek donatılarla zenginleştirmektedir. New York’taki Grand Central Stationın sahip olduğu ritmin yanında içerdiği kamusal alanlar buraya bağlanan metro istasyonunu da özel kılmaktadır (Şekil 4.34). Tarihselliğin getirdiği bir kimlik ve dünyanın en büyük tren garı olarak yaşayan müze olma durumu ile ulaşım dışında da bir çok kişinin buluşma noktası olmuştur.



UNDERGROUND RAILROADS IN FORTY-SECOND STREET IN FRONT OF NEW GRAND CENTRAL STATION.

Şekil 4.34 : New York Grand Central Metro İstasyonu çizimi (Url-47).

Ulaşım ağının yarattığı hızlı akışların yanında sahip olduğu dinamiklerin kente pozitif etkileri şu an tamamı yeraltında olan Penss İstasyonun tarihinde sahip olduğu merkezi ve kamusal alanları oluşturmak için yeniden gündeme gelmiştir. Penss Station için tasarlanan projelerin ana fikri Grand Station'da var olan bu kamusal alanı yaratmak ve kentlinin gün içinde ulaşım dışında da kullandığı bir buluşma noktası olmasını sağlamaktır. Transfer merkezlerinin sosyal ilişkileri destekleyen dinamik yapısının sadece rekreatif olmasının dışında gösteri, eylem ve mitingler için tasarlanan mekanlarla olan bağlantısı da mevcuttur. Yenikapı metro istasyonunun Marmaray ile ve Taksim metrosuyla olan bağlantısına ek olarak, arkeolojik müze içeren bir transfer merkezi olarak tasarlanmış olması metro hatlarının bu merkeze bağlandığı noktalarda kentin bir çok dinamiğinden kopuk olsa da bir ritim daha ekleyerek yönlendirilmiş sosyal ilişkilerin çakışmasını sağlayacaktır.

Transfer merkezine açılan metro istasyonlarında, metronun kente bağlanma noktası merkezin kente bağlılığı ile ilişkilidir. Metro istasyonu bu ara mekanların niteliği ve barındırdığı ilişkileri kapsamında kentle bütünleşmektedir. Bu ilişkilerin çeşitlendirilmesi için Londra Canary Wharf Cross Rail projesi metro istasyonun kentle buluşma noktası olarak metro girişinin bir aktarma merkezi, bir alışveriş merkezi ve bir park ve bir köprü olarak tasarlanmış halidir (Şekil 4.35). Bir çok kamusal alanın bir arada bulunup içiçe geçtiği proje Edgar Chambless'in yolkent projesini andran kesit ilişkilerine sahiptir (Şekil 4.36).



Şekil 4.35 : Londra Canary Wharf Cross Rail projesi (Url-48).



Şekil 4.36 : Edgar Chambless'in Yol Kent Projesini (Url-49).

4.2.3.2. Bina programına dahil olan istasyonlar

Sokaktaki ritimden farklı bir katmanda farklı bir hızla kenti dolanan metro istasyonları bazı bina programlarına dahil olarak, ya da farklı programların aynı mekanda toplanması ile ulaşılabilirliği kolaylaştırmıştır. Binanın alt kotundan ya da binanın zemin kotundaki girişinden istasyon lobisine bağlanma durumu kamusal alanlar ve metro istasyonları arasındaki geçişleri yer altına alarak kentten kopuk ve hızlı ilişkilere dayanan mekanlar haline getirmiştir. Bu mekanlar, ulaşım yapısı ve diğer fonksiyonların arasında kalarak bir melezlik potansiyeli taşıyor olsa da yoğunluk ve hareket ilişkilerinin zamansal durumuna göre baskın olduğu programı öne çıkarmaktadır.

Ulaşım yapılarına eklenen programların başında satış birimlerinin bir arada bulunduğu alışveriş merkezleri gelmektedir. Ulaşım aksının onlara eklenmesi ya da onların ulaşım aksı üzerinde konumlanması sonucu ulaşımın da hızlanması ile bir çok program ve ritim bu yapılara dahil olmaktadır. Ulaşım ağları bazen bunlardan sadece biri olarak önemsiz hale gelse de hepsinin bir arada bulunma nedeni olarak da yorumlanabilmektedir.

Ortaçağın pazar alanı ve kent meydanları, Yunan kentlerinin agorasından sonra modern kentlerdeki kamusal alan ve alışveriş ilişkisi ise tamamen farklıdır. O zamanlara kamusal alanda içindeki çeşitli donatılardan biri olarak sabit kalan ticari birimler bulunmaktadır. Bugünkü modern kentlerde ise alışveriş kavramının içinde tanımlanan kamusal alanlar mevcuttur. Sanayi devriminden sonra artan üretim ve tüketim ilişkisi, sadece alışverişe yönelik yapılaşmalar sonrasında tüketime özendirici hale gelmiştir. Vitrin kavramının ortaya çıkması ve alma zorunluluğu olmadan sadece izleme ve özenme gibi tutumlar toplumdaki ekonomik değerleri sosyal ilişkilere yansıtmıştır. Tüketim kavramının yarattığı bu sosyal ilişkiler zorunlu alışverişin dışında bir statü temsili ile kendine yeni mekanlar yaratmaktadır. Bu mekanlar alışveriş dışında ürünleri izlemenin, fikir yürütmenin ve gezinti eyleminin alanı haline gelmiştir. Kamusal alan özelliklerini göstermelerine karşın tüketimi destekleyici ve tüketime yönlendirici olarak tasarlanmıştır.

Kamusal alanın ulaşılabilir ve herkese açık olma özelliğini benimseyerek çekici hale getirilen bu yeni mekanlar ulaşım araçlarının desteğiyle kullanımı artarak bir kentli alışkanlığı haline gelmiştir. Kent merkezinde ya da çeperinde olmalarına rağmen

genelde içe kapalı olan tasarımlar, sokak ile iletişimi zayıflatarak kendi iç sokaklarında dışlayıcı bir ritime sahiptirler. Sokak kotundan yaya girişlerinin zayıf, otopark ve metro bağlantılarının güçlü olması da sokaktaki ticari ve sosyal ilişkilerden farklı bir kamusalık barındırmasına neden olmaktadır. Bu kamusal ilişkilerin yönlendirilmiş bir alanda yaratılmak istenen bir kurgu ürünü olduğu da görülmektedir. Örnek olarak, kent çeperinde bulunan Lizbon'daki Vasco da Gama alışveriş merkezi, Santiago Calatrava tarafından tasarlanan metro istasyonu girişine bağlantılı bir şekilde tasarlanmıştır. Bölgede planlanan ritme uyumlu yaya hareketlerine sahip istasyon ve alışveriş merkezi Expo 98 kapsamındaki bütüncül tasarımının bir parçasıdır. Üç katlı alışveriş merkezi zemin katında ana yola ile üçüncü katta ise metroya bağlanan köprüler ile metroya bağlanmaktadır (Şekil 4.37, Şekil 4.38). Bu bölgenin kent çeperinde yer alması ve istasyonun metro ve otobüs hatlarıyla en önemli ulaşım merkezi olmasının nedeni ile kent merkezindeki ilişkiler istasyon üzerinden aktarılmaktadır (Coleman, 2006). Kent ritmi üst kottan bağlanarak alt kotlara inerken alışveriş merkezinin programı ile bağlantılı olarak hızını azatarak kente dahil olacaktır.



Şekil 4.39 : Vasco da Gama alışveriş merkezi ve istasyon üst geçidi (Url-50)



Şekil 4.38 : Vasco da Gama alışveriş merkez ve metro girişı (Url-51).



Şekil 4.40 : Toronto yer altı şehri; Path (Url-52).

Torontodaki yer altı şehri Path ise metro kullanımının yaygınlaştırılması ile toplu taşımaya dayalı olarak gelişerek yoğunlaştırılmış ve homojen bir örüntüye sahip olmasını hedeflenmiştir. Jane Jacobs'un kent merkezi ve kamusal alanların yeniden keşfedilmesi gerektiği fikri bu projede canlandırılmıştır (Şekil 4.40). Kent merkezi ve kamusal alanların yeniden keşfini metro istasyonlarının da bağlandığı yer altı kenti ile sağlanması kente sürekli yaşayan mekanlar kazandırmıştır. Kent bu örüntülere sahip kimliğiyle sokak kotundaki ritmi yer altına taşıyarak tüm hava koşullarına uygun ve trafik sıkıntısı olmayan yeni mekanlar üretmektedir. Bir çok kent donatısını ve ritmi bir arada bulundururarak kentin kamusal bütünlüğü sağlanmaya çalışılmaktadır.

İstanbul'daki Levent metrosuyla desteklenen yer altı çarşılarının da Kanyon ve Metrocity Alışveriş Merkezlerine açılması bir çok ritmin bu istasyonda karşılaşmasını sağlamaktadır. Ancak burada en başarılı örnek Kanyondur. Bunun nedeni diğer alışveriş merkezlerindeki bina programının metroya inen kotundaki programların marketle ya da yemek servisi ile sınırlandırılmış olmasıdır. Kanyon'da ise sokaktaki ilişkilerin temsili niteliğinde kafeterya, kitapçı, butik gibi daha karma fonksiyonlar metroya en yakın kotta toplanarak ayrışmalar önlenmiştir. Alberti'nin bu gibi ayrışmaların yarattığı sonuçlar için yapının küçük bir kent kentinse büyük bir yapı olduğunu vurgulamaktadır (Colquhoun, 1990). Bu durumda kentteki ayrışmış, iletişimsiz ve etkileşimsiz durum, alışveriş merkezi olarak tanımlanan binaların her kotta farklı fonksiyonlara bölünmesi ile metro istasyonu ile kurduğu bağlantının zayıflığını da açıklamaktadır.

