YER KAVRAMI ÜZERİNDEN BİR OKUMA: METROLAR

Göktuğ Kaymakçalan
161401201

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimarlık Anabilim Dalı
Mimarlık Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Özgür Özkan

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Nisan, 2019

	JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI	Döküman No	
		İlk Yayın Tarihi	
		Revizyon Tarihi	
		Revizyon No	00

REVİZYON NO	TARİH	AÇIKLAMA

GÖKTUĞ KAYMAKÇALAN'ın "Yer Kavramı Üzerinden Bir Okuma : Metrolar" başlıklı tezi 25.04.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans ~~Doktora tezi~~ oy birliğiyle / ~~oy çokluğuyla~~, başarılı / ~~başarısız~~ olarak kabul edilmiştir.

Üye	Unvanı, Adı ve Soyadı	İmza
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Özgün ÖZKAN	
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Yekta ÖZGÜVEN	
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Tolga SAYIN	

Hazırlayan İlgili Bölüm	Kalite Koordinatörü Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ	Kalite Koordinatörü Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ

Prof. Dr. İlter Büyükdıpan
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

maltepe üniversitesi	ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI	Doküman No	FR-178
		İlk Yayın Tarihi	01.03.2018
		Revizyon Tarihi	
		Revizyon No	00
		Sayfa	1/1

Revizyon Takip Tablosu

REVİZYON NO	TARİH	AÇIKLAMA
00	01.03.2018	İlk yayın.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

14/05/2019

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; çalışmanın Maltepe Üniversitesinde kullanılan "bilimsel intihal tespit programı" ile tarandığını ve öngörülen standartları karşıladığını beyan ederim.

Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Göktuğ Kaymakçalan

YER KAVRAMI ÜZERİNDEN BİR OKUMA: METROLAR

ORIJINALLIK RAPORU

%6	%5	%0	%2
BENZERLIK ENDEKSI	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCI ÖDEVLERI

BIRINCIL KAYNAKLAR

1	polen.itu.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
2	sbe.maltepe.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
3	edoc.site İnternet Kaynağı	<%1
4	issuu.com İnternet Kaynağı	<%1
5	Submitted to The Scientific & Technological Research Council of Turkey (TUBITAK) Öğrenci Ödevi	<%1
6	melihapa.blogspot.com İnternet Kaynağı	<%1
7	www.turksinemaokulu.com İnternet Kaynağı	<%1
8	www.udhb.gov.tr İnternet Kaynağı	<%1

Yrd. Doç. Dr.
Özgür ÖZKAN

	ŞEKİL ONAY SAYFASI	Doküman No	FR-105
		İlk Yayın Tarihi	20.12.2017
		Revizyon Tarihi	10.12.2018
		Revizyon No	01
		Sayfa	1/2

ŞEKİL ONAY SAYFASI

14/05/2019

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Aşağıda bilgileri bulunan lisansüstü öğrencinin tezi şekil yönünden tarafımca incelenmiş ve Enstitüye teslim edilmesi uygun bulunmuştur.

PROF. DR. ÖZGÜR KOYUNCU
Anabilim Dalı Başkanı
Adı-Soyadı
İmza

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
ADI SOYADI	Göktuğ KAYMAKÇALAN
ÖĞRENCİ NUMARASI	161401201
ANABİLİM DALI	Mimarlık Anabilim Dalı
PROGRAMI	(x) YÜKSEK LİSANS ( ) DOKTORA ( ) SANATTA YETERLİK
DANIŞMANI	Dr. Öğr. Üyesi Özgür Özkan
TEZ BAŞLIĞI	Yer Kavramı Üzerinden Bir Okuma: Metrolar
SAVUNMA TARİHİ	25 Nisan 2019
e-posta	goktug_kaymakcalan@hotmail.com

İç Kapak	☒ Var ☐ Yok
Jüri Onay Sayfası	☒ Var ☐ Yok
Etik İlke ve Kurallara Uyum Beyanı	☒ Var ☐ Yok
İntihal Raporu	☒ Var ☐ Yok
Teşekkür Sayfası	☒ Var ☐ Yok
Öz (Başlık-Öz-Anahtar Sözcükler)	☒ Var ☐ Yok
Abstract (Title-Abstract-Key Words)	☒ Var ☐ Yok
İçindekiler	☒ Var ☐ Yok
Çizelgeler Listesi	☐ Var ☒ Yok
Şekiller Listesi (varsa)	☐ Şekil yok ☒ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Kısaltmalar Listesi	☒ Var ☐ Yok
Tablolar Listesi (varsa)	☐ Tablo yok ☒ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Ekler Listesi (varsa)	☒ Ek yok ☐ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Özgeçmiş	☒ Var ☐ Yok
Sayfa Genişliği	☒ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Yazı Tipi	☒ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Referans Kullanımı	☒ Uygundur ☐ Uygun Değildir
Kaynakça Yazımı	☒ Uygundur ☐ Uygun Değildir

Hazırlayan İlgili Birim	Kalite Koordinatörü Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ	Kurumsal Yetkili Prof. Dr. Belma AKŞİT

(Doküman No: FR-105; Yayın Tarihi 20.12.2017; Revizyon Tarihi: ; Revizyon No:00)

	ŞEKİL ONAY SAYFASI	Doküman No	FR-105
		İlk Yayın Tarihi	20.12.2017
		Revizyon Tarihi	10.12.2018
		Revizyon No	01
		Sayfa	2/2

Ekler (varsa)	☒ Ek yok ☐ Uygundur ☐ Uygun Değildir

Dr. Öğr. Üyesi Erdal GÜVENOĞLU

İmza

Hazırlayan İlgili Birim	Kalite Koordinatörü Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ	Kurumsal Yetkili Prof. Dr. Belma AKŞİT

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans tez sürecinde tezime yardımcı olan, bana yol gösteren ve destek veren, değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Özgür Özkan'a,

Yüksek lisans derslerinde çok şey öğrendiğim ve öğrendiğim şeylerin tezime çok katkısı olmasını sağlayan değerli hocalarım Dr. Öğr. Üyesi Yekta Özgüven ve Dr. Öğr. Üyesi Tolga Sayın'a,

Beni bugünlere getirip her zaman yanımda olan aileme,

Bana destek olup en zorlu günümde yanımda olan dostum İç Mimar Doğan Sezgin'e,

ve tez çalışmamda katkısı olan herkese teşekkürü borç bilirim.

Göktuğ Kaymakçalan

Nisan 2019

ÖZ

YER KAVRAMI ÜZERİNDEN BİR OKUMA: METROLAR

Göktuğ Kaymakçalan
Yüksek Tezi
Mimarlık Anabilim Dalı
Mimarlık Tezli Yüksek Lisans
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Özgür Özkan
Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2019

Modern döneme geçilmesiyle birlikte yer, değişim ve dönüşüm geçirerek yok yere evrilmiştir. Yer, yok yere dönüşürken küresel çapta dönüşüm geçirmiştir. Yok yerler aidiyetlik kurulamayan, deneyimlenemeyen mekânlardır. Mekânın deneyimlenememesi durumu ise zaman algımızı etkilemekte ve mekânın okunaklı olamamasına neden olmaktadır. Mekânın okunaklı olamaması sonucunda mekân içinde yön bulmada sıkıntılar yaşanmaktadır. Mekânların okunaklı olması için mekânlar basit şekilde tasarlanmalı ve mekânlar renk, ışık ve ses gibi özelliklerle birbirlerinden farklılaşarak kendi kimliklerini oluşturmalıdır.

Yok yerlerin en yaygın kullanılan örneklerinden olan metrolar da zaman algısı bakımından bu çalışmada incelenmiştir. Metrolar genellikle yeraltında konumlanmalarından dolayı metro istasyonlarında zaman algısı oluşamamaktadır. Ayrıca metro istasyonları kamuya ait ve küresel mekânlar olmalarından dolayı çok kültürlülüğün ortamlarıdır. Bireyler bu mekânlarda birbirlerini yabancı olarak algılayıp birbirlerine karşı teatral bir duruş sergilerler. Bu sebeple mekânda bulunan bireyler birbirleriyle yüzeysel olacak şekilde iletişim kurarlar. Metro istasyonları bireylerin birbirleriyle olan etkileşimlerini güçlendirebilecek şekilde tasarlanmalıdır. Bunlardan yola çıkarak metro istasyonları, çok fazla sayıda kişi tarafından kullanıldıklarından tasarımlardaki olumsuzluklara dikkat edilerek mekân tasarımları yapılmalıdır. Bu çalışmada mevcut örneklerin incelenmesi, sorunlarının ortaya konmasıtemel amaç olarak belirlenmiştir. Ayrıca günümüz gelişen teknolojisinden de yararlanarak bu mekânların sorunlarının çözümlenmesinde uygulanabilecek örnekler incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: yok yerler, metrolar, zamansız mekânlar, yön bulma, mekân, zaman, yer, modernleşme

ABSTRACT

A READİNG ABOUT THE PLACE CONCEPT: SUBWAYS

Göktuğ Kaymakçalan
Master Thesis
Architecture Department
Masters İn Architecture With Thesis
Thesis Advisor: Assistant Proffessor Özgür Özkan
Maltepe University İnstitute of Science and Technology, 2019

With the modern time, the place is converted to non-place. The place, changing to non-place is transformed into a universal change. The non-places as well are the unexperimental, it effects sense of time and it's the reason of the space not to be illegible. As a result of being illegible space, there are some difficulties inside the space to find the direction. To have legible spaces, the spaces have to be designed in a simple way. The spaces must be taken away from their own identity with the differents characteristics such as the color, the light and the sound.

The subways which are one of the most widely used exemple of the non-places, researched in term of the time sense. Because of the underground location of the subways there is no formation of the time sense in the subway stations. As well, the subway stations for being spaces belonging to the public andare global spaces, therefore are the multi-cultural places. The individuals, feeling themselves as strongers in such places, they show to each other a kind of a theatral altitude. Therefore, the individuals in this space they contact each other superficially. The subway stations have to be designed in a way to strenghten their reactions to each other. As a result, in the subway stations, being used of many people designes of spaces must be done carefully against the negativity in the designes. The research of the examples and having solutions forthe problems are the basic target of this mission. As well, using the devellopping technology of today for solving the problems of these spaces, usable examples are well analyzed.

Key Words: non-places, subways, timeless spaces, direction finding, space, time, place, modernization

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI iii
İNTİHAL RAPORU iv
ŞEKİL ONAY SAYFASI v
TEŞEKKÜR vii
ÖZ viii
ABSTRACT ix
İÇİNDEKİLER x
TABLOLAR LİSTESİ xi
ŞEKİLLER LİSTESİ xii
ÖZGEÇMİŞ xvii
BÖLÜM 1.GİRİŞ 1
BÖLÜM 2.YER-MEKÂN-ZAMAN 4
2.1. Yer 4
2.2. Mekân 12
2.3. Zaman 24
BÖLÜM 3.YOK YERLER 29
3.1. Yer Kavramından Yok Yer Kavramına 30
3.2. Yerin küreselleşmesi 34
3.3. Yok Yerlerde Ulaşım 43
BÖLÜM 4.YOK YERLER: METROLAR 49
4.1. Metro Mekânlarının Özellikleri 49
4.2. Yok Yerlerin Zamansız Mekânları Metrolar 61
BÖLÜM 5.SONUÇ 85
KAYNAKÇA 88

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 3.1. Yok yerlerden ulaşım mekânlarının türleri.....47

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. Sanal mekândan internetin 1-0 yazılım kodu (Url-2).....22

Şekil 2.2. Zamanın dördüncü boyutunun diğer üç boyutla karşılaştırmalı şekilde geometrik şekle indirgenmiş halinin gösterimi (1.Uzunluk, 2.Genişlik, 3.Derinlik, 4.Zaman) (Url-1).....24

Şekil 3.1. Kültür-zaman-toplum ilişkisi.....37

Şekil 3.2. Küreselleşen dünyada uzam-zaman daralması, mesafelerin kısalması.....40

Şekil 3.3. Yerin küresel iletişim ağlarıyla birbirine bağlanması (Url-3).....42

Şekil 3.4. Zürih Havalimanındaki lineer koridorlar.....45

Şekil 3.5. Zürih Havalimanındaki lineer koridorlar.....45

Şekil 3.6. İstanbul Atatürk Havalimanının çevredeki dokudan kendini belirgin edici bir şekilde öne çıkarması (Url-4).....46

Şekil 3.7. İstanbul Atatürk Havalimanındaki lineer koridorlar (Url-5).....48

Şekil 4.1. Helsinki metrosu kent merkezini örümcek ağı gibi sarıp kentin çeperlerine kadar ulaşmaktadır (Url-6).....50

Şekil 4.2. Londra metrosunun karmaşık ilişkiler şeklinde bütün kenti etkisi altına alması (Url-7).....51

Şekil 4.3. Marmaray Üsküdar metro istasyonunun giriş mekânı.....52

Şekil 4.4. Marmaray Üsküdar metro istasyonunun giriş mekânı.....52

Şekil 4.5. Santiago Calatrava tarafından tasarlanan New York Dünya Ticaret merkezi istasyonu girişi (Url-8).....53

Şekil 4.6. Kozyatağı metrosunun lineer koridor mekânları.....54

Şekil 4.7. Üsküdar marmaray bilet holü.....54

Şekil 4.8. Üsküdar marmaray metro istasyonunun peron katı.....55

Şekil 4.9. Üsküdar marmaray metro istasyonunun peron katı.....55

Şekil 4.10. Metrolarda eşiklerin buluştuğu yer ve bireylerin birbirleri ile teatral bir duruş sergilemeleri.....57

Şekil 4.11. Levent metrosundaki Starbucks'ın yer duygusunu güçlendirmesi.....57

Şekil 4.12. Levent metrosundaki Starbucks mekânının geçiş mekânını daha fazla deneyimlenebilmesini sağlaması.....58

Şekil 4.13. Levent metrosundaki Metrocity alışveriş merkezini birbirine bağlayan Starbucks mekânının panoramik görünümü.....58

Şekil 4.14. Levent metrosu ile Metrocity arasında erişilebilir bir noktada bulunan çarşı aksı.....59

Şekil 4.15. Levent metrosu ile Metrocity arasında erişilebilir bir noktada bulunan çarşı aksı.....59

Şekil 4.16. Levent metrosu ile Metrocity arasında erişilebilir bir noktada bulunan çarşı aksı.....59

Şekil 4.17. Levent metrosu ile Metrocity arasında erişilebilir bir noktada bulunan çarşı aksı.....59

Şekil 4.18. Taksim metro istasyonu ve Taksim-Kabataş finikülerde yer duygusunun oluşturulmasını sağlayan mekânlar.....60

Şekil 4.19. Taksim metro istasyonu ve Taksim-Kabataş finikülerde yer duygusunun oluşturulmasını sağlayan mekânlar.....60

Şekil 4.20. Taksim metro istasyonu ve Taksim-Kabataş finikülerde yer duygusunun oluşturulmasını sağlayan mekânlar.....60

Şekil 4.21. Taksim metro istasyonunda yer duygusunun oluşturulmasını sağlayan büfelerin panoramik görünümü.....60

Şekil 4.22. Sanatsal öğelerden yoksun olan metro istasyonu mekânlarında sanal öğelerinin (resim sergilerinin) gösterimi.....61

Şekil 4.23. Helsinki metrosunda zaman algısının oluşamama durumu (Url-9).....62

Şekil 4.24. New York metro istasyonunun doğal ışıktan mahrum kalması (Url-10).....62

Şekil 4.25. Algısal ve bilişsel süreçlerde çevreye etki eden faktörler.....63

Şekil 4.26. Bilişsel haritaların yön bulma performansına etkisi.....64

Şekil 4.27. Helsinkideki metro istasyonu duraklarının konumlanmalarını gösteren tabelalar (Url-11).....65

Şekil 4.28. ICD değerinin mekânda yön bulmayı belirlemesi.....66

Şekil 4.29. Stockholm metrosunun peron katında birden fazla rengin mekânda kullanılmasıyla mekândaki monotonluğu önüne geçilmesi (Url-12).....69

Şekil 4.30. Stockholm metrosunda sıcak ve soğuk renklerin bir arada kullanılması (Url-12).....69

Şekil 4.31. Levent metrosunun koridor aksının farklı renkteki ışılarla aydınlatılması sonucu yön ve yer duygusunun güçlendirilmesi.....69

Şekil 4.32. Levent metrosunun koridor aksının farklı renkteki ışılarla aydınlatılması sonucu yön ve yer duygusunun güçlendirilmesi.....69

Şekil 4.33. Barselonadaki Drassanes istasyonunda ışığın etkisini yön bulmada kullanılması (Url-13).....70

Şekil 4.34. Prag metro istasyonunda birden fazla dokunun bir arada kullanılması (Url-14).....71

Şekil 4.35. Stockholm metrosunun girişini belli eden işaret levhası (Url-12).....72

Şekil 4.36. Prag metro istasyonunda yön bulmada yarımcı olan işaret levhaları (Url-14).....73

Şekil 4.37. Metro istasyonlarının giriş mekânları Bilbao metrosu, Frankfurt metrosu (Url-15).....74

Şekil 4.38. Metro istasyonlarının giriş mekânları Bilbao metrosu, Frankfurt metrosu (Url-15).....74

Şekil 4.39. Metro istasyonlarının giriş mekânları Kaohsiung metrosu, St. Petersburg metrosu (Url-15).....74

Şekil 4.40. Metro istasyonlarının giriş mekânları Kaohsiung metrosu, St. Petersburg metrosu (Url-15).....74

Şekil 4.41. Metro istasyonlarının giriş mekânları Helsinki metrosu, Madrid metrosu (Url-15).....75

Şekil 4.42. Metro istasyonlarının giriş mekânları Helsinki metrosu, Madrid metrosu (Url-15).....75

Şekil 4.43. Metro istasyonlarının giriş mekânları Moskova metrosu, Lille metrosu (Url-15).....75

Şekil 4.44. Metro istasyonlarının giriş mekânları Moskova metrosu, Lille metrosu (Url-15).....75

Şekil 4.45. Kiev metrosunda sirkülasyon alanının lineer doğrultuda olmasının yön bulmayı kolaylaştırması (Url-16).....76

Şekil 4.46. Mekânın öğrenilmesi ve hatırlanmasıyla yön bulma performansının ilişkisi.....77

Şekil 4.47. Zaman algısı oluşması durumuna göre ayrılık çeşmesi peronu ile Üsküdar Marmaray peronlarının karşılaştırılması.....78

Şekil 4.48. Zaman algısı oluşması durumuna göre ayrılık çeşmesi peronu ile Üsküdar Marmaray peronlarının karşılaştırılması……78

Şekil 4.49. Miamideki metro istasyonundaki peronun güneş ışığından faydalanabilecek şekilde yerüstünde konumlanması (Url-17).....79

Şekil 4.50. Bilbao metro istasyonunun mekânlarına yarıklardan doğal ışığın nüfuz etmesi ve mekân-zaman algısının oluşturulmaya çalışılması (Url-13).....79

Şekil 4.51. Cenova metro istasyonunun peron katındaki cam kubbe ile mekâna doğal ışığın sokulması (Url-18).....80

Şekil 4.52. Münih St. Quirin platz metro istasyonunun mekânlarının doğal ışık alacak şekilde tasarlanması (Url-19).....80

Şekil 4.53. Münih St. Quirin platz metro istasyonunun peron katının iç mekân görüntüsü (Url-20).....81

Şekil 4.54. Mekân içinde oluşturulan bellek duvarı ile mekânda farklı zamansal-mekânsallığın oluşması (Url-21).....82

Şekil 4.55. Mekânlarda kullanılan bellek duvarları (Url-21).....82

Şekil 4.56. Mekânlara Aegis Surface tasarımının uygulanması (Url-22).....83

Şekil 4.57. Mekânlarda oluşturulan pentagonal portal tasarımının yön bulmaya ve zaman algısının oluşumuna etkisi (Url-23).....83

Şekil 5.1. Elon Musk'ın hyperloob projesi ile metro istasyonlarına yeni bir boyutun kazandırılması (Url-24).....87

KISALTMALAR

ICD: Inner Connection Density

ÖZGEÇMİŞ

Göktuğ Kaymakçalan

Mimarlık Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı*
Y.Ls.	2017-……	Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı
Ls.	2012-2016	Maltepe Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Mimarlık Bölümü
Lise	2011-2012	Kadıköy Kemal Atatürk Anadolu Lisesi
	2010-2011	Özel Anakent Lisesi
	2008-2010	Özel Üsküdar Doğa Anadolu Lisesi

İş/İstihdam

Yıl	*Görev*
2014/2015 -	Yapı360 Staj

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı	: İstanbul, 1994 Cinsiyet:E
Yabancı diller	: İngilice (Amerikan Kültür C1 Sertifikası)(iyi); Fince (orta), İspanyolca (düşük)
Mimari Program Bilgileri	: Autocad (iyi), 3D Max (çok iyi), SketchUp (orta), Photoshop (iyi), Microsoft Word (iyi), Microsoft Excel (orta)
GSM / e-posta	: 05363001196/ goktug_kaymakçalan@hotmail.com