Ankara Kızılay metrosundaki ilişkiler kent ritmiyle daha uyumlu bir devamlılık içindedir. İki raylı sistemin kesiştiği Kızılay istasyonu bir alışveriş merkezi gibi çalışmaktadır. Kent içindeki sokaklardaki ilişkilerin farklı bir örneği olan ve Avrupadaki pasajların Türkiye’ye yansıdığı hali ile bir pasaj programına sahip olan yer altı çarşısıdır. Tuvaletler ve çay ocağı gibi kamusal ilişkilerin aktif devamlılığını sağlayacak bekleme noktaları metro istasyonunu kentin bütünlüğünü sağlayan bir kanal olarak görmemize neden olmaktadır. Ankara Kızılay metrosunun kent ritmi ile kurduğu bir başka uyumun nedeni ise metro istasyonunda bulunan camidir (Şekil 4.41). Metronun programına dahil olan cami metro istasyonunda farklı sosyal ilişkilerin gerçekleştiği bir zemin oluşturmuştur. Tarihteki kamusal alanların dini yapılar çevresinde oluştuğunu göz önüne alarak bu istasyonun hız üzerinden biçimlenen metro istasyonu içine yerleştirilmesi istasyonun kent yüzeyi ile kamusal ilişkilerini güçlendirmiştir. Cuma günleri, camiye olan akışın yoğunluğu nedeniyle, metronun caminin programına dahil olarak sonradan inşa edildiği düşünülebilir çünkü metro istasyonu, caminin bahçesi gibi bir ibadet alanı olarak kullanılmaktadır. Zamana göre değişen kullanıcı yoğunluğu, bir geçiş mekanı olan istasyonun programının da zamansal değişimine neden olmaktadır. Bu durum barındırdığı alışveriş birimleri ve diğer donatılarla bu istasyonun küçük bir kent prototipi gibi bir çok ritmin izlenebildiği bir istasyon olduğu söylenebilmektedir.

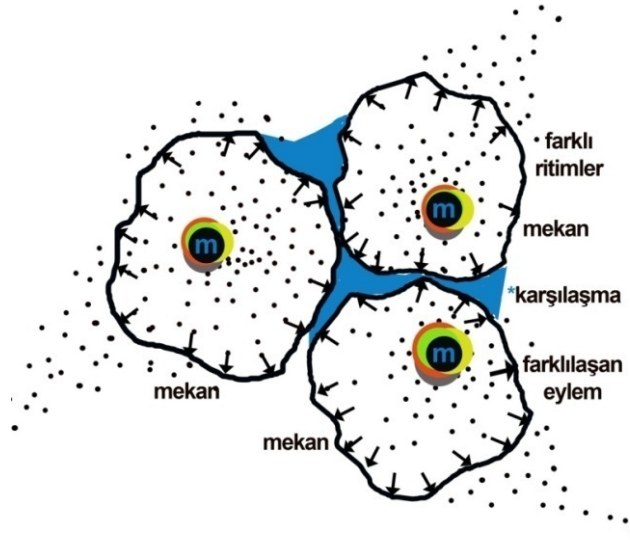


Şekil 4.41 : Ankara Kızılay Metro İstasyonu (Url-53).

5. METRO İSTASYONLARININ KENT RİTMİ İLE KESİŞME NOKTALARINDAKİ KAMUSAL ALAN ÜRETİMİ

Metro istasyonlarının yer altındaki bir hız katmanına bağlanarak kentte yeni bir ritimoluşturmasıyla başlayan süreç, kentlerde mekansal sıçramalara neden olarak farklı kamusallaşma biçimleri yaratmıştır. Metro istasyonlarını bir karşılaşma noktası olarak ele alırsak, kamusal alanlar için gerekli verilere sahip olan toplayıcı bir kanal olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Metro istasyonları aslında sadece ulaştırmak için bir kapı değil, bu ritimleri dönüştürüp kentte uyumlu bir ritim tutturmayı hedefleyen bir ara mekandır. Modern kent içindeki üretim ve tüketim ilişkilerinin bir sonucu olarak metro istasyonları, kente zaman kazandırırken kentteki zamanı da kendi sistemi içinde kontrol altına almaktadır. Çizgisel bir ritme sahip olan metro, tekrarlayan zaman aralıkları ile hareketleri düzenler ve ilişkileri de buna göre programlar. Bir özne olarak yeni kent ritmi oluşturma durumu da, kentteki sosyal ve ekonomik ilişkilerin hıza bağlı düzenlenmesinin sonucudur. Yeni kent ritminin zamana bağlı sürekli üretilmesi bu istasyonların kente bağlanma noktalarında bir nesneye dönüşerek bu üretimden etkilenmesine neden olmuştur.

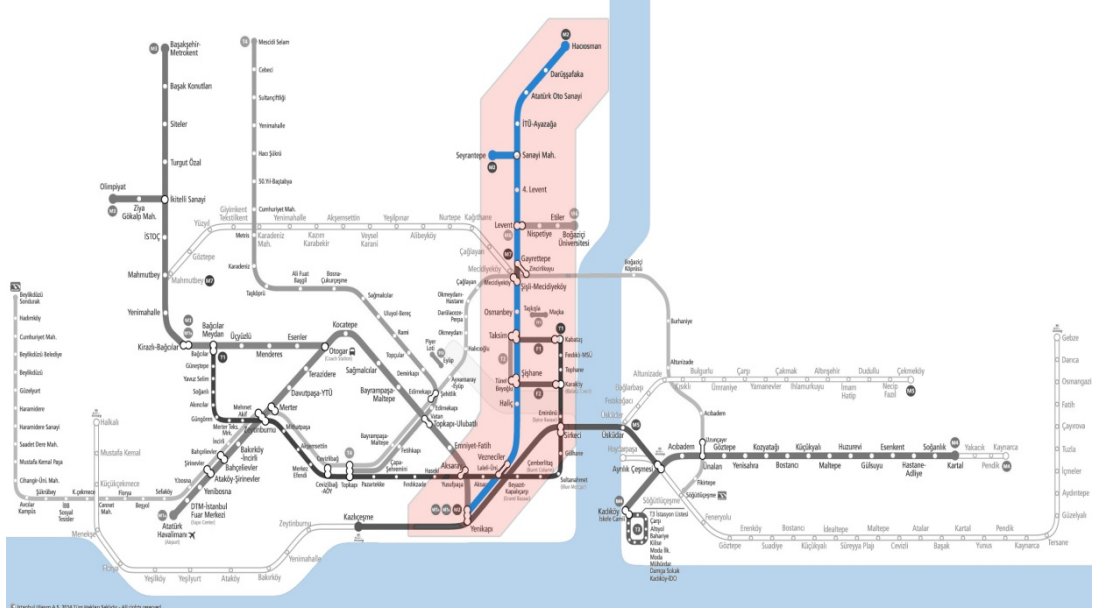
Metro istasyonunun mekansal nitelikleri, konumu, sirkülasyon durumu ve eklemlendiği programa göre kendi içinde oluşturduğu ritimler farklılaşmaktadır. Farklı ritimler metro istasyonunun kendi bünyesinde ya da kent yüzeyinde eyleme dönüşerek bu eyleme yönelik mekanlar oluştururlar. Bu mekansal oluşumlar kent içindeki birbirine değme noktalarında etkileşime girerek toplumsal ilişkilerin ortaya çıktığı toplumsal mekanı yaratmaktadır (Şekil 5.1). Toplumsal mekan Lefebvre'nin de belirttiği gibi kendiliğinden ve anlık bir araya gelmeyi içermektedir (Lefebvre, 2014). Ritmi belirleyen veriler ne kadar çeşitliyse karşılaşma sonucu ortaya çıkan ilişkiler de o kadar çeşitli ve üretken olmaktadır.



Şekil 5.1: Farklı ritimlerin oluşturduğu mekansal formların karşılaşması sonucu toplumsal mekan üretimi.

Metroları, pasajlardan çok farklı fiziksel özelliklere sahip olsa da, bir akış kanalı olarak düşünürsek, Walter Benjamin pasajlar için farklı malzemelerin kullanımının ve mekanların iç içe geçme durumunun farklı amaçlardaki bireyleri karşılaştıracığından bahsetmiştir (Heynen, 2011). Metrolarda da bu farklı nitelik ve organizasyonlar yeni karşılaşma ve potansiyel ilişkileri güçlendirecektir ve pasajlar gibi kent ritminin yarattığı yeni kamusal mekanlar üretilmesine neden olacaktır.

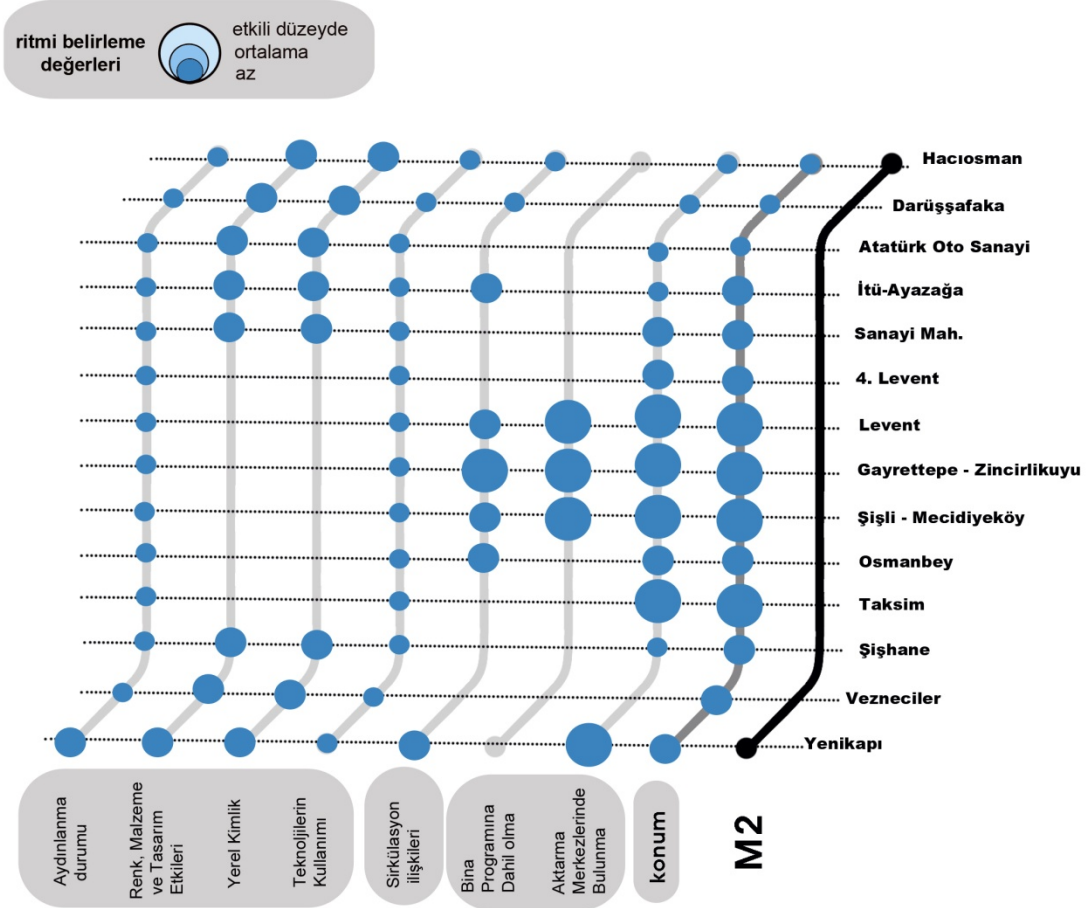
Kent ritmi döngüsel, metro istasyonları ise çizgisel ritme sahipken, aradaki uyum istasyonların bireyleri kentteki döngüsel ritme geçişi için adapte etmesi ile gerçekleşebilmektedir. Bu adaptasyon da istasyon içindeki mekansal ilişkilerin kent yüzeyine kademeli aktarımı ile sağlanmaktadır. İstanbul Yenikapı-Hacıosman metro hattı bu adaptasyon ve ilişkileri süreç içinde izleyebileceğimiz bir örnektir. Taksim merkezli çemberin genişleyerek ticari merkezlere ve diğer aktarma merkezlerine bağlanması 2000 yılından bugüne kadar sürekli yeni mekanlar yaratarak kamusal alanları da ritme göre biçimlendirmiş veya yeniden üretmiştir. Kamusal alan üretimindeki belirleyici etkiler kent ritminin en okunabilir olduğu bölgelerdeki metro istasyonlarının kente açılma noktalarında kendini göstermektedir. 1992 yılında inşaatına başlanan ve 2000 yılında Taksim–Levent arasında ilk seferlerini yapan M2 hattı da, kent ritmini oluşturan ve sonrasında ise bu ritimden etkilenecek yeni kamusal alanlar üreten bir hattır (Şekil 5.2).