BÖLÜM 1.GİRİŞ

Modernleşme ile birlikte yer, değişip dönüşmüştür. Yer artık küresel bir olgu olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. Yer küreselleştiği için de tek bir yerden söz edilemez olmuştur ve birden fazla yerin varlığından söz edilmeye başlanmıştır. Yerin kök salınabilen, aidiyetlik kurulan durumu yer kavramının çoğulluğu ve yerin küreselleşmesi nedeniyle yer, yok yerlere evrilmiştir. Yok yerler ise yerin anlamsal olarak zıttı olan deneyimlenemeyen, kök salınamayan, aidiyetlik kurulamayan ve anlamlandırılamayan konumları haline gelmiştir. Yok yerler küresel bir olgu olmalarından dolayı her yerde kendini belli etmiştir. Yok yerlerden olan metrolar ise diğer yok yerlere göre dikkat çeken mekânlardır. Çünkü metro istasyonları, diğer yok yerlerden farklı olarak genellikle yer altında konumlanan ve çok fazla kişi tarafından çalışma amacı olan hızlı ulaşım nedeniyle çok hızlı bir şekilde kullanılmaktadır. Yer altında konumlanmalarından dolayı metro istasyonları doğal gün ışığından mahrum kalmaktadır. Bu sebeple metro istasyonları diğer yok yerlerden farklı olarak incelenmesi gereken yok yerlerin ulaşım mekânlarına dahildir. Metrolar diğer ulaşım türlerine göre tek seferde çok fazla sayıda yolcuyu taşıyabilmektedir. Metrolar, artan nüfusa, trafik sıkışıklığına ve kent içi trafiğe çözüm sunmakta ama yeraltında olmalarından dolayı mekânların ışık alamaması, çok hızlı kullanılması gibi olumsuzlukları da bulunmaktadır. Bununla birlikte yok yerlerden olan metrolar yeraltında bulunmalarından dolayı kentten kopuktur. Bu sebeple metro istasyonlarının tasarımlarında zaman algısının oluşturulması amaçlanabilir. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte hayatımızın bir parçası haline gelen sanal mekânların da metro istasyonları kullanılarak zaman algısının oluşturulması sağlanabilir. Sanal ortamların metro istasyonları mekânlarına yansıtılması ile birlikte yeni zamansallıklar-mekânsallıklar oluşturulabilir. Yeni zamansallıkların-mekânsallıkların oluşturulması ile metro istasyonlarında zaman algısını belli bir ölçüde sağlamak ve yön bulma performansında artış sağlanması amaçlanmaktadır. Çünkü yön bulma ve zaman algısı oluşumu karşılıklı olarak birbirlerini etkilemektedir. Örneğin; zaman algısının oluşmasıyla birlikte hangi zamanda ve saatte olunduğu kestirilebilir ve buna bağlı olarak yön bulma performansı pozitif yönde etkilenebilir.

Metro istasyonlarında incelenecek diğer bir olgu ise yön bulma üzerinedir. Çünkü yok yerlerden metro istasyonları, yeraltında bulunmalarından dolayı ve mekânlar arasındaki ilişkilerin karmaşık oluşu, bireylerin metro istasyonlarında bulunurken yön bulmada zorluk çekmelerine neden olmaktadır. Renk, ışık, ses gibi özellikleri de doğru düzgün kullanılarak metro istasyonlarındaki yön bulma sorununa çözüm oluşturulabilir. Mekânlarda farklı renkler kullanılarak mekânların kimliğinin güçlendirilmesi sağlanabilmektedir. Bu sayede mekânlar daha tanımlı hale gelecek ve yön bulma performansı pozitif yönde artış gösterecektir. Metro istasyonlarında yön bulma davranışlarını bu gibi özellikler çerçevesinde artışı sağlanabilecektir.

Yok yerlerden metrolar sosyo-kültürel bağlamda da ele alınabilir. Metro istasyonları yok yerlere dâhil olmasından dolayı küresel bir olgu olmaktadır. Metro istasyonlarının küresel bir ortam olmalarından dolayı metro istasyonları çok kültürlülüğün ortamlarıdır. Çok kültürlülüğün ortamı olması her türden insanı aynı mekân çatısı altında barındırdığı anlamına gelmektedir. Metro istasyonlarında birbirlerinden farklı insanların aynı yerde bulunması da bireylerin birbirlerini yabancı olarak algılamasına neden olmaktadır. Yabancının tehdit unsuru olarak algılanmasından dolayı bireyler birbirleriyle teatral bir duruş sergileyecek şekilde etkileşimde bulunmaktadırlar. Bu değerlendirmeler sonucunda insanların daha rahat etkileşime girebilecekleri, kimlikleri çerçeve altına alınmış olsa da kültürel bağlardan kopmayan mekânların nasıl üretilebileceği üzerine çözümler aranabilir. Yok yerler çok kültürlülüğün ortamı olmalarından dolayı bireyler birbirleriyle olan etkileşimlerinde mesafeli ve kopuk olmaktadır. Metro istasyonlarında bireyler arasında yeterli düzeyde etkileşime girebilecekleri mekânlar tasarlanarak bireylerin birbirleri arasında etkileşim problemine çözümler de aranabilir.

Yok yerler ile bağlantılı olan yer, mekân, zaman gibi kavramlar yok yerlerin tanımına ulaşabilmek için bilinmesi gereken tanımlardandır. Yer tanımını açıkladıktan sonra yerin mekânla bağlantısının olmasından dolayı mekanın, mekânın ise zaman ile ilişkili olmasından dolayı zamanın incelenmesi gerekmektedir. Daha sonra yok yerler açıklanıp yok yerlerin neden oluştuğu, yerin nasıl yok yerlere dönüştüğü, yerin küreselleşmesi gibikonuların incelenmesi, yok yerlerin ulaşım mekânlarında ilk önce yok yerlerin türlerinin açıklanması, sonrasında konuyu daraltarak yok yerlerin ulaşım

mekânlarından havaalanlarına ve metrolara değinilmesi vesonraki bölümde ise konuyu daha da daraltarak yok yerlerden metroların, yok yerlerin özelliklerine göre incelenmesi gerçekleştirilmiştir. Bu tezde, metroların ve yok yerlerin 3 temel özelliği sosyo-kültürel, zamansız mekânlar ve yön bulma bağlamlarında incelenmesi ve bu incelenecek olan özelliklerin yazılı veya görsel olarak sunulması hedeflenmiştir. Bu sıralanan başlıklar çerçevesinde tezde izlenecek yöntem ise öncelikle literatür araştırması, konu ile ilgili yazılı ve görsel öğelerin incelenmesi ve ulaşılabilir örneklerin yerinde incelenmesidir. Ayrıca gizli katılımcı gözlem tekniği kullanılarak kullanıcı yoğunluğu ve davranışlarının gözlenmesi gerçekleştirilmiştir.

İncelenecek olan mekânlar; günümüz metropol kentlerinin yok yerlerden metrolardır. Türkiye veya diğer dünya şehirlerindeki metro istasyonlarının örnekleri ele alınmıştır, Türkiye'de ise İstanbul'daki metro istasyonları ve dünya genelinde önemli metropol kentlerinde kurguma uyan örnekler incelenerek açıklanmıştır. Ayrıca metrolar yok yerlerin özellikleri çerçevesinde artı ve eksi yönleri ile irdelenmiştir. Kısacası metroların sosyo-kültürel ortamı, zamansız mekânlar oluşu ve yön bulma olguları metro istasyonlarında oluşan en önemli olumsuzluklardandır. Metro istasyonlarının bu üç olumsuz yöndeki sorunlara Türkiye ve dünya çapında çözümler araştırılıp yazılı ve görsel olarak incelenmiştir. Metrolar küresel çapta var olan yok yerlerden olduğundan metro istasyonları incelenirken tek bir yöreye odaklanarak incelenmesi yerine dünya çapındaki örneklerle desteklenerek genel bir inceleme yapılmaya çalışılmaktadır.

BÖLÜM 2.YER-MEKÂN-ZAMAN

Yer, mekân ve zaman birbirleri ile bağlantılı olan kavramlardır. Bu kavramlardan olan yer; mekândan bağımsız olarak düşünülemez, mekân da zamandan bağımsız olarak düşünülemez. Mekân ile zaman arasında ise diyalektik bir ilişki mevcuttur.

2.1. Yer

Yer tanım itibariyle "*kendisini özel kılan bir karaktere sahip bir mekândır*" (Altan, 2005, s. 85). Yer mekândan ayrı tutulamaz. Ayrıca yer insanların anlamlı konumlarıdır. Somut olduğu kadar soyut anlamlar taşır. Genel olarak somut birer olgu olarak algılarız. Bu yer kavramında maddi ortamlar somut değerler taşır ve bu ortamı deneyimleyen kişiler bütün bu mekânsal olgular tarafından yeri algılarlar ve yerdeki konumlarını belli ederler. Algılanan yer, mekân gibi toplumsal bir olgudur. Fakat yer kavramı aynı zamanda bireyseldir. Herhangi bir yer içselleştirildiği zaman, içselleştiren kişi tarafından sahiplenilmiş, ait olunmuş bir yer tanımlanır. Aidiyetlik duygusunun tanımlandığı bu yerde bireysellik olgusu gözlemlenir. Metro istasyonlarını deneyimleyen bireylerde ise yer yeterli düzeyde içselleştirilememekte, sahiplenilememektedir. Bu sebeple metro istasyonu mekânları yer duygusundan yoksun olan mekânlar olmaktadır.

İnsanların öyle ya da bir başka türlü ilişki kurdukları, değdikleri, bağlandıkları mekânlar yeri oluşturmaktadırlar. İnsanlar bulundukları yerlere anlam yüklediklerinde, onunla ilişki kurduklarında mekân yer haline gelir. Bu sebeple yer, öznel özellik taşımaktadır. Özne olan birey mekânda kendi konumunu tanımlamaktadır. Ayrıca konumu belirtmek için yön, mesafe ve bağlantılardan oluşmaktadır. Belli bir yönde olması, belli bir mesafede bulunması ve çevresi ile bağlantılarının olması belli bir konum belirtip, yer duygusunu güçlendirmektedir.

Metro istasyonları karmaşık ilişkiler şeklinde tasarlanmalarından dolayı mekânlar arasındaki bağlantılar karmaşıklaşmaktadır. Bunun dışında metro istasyonları geçici şekilde kullanılan mekânlardır. Mekânın geçici şekilde kullanılması o yerin anlamlandırılamamasına neden olmaktadır. Yeri anlamlandırabilmek için ise belli bir

süreliğine mekânda bulunmak gerekir. Bu süre zarfında mekân deneyimlenmelidir. Deneyimlenen mekânın "*yer olabilmesi için tekrarlanan karşılaşmalar karmaşık birleşmeler yoluyla zihnimizde kurulması gerekmektedir*" (Auge, 1997). Kısacası yer yaşayarak deneyimlediğimiz mekânın hafızaya kazınmasına bağlıdır. Hafızaya kazınmasını sağlamak için yer ile ilgili imajın oluşması gerekmektedir. "*İmajlar, yerler ve mekânlar, hatırlama tekniğinin yardımcı unsurları olmaktan toposa dönüştükçe, söyleme konu olan şey halini almıştır*" (Fabian, 1999).

Yer kavramındaki dönüşüm günümüz kentlerini geleneksel kentlerden farklı bir konuma gelmesine neden olmuştur. Kentlerin farklı bir konuma gelmesi ile birlikte yerellik küreselliğin etkisi altına girmiştir. Bunu sağlayan ise küreselleşme hareketleri ve ekonomideki kapitalist ilişkilerdir. Bu kapitalist ilişkiler dâhilinde yer meta haline dönüştürülmektedir. Tüketimin aracı haline gelen yer "*farklı malların ve kültürlerin anlamının (ve dolayısıyla değerinin) farkli mekânlardaki tüketiciler tarafından yaratıldığını ve müzakere edildiğini, mekânlar arasında* "*şeylerin trafiği" ile toplumsal ilişkilerin yapımına dâhil edildiğini iddia etmektedir*" (Hubbard, Kitchin, 2017, s. 36).

Yerde gerçekleşen eylemler sonucunda pratikler oluşmaktadır. "*Pratiklerin, yerleri mekânlaştırdığını görmektedir*" (Hubbard, Kitchin, 2017, s. 200). Kısacası bir yeri deneyimledikçe, o yer mekânsallaşmaktadır. Şu an deneyimlenen yer, deneyimleyen kişiler tarafından mekâna dönüştürülür.

Yerde konumlanan beden; ruha sahip olan, hareket eylemiyle birlikte konum değiştiren, aklı ve duyguları olan insanın maddi dış formudur. Bu dış form kendi bedeninin dış formuysa özne ama kendi bedeninin dışındaki beden formları ise nesne olarak algılanmaktadır.

Bireyler, bedenlerinin maddi formda olmasından dolayı belli bir mekânda konumlandırılmaları gerekmektedir. "*İnsan yaşamının mekânsallığı bedenle başlar. Çünkü insan, ancak bedenini mekânda bir konuma yerleştirebildiği durumda başka özne ya da nesnelerle arasında bağlantılar kurabileceği bir pozisyon alabilir*" (Berber, 2011, ss. 145-146). Bu sebeple beden dış ortamdaki nesne konumundaki diğer bedenlerle birlikte düşünülmelidir. Bedenin dış dünyadan kopuk bir şekilde

düşünülmesi imkânsızdır. Çünkü dış bağlantıların kurulmasıyla birlikte bedenin dış çevreyle olan ilişkisinden tam anlamıyla bahsetmek mümkün olabilmektedir.

Yer bedenden ayrı olarak oluşturulamaz. Çünkü beden yerde anlamlı bir konum belirtir ve beden çevresi ile kurduğu ilişkide yerin anlamını kuvvetlendirir. Faucault bedeni *"disiplin edici gücün işlendiği yer*" (Hubbard ve Kitchin, 2017, s. 150) olarak betimler. Bununla yerin birleştirici, toplayıcı unsur olmasına atıf yapar. Maurice Merleau Ponty bedeni "*temel sosyalliğin soyut bilişten önce var olan somutlaşmış aktivitelerin mevkii*" (Hubbard ve Kitchin, 2017, s. 150) diye açıklamıştır.

Lefebvre ise Marx'ın yolundan giderek, beden ile ilgili tanımlamasını Marksist bir bakış açısıyla yapmıştır. Lefebvre'ye göre beden; "*Kapitalizmin soyut mekânında bedenin araçsallaştırılmasına direnen, duygusal ve dışa vurumcu 'yaşanmış mekânın olanaklılığı olarak görmüştür*" (Hubbard ve Kitchin, 2017, s. 150). Bunun sonucunda Lefebvre bedenle mekânı ve yeri belli bir ilişkiler bütünü dâhilinde değerlendirmiştir.

Bourdieu ise "*bedenin sınıfsal/kültürel bir süreç (Dowling, 1998) ve daha net biçimde mekân içerisinde bir yönlenme olduğuna ilişkin söylemlerden oluşan bu kümenin bir parçası*" (Hubbard ve Kitchin, 2017, s. 150) olduğunu söyler. Bourdieu bedeni kültürel olgularla birlikte değerlendirmektedir. Beden kültürel olgulardan etkilenmekte ve kültürel olgular çerçevesinde şekillenmektedir. Yer ise bedenle birlikte kültürel olguların etkisi ile değişim ve dönüşüme uğramaktadır. Ayrıca beden toplumsal mekânın üretilmesini etkilemektedir. Toplumsal mekânda bedenin dönüşümü ile birlikte dönüşmektedir. Toplumdaki her etkileşim beden aracılığı ile gerçekleşmektedir.

Yer duygusunun oluşumunu imgelenme de sağlamaktadır. Düzgün bir imgelenme güçlü bir yer duygusunun oluşumunu sağlarken, güçsüz bir imgelenme yerin deneyimlenememesine ve yönsüz, ruhsuz mekânların oluşumuna neden olmaktadır.

Yer kavramı bulunulan zamana göre de farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Modern ve postmodern dünyada da benzer şekillerde yer kavramında farklılaşmalar görülmekte ve yer kavramı geleneksel yerden neredeyse tümüyle kopmaktadır.

1960'lı yıllardan itibaren etkisini göstermeye başlayan her bir alandaki değişiklikler yer algımızı büyük bir ölçüde değişime uğratmıştır. Modern dünyada yer kavramı; 19. yüzyılın sonlarından itibaren etkisini göstermeye başlamıştır. Kentlerin, toplumların modernleşmesi ile birlikte geleneksel dönemdeki yer kavramından zıt yönde yeni bir yer kavramı türemiştir. Geleneksel dönemde kalıcı olan şeyler, modernleşme ile beraber geçici, anlık olmaya başlamıştır. Bu modern dünyada hemen hemen her şey geçici olmasından dolayı sürekli değişim ve dönüşüm halindedir. Mekânın değişimi ile birlikte mekânın, yerin ve zamanın parçalanması gözlenmektedir. Durmadan değişen yer ve mekânda her şey geçici olmaktadır. Bu konuda Harvey'de (1990, s. 24); "*her şeyin geçiciliği, bir tarihsel süreklilik duygusunu korumayı güçleştirir*" demektedir. Bunun sonucunda tarihi olgulardan kopuk olarak sürekli yeni mekânların üretimi gerçekleştirilir. Kısacası modern yer; kısa süreliğine oluşturulup, durmadan tekrar tekrar üretilen bir yerdir. Ama geçmişini yıkarak kendini tekrarlayan yeni bir yerdir. Bu yeni yer sürekli bir şekilde değişime tabi tutulan anlık bir denge olarak kendini belli etmektedir.

Modernleşme ile birlikte çeşitlilik olgusu da toplumun birer parçası haline gelmektedir. Çeşitlilik arttıkça estetik değerlerde de değişim gözlenmektedir. Değişim her alanda kendini hissettirmektedir. Bununla birlikte kültürel anlamda da bir çeşitlenme gözlenmektedir. Kültürel anlamda çeşitlenmenin en büyük sebeplerinden birisi ise ulaşımın ve iletişimin gelişmesi ile birlikte küreselleşen yer ve toplumdur. Postmodern dünyada ise daha önceki döneme göre küreselleşme olgusu daha şiddetli bir şekilde hissedilmektedir. Yer kavramı bu dönemde küreselleşme ile beraber biraz daha farklılaşma eğilimi göstermektedir. Ulaşım ve iletişimin daha fazla yaygınlaşmaya başlamasından dolayı kültürel anlamda yer duygusu anlamını yitirmiştir. Bu dünyadaki mekânları tasarlarken "*herşey, daha tatminkâr bir kentsel çevre yaratma adına yapılıyordu*" (Harvey, 1990, s. 55).

Metro istasyonları da postmodern dünya ile birlikte etki alanını daha fazla genişletmiştir. Postmodern dünyanın etkileri metro istasyonlarında güçlü bir şekilde hissedilmeye başlanmıştır. Mekânların geçici olacak şekilde kurgulanması ve mekân içinde sürekli bir şekilde dolaşımın görülmesi buna örnektir.

Postmodern dünyada, şeylerin büyük bir çoğunluğu popüler kültürün birer parçası olmaktadır. Şeylerin yani maddi nesnelerin (metaların) büyük bir çoğunluğunu oluşturan popüler kültür sürekli bir değişim halindedir. Bununla birlikte şeyler sürekli bir şekilde değişim ve dönüşüme tabi tutulmaktadır.

Günümüz postmodern kentlerinin modernizmin ilk ortaya çıktığı zamandaki (20. yüzyıl başları) kentlerden farklı olarak; farklılaşmış mekân ve birleşimlerin bir "kolajı" olarak algılanmıştır (Harvey, 1990, s. 56). Bu dönemde kolaj olarak algılanan ve birbirleri ile bağdaşmayan mekânlar türemiştir. Kapital ilişkiler mekânları bir alternatif olarak bir kolaj içinde bir araya getirir (Taylor, 1987: 8). Mekânların kolaj şeklinde oluşturulması mekânların çok katmanlı ve parçalı olarak oluşmasına neden olmaktadır. Kapitalizmdeki çok katmanlı ve parçalı ilişkileri yakalamaya çalışırken kolaj/montaj fikrini mükemmel bir şekilde işlemektedir (Harvey, 1990, s. 68). Böylelikle mekân parçaların birleşimi olarak ortaya çıkmaktadır. Aynı şekilde özne de parçalarına ayrılarak toplum içinde birleştirilmektedir.

Yer kavramındaki değişim ve parçalanma toplumun coğrafyası, toplumun işleme biçiminde değişiklik yaratır (Soja, 1989, s. 94). Toplumun coğrafyasını etkileyen çağdaşlaşma bizatihi tarihsel-coğrafi dönüşümlerden doğmaktadır. Yer oluşumunu ve toplumu yeniden yapılanma sürecine tabi kılar. Aynı şekilde modernite de toplumu etkilemekte ve modernitenin bu coğrafyası esas olarak toplumsal çağdaşlaşma tamamlayıcı nitelikte bir yansıtıcı aynası olmaktadır (Soja, 1989, s. 50).