Şekil 5.2 : M2 Hattının metro ağları içindeki konumu (Url- 54).

Kentin kültür ve ticaret merkezlerine, önemli konut yereşimleri ve yaya aksları ile üniversite kampüslerine hizmet veren bu hat, kamusal ilişkileri süreç içinde belirleyen bir konumdur. Kent merkezinden başlayarak Hacıosman'a devam edip kent ritmini çeperlere aktarmaya başlamıştır. Diğer yandan Yenikapı'ya kadar aktarılan metro istasyonları, tarihi yarımada ticari ve turizme dayanan karşılaşmalarla beslenerek kamusal ilişkileri devam ettirmiştir. Son olarak Vezneciler çıkışı bölgenin Taksim ile olan iletişimini güçlendirmiş ve İstanbul üniversitesinin dinamiğini diğer hatlara bağlayarak, bölgeyi daha canlı ve 24 saat yaşayabilir hale getirmiştir.

İstanbul'daki M2 hattında bulunan istasyonlar, aynı hatta bulunmasına rağmen konumu ve mekansal potansiyellerinin farklılaşması ile sahip oldukları ritim ve kente dahil olma noktalarındaki ilişkiler de farklıdır. Bu ilişkilerin yoğunluğu ve yeni ilişkileri üretme potansiyelini ritmi belirleyen veriler üzerinden incelediğimizde her durakta farklılaşan niteliklerin, en fazla çakıştığı istasyonlarda ilişkilerin yoğunlaştığını ve yeni ilişkileri tetikleyecek dinamiklere sahip olduğu görülmektedir. İstasyonları tek tek incelediğimizde istasyonlarla etkileşen ritimleri belirleyen farklı verilerin farklılıkları okunmaktadır (Şekil 5.3).



Şekil 5.3 : M2 Hattındaki istasyonlar ve istasyonlara göre kent ritmini belirleyen faktörler.

M2 hattındaki ilişkilerin kopuk olduğu istasyonlardan, Sanayi Mahallesi, İTÜ, Atatürk Oto Sanayi, Darüşşafaka ve Hacıosman istasyonları, yeni tasarlanmış, daha etkili renk malzeme ve tasarım özelliklerine sahip olmasına rağmen ritmi belirleyen tüm verilerin çakıştığı istasyonlar değildir. Atatürk Oto Sanayi metrosunda farklılaşan ritimlerle yeterli karşılaşmalar sağlanamadığı için, ritmin mekan üretimini destekleme durumundan bahsedilememektedir. Kent çeperinde olma durumu bu istasyonlara sadece ticari aksı merkeze bağlama görevini vermiş ve kendi içinde kamusal ilişkileri destekleyen tasarımlardan kaçılmıştır. Seyrantepe metrosu stadyuma olan aktarma ile dönemsel olarak yoğunlaşan kalabalığa sahip olsa da farklı ritimlere sahip karşılaşmaları barındırmamaktadır. Bu hattın son istasyonu olan Hacıosman metrosu ise bir karşılaşma mekanı değil kentin merkeze açılan kapısı olarak tasarlanmıştır. Bu bölgeden sonrası için metro istasyonunun sağladığı ritimle üretilmesi istenen kamusal ilişkiler olmasa gerek ki büyük bir otopark ile sistemi getirilmiş ve otobüs durakları ile sadece bir aktarma merkezine dönüşmesi

hedeflenmiştir (Şekil5.4). Bu istasyon kendi içinde ihtiyaç birimlerine sahip olsa da, farklı ilişkiler üretebilmesinden bahsedilemez.



Şekil 5.4 : Hacıosman metrosu ve çevresi (Url-55).

4. Levent ve Osmanbey istasyonlarına baktığımızda ise, merkezi konumda olmasına rağmen mekansal nitelikleri ve sirkülasyon ilişkileri kamusal ilişkileri tetikleyecek nitelikte değildir. Bu istasyonlar yolcuları direk metro ile buluşturarak istasyondan kente hızla dahil etme çabası içindedir.

M2 Hattının en yoğun karşılaşmalara sahip olan Taksim durağı bir çok karşılaşmaya sahip olmasına rağmen bu karşılaşmaları yeni mekan üretimlerine dönüştüremeyen bir istasyondur. Taksim Meydanındaki mevcut ilişkilerin metro istasyonuna aktarılamaması, bu mekanın organizasyonuna yer altı-yer üstü ilişkilerinin ve mekansal niteliğinin meydanadaki hız organizasyonunun yetersizliğinin sonucudur. Hem zemin durumu hem de istasyonun meydan ile ayrı tasarlanmasından dolayı peron kötü kent ritminden çok fazla kopmuştur. Bu yetersiz durum hızın yavaşlama ve ilişkiler kurma mekanlarının bulunmamasıyla ilişkilidir. Meydan çıkışındaki sergi salonu meydanadaki ilişkilerin, hareketin ya da ihtiyaçların sonucu oluşmamış sadece tasarlanmış bir temsili kamusal mekanıdır (Şekil 5.4). Bu ilişkiler kurulamayınca metro istasyonları yaşanan mekan yerine temsili kamusalın sunulduğu bir mekan olarak kalmaktadır. Lefebvre'nin mekan üretimi kavramından yola çıkarsak, yaşanan mekanın anlamlandırılması ve algılanması ve sonrasında tasarlanmasıyla devam eden döngüde temsili kamusal mekanlar yeni mekan üretimi için gerekli yaşanan gündelik pratikleri ve sonrasındaki deneyimlerle oluşan algıyı sağlayamayacağından kamusal mekanlara eklenemeyerek arada boş tanımsız alanlar

ve kopukluklar yaratacaktır. Bu gündelik pratiklerin sağlanamama nedeni farklı ritimlerin karşılaşamaması olarak yorumlanabilir. Bu ritimleri oluşturan mekansal nitelikler ve programlara sahip olmayan istasyonlarda tasarlanan mekanlar gerekli ilişkilerin kurulamaması nedeni ile yok yer'e dönüşecektir.



Şekil 5.5 : Hacıosman metrosu ve çevresi (Url-56).

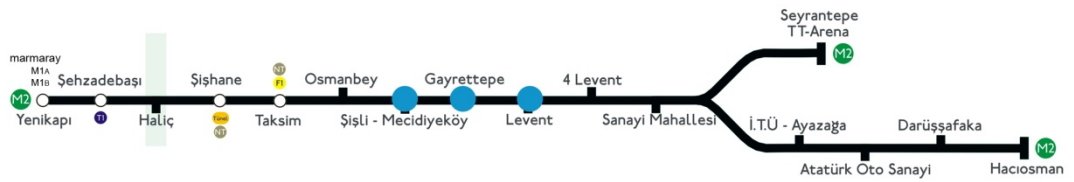
Sonradan M2 hattına eklenen Şişhane ve Vezneciler istasyonları ise mekansal nitelikleri güçlü olmasına rağmen konumun da getirdiği nedenlerle farklı programlarla desteklenmemektedir ve sirkülasyon ritmi etkili bir şekilde belirlememektedir. Yenikapı istasyonunda ise durum farklıdır. Taksim'deki kamusal ilişkileri kontrol edebilmek üzere kent merkezinden uzakta olan Yenikapı'ya aktarma fikri ve Yenikapı'da tasarlanan kamusal alan, ulaşımın yönlendirmesi sonucu yer altından bir kaç durak sonra ulaşılabilen yeni bir kamuoyu mekanı oluşturmaktadır (Şekil 5.5). Bu durum metro istasyonunun kent yüzeyinde yeni kamusal alanlar üretebilme gücünü gösterse de kendiliğinden ve süreç içinde kentin yönlenmesiyle oluşan bir mekan üretiminden bahsedilemez. Aksaray–Havalimanı ve Marmaray ile birleşen Yenikapı istasyonu bir transfer merkezi olarak metro istasyonundaki ritimleri kentteki ritme dönüştürme görevini de üstlenmiştir. Metro istasyonunun bir aktarma merkezi gibi çalışması, gün ışığının kent ile zamansal bütünleştirme etkisi ve tasarlanan ancak henüz uygulanmamış müze programı ile bir çok ritim çakıştırılarak potansiyel bir karşılaşma alanı yaratılmak istenmektedir. Tasarlanmış bir kamusal alan olarak metro ulaşımı ile desteklenen alan, kent merkezinden kopuk ancak kontrollü bir alandır. Kamusal alan tanımlarındaki eşit katılım sağlanan kent donatılarından ve alanı besleyen ilişkilerden yoksundur. Yeni ilişkiler oluşturmaları ve

fikir üretimini desteklemesi beklenemez. Bu ilişkileri üretme sorumluluğu da bu nedenle bu metro istasyonu üzerindedir. Ulaşım ağlarını yönlendiren ve kent ritmini belirleyen siyasi ve ekonomik politikalar ritim ve kamusal ilişkilerin güçlü olduğu yerde kendiliğinden mevcut kamusalı devam ettirirken, burada yönlendirilmiş ve hız politikalarıyla yoktan varedilmiş kamusal mekan üretme potansiyelleri görülmektedir. Yenikapı örneği bu anlamda tasarlanan mekanı, yaşanan mekana dönüştürme süreci için gerekli ritimleri barındırma çabasında olan yeni bir istasyondur.