Postmodern dünyadaki yer kavramında değişime neden olan teknoloji ve kültürdeki kökten değişim, zaman ve mekânı deneyimlemeye ilişkin farklı yeni düşünme biçimlerini oluşturmuştur. Cep telefon, bilgisayar gibi yeni teknolojik buluşlar bu yeni yaklaşımın maddi temelini oluşturmaktadır. Teknolojik buluşların sonucunda oluşan yeni yaklaşımlarla birlikte yer algısında diğer dönemlere göre büyük ölçüde değişim oluşturmuştur.

Antropolojik yer ise geleneksel dünyada türemiş olup modern dünyada kendini hissettiren yerdir. Postmodern dünyadaki değişimi anlayabilmek için antropolojik yeri de anlamak gerekir.

Antropolojik yer ise; insanların yerleştikleri, deneyimledikleri yerlerdir. Buradaki yerler tarihsel olgular çerçevesinde algılanmalıdır. Çünkü antropoloji tarih ile iç içedir. Tarihsel olgulardan ayrı bir şekilde antropolojiyi düşünmek mümkün değildir. Bunun dışında zaman kavramı tarih ile ilişkisinin olmasından dolayı antropoloji ile de ilişki içindedir. Kısacası konumu belli olan antropolojik bir zamandır (Auge, 1994, s. 17). Aynı zamanda simgeselleştirilmiş bir uzamdır. "*Tüm insan toplumlarına özgü olan bu simgeleştirme, aynı uzamın müdavimi olan herkes için, belli sayıda örgütleyici şemayı, toplumsal olanı düzene sokan ideolojik ve entelektüel nirengi noktalarını okunur kılmayı hedefler*" (Auge, 1994, s. 17). Nirengi noktalarının daha okunaklı olması ise imgelenmeyi kuvvetlendirir. İmgelenmenin kuvvetli oluşu ise yer duygusunu ve tarihselliğini güçlendirir.

Antropolojik yerin tarihinin oluşması her toplum biçimini kapsamaktadır. Her toplumdaki kuruluş biçimlerini anlamak için ise toplumda kurulan ilişkileri anlamlandırmak gerekir. Buradaki toplumsal anlamlandırma ise ötekilerle ilişkinin kurulmuş ve simgeleştirilmiş ünlemleridir (Auge, 1994, s. 25). Simgeleştirme ise ötekiler aracılığı ile oluşturulmuştur. Ötekilerle olan ilişkiler simgesel değerlerle sağlanılmıştır.

Yerin simgeleştirilmesi ve tarihselliği, güçlü bağların kurulmasını sağlamıştır. Antropolojik yer, tarihsel bir olgu olması ile birlikte geleneksel dünyanın da yeridir. Örneğin; ayinsel olayların geçtiği, "*yer altı ve gökyüzü güçlerinin, mahrem coğrafyasını doldurup canlandıran ataların ya da ruhların izlerini de saptayan yerlilerin işgal ettikleri yerdir*" (Auge, 1992, s. 53). Bunlar kısacası mitlerden oluşmaktadır.

Antropolojik yerde her şey doğa ile ilişkili, toprağa bağlıdır. Her şey toprağın üzerine yaklaşık olarak kaydedilmiş, tekilliğini kurduğu toprak gibi kırılgan (Auge, 1992, s. 56) olmaktadır. Toprağın kırılgan olmasından dolayı sürekli yeniden düzenlemelere tabi tutulmaktadır. Düzenlemelere tabi tutulan bu mekânlar devingendir. Sınırları belirsiz olmakla birlikte değişime açık mekânlardır. Mekânların değişime açık olmalarıyla birlikte kimliğin işaretler noktaları da, toprağınkilerle birlikte, en somut ve en mekânsal anlamda silinirler (Auge, 1994, s. 56). Günümüzde toprakla bağların kopuşu yer ile olan bağları da koparmıştır. Buradaki doğa işlenerek ikinci bir doğayı oluşturur. Bu doğa diğerlerine göre daha güçlü bağların kurulduğu bir işlenmiş doğadır.

Yani toplumsallaşmış doğadır. Toplumsallaşmış doğaya kent ortamı örnek olarak verilebilir. Ancak doğa toplumun işgali altında ikinci bir doğaya (toplumsallaşmış doğaya) evrilir.

Bireyler tarafından dönüştürülmüş (toplumsallaşmış doğa) modernleşmenin bir ürünüdür. Modern kentlerde yaşayan çoğu insan normal (standart) bir birey olarak nitelendirilmektedir. Çoğu insan birbirleriyle aynı kategoride değerlendirilmektedir. Bu bireyler, "*yakın çevresinden gelen etkilere karşı açıklık ve kırılganlık gösterir ve esasen onun "bütünsel" olarak nitelenmesine imkân veren de budur*" (Auge, 1992, s. 57). Yani normal olarak nitelenen insanlar modern toplumlarda bütünsel değerler çerçevesine tabi olan kırılgan bir yapıya sahiptirler. Ayrıca burada oluşan bütünsellik düşüncesinde, "*elbette kültür, toplum ve birey arasında bir şeffaflık bulunduğu düşüncesi vardır*" (Auge, 1992, s. 57). Bu şeffaflık düşüncesi modern toplumlara ait bir düşüncedir. Çünkü modern toplumlardaki sınırlar şeffaflaşır.

Antropolojik yerler sembolik yerler olmakla birlikte içinde anlam barındıran yerlerdir. Yerin sembolik bir değer taşıması yerin anlamlı kılınmasını sağlamıştır. Yere bir değer atfetmiştir. Bu yerlerin en azından üç ortak vasfı vardır. Kimlikleyici, ilişkisel ve tarihsel görünme talebindendir (Auge, 1992, s. 59). Tarihsel bir değer taşıması yerin kimliğini güçlendirmekte, o yerdeki ilişkileri kalıcı hale getirmektedir. Bunun sonucunda oluşan yer; güçlü bir kimlik oluşturan ve tarihsel değerleri içinde barındıran bir yer haline gelir. Orada oluşan imgelenme ise yerin tarihselliğini daha da güçlendirmektedir. Ayrıca bu yerlerde yaşayanlar tarihle iç içe olacak şekilde yaşamaktadırlarçünkü imgeselliği içinde bulunduran bu simgesel yerler tarihselliği güçlü yerlerdir. Tarihselliği güçlü olmasından dolayı hafızalara kazınacak imgeler üretilmektedir. Bu yerlerdeki işaret öğeleri yerin anlamını ve imgesini daha da güçlendirmektedir.

Mekân içinde oluşan bu yerler, zaman içinde de oluşmaktadırlar. Bu mekânlar zaman içinde kendilerini belli ederler ve öne çıkarırlar. Bu sebeple bu mekânlar tarihseldir. Toplumsal mekânda ise, "*her bireyin, içlerinden çoğunun kendisinden önce varolduğu gibi kendisinden sonra da yaşayacağına ilişkin doğrulanmış bir duyguya sahip olabileceği görkemli taş yapılar ya da alçakgönüllü toprak tapınaklar, doğrudan işlevsel olmayan anıtlar yükselmektedir*" (Auge, 1992, s. 64). Bu işlevsel olmayan

yapıtlar zaman-mekânda kopukluklar ve kesintiler meydana getirmektedirler. Antropolojik yerde ise; mekânın oluşumu ile ilgili etkiler insan bedeni aracılığıyla fark edilir. Beden merkezi bir konumda yer alan anıtsal bir değere sahiptir. Merkezileşmiş bu beden, aynı zamanda, atacılıkla ilgili öğelerin buluşup toplaştıkları bölgedir (Auge, 1992, s. 65).

Antropolojik yerler; anıtlar, güzergâhlar, kesişme yerleri ve merkezler şeklinde tanımlanmaktadır. Bu yerler birer karşılaştırma ölçütü oluşturmasına rağmen, paradoksal biçimde, onu özgül bir mekân olarak nitelemeye bile imkân vermektedir (Auge, 1992, s. 66).

Günümüzde yerin bu sembolik değerlerden yoksun oluşu yerin dönüşümüne neden olmuştur. Yerdeki bu dönüşüm ise ulaşım ve iletişimin gelişmesi ile beraber sağlanmaktadır. Yer artık antropolojik yerdeki gibi tek bir yere özgün değil, her yere yayılmakta ve dönüşüm çok hızlı bir şekilde gerçekleşmektedir. Bu hızlı değişim ve dönüşüm yerler ile olan bağları koparmakta ve yer duygusunun körelmesine neden olmaktadır.

İletişimin gelişimiyle birlikte yer kavramında dönüşümler meydana gelmiştir. Yer küreselleşerek sınırlarını aşmış, zaman-mekânın sınırlarını muğlâklaştırmıştır. Oluşan bu yeni yer, geçmişteki yerlerden daha farklı deneyimler sunmuştur. Yeni kültürlerin türemesi için ortam hazırlamıştır. Bu değişim günümüzün ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde oluşturulmuştur. Ayrıca yeni teknolojilerin kullanımıyla birlikte değişim daha hızlı bir şekilde gerçekleşmektedir.

Modern dünyadaki yer kavramını dönüştüren bir diğer faktör ise kapitalizmdir. Yer kapitalist sistemler çerçevesinde oluşturulup dönüştürülmektedir. Artık yerler, yakın çevreleriyle değil, uzak yerlerdeki veya tüm dünyadaki toplumsal ve ekonomik etkenler çerçevesinde dönüştürülmektedir. Örneğin; günümüzde Japonya'daki toplumsal ve ekonomik oluşumlar Kanada'daki oluşumları etkileyerek dönüştürmektedir.

Günümüzde dönüştürülüp oluşan bu yer kavramı zamana bağlıdır ve hafıza ile ilintilidir (Auge, 1992, s. 16). Yok yerlerdeki zaman kavramı ise boş uzamın gelişimi,

uzamın yöreden ayrılmasıyla anlaşılabilir (Giddens, 1990, s. 25). Yani günümüzün modern koşullarında uzamın küresel bir olgu olarak ele alınması gerekir. Kentlerin mekânları da bu küresel olgular çerçevesinde şekillendirilip dönüştürülür.

Mekân ancak kültürel, toplumsal ve ekonomik olgular çerçevesinde yere dönüşebilmektedir. Yok yerler ise bu kültürel olgulardan yoksunluk durumudur. Günümüzde ise bu olgular çerçevesinde dönüşen yerde tek bir mekân ve zamandan söz etmek mümkün değildir. Dünyanın küreselleşmesiyle birlikte mekânlar ve zamanlar her yere yayılmıştır. Mekânların ve zamanların her yere yayılması, kent ortamındaki mekân algısında da dönüşümler meydana getirmiştir. Kentlerde artık tek bir mekândan söz edilememekle birlikte, kültürel anlamda da tek bir kültür öğesinin varlığından da söz edilememektedir. Artık kentlerimiz çok kültürlülüğün mekânları haline gelen kozmopolitan bir yere dönüşmüştür. Kentlerin kozmopolit bir yere dönüşmesi beraberinde bir takım sorunlar da getirmiştir.

Kentte ortaya çıkan sorunlar, kentin dönüşüm geçirmesine neden olmaktadır. Kapital ilişkilerin yanı sıra ulaşım ve iletişimdeki gelişmeler kentlerin mekânlarını birbirlerine benzeyecek şekilde ve hemen hemen aynı işlevlere sahip olan mekânlara dönüştürmektedir. Birbirine benzeyecek şekilde oluşturulmuş bu mekânlar bütün kentlerde bulunmaktadır. Örneğin; alışveriş merkezleri, oteller, metrolar, havaalanları gibi mekânlar her kentte bulunan mekânlardandır. Bu mekânların büyük çoğunluğunda yer yeteri kadar deneyimlenmemektedir. Bunun dışında yer mekân ile ilişkili şekilde oluşturulur ve yer ile mekân birbirlerinden ayrı tutulamaz. Birbirlerini sürekli bir şekilde etkileyerek dönüştürür. Kısacası yer ile mekân arasındaki ilişki iç içedir. Yer öznel bir olgu olmasına karşın mekân nesnel bir olgudur.

2.2. Mekân

Mekân tanım itibariyle sınırları olan boşluktur.İngilizcesi “space” kelimesidir. Space Türkçe’ye uzay olarak da çevrilmektedir. Uzay boşluğu da mekân olarak kabul edilir, çünkü belli sınırları vardır.Bu sınırları yıldızlar ve gezegenler belirler. Doğa ortamında ise mekânı; ağaçlar, dağlar, nehirler, denizler sınırlayabilir.Bir bakıma “*mekân hissi korunmuşluk ve çevrelenmişlik duyguları ile ortaya çıkmaktadır*” (Altan, 2005, s. 30). Ayrıca mekânı sadece fiziksel özellikler oluşturmamaktadır, bunun

yanında mekânı oluşturan ekonomik ve toplumsal faktörler de bulunmaktadır. Birden fazla faktörü içinde barındıran mekân; "*zihinsel, fiziksel ve toplumsal mekân trajik biçimde kavranır*" (Lefebvre, 1974, s. 50).

Mekânı diğer bir yönden değerlendirmek gerekirse; içerisinde anıları taşıyan, semboller ve işaretler barındıran yerlerdir. Heidegger ise mekânı "*etkileşim ve deneyim yeri olarak görmektedir*" (Taşçı, 2014, s. 70). Bundan yola çıkarak mekânda hem insanlar birbirleri ile etkileşim halindedirler hem de bulundukları mekâna izlerini bırakırlar. Her birey mekân ile farklı şekillerde etkileşimde bulunur ve o mekâna bıraktıkları izlerde farklı olur. Mekân insanların birbirleri ile etkileşime girdiklerinde daha fazla anlam kazanmaktadır.

Bireyle olan ilişkisi dâhilinde mekân algılanabilmektedir. "*İnsanın, insan ilişkilerinin ve bu ilişkilerin gerektirdiği donatıların içinde yer aldığı, sınırları kapsadığı örgütlenmenin yapı ve karakterine göre belirlenen bir boşundur*" (Tümtaş, 2012, s. 6). Bunun içindir ki mekânı bütün etmenler dahilinde algılamak ve değerlendirmek gerekir. "*Mekânı uygun bir biçimde tanımlamak, toplumu ve kentsel olguları algılayabilmek açısından önem taşımaktadır*" (Tümtaş, 2012, s. 6).

Mekânın oluşumunun sağlanmasında bir diğer etkende kapitalist ilişkilerdir. Günümüzde mekân; "*kapitalist sistemin ihtiyaçları doğrultusunda*" (Tümtaş, 2012, s. 14) belirlenmektedir. Bunun dışında kapitalizm "*ihtiyacı anında kendisi için farklı mekân yaratarak yeniden üretim yoluyla egemenliğini gerçekleştirmektedir*" (Tümtaş, 2012, s. 15). Bunu sağlayabilmek içinde zaman-mekânın yeniden üretilmesi gerekmektedir. Zaman ve mekânı yeniden üretirken günümüz koşullarını da ele almak gerekmektedir.

Bahsedilen mekân tanımlamalarından yola çıkarak mekân, muğlâk, belirsiz ve çok katmanlıdır. Mekânı oluşturan diğer alt türler ise; mimari, kentsel, toplumsal, zihinsel ve sanal mekânlar olarak sıralanabilir.

Mimari mekân, insanlığın ilk çağlarından beri vardır. İlk çağlardaki çetin geçen iklimsel koşullardan dolayı insanlar yaşamlarını sürdürebilmek için korunaklı mekânlar inşa etmişlerdir. İnsanlar yerleşik hayata geçmeden önce dış çevrenin olumsuz

koşullarından korunmak için yaşadıkları mekânlardan birinin ise mağaralar olduğu söylenebilir. Tarımın gelişmesiyle birlikte yerleşik hayata geçilmiştir ve kalıcı olacak şekilde kent mekânları inşa edilmeye başlanmıştır. Kent ortamını biçimlendiren mimari mekânlarda bireyler yaşamaya başlamıştır. Mimari mekân denildiğinde akla üst, alt ve yanal yüzeylerle oluşturulmuş kütle gelmektedir. Bu oluşumların yanında peyzaj da mekânı belirlemektedir. Peyzaj ile mimari elemanlarının (duvar, döşeme, kolon, kiriş) birbirlerine entegre bir şekilde tasarlanması karma mekânı yani günümüzdeki peyzaj ile birlikte düzenlenen mimari mekânı oluşturmaktadır. "*Çünkü mimarlık mesleğinin temelinde amaç olarak doğal ve yapay elemanları beceri ile kullanarak mekân ve mekânlar oluşturma ve öncelikle doğayı koruma ve doğa ile yapay elemanları bağdaştırma çabası yatmaktadır*" (Altan, 2005, s. 32).

Mekânı tanımladığımız zaman sadece duvarlardan bahsedemeyiz. Döşeme ve tavan düzlemleri de duvarlar kadar mekânın oluşumunu etkilemektedir. Her bir yüzeyin kendince işlevleri vardır. Döşeme düzlemi deyince insanların yürüme eylemini gerçekleştirdikleri düzlem akla gelir. Bu sebeple döşeme düzlemi "*mutlaka yatay ve düz, fakat farklı seviyelerde olabilir*" (Altan, 2005, s. 34). Duvar ve tavan düzlemleri daha esnek formlarda tasarlanabilir. Bunların dışında renk, doku gibi özelliklerde mimari mekânın oluşumunu etkilemektedir.

Mimari mekânı etkileyen bir diğer unsur ise ölçektir. Her bir mimari nesne kendi ölçeğine göre tasarlanır. Havaalanının ölçeği ile evin ölçeği birbirlerinden farklıdır. Bunun dışında ölçek kavramı oran, orantı kavramı ile ilişki içindedir. Oran-orantı ilişkisi işleve göre de belirlenebilmektedir. Vitruvius'a gore meydanın 2/3 oranı gösterilere daha uygun düşeceği için benimsenmiştir (Boudon, 2003, s. 32). Bu mimarlık bilgisinde görülebilirlik ölçeği olarak tanımlanmaktadır. Görülebilirlik ölçeği işlev özellikleri ile ilişkilendirilebilir. İşlevsel özelliklerdeki değişimler görülebilirlik ölçeğini de etkilemektedir. Ayrıca görülebilirlik ölçeği mekânın göze en hoş ve uyumlu gelecek bir ölçektir.

Hakiki mekân mimari mekânın oluşumuna etki etmektedir. "*Mimari mekânın mekânı düşünme tarzından, mimari düşüncenin de kendisine başvuru kaynağı olan hakiki mekândan bağımsız ele alınamayacağından türemekteydi*" (Boudon, 2003, s. 53). Hakiki mekân mimari nesnenin fiziki öğelerini, biçimini oluşturmaktadır. Zeviye gore

(Boudon, 2003, s. 70); "*mimarlık içi boşaltılmış büyük bir heykel gibidir, insan bu heykelin içine girer, yürür, yaşar*." Focillon ise (Boudon, 2003, s. 70); "*bu sanat, bedenimizin etkinliğiyle işgal ettiği, yürüdüğümüz mekânda ve hakiki mekânda icra eder kendini*" der. Bundan yola çıkarak hakiki mekân kendini somut; yaşanılan, algılanan ve tasarlanan bir nesne olarak üretir. Bu nesnenin içi ve dışı birbiri ile etkileşim halindedir. Kentsel mekânda mimari mekânların bir arada toplanmış ve birden fazla işlevdeki mekânları büyük ölçekli alanda oluşturulmuş mekândır.

Kent; içinde fizikselliği barındıran toplumsal bir olgudur (Simmel, 1903). Bir kentin kent olabilmesi için kentte yaşayan insanların birbirleri ile etkileşimde bulundukları mekânların olması gerekmektedir. Günümüzdeki metropol kentler ise kentin belli bir aşamasındaki halidir. Metropol ise; "*denetleme kurumlarının ve dağıtımı koordine eden kurumların ulaşım ve haberleşmeye bağlı olarak geniş ölçüde örgütlendiği kent türüdür*" (Tekeli, 2011, s. 25). Bu sebeple metropol kentlerde ulaşım ve haberleşme gelişmiştir.

Kentin ikinci bir tanımını yapmak gerekirse; kent bir yapılar yığınından çok birbirleri ile sürekli etkileşim içinde olan bir işlevler kompleksidir (Lewis, 2007: 108). Kentsel mekânda insanlar birbirleri ile buluşmakta, düşüncelerini paylaşmakta ve birbirleriyle etkileşimde bulunmaktadırlar. Kentsel mekân ise bu paylaşımın, etkileşimin olduğu mekândır. Günümüzde bu ilişkiler karmaşık bir hâl alsa dahi özü değişmemiştir. Ayrıca kentin oluşumunda karmaşık ilişkilerden farklı dinamiklerde bulunmaktadır.