Şekil 5.6 : Yenikapı Gösteri ve miting alanı (Url-57).

Sonuç olarak, konumun etkili düzeyde ritmi belirliyor olması ve mekansal nitelikler, sirkülasyon ve farklı programların da yarattığı yeni ritimler, M2 hattı üzerindeki Levent, Gayrettepe ve Şişli istasyonlarındaki mekansal ilişkilerin yeni mekanlar ve yeni kamusal ilişkilerin üretilmesine neden olmuştur (Şekil 5.6). Bu istasyonlardaki ritmi belirleyen veriler sonucu oluşan farklı ritimlerin birbirini etkileme durumunu karşılaşmalar üzerinden değerlendirecek olursak bu durum sürekli yeni olasılıklarla birlikte yeni mekansal tanımlamalar, geçiş bölgeleri ve yeni alışkanlıklara dönüşecek olan kent deneyimlerini yaratmaktadır.



Şekil 5.7 : M2 Hattı.

İstasyonların konumlarının çok katmanlı ilişkiler yaratacağı gibi konumla birlikte niteliklere göre farklılaşan ritimlerin kesişme durumu iki farklı tip mekan üretimine neden olmaktadır. Bu niteliklerin bir çoğunun aynı istasyonda çakışması sonucu ortaya çıkan durum İstanbul M2 hattı Levent, Gayrettepe ve Şişli İstasyonlarında gözlenirken, bu istasyonlardaki kamusal ilişkiler ve yeni mekan üretimleri, var olan kamusallığa eklenme ya da kent yüzeyindeki verilerin desteği ile kendi içinde ya da kent yüzeyinde, yeni kamusalıklar üretme şeklinde olmaktadır.

Bu kamusal mekanların üretimi metro istasyonlarında devam eden ritmi tek bir ritim haline getirip filtreleyerek çıkış noktalarına göre kente dağıtma sürecinde oluşmaktadır. Örneğin istasyonun alışveriş merkezine açılan koridorunda tüketime yönelik birimler artarken, sokak kotuna çıkarken ihtiyaca yönelik, büfe ya da bankamatikler gözümüze çarpmaktadır. Dış fonksiyonlara eklenerek ritme dahil olma durumu kamusal alana eklenen yeni kamusal alanları üretecektir. İstasyonların kendi bünyesinde oluşan kamusal alanlar ise istasyon içindeki ritimlerin yarattığı ilişkilerin sonucu olmuşlardır. İstasyon bünyesindeki bu ilişkiler ritmi belirleyen verilerin yönlendirilmesine bağlı olarak kent yüzeyine de aktarılmaktadır. Kentin ticari ve kültürel merkezinden uzakta olan istasyonlarda ise metronun yarattığı ritimlerin kente bir an önce çıkma ve bulunduğu kent parçacığına bir borç ödemek istercesine çevresini geliştirmek istediğini görebiliriz. Bu durumda metro istasyonu önce kent yüzeyinde kamusal alanlar yaratacak ve bölge merkezileştikçe bu kamusal ilişkileri metro aracılığıyla iletebilmek için kendi bünyesine ekleyerek var olan kamusallığı devam ettirecektir.

5.1. Kentteki Var Olan Kamusalığa Eklenme

Kentteki yeni ritmin metro istasyonları ile karşılaşması ve kamusal alanın bu kesişme noktalarındaki biçimlenişi, bir çok değişken özelliğinfarklı sonuçları olarak ortaya çıkmaktadır. Kent içindeki kamusal ilişkilerin en yoğun olduğu noktalarda gerçekleşen çarpışmalar var olan yoğunluğu aktarır ve aktarırken kendi içinde yeni dinamikler oluştururlar. Bu dinamikler ile mevcut kamusal alan arasında kalan bölgeler, ara mekanlar, tampon bölgeler olarak tanımlanabilir. Bu bölgelerde var olan ilişkiler desteklenerek devam eder ve kopma noktaları oluşmazsa mevcut kamusal alan metro istasyonlarına iletilmiş olur. Kamusal ilişkilerin iletilmesi için, metro

istasyonlarının mekansal niteliği ve mekansal organizasyonu, sirkülasyon ve eklendiği program bağlayıcılığındaki özellikler, eklemlenirken sağlanan fiziksel bağlantının, toplumsal ilişkilerde de sağlanması için önemlidir. Lefebvre mekan kavramının sadece geometrik değil toplumsal ilişkilerin de ortak ürünü olduğunu vurgulamıştır (Lefebvre, 2014). Metro istasyonlarının mevcut kamusal alana eklenerek yeni mekanlar üretmesi de toplumsal mekanda sağlanacak üretim, tüketim ve örgütlenme ilişkilerinin devamlılığı ile mümkündür. Bu üretim yeni ilişkilerin üretimini tüketim üzerinden sağlayan ve destekleyen, yeni ticari alanlar yaratan kamusal mekanların üretimidir.

M2 Hattı üzerindeki Levent İstasyonunda görebileceğimiz bu durum, kamusal ilişkilerinin devamlılığını sağlayacak karşılaşmalarla ortaya çıkarak sürekli olarak kenti biçimlendirmektedir.

5.2.1. Levent İstasyonu

Metro istasyonlarının sahip olduğu veriler, kamusal ilişkilerin devamlılığını sağlayan fiziksel özelliklerle kente bağlanabiliyorsa, metro istasyonunda ya da kente dahil olduğu noktada yeni mekanlar ortaya çıkacaktır. Bu mekanların kamusal durumları da yine istasyonların sahip olduğu çeşitlilikteki ritimlerin karşılaşması sonucu ortaya çıkan ilişkilerin belirleyiciliğindedir. 19. yüzyılda pasajlarda ortaya çıkan kahvehane kültürü bu ritimlerin çarpışması ile burada karşımıza çıkan yer altı çarşıları ve metro kafeteryalarıdır. Hızın etkisiyle bunlar zayıf olsa da temas sayısı olarak hızın yarattığı zayıflatıcı etkiyi azaltmaktadır.

Hacıosman-Yenikapı hattında, mevcut kamusal alana eklenerek mekan üretme durumu Levent ve Şişli arasından başlayarak Büyükdere aksı boyunca devam etmektedir. Bu akstaki kamusal alan üretimi, hız ve tüketimin kendine mekanlar yaratması ile başlamıştır. İstasyonların yapım teknikleri ve yönlenme durumları ile bina programlarına dahil edilen çıkışları da bu eklemlenme durumunu desteklemektedir. 1947 yılında konut sitelerine yapılan yatırımlarla gelişen Levent bölgesi 1980 sonrasında iş merkezine dönüşmeye başlamıştır. Büyük ofis binalarının kurulmasıyla gündelik hayatta yoğun akışa neden olan Levent, 2000 yılındaki metro hattıyla hız ile beslenen üretim tüketim ilişkisinin bir parçası olmuştur. Metro ile aynı yıl hizmete açılan Metrocity, kent ritmi içinde tasarlanmış bir kamusal alan olarak metro istasyonunun kullanımını daha da yoğunlaştırmıştır. Levent metrosunun açma-

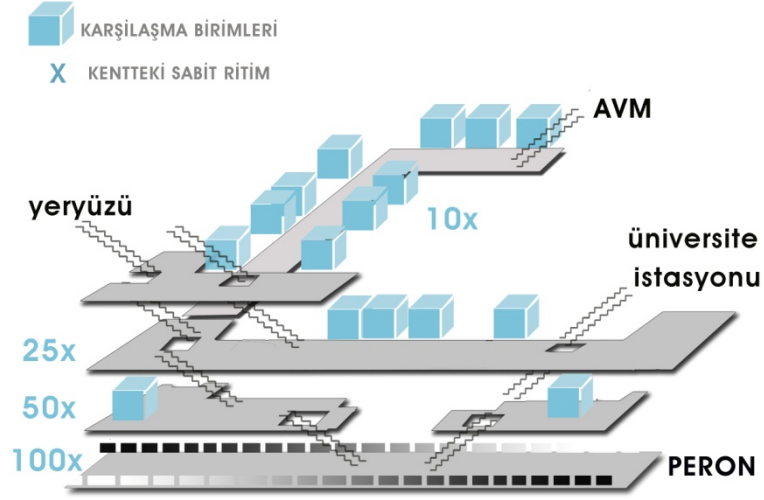
kapama sistemiyle inşa edilmesi istasyonun yüksek tavanlara ve peron kotunda bulunan büfe gibi ihtiyaç birimlerine sahip olmasını sağlamıştır. Bu durum metronun ritminden çıkarak kente adapte olmaya çalışan bireyi her kotta biraz daha mekana dahil ederek kalıcı alışkanlıkların ve mekansal algının oluşmasını sağlamıştır. Metro istasyonu bu ritmi üst kotlara çıktıkça azaltan etkisi ile tam olarak bir dönüştürücü gibi çalışmaktadır. Leventin kentteki nüfusunu metro ile kendine çekmesi Büyükdere caddesi üzerindeki hattın ticaret merkezi olmasına neden olmuştur. Ofis binaları, bankalar ve 2009 yılı sonrası 4. Levent ile Maslak arasındaki metro hattı, bölgenin ritmini arttırmıştır. Artan kent ritmi hız üzerinden kurgulanan tüketim hedefli yapılarla kesişmiş ve yeni kamusal alanlar oluşmaya başlamıştır. Kanyonun inşaatından sonra Metrocity, Özdilek ve bunların alt kottan birleşmesi ara mekanlarda da tüketim ve toplumsal ilişkilerin yoğunlaşmasına neden olmuştur. Seyyar satıcılar, müzisyenler ve bir çok satış birimi ve kafeteryalar yer altında üretilen mekanlar olarak Levent alt çarşının zaman içinde oluşmasına katkı sağlamıştır (Şekil 5.6).



Şekil 5.8 : Levent Alt Çarşı (Url-58).

Yeterli mekansal niteliklere sahip olmadığı için Metrocity ve Kanyon gibi etkin kullanılsa da sokaklar arasındaki pasajların yerini, metro istasyonları ve alışveriş merkezi arasındaki çarşıların alması, hızın önce kent ritmini, ritmin ise çeşitlenerek ve karşılaşılarak, kamusal alan ilişkilerini değiştirdiğinin, metro istasyonlarının ise buna mekan hazırladığının göstergesidir. Levent metro istasyonu içinde barındırdığı tüm fonksiyonlarla incelenecek olursa kent ritmi bu karşılaşma alanı yaratan fonksiyonların sayıları ile ters orantılı bir ilişki içindedir. Artan fonksiyonlar tüketim ile besleniyor olsa bile, metro istasyonundaki ritmi sokak ritmine adapte eden

duraklama ve karşılaşma noktaları yaratacak bu da kamusal ilişkilerin kademeli aktarımını besleyecektir (Şekil 5.7).