Kentin oluşumunda etkili olan dinamiklerden biri ekonomidir.Kentin ekonomisini etkileyen faktörlerden biri olan kapitalizm, tüketimi tetiklemektedir. Tüketimin teşvik edilmesi, tekelci aşamadaki sermayenin toplam dolaşımı için de temel bir rol oynar (Castells, 1991: 57-61). Bundan yola çıkarak kentler kapital ilişkilerin hüküm sürdüğü, günümüzdeki sermayenin dolaşımda olduğu mekânlardır. Küreselleşme ile birlikte ise kentler uluslararası bir konuma yükselmiştir. Kentlerin uluslararası bir konuma yükselmesini ise gelişen ulaşım, haberleşme ve sermayenin dolaşımı sağlamıştır.

Postmodern dünyanın metropol kentlerinde mekânlar kopuk, bütünlüğü sağlanamayacak şekilde tasarlanmaktadır. Bu yüzden ki postmodern dünyanın kendine has bir *"kent planlaması, geniş ölçekli gelişme, teknolojik açıdan rasyonel, işlevsel açıdan uluslararası bir tasarımı gerekli gören, yerel tarih ve eklektik bir stille birlikte ele alınması gereken mekansal tasarımları ifade etmektedir*" (Harvey, 1990: 254). Bu dönemde küreselleşme ile yerellik birbirlerine karışıp, kent mekânında çok güçlü bir şekilde kendini hissettirmektedir.

Metropol kentler, kendi içinde yerel oluşumları barındırmasına rağmen uluslararası kentlerdir. Metropol kentler; "*yeni teknolojilerin sağladığı imkanlara bağlı olarak geleneksel kent kavramının çözüldüğü, hiyerarşik ve yoğun kent merkezleri yerine çok merkezli, düşük yoğunlukta ve katmanlaşmış/ayrışmış yapıda yeni yaşam alanlarının ortaya çıktığı bir kent ve ona eşlik eden bir yaşam formatı sunmaktadır*" (Yırtıcı, 2009: 10). Kentlerde kademelenme oluşumu da bu dönemde görülmektedir.Ayrıca kentsel mekan sadece fiziki olgular dahilinde değil, "*insan algı ve yaşayışının ortaya çıkardığı bir yerdir*" (Taşçı, 2014, s. 77). Kentsel mekân, algılarımızla deneyimimizle şekillenir ve sürekli bir dönüşüm halindedir. Kenti deneyimleme şeklimizde zamanla değişim gösterebilmektedir.

Kent ile ilgili şu sonuca varabiliriz. Kent; kendi içinde heterojen bir düzen oluşturmaktadır. Yani "*kentsel olan, toplumsal yaşamın mekânsallığına, yani düğümsel mahallerden oluşmuş çok katmanlı bir mekânlar matrisini yaratıp işgal ettiğimize ilişkin en temel genellemenin ayrılmaz bir parçası ve tikel dışavurumudur*" (Soja, 1989, s. 205). Kent içindeki çok katmanlı mekânları daha önce de belirtildiği üzere kendi içinde farklılığı ve karmaşıklığı barındırmaktadır. Birey ise kent mekânında karmaşıklığın içinde kendine bir yer edinir. Birey konumlandığı kent mekânında toplumu etkiler ve dönüşüme uğratır.

Mekânın bir bütün olarak ele alındığı yer toplumsal mekândır. Bu sebeple mekân ile toplum arasında güçlü bir bağ bulunmaktadır. Mekân toplumu üretir, toplum da mekânı.Birisinden birisi değiştiğinde, diğeri de değişmektedir. Mekânı etkileyen ve değişime neden olan toplum, kendini de tekrar ve tekrar üretime tabi tutar.Çünkü "*toplumsal mekân toplumsal bir üretimdi*" (Lefebvre, 1991a:26). Bu üretim; doğa-emek, iş bölümü, kullanılan aygıt ve tekniği (bilgi) kapsar. "*Yani toplumsal pratik,*

yapıtlar yaratır ve şeyler üretir.Her iki durumda da emek gerekir; fakat yapıt açısından, emeğin (ve emekçi olarak yaratıcısının) rolü ikincil gözükmektedir, oysa ki ürünlerin imalatında emek başattır" (Lefebvre, 1974, s. 97). Toplumsal emek ise mekânsal-zamansal akışların dönüşümünü sağlar. Doğayı dönüştürerek ikinci bir doğayı yani kentleri ve kentlerin içindeki binlerce mekân kümelerini oluşturur. Kısacasıkentsel mekânı oluşturur. Kentin kent olabilmesi için de toplumsal mekânın kent içinde oluşabilmesi ve bireylerin birbirleriyle yeterli düzeyde etkileşime girebilecekleri mekânların yaratılması gerekmektedir.

Toplumsal mekân, üretimin mekânı ile birlikte düşünülmelidir.Günümüzün metropol kentlerinde bunları ayrı düşünmek mümkün değildir. Burada tek bir toplumsal mekân olduğundan söz edilemez ama "*birden çok toplumsal mekân, hatta sonsuz bir çokluk vardır; dolayısıyla,* "*toplumsal mekân terimi sayılabilir olmayan bir kümeyi belirtir*" (Lefebvre, 1974, s. 111). İçinde çoklukları barındırır ve bunu kent yaşamında yaşatır. Bu yüzdendir ki toplumsal mekândaki yerler sadece üst üste binmezler, iç içe de geçerler. Ayrıca bunlar birbirlerinin oluşumunu da sağlarlar. Birbirleri ile her daim etkileşim içindedirler. Metro istasyonu mekânları da buna örnektir. Her türden toplumsal yapı bu mekânlarda karmaşık şekilde iç içe bulunmakta ve daima etkileşim halindedirler.

Günümüzdeki toplumsal mekânda sınırlar hemen hemen yok gibidir. Her şey birbirinin içinde muğlâklaşmıştır. Burada her şey birbiri ile karışım halindedir. Mekânda heterojen bir yapılanma söz konusudur. Toplumsal mekânın formu da heterojen bir yapıdadır. Bu form; "*buluşmadır, bir araya gelmedir, kendiliğindenliktir. Toplumsal mekân, bir noktada, bu noktanın etrafında fiili ya da olası bir araya gelmeyi içerir*" (Lefebvre, 1974, s. 123). Bir araya gelmeyi sağlarken de iletişim en önemli öğe olarak kullanılmaktadır. Bu soyutlama dil veya yazı yoluyla olabilir ya da günümüzde ön plana çıkan sanal mekânlarla da olabilir. "*Keza, maddi olmayan iletişim formu hangi işaretin iletildiğini söylemez, fakat tek tek işaretlerin bir repertuvarının, bir mesajın, bir kanalın, bir kodun gerektiğini söyler*" (Lefebvre, 1974, s. 125).

Herkesin çevresini algılamaları birbirlerinden farklıdır. Bu yüzden algıda çeşitlilik meydana gelmektedir. Toplumsal mekânda da bu geçerlidir. Fakat toplumsal mekân bütünlük oluşturduğu için algıda da ortak noktaya varılabilir. Çünkü "*algı,*

elbette "özne" ye bağlıdır" (Lefebvre, 1974, s. 136). Bu sebeple kent ortamı çoğul bir mekân oluşturduğu için herkes ve her şey nesne konumuna indirgenir. Sadece çoğul olma durumu şeyleri nesne olarak indirgemez, bunda paranın payıda büyük oranda bulunur. Çünkü para her şeyi eşitler ve nesne konumuna sokar.Para ve meta kapital ilişkilerin olmazsa olmazıdır. Bunun sonucunda kapital ilişkiler toplumsal mekânın sürekli bir şekilde dönüşmesine ve değişmesine neden olur. Bu yüzden günümüzün postmodern mekânları sürekli bir şekilde dönüşüm ve değişime maruz kalmaktadır.

Geleneksel dünya ile modern dünyadaki toplumsal mekânı karşılaştırmak gerekirse; geleneksel dünyada toplumsal mekân, duygusal bağların olduğu kurumsallaşmamış mekândır. Bu dönemde mekân tam anlamıyla yaşanılabilir, deneyimlenebilirdi. Akrabalık ilişkilerinin kuvvetli olduğu, gelenek ve göreneklerin yer edindiği toplumsal bir ortamdı fakat modernleşme ile birlikte toplumsal mekân köklü bir şekilde dönüşerek kurumsallaştı ve aidiyetlik duygularının çok az ölçüde hissedildiği bir mekân haline geldi.

Geleneksel dünyaya göre günümüzün modern toplumsal mekânında parçalanma gözlenmektedir. Toplumsal mekânın parçalı olmasına karşın sürekli bir değişim halindedir. Sürekli değişim halinde olan toplumsal mekân, geçici olarak tekrar ve tekrar üretilir. Üretim sürekli bir şekilde gerçekleşse de, toplum ile mekân arasındaki bağ güçlüdür. Bu bağlamda değerlendirildiğinde toplumsal ilişkiler hem mekân oluşturucu hem de mekâna bağlıdır (Soja, 1989, s. 114).

Postmodern dünyadaki mekânı şekillendiren önemli bir unsur ise kapitalizmdir. Bu dönemde kapitalizm mekândaki etkisini daha fazla hissettirmektedir. Böyle olunca mekân; kapital ilişkiler çerçevesinde eşitsiz şekilde parçalanmaktadır. Eşitsiz şekilde parçalanan mekân, toplumun da eşitsiz bir şekilde dönüşmesine neden olmaktadır. Mekânın eşitsiz bir şekilde dönüşümüne neden olan kapitalizm ise toplumsal mekânın dönüşümünü geçici fakat sürekli olacak şekilde gerçekleştirmektedir. Kapitalizmin geçiciliğini, gerçekleşmesi an meselesi olan özyıkımını etkili bir şekilde gösterir (Soja, 1989, s. 143). Özyıkımla birlikte kapitalist sistem değişik koşullara uyum sağlayabilmesi için mekânı dönüştürür.Mekânı dönüştürürken toplumun da dönüşümünü sağlar. Bunun sonucunda toplum ve mekân ise; yeniden oluşan kapitalist sistem çerçevesinde yeniden üretilmektedir.

Toplumsal mekân parçalanmanın, sürekli dönüşümün yanında kendi içinde karmaşıklığı ve farklılığı barındırmaktadır. Bu karmaşık ilişkiler; "*düzensiz olmaktan ziyade örgütlenmiş bir karmaşıklıktan oluşan girdisi çıktısı bol bir sistemdir, çeşitliliğe, karmaşıklığa ve beklenmedik şeyleri denetimli ama yaratıcı biçimde ele alma kapasitesine ve yaşamsal biçimde dayanan bir toplumsal etkileşim canlılığı ve enerjisidir*" (Harvey, 1990, s. 93). Bu toplumsal etkileşimin canlılığını ve enerjisini sağlarken farklılaşmış estetik zevkler göz önünde bulundurulur. Postmodern dünyanın toplumsal mekânlarında parçalanma, değişim ve farklılaşma ön plandadır. Bunlar olmaksızın günümüzün toplumsal mekânı yeteri kadar oluşamaz.