Şekil 5.9 : Levent Metro istasyonunda temsili kesit ve ritim değerleri.

Kanyon ve Metrocity'nin etkin kullanılmasında metro istasyonu ve sokak kotu üzerinde kurduğu ilişki de oldukça önemlidir. Gün ışığından iç avluyla yararlanma ve alt kotlarda da yer altı algısını kaybettiren tasarımöğeleri ile kent ritminden kopmadan hıza yakın olma durumu Metrocity, Kanyon ve metro istasyonu ilişkisinde yaşayan ve yeni kamusal ilişkiler üreten mekanların var olmasını sağlamaktadır. Levent metrosu, Boğaziçi Üniversitesine olan yeni bağlantısı ile, buraya yeni bir kent ritmi getirerek mevcut ilişkileri devam ettirirken metro ile bütünleşen yeni kamusal mekanlar yaratabilme potansiyeline sahiptir. Ara bağlantının sağlandığı renkli ışıklı yol ile Levent istasyonundan ayrılan bu istasyon, üniversitenin kent merkezine akış dinaminiği yansıtmaktadır.

Kamusal alana eklenerek yeni kamusal alanların üretilmesi, gün ışığının sağladığı devamlılık, heykelsi girişlerin çekim gücü ve yerel kimlik ile teknolojinin sağladığı hız ve bilgiye ulaşma gücü, kent yüzeyinden gelen verilerin doğru aktarımına bağlıdır. Mekanın yaşayabilirliğini sağlayan bu veriler Selim Velioğlu'nun belirttiği gibi tarihsel süreklilik, yerel kimlikler ve kullanım alışkanlıkları olarak açıklanabilir (Velioğlu, 1999). Mekanın yaşayabilirliği aktarımın devamlılığı için ön şarttır. Süreç içinde eklenerek ve alışkanlıklarla kalıcılaşan mekanlar var olan kamusal alana eklenerek ilişkilerin kopukluğunu önlemektedir. Levent Metrosundaki Kanyon ve Metrocity'nin metro ile bağlanma noktalarındaki alışveriş birimleri ve alt çarşı da alışveriş merkezinin yarattığı ilişkilere süreç içinde sonradan eklenerek oluşmuştur.

Bu eklemlenmelerin sonucu ortaya çıkan ritmin süreç sonrası alışkanlığa dönüşerek kalıcılığı ile mekansal ilişkilerdeki kopukluğu önlemektedir.

5.2. Yeni Kamusal Alanlar Oluşturma

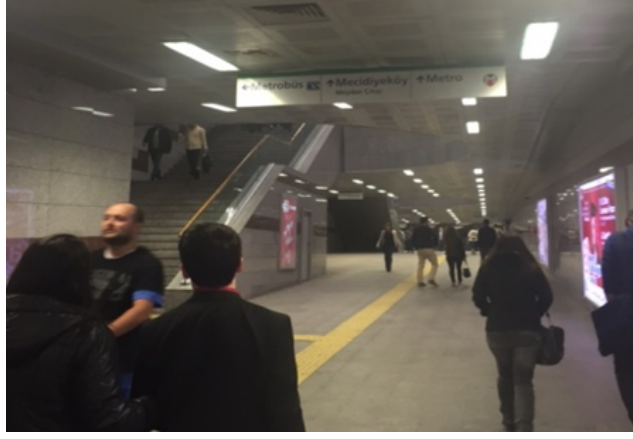
5.2.1. Kent yüzeyinde yeni kamusal alanlar üretme

Metro istasyonlarının sahip olduğu mekansal nitelikler ve konumu ile kazandığı kullanım sıklığı, kent yüzeyindeki ilişkileri de güçlendirir hatta yoktan yaratabilir. Kent merkezindeki yoğun ilişkilerden yoksun olan mekanlar metronun aktarma ve dönüştürme gücü ile yeni mekanlarda yeni kamusal alanlar üretme potansiyeline sahiptir. Bu tez kapsamında incelenen ve örneklerde de görülen, metronun sadece ulaştırma durumu ile kente kazandırdığı mekanların, ritmin yayılmasına, yeni yerleşim alanlarının oluşmasına ve kent yüzeyinde yeni mekansal pratiklerin üretimine neden olmasıdır. M2 Hattındaki Şişli–Mecidiyeköy istasyonunun varlığı ile bu çevrenin sürekli dinamik ilişkilere sahip olması ve bu dinamik ritimden etkilenecek kendi bünyesinde ve kent yüzeyinde yeni mekanlar oluşturması, farklı ritimlerin karşılaşması sonucu kente sağladığı üretkenliği ortaya koymaktadır.

5.2.1.2. Şişli – Mecidiyeköy İstasyonu

Levent-Taksim yönüne devam ederken M2 hattı üzerindeki Şişli-Mecidiyeköy istasyonu kent merkezinin en yoğun olduğu noktalara açılmaktadır. Mekansal niteliklerin farklılaşması, aktarma merkezi olarak metrobüs ilişkisi, alışveriş merkezi bağlantısı ve merkezi konumu nedeniyle bir çok ritmin kesiştiği ve sonra tekrar kente dağıldığı bu istasyonda kent yüzeyinde yeni kamusal alanlar oluşturma ve sonra bu alanları metro istasyonu bünyesine eklemleyerek dahil etme durumu görülmektedir. Bir çok farklı ritim süreç içinde dışarıda yarattığı kamusal ilişkileri içine de aktararak iç dış sınırlarını eritmiş sürekli olarak ritme bağlı mekanlar üretmektedir. Bir aktarma merkezi olarak metrobüs ile bağlantısı olan bu istasyon açıldığı meydanlarda da kentin yoğun geçiş bölgeleri olması nedeniyle yeni mekanlar yaratmıştır. Metrobüs bağlantısı sonrası metronun yeraltı geçişi sağlanarak bu alt geçit, süreç içinde alt çarşıya dönüşme ya da yeni kamusal ilişkiler barındıran bir toplanma mekanı olma potansiyeline sahiptir (Şekil 5.10, Şekil 5.11). Gün içindeki artan ritimlere göre çevrede beliren seyyar satıcılar ve büfe önündeki yoğunluk, metro istasyonu ve metrobüsün getirdiği karşılaşmaların yarattığı anlık kamusal ilişkileri

barındırmaktadır. Sennet kentlerdeki bu yoğun karşılaşma alanlarını, insanların doğaçlama olarak sahne aldıkları bir tiyatroya benzetmiştir (Sennet, 2013a). Bu tiyatroda artık izleyen de izlenen de bu kamusal alan sahnesini yaratan ve gündelik meseleleri akbil doldurma sırasında bir yabancı ile konuşabilen kentlidir.



Şekil 5.10 : Mecidiyeköy metro istasyonu – Metrobüs bağlantısı

(Fotoğraf: 11.10.2015).



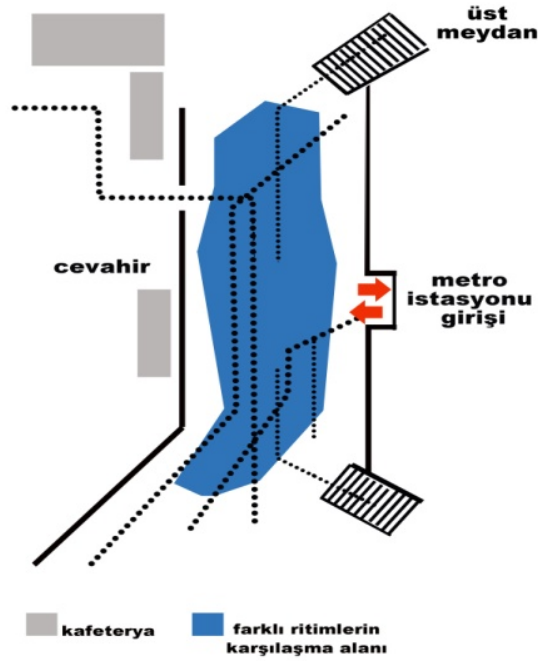
Şekil 5.11 : Metrobüs giriş holü (Url- 59).

Kesit ilişkilerinin üst kotlarda azalttığı ritim, Şişli-Mecidiyeköy İstasyonunun Fulya çıkışında dengelenerek kent ritmine dahil olmaktadır. Gün ışığı alan ama gölge bir dinlenme alanı sağlayan bu alan, kamusal ilişkilerin sürekliliğini koruyabileceği bir alt meydan olabilme potansiyeline sahiptir (Şekil 5.12). Metronun bir tüketim mekanına açılması bireyleri tüketim programına teşvik ederek kente kapatmış ve içe dönük bir kamusal alan oluşturmuştur. Ancak alışveriş merkezinin farklı kotlara açılan meydanlarla bağlantısı ve dikey ilişkiler alt meydanı metro istasyonu ve alışveriş merkezi arasında yaşayabilir kılmıştır. Üst meydan ile hiç bir ilişki kuramayan cephe alt kotta geçirgen ilişkilere sahiptir. Buradaki metro bağlantısı ve kot farkı sayesinde kazanılan yer altı kullanımı yeni karşılaşma noktaları ve yeni buluşma mekanları

üretmiştir (Şekil 5.13). Üst meydanın bir kamusal alan olarak aktif kullanımı sağlanırsa alt meydanın da bu ilişkileri destekleyen devamlılığı sağlayabileceği söylenebilir.



Şekil 5.12 : Cevahir alt meydan ve üst meydan ilişkisi (Url- 60).



Şekil 5.13 : Cevahir alt meydan ve üst meydan ilişkisi (Url- 60).

Sonuç olarak, metro istasyonlarının kent yüzeyindeki kamusal alan üretimi genellikle var olan mekanların, metronun ritmi dönüştüren mimari yapısı ve toplumsal ilişkileri aktarma gücü sayesinde olan aktifleştirme durumudur. Metro istasyonları yarattıkları yeni kent ritmi ve sonrasında ortaya çıkan yeni ilişkilerle bu aktifleşmeyi hızlandırmaktadır. Bu mekanlar, metro istasyonlarının kentle bütünleşmesini ve farklı ritimlerin kent ritmine uyumunu sağlayan mekanlardır.

5.2.2. Kendi bünyesinde yeni kamusal alanlar üretme

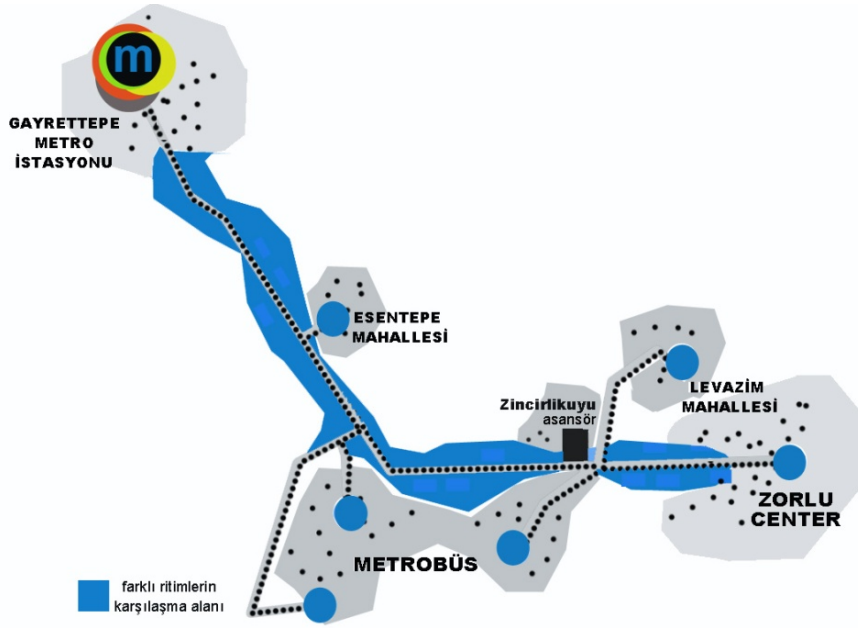
Her toplumun ve her üretim tarzının kendi mekanını ürettiğini belirten Lefebvre'nin mekan üretimine ilişkin üçlemesine dayanarak, metro istasyonlarının kendi bünyesinde hızın mekanını ürettiği sonucuna varabiliriz. Hızın mekanı kent yüzeyine çıkarken ya da kent yüzeyindeki kamusal alana eklemlenirken gerçek kamusal alana dönüşür ancak kendi bünyesinde oluşturduğu kamusal alan hız üzerinden yürüyen ilişkilerin ürünüdür. Bu mekanlarda sokak kotundan farklı olarak daha anlık ilişkiler mevcuttur. Bu anlık ilişkiler istasyon kotuyla aynı kottaki alt sokaklarla birleşirken hızını azaltsa da kent yüzeyindeki kamusal alanların sunduğu eşit erişim imkanına sahip değildir. Sadece bu mekana gelenlerin ve bu ritme ait olanların ulaşabileceği bu kamusal alanlar, metro istasyonundaki bireylerin kent yüzeyindeki deneyimlerini kullanarak kendi mekansal nitelikleri ile sınırlı yeni mekanlar üretirler.

Metrodaki seyyar satıcılar müzisyenler ve bankamatikler için ayrılan mekanlar metro istasyonunun kentten bağımsız kurgulanan temsili kamusal alanlarıdır. Metro istasyonlarında gündelik hayatın pratiklerini sağlayabilme durumu, istasyonların yaşanılan mekan olarak deneyimlenerek, yaşayan bir kent parçası olabilmesini sağlayacaktır. M2 hattındaki Gayrettepe istasyonunda gözlemleyeceğimiz bu durum bu istasyonun farklı bir programa dahil edilmesiyle birlikte barındırdığı yeni kent ritmi ile kazandığı yeni mekansallıklardır.

5.2.2.1. Gayrettepe İstasyonu

İstanbul M2 hattı üzerindeki Gayrettepe metro istasyonu metrobüs ile birlikte bir aktarma istasyonuna dönüştükten sonra, daha farklı ritimlerle karşılaşmış ve bu ritimleri uyumlu hale getirmek için ara mekanlar üretme ihtiyacına gidilmiştir. İstasyonun Levent ve Şişli arasındaki yoğun bir konumda bulunması bu kamusal alan ihtiyacın yoğunlaştırılmış tüketim ilişkileriyle beslemiştir. Gayrettepe istasyonu, Zorlu alışveriş merkezine açılan ancak zayıf bir sirkülasyona sahip bir koridor gibi davransa da, asıl özne olarak metronun yarattığı yoğun merkezde bulunmanın getirdiği yetki ile bu alışveriş merkezi ve çevresine sıçrayan yeni kamusal alanları üretmiştir. Metrobüs metro ve yoğun ticaret aksıyla kesişen bu istasyon kendi ürettikleri yeni mekanlarla artık bir çok karşılaşmanın birbirini beslediği bir kamusal alandır (Şekil 5.14).

İstasyon ile bir bütün olarak tasarlanmadığı için metro bağlantısı oldukça karmaşık olan Zorlu projesi kullanıma açıldığında, Gayrettepe metrosunun metrobüs alt geçit bağlantısı da açılmıştır. Metronun hız değeri nedeniyle bu istasyona eklenen Zorlu projesi ve kente kazandırdığı meydanı, barındırdığı etkinlik alanlarıyla hız tarafından kazanılmış eşit erişimli bir kamusal alan gibi görülse de, tüketimin desteklediği yalıtılmış mekanlara sahiptir. Farklı görüşlerin tartışabildiği ve fikir üretebildiği mekanlar olmak dışında tüketimin sınıflandırıcı ve farklılaştıran etkisi tam bir kamusal alan tanımını karşılamamaktadır. Metro istasyonunun kent ritmine dahil olmadan önce, alışveriş merkezlerindeki tüketim ilişkilerinin sıçramasıyla alt bağlantı yollarında açılan çeşitli ihtiyaç birimleri ise eşit erişimi ve farklı ilişkileri destekleyici niteliktedir. Bu mekanlar alışveriş merkezi ile metro arasındaki geçişin yarattığı ritimlerin bir sonucuyken yeni ritimler de yaratmakta ve yer altında yürüyen bantların paralelinde aksak bir ritmi beslemektedir.



Şekil 5.14 : Gayrettepe Metro İstasyonu, Metrobüs ve Zorlu Centerda kendi mekanlarından çıkan farklı ritimlerin, bağlantı yolu üzerinde karşılaşıp yeni mekanlar oluşturma durumu.



Şekil 5.15 : Gayrettepe Metro İstasyonu, Metrobüs ve Zorlu Center bağlantı yolundaki ticari hizmet birimleri (Fotoğraf : 05.10.2015).

Sürekli sirkülasyonu olan ve güven hissi veren bu ihtiyaç birimleri mekandaki iletişimi sokak kotunun temsili niteliğinde devam ettirmektedir (Şekil 5.14). Bu bağlantılar ve farklı kullanıcılar için çekim merkezi yaratılması Gayrettepe metro istasyonunda yeni kamusal oluşumların ortaya çıkma nedenidir. Buna önemli bir örnek ise geçici bir deneyim mekanının bu istasyon içinde kurulmuş olmasıdır. Gayrettepe metro istasyonunda kurulan Karanlıkta Diyalog adındaki sergi görme engellilerin yaşadığı hayatı deneyimlemek isteyenler için bir karşılaşma ve yüzleşme alanıdır (Şekil 5.16). Bu yüzleşme Debord'un önerdiği körlük durumuna benzetilebilir. Farklı bir görme biçimi yaratan bu mekan, metro istasyonlarının makineleştirdiği kentin içinde alışlagelmiş istasyon kavramına, görünmezliğin içinde bir görünürlük kazandırmıştır.

Bu sergi farklı bir deneyimi yaşamak için insanları bu istasyona çekmiştir. Kendi bünyesinde bir farkındalık alanı yaratacak metro istasyonundaki yeraltında olma durumu ile hareket ilişkisinin birleşmesi sonucu bünyesindeki mekansal potansiyelleri sorgulamamıza neden olmuştur.



Şekil 5.16 : Gayrettepe metrosunda Karanlıkta Diyalog Sergisi (Url-61).

6. SONUÇ

Ulaşım, tarih boyunca kentleri biçimlendirmiş ve toplumsal ilişkileri düzenlemiştir. Raylı sistemlerin kentteki zamanı düzenlemesi ile birlikte kentte oluşan düzenli hareketler ulaşımına bağlı ritimleri ortaya çıkarmıştır. Zamanın ve mesafelerin ticaretle birlikte önem kazanması ise, ulaşımı hıza bağımlı kılarak kentteki ritmi değiştirmiştir. Otomobil ile bireyselleşen hız, metro istasyonları ile yer altına alınarak kentin kesitinde farklı hız katmanları yaratılmıştır. Bu farklı hızların düzenli hareketi ile ortaya farklı kent ritimleri çıkmış, bu ritimler kentte tekrar karşılaşmak ve kamusal ilişkileri belirlemek üzere dağılmıştır.

Kamusal alanın kentteki dönüşümünü etkileyen, siyasi ve ekonomik olayların dışında, farklı ritimlerin kenti biçimlendirme durumu olmuştur. Kamusal alan artık fikir üretim alanı olmaktan çıkarak gelip geçilen ve anlık ilişkilerin kurulduğu alanlara dönüşmüştür. Yaya hareketi ve ulaşım ağlarına göre sürekli yeniden biçimlenen kamusal alanlar, artık ulaşımına göre kent içinde çözülmüştür. Kamusal alan tanımı, bir çok ritmin bulunduğu kentte, farklı ritimlerin kesiştikleri noktalarda anlık ilişkiler üzerinden tanımlanmaktadır. Metro istasyonları bu anlık karşılaşmaların en çok görüldüğü, yeni kent ritmini oluşturan ve sonrasında bu ritimden etkilenen ulaşım yapıları olması nedeniyle bu ilişkilerin sorgulandığı alanlar olarak seçilmiştir.

Metro istasyonları bu ritimlerin karşılaşmalarını etkileyen niteliklerine ve konumlarına göre sınıflandırılmış ve bu incelemeler sonucunda ritmi belirleyen değerlerin, istasyonlardaki kamusal ilişkileri de dolaylı olarak belirleyeceği sonucuna varılmıştır.

Metro istasyonları Lefebvre'nin çizgisel ritim olarak tanımladığı ritme sahipken kent doğa olaylarına bağlı döngüsel ritme göre günlük rutinini tamamlamaktadır. İstasyonlar, kentteki ritmi kendine uydurmaya çalışırken yeterli kamusal ilişkiler sağlanamazsa kent içinde tanımsız boşluklar ve kentin dışladığı alanlar ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle metro istasyonları bu ritimlerin adaptasyonunu sağlamak ve bu ritimleri kente aktarmak için kendi içinde yeni kamusal ilişkiler üretmektedir.

Bu kamusal ilişkilerin oluşma nedeni olarak farklı ritimlerin karşılaşması ve iletişime geçerek yeni mekanlar yaratması öne sürülmüştür. Metro istasyonlarının ritme bağlı kamusal durumunu belirleyen faktörler ortaya koyulmuştur. Bu incelemelere göre İstasyonların konumu ve istasyonların mekansal potansiyelleri farklı ritimlerin

karşılaşarak yeni ilişkiler üretip kamusal mekanlar yaratmasını sağlayacaktır. İstasyonların kent çeperinde ya da kent merkezinde olması ile mevcut yoğunluğu ve kamusal ilişkilere duyulan ihtiyaçları belirlemektedir. Bunların mekansal nitelikle, sirkülasyon ve farklı programlarla olan ilişkisinde metro istasyonlarının sahip olduğu ritimlerin değerlerini ortaya sunarak bu değerlere göre oluşan mekanları karşımıza çıkarmıştır. İstasyonların sahip olduğu ritmi belirleyen verilere göre, istasyon ve kent arasındaki mekanlar tanımlanmış ve kalıcı ilişkilerin görülebildiği mekanlara dönüşmüştür. Mekansal nitelikler istasyonlarda geçirilen süreyi ve hareketi yönlendirirken, sirkülasyon metro istasyonunun kent ile olan bağlantısını doğrudan etkileyerek kamusal ilişkilerin dikey ve yatay ilişkiler üzerinden kente aktarımını ya da kentten istasyona aktarımını sağlamaktadır. Metro istasyonlarının farklı programlarla desteklenmesi ise metro istasyonlarında yeni bir ritim daha yaratarak yeni temaslara neden olmuştur. Bu belirleyicilerin bir arada olma durumu, bir çok ritmi içinde barındıran metro istasyonlarının yeni kamusal alanlar üretme potansiyelini ortaya çıkarmaktadır. Bu ritimlerin istasyonda bulunma süresi , kentteki ilişkilerin doğru aktarımı, yönlenme ve karşılaşma durumları bir çok ilişkiyi kentteki sokakların ya da pasajların temsili olan metro istasyonlarında üretmeye başlamıştır. Bu ilişkiler de yeni mekan gereksinimleri yaratmakla birlikte yeni kamusal alanları da üretmektedir. Bu alanlar var olan kamusal alanlara eklemlenerek ya da gereksinimler nedeniyle istasyonun içinde ya da kent yüzeyinde ortaya çıkarak kente dahil olmaktadır. Metronun yeni mekanlar üreteceği ya da mevcut mekanları dönüştüreceği hükümet politikaları ile de vurgulanan önemli bir sonuçtur. Metro istasyonlarının bir çok ritmi barındırarak yeni ilişkiler üretip, tüm ritimleri kente adapte eden bir dönüştürücü gibi davranması tasarlanan mekanlardaki bireyleri kontrol etme ve yeni ilişkilere dahil etme politikasını da içermektedir. Ulaşım ağlarının kontrol edilebilirliği ve kamusal alan etkinliklerinin niteliğine göre ulaşımın engellenebilmesi, hız konforuna sahip bireyin kamusal alanla iletişimindeki gerçekliği sorgulatmaktadır. Bu nedenle farklı ritimlerin metro istasyonlarında karşılaşp ürettiği yeni ilişkiler ve hıza bağımlı olma durumu kamusal ilişkileri besleyen ancak kamusal alan tanımındaki özgürlüğün hıza teslim olma durumudur. Yaya hareketinin getirdiği özgürlük ulaşım araçlarının getirdiği hız ve kontrol edilebilirliğe göre kamusal alana ulaşma seçenekleri arasında tercih nedeni olabilmektedir. Hükümet politikaları bu kamusal gerçekliğin sorgulanmasına karşılık, slogan ve afişlerle metro ulaşımının yarattığı kent yüzeyinde oluşan mekan

üretimini vurgulamaktadır. “Her yere metro, her yerde metro” sözü ile tanımsız ve ilişkilerin yoksun olduğu mekanların metro ile dönüşeceği ve sonrasında, metronun artık o yeri tanımlı kılarak orada bulunma durumundan bahsedilmektedir.

Metro istasyonları kamusal alan ve kent ritmi ilişkilerinde yeni ritmi ve kentteki yeni ilişkileri belirleyen önemli bir konumdur. Bu ilişkileri İstanbul M2 hattı örneği üzerinden yorumladığımızda mekansal nitelikleri, sirkülasyon ilişkileri ve farklı programlarla desteklenmesine bağlı olarak Levent, Gayrettepe ve Şişli-Mecidiyeköy İstasyonlarında yeni kamusal ilişkiler görülmektedir. Bu ilişkiler var olan kamusal alanlara eklenmekte ya da yeni kamusal alanlar yaratarak kenti de biçimlendirmektedir. Bu hat üzerindeki bu ilişkilerin devamlılığı kent yüzeyinden aktararak diğer istasyonlara da sıçrayacak ve hat boyunca iletilen kamusal ilişkiler diğer hatlara da aktararak kent çeperine kadar ulaşabilecektir.

Sonuç olarak bu tez çalışması ile, metro istasyonlarının kent ritmi ve kamusal alan ilişkilerindeki tavrı değerlendirilmiştir. Metro istasyonlarının bu ilişkileri üretme ve aktarma sorumluluğu ortaya koyulmuş ve bu ilişkilerin planlanmasında metro istasyonlarının kamusal ilişkileri belirleyici özelliklerinin sürekli sorgulanması hedeflenmiştir.

KAYNAKLAR

- Alsac Ü.** (1975). *Düşünsel Mimarlık , Rönesans Ütopyalar Aracılığıyla bir örnekleme*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 4, Sayı 1.
- Alver K.** (2009). *Ütopya: Mekan ve Kentin İdeal Formu*, Sosyoloji Dergisi, 3. Dizi, 18.sayı
- Atabay B.** (2010). *Doğal ve Yapay Işığın Mekanı Anlamlandırma Gücü ve Birarada Bulunma Dinamikleri*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bal F.** (1995). *Metro İstasyonlarında İç Mekanın Biçimlenmesi ve Tasarımını Etkileyen Faktörler*, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Bocock R.** (1997). *Tüketim*, (İrem Kutluk, Çev) Ankara, Dost Kitabevi.
- Benjamin W.** (2012). *Pasajlar*, (Ahmet Cemal, Çev) İstanbul, Yapı Kredi Yayınları. (Orjinal Yayın 1993)
- Coleman, P.** (2006). *Shopping Environments Evolution, Planning and Design*, Architectural Press, Italy.
- Colquhoun,** (1990). *Mimari Eleştiri Yazıları*, (Ali Cengizkan, Çev) İstanbul; Sevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınlar. (Orjinal yayın 1981).
- Coşkun S.** (2013). *Kamusal Mekan ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü* ;Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çetin A.** (2007). *Kamusal Alan ve Kamusal Mekan Olarak Sokak*,Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Gür S.** (2010). *Kamu Yararı Kapsamında Kamusal Alan Olarak Transfer Merkezlerinin İncelenmesi, Bağcılar Transfer Merkezi Örneği'* Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- Harvey D.** (2011). *Umut Mekanları*, (Zeynep Gambetti, Çev) İstanbul; Metis. (Orjinal yayın, 2002)
- Highmore B.** (2005). *Cityscapes*, England, Palgrave Macmillan.
- Heynen H.** (2011). *Mimarlık ve Modernite*, (Bahçekapılı N ve Ögdül R., Çev) İstanbul, Versus.
- Jach A.,** (2001). *Sehrin Katmanları*, (Devrim Denizci, Çev) İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, (Orjinal yayın 1999)
- Karatani K,** (2006). *Metafor Olarak Mimarlık* (Barış Yıldırım, Çev) İstanbul; Metis. (Orjinal yayın, 1995)
- T. Kılınçaslan, İ. Kılınçaslan,** (1992). *Raylı Tasıt Sistemleri ve İstanbul Ulaşımında Gelismeler*, İstanbul 2. Kent içi Ulaşım Kongresi Bildiriler Kitabı, TMMOB İnşaat Müh. Odası, Kardeşler Matbaası, İstanbul
- Köksal A,** (2009). *Anlamın Sınırı*, İstanbul Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Kaplan, Y.** (2001). *Demokratik Totaliterlik*. Alındığı tarih: 10 Ocak 2015, <http://www.rahle.org/index.php/makaleler/117-makaleler/kavram-dnyas/modernizm-postmodernizm/1819-dromokratik-totaliterlik>

- Köroğlu Z.** (2014). *Modern Kamusal Alana Eleştirel Yaklaşımlar*, Genel Bir Değerlendirme, Alındığı tarih: 12 Şubat 2015, http://www.turkishstudies.net/Makaleler/2145411696_27K%C3%B6ro%C4%9FluemileZehra-sos-431-457.pdf
- Lang, J.,** (1987). *Creating Architectural Theory*, New York, The Role Of Behavioral Sciences In Environmental Design
- Lars L.** (2000). *After the city*, MIT Press. (s. 48-50) (Orjinal yayın 2000)
- Lawrence D.** (1994). *Underground Architecture*, England, Capital Transport Publishing, (Orjinal yayın, 1994)
- Le Corbusier,** (1971). *The City of Tomorrow and its Planning*, (Frederick Etchells, Çev) Cambridge: MIT Press
- Lefebvre H.** (2014). *Mekanın Üretimi*, (Ergüden Işık, Çev) İstanbul, Sel. (Orjinal yayın 1991)
- Lynch, K.** (1961). *An Image of the City*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts
- Manav, B.** (2005). *Bir Tasarım Problemi: Aydınlatmada Kalite ve Biyoritm, III. Ulusal Aydınlatma Sempozyumu'2005 Bildiriler Kitabı*, 95-99, Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Ankara.
- Mumford L.,** (1961). *The City in History*, London, Penguin Books Press. (Orjinal yayın, 1961)
- Özkuş Y.** (2006). *Archigram: Tekno-topya*; Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Rapoport, A.** (1977). *Human Aspects of Urban Form*, Perception of Environmental Quality, Pergamon Press, Oxford.
- Sennet R.** (2013a). *Kamusal İnsanın Çöküşü* (Durak S. ve Yılmaz A., Çev) İstanbul, Ayrıntı.(Orjinal Yayın 1992)
- Sennet R.** (2013b). *Gözün Vicdanı* (Sertabinoğlu S ve Kurultay C, Çev) İstanbul, Ayrıntı.(Orjinal Yayın 1992)
- Şenel A.** (2002). *'Yaratıcı metropol: Düzen ve düzensizliğin sınırında '* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Simmel G.** (1996). *Metropol ve Zihinsel Yaşam*, Cogito Yaz'96, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları.
- Tanyeli U.** (2004). *Kitle Turizmi ve Yok-Mekan Mimarlığı*, Arredamento, sayı 7-8
- Tunç H.** (2006). *Yeraltı Metro İstasyonlarında Algısal Faktörlerin İncelenmesi* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tulay E.** (2003). *Mimarlık ve otomobil, sınırları her an değişen mekan*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Urry, J.,** (1999). *Mekanları Tüketmek*, (Öğgöl R. G. Çev) İstanbul; Ayrıntı Yayınları. (Orjinal yayın, 1995)
- Velioğlu, S.** (1999). *Bir Mimari Tasarım Modeli*, Arkitekt Dergisi, Alındığı tarih: 20 Mart 2015, <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/490/7204.pdf>
- Virilio P.** (1998). *Hız ve Politika* (Meltem Cansever, Çev) İstanbul; Metis. (Orjinal Yayın, 1977)
- Vitruvius,** (1993). *M.Ö.25, Mimarlık Üzerine On Kitap*, (Güven S.,Çev) İstanbul, Sevkî Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları.
- Vural T.** (2003). *Değişen Üretim-Tüketim İlişkileri ve Alışveriş Merkezleri: Eleştirel Bir Bakış*, Arredamento Mimarlık, 159, 82-87.

- Wirtz, P., Ries, G.** (1992). *The pace of life reanalyzed: why does walking speed of pedestrians correlate with city size?*. Behaviour. 1992;123:77–83
- Yalçın A.** (2006). *Metropolde Gündelik Hayat ve Yeni Kavramlar Üzerinden İstanbul Okuması*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yankaya, U ve Çelik, M.** (2005). *İzmir metrosunun konut fiyatları üzerindeki etkilerinin hedonik fiyat yöntemi ile modellenmesi*, D.E.U İ.İ.B.F. Dergisi, cilt: 20
- Yıldız G.** (1995). *‘Doğal Işığın Mekanı Anlamlandırması Üzerine’*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yılmaz** (2007). *Hannah Arendt’te Özel Alan - Kamusal Alan Ayrımı*, Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Yürekli F.** (2011). *Mimarlık / Mimarlığımız*, İstanbul; Yem Yayınları. (Orjinal yayın, 2010)

Url- 1<<http://www.varvarag.info/the-rhythm-of-city/>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 2<http://photoblog.nbcnews.com/_news/2011/06/07/6805291-popular-nyc-high-line-park-doubles-in-size>: alındığı tarih: 12.03.2015.

Url- 3<<http://macaulay.cuny.edu/eportfolios/ocejospring14chelsea/fun-facts/the-high-line/>>: alındığı tarih: 14.03.2015.

Url- 4<http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive-0258-5316-1978-cilt04-sayi_1-31-52.pdf>: alındığı tarih: 15.04.2015.

Url- 5<http://www.architectmagazine.com/article/italian-futurism-at-the-guggenheim_o>: alındığı tarih: 14.04.2015.

Url- 6<<http://www.archdaily.co/co/770281/clasicos-de-arquitectura-ville-radieuse-le-corbusier>>: alındığı tarih: 05.06.2015.

Url- 7<<http://www.theguardian.com/news/datablog/2012/mar/13/future-cities-graphic-1925>>: alındığı tarih: 08.05.2015.

Url- 8<<http://www.seasteading.org/2011/03/walking-city-archigram/>>: alındığı tarih: 14.06.2015.

Url- 9<<http://cargocollective.com/lavilleetlejeu/NEW-BABYLON>>: alındığı tarih: 22.03.2015.

Url- 10<<https://www.indiegogo.com/projects/flaneurs-street-rambles>>: alındığı tarih: 20.02.2015.

Url- 11<<http://cittaslowturkiye.org/>>: alındığı tarih: 19.02.2015.

Url- 12<<http://aasarchitecture.com/2012/08/kings-cross-station-by-john-mcaslan.html>>: alındığı tarih: 20.02.2015.

Url- 13<<http://www.ci-products.de/index.php/fotogalerien/image/143-wilhelmshaven-nordsee-passage-weihnachten-4>>: alındığı tarih: 21.07.2015.

Url14<<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/case-studies/st-pauls-bus-station?photos=true&viewing=2102>>: alındığı tarih: 24.07.2015.

Url- 15<<http://www.ahmm.co.uk/projectDetails/49/Walsall-Bus-Station?image=2>>: alındığı tarih: 22.02.2015.

Url- 16<<http://venturevillage.eu/opinion-deutsche-telekom-hubraum>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 17<<http://www.aviewoncities.com/gallery/showpicture.htm?key=kveus7138>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 18<<https://www.flickr.com/photos/78778117@N05/6914744760>>: alındığı tarih: 25.07.2015.

Url- 19<<http://www.ralfbarthelmes.com/fotograf/2014/550-hauptwache-b-ebene-entrance-little-big-frankfurt.html>>: alındığı tarih: 21.07.2015.

Url- 20<<https://earth.google.com/>>: alındığı tarih: 22.06.2015.

Url- 21<<http://www.rayhaber.com/2013/200-nolu-hat-artik-kartal-metrosunda/>>: alındığı tarih: 24.01.2015.

Url- 22<<https://earth.google.com/>>: alındığı tarih: 22.06.2015.

Url- 23<<http://www.dpa-x.com/en/>>: alındığı tarih: 21.07.2015.

Url- 24<<http://www.yelp.dk/biz/villejuif-louis-aragon-metro-station-villejuif>>:

alındığı tarih: 21.07.2015.

Url- 25<<http://www.travelwireasia.com/2012/02/random-pictures-part-56/>>: alındığı

tarih: 22.04.2015.

Url- 26<<https://www.flickr.com/photos/josephleestanfield/371756513>>: alındığı

tarih: 24.08.2015.

Url- 27<http://transit-city.blogspot.com/2012_06_01_archive.html>: alındığı tarih:

20.08.2015.

Url- 28<<http://www.arcspace.com/features/khr-as-architects/copenhagen-metro/>>:

alındığı tarih: 14.06.2015.

Url- 29<<http://openbuildings.com/buildings/copenhagen-metro-profile-2032>>:

alındığı tarih: 11.05.2015.

Url- 30<<http://inhabitat.com/nyc/dazzling-sky-reflector-net-reconnects-the-subway-with-the-sky-at-fulton-center/reflector-net-fulton-center-7/>>: alındığı tarih:

24.08.2015.

Url- 31<https://en.wikipedia.org/wiki/Fulton_Center>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 32<<https://hkborn.wordpress.com/2012/08/05/norman-foster/>>: alındığı tarih:

22.04.2015.

Url- 33<<http://www.fosterandpartners.com/projects/canary-wharf-underground-station/>>: alındığı tarih: 14.01.2015.

Url- 34<<http://anishkapoor.com/216/Subway-Station,-Monte-S.-Angelo.html>>:

alındığı tarih: 22.08.2015.

Url- 35<<http://anishkapoor.com/216/Subway-Station,-Monte-S.-Angelo.html>>:

alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 36<<http://cristimoise.net/2013/05/19/toledo-metro-station-naples-italy/>>:

alındığı tarih: 10.01.2015.

Url- 37<http://zoom333.blogspot.com/2014/11/the-most-beautiful-metro-stations-in_16.html>: alındığı tarih: 14.08.2015.

Url- 38<https://en.wikipedia.org/wiki/Formosa_Boulevard_Station>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 39<<http://www.arkitera.com/haber/22372/bilbao-metrosu-odule-layik-goruldu>>: alındığı tarih: 14.04.2015.

Url- 40<<http://www.fosterandpartners.com/projects/bilbao-metro/>>: alındığı tarih: 28.06.2015.

Url- 41<<http://www.sherlock-holmes.co.uk/pr/>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 42<<http://www.londonforidiots.com/underground-transport.html>>: alındığı tarih: 21.04.2015.

Url- 43<<http://www.paperblog.fr/4804216/les-bouches-de-metro-parisien-de-hector-guimard/>>: alındığı tarih: 25.08.2015.

Url- 44<<http://www.marketingoops.com/digital/qrcode-ebook-store/>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 45<<http://foto.internetara.com/?a=sanal+market&id=479346>>: alındığı tarih: 12.06.2015.

Url- 46<http://archpaper.com/news/articles.asp?id=3320#.Vi_9lLfhDIU>: alındığı tarih: 14.06.2015.

Url_ 47<[http://www.nycsubway.org/wiki/The_Dual_System_of_Rapid_Transit_\(1912\)](http://www.nycsubway.org/wiki/The_Dual_System_of_Rapid_Transit_(1912))>: alındığı tarih: 21.05.2015.

Url- 48<<http://htocross.com/crossrail-service-pattern/>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 49<<http://www.grahamfoundation.org/grantees/4808-manifest-issue-no-1-looking-inward>>: alındığı tarih: 24.05.2015.

Url- 50<<http://www.panoramio.com/photo/63077641>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 51<<http://www.homehunting.pt/en/lisbon-neighborhoods/1/parque-das-nacoes>>: alındığı tarih: 14.02.2015.

Url- 52<<http://www.lostgirlsworld.com/2010/04/toronto-underground/>>: alındığı tarih: 21.04.2015.

Url- 53<<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1624361&page=7>>: alındığı tarih: 14.07.2015.

Url- 54<<http://www.istanbul-ulasim.com.tr/yolcu-hizmetleri/a%C4%9F-haritalar%C4%B1.aspx>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url_56<https://tr.wikipedia.org/wiki/Taksim_Metro_%C4%B0stasyonu#/media/File:TaksimMetrosu%C4%B0%C3%A7i.JPG>

Url- 56<<http://www.ulasimturkiye.com/viewtopic.php?t=564>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 57<<http://www.yeniprojeler.com/emlak-gundemi/yenikapiya-dev-miting-alani>>: alındığı tarih: 14.02.2015.

Url- 58<<http://emlakkulisi.com/keywords/metrocity>>: alındığı tarih: 24.08.2015.

Url- 59<<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1541563>>: alındığı tarih: 14.02.2015.

Url- 60<<http://www.haberler.com/happy-fit-spor-akademisi-23-nisan-da-cevahir-5932980-haberi/>>: alındığı tarih: 14.08.2015.

Url- 61<<http://bounwib.com/blog-3/karanlikta-diyalog-istanbulu-bir-baskagormek.html>>: alındığı tarih: 14.02.2015.

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Esmâ Selen Aksoy
Doğum Tarihi ve Yeri : 23.01.1988
E-posta : e.selenaksoy@gmail.com



VEKÂLET

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2012, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık bölümü

FOTO