Farklılıktan doğan ötekilik kavramı toplumsal mekânı etkisi altına alır. Bunun sağlanması için ise toplumda parçalanma ve yabancılaşmanın gözlenmesi gerekmektedir. Yabancılaşma ile birlikte toplumdaki bireyler birer duygusuz nesneler haline gelmişlerdir. Duygudan yoksun birey, toplumda tedirgin ve güvensiz bir ortamın yaratılmasına neden olmaktadırlar. Böyle bir ortamın oluşabilmesi için ise kapitalizmin çetin koşullarının gerçekleşmesi gerekmektedir. Oluşan kapitalist koşulları "*bireyciliği, yabancılaşmayı, parçalanmayı, gelip geçiciliği, yenilikleri, yaratıcı yıkımı, spekülatif gelişmeleri, üretim ve tüketim yöntemlerinde (isteklerde ve ihtiyaçlarda) öngörülemeyecek değişiklikleri, mekân ve zaman algılanmasındaki değişimi ve krizle yüklü bir toplumsal değişim dinamiğini üreten toplumsal süreçlerdir*" (Harvey, 1990, s. 133).

Parçalanma ve dönüşüm; kimliklerde bölünme ve parçalanmaya neden olmaktadır. Cohen ve Taylor konu ile ilgili olarak; "*Anlaşılan, böyle özel hayat başka bir gerçekliğe giden kaçış yollarının vaadiyle kesintiye uğratıldığı bölünmüş kimlikler olarak yaşamaya mahkumuz*" (1978, aktaran McHale, 1987: 38) demektedir. Bölünmüş kimliklerin oluşumuyla birlikte toplumsal bağlarda kopukluklar meydana gelmiştir. Yabancı ile kurulan ilişkiler simgesel ilişkiler haline gelmiştir. Buradaki simgeselleştirme olgusu ise; parça parça toplumsallaşmış bir doğaya ilişkindir (Auge, 1994, s. 75). Simgeselleşmeyle beraber kişiler, karmaşık ilişkiler dahilinde kendilerini tanıtmışlardır. Bu yüzden tanıma/kabul etme evrenleri karmaşık toplumlarda çoğalabilirler (Auge, 1994, s. 51).

Karmaşıklığı içinde barındıran toplumsal mekân; zihinsel ve fiziksel mekandan ayırt edilebilir. Toplumsal mekân yaşanılan mekân olmasına karşın, zihinsel mekân düşünülen, soyut olgulardan oluşan bir mekândır. Fiziksel ve zihinsel mekân toplumsal olarak üretilmiş ve yeniden üretilmiş görülmek zorundadır (Soja, 1989, s. 162). Toplumun üretimini sağlayan zihinsel mekânlar sanal mekânlar ile bağlantılı şekilde kurgulanmaktadır. Zihinsel ve sanal mekânın ortak özelliklerinden birisi ise fiziksel mekân olmayışlarıdır. Zihinsel mekân akılda üretilen mekân olmasına karşın sanal mekân ise bilgisayar ortamlarında ve bilgisayar dışındaki diğer sanal ortamlarda üretilebilen bir mekân olmaktadır.

Bahsedilen tanımlamadan yola çıkarak zihinsel ve sanal mekân, toplumsal mekân ile bağlantılı şekilde üretilmektedir. Zihinsel ve sanal mekânın değişimi toplumsal mekanı etkilemekte ve dönüştürmektedir. Toplumsal mekânı etkileyen zihinsel mekânı anlamak için öncelikle zihnin ne olduğunun bilinmesi gerekmektedir.

Zihin; beyinde gerçekleşen, bir zihinsel imge (görsel ya da değil) yaratma ve yönlendirme sürecidir (Castells, 2013, s. 177). Bu zihinsel imgelenme nöral ağlar ile sağlanır. Nöral ağlar ne kadar sık ve fazla ise zihinsel imgelenme o kadar çok güçlü olur.

Zihni bedenimizin bir organı olarak düşünemeyiz ama zihnimizi bir süreç olarak ele alabiliriz. Zihnimiz beyinde beden ile etkileşim içinde gerçekleşen maddi bir süreçtir (Castells, 2013, s. 178). Bu süreç düşünme ve duygu aktarımı yoluyla gerçekleşir. Duygusal aktarımı sağlarken, zihinimiz karmaşık bir sürece maruz kalır. Bundan dolayı zihin; "*beyindeki örüntülerin, geçmiş, şimdiki ve gelecekteki deneyimimizi oluşturan madde, enerji ve faaliyet ağlarıyla temas kurmasından ileri gelen duyusal algı örüntülerimizle ağlar oluşturması sayesinde işler.Biz ağlar dünyasına bağlı ağlarız*" (Castells, 2013, s. 178). Sanal mekânlarda olduğu gibi zihinsel mekânlar da ağlardan oluşur.

Zihinsel süreçler, duygular, hisler ile beden aracılığıyla karşı tarafa aktarılır. Zihinsel mekân ise; düşünsel olayların (duygu, his) oluşturduğu mekânlardır. Zihinsel mekânlar, toplumsal ve fiziksel mekânları etkilemektedirler. Bu üç mekân karşılıklı etkileşim içindedirler. Toplumsal mekân bilimsel bir işleme tabi tutularak zihinsel

mekâna dönüşür. Kısacası zihinsel mekâna indirgenir. Mekânların birbirlerine olan indirgenmeleri belli bir yöntem dahilinde gerçekleşir. Ayrıca toplumsal mekân ile zihinsel mekânın birbirinden ayırt edici özellikleri de bulunmaktadır. Toplumsal mekân yaşanılan mekân olmasına karşın, zihinsel mekân düşüncenin olduğu mekândır. Zihinsel mekân toplumsal olarak üretilmiş ve yeniden üretilmiş görülmek zorundadır (Soja, 1989, s. 162). Zihinsel mekân ile toplumsal mekân tam anlamıyla birbirlerinin yerine geçemezler. Sadece dışarıdan birbirlerini seyrederler. Birbirlerinden ayrı tutulurlar. Yani yaşanmış ve tasarlanmış gibi, tıpkı özne ve nesne gibi birbirinden ayrılır (Lefebvre, 1974, s. 404).

Düşündüğümüz, tasarladığımız zihinsel mekânı, eyleme geçirdiğimiz zaman toplumda yerini bulur ve toplumu dönüştürür. Bu dönüşümü iletişim yoluyla da sağlayabiliriz. İletişim ise zihinlerin anlam paylaşmak üzere harekete geçirilmesiyle gerçekleşir (Castells, 2013, s. 177). Günümüzde zihinsel iletişimi fiziki mekânlarla sağladığımız kadar sanal mekânlarla da sağlayabiliriz. Ayrıca sanal mekân toplumsal ve zihinsel mekânı her zaman ve her yerde dönüşüme tabi kılmaktadır.

Mekânlardaki değişimler teknolojinin gelişmesini tetiklemekte ve bir teknolojik iletişim mekaniği oluşmasına meydan sağlaması (Gezgin ve İralı, 2017, s. 64) türünden değişime neden olmaktadır. Teknolojik değişimler ve teknolojinin sağladığı yenilikler mekânı dönüştürmektedir. 19. yüzyıl ile birlikte iletişim alanında büyük dönüşümler gerçekleşmiştir. Bu iletişimdeki gelişmeler telgrafın bulunmasıyla birlikte hız kazanmıştır. Bu nedenle telgraf; iletişimin mesafeler arası mekânları birbirine yaklaştırmasını sağlayan ilk çalışma olmuştur (Gezgin ve İralı, 2017, s. 53). Bu gelişmeler iletişimi daha fazla gelişimini sağlayacak şekilde devam etmiştir. Sanal mekânların gelişmesi ile birlikte iletişimdeki geleneksel duvarlar yıkılmaya başlamıştır. Ayrıca günden güne iletişim hızı ve kapsama alanı da genişlemektedir. Bu yüzden sanal mekânlar iletişimin yeni platformu haline gelmiştir. Sanal dünyadaki bu platformlar birbirleri ile etkileşim halindedirler.

Günümüzde teknolojinin ilerlemesiyle birlikte sanal mekânlar, toplumun, mimarinin, kentin neredeyse bütün mekânlarına dahil olmuştur. Sanal mekânlardan çok farklı mekân deneyimi ve iletişim biçimi sunmaktadır. İletişim ise; "*bireylerin ve grupların birbirleri ile mekânlar dahili ve harici kurdukları kültürel etkileşimlerinin bir*

sonucudur. Bireylerin sadece başkalarıyla değil, kendi özbenliklerinde yaptıkları sorgulamaları da kapsar" (Gezgin ve İralı, 2017, s. 12). İletişim toplumsal olduğu kadar bireyselliği de içinde barındırmaktadır. Örneğin; insanların hayatlarına internetin girmesiyle birlikte küresel bir iletişim ağının oluşmasına rağmen aynı zamanda iletişim bireye özel olarakta sağlanmaktadır.

Sanal mekânın oluşturduğu algı, hayatımızı dönüşüme uğratmıştır. Algıdaki değişim sosyal mekânlara da yansımıştır. Sosyal mekânlar içerikleri itibarıyla genişleyip sayıca artarak web üzerinde çeşitlilik gösteren yaygın bir sanal toplum oluşturmuştur (Castells, 2013, s. 105). Oluşan toplum küresel anlamda genişleyerek, tüm dünyada etkili bir hal almıştır. Aynı zamanda sanal toplum heterojen bir kimlik oluşumuna da katkıda bulunmaktadır. Heterojen kimlik oluşumu her sanal platformda oluşmaktadır. Her sanal platformda oluşan bu heterojen kimlik küresel anlamda tüm dünyada etkisini göstermekte ve dünyayı her geçen gün dönüşüme uğratmaktadır. Dünya dönüşüme uğrarken bu sanal ortamların sayılarında da ciddi bir artış gözlenmektedir. Sanal mekânlardan olan internet 1980'li yıllardan beri tüm dünyaya yayılmış ve tüm dünyada etkisini günden güne daha fazla göstermeye başlamıştır. Bugün ise bireyler internet olmadan kendi hayatlarını sürdürebilmeleri pek mümkün değildir. Hemen hemen her şey internet ortamında (sanal ortamda) gerçekleştirilmektedir ve dönüştürülmektedir.



Şekil 2.1. Sanal mekandan internet 1-0 yazılım kodu (Url-2)

Sanal mekânın neden olduğu interneti, televizyonu insanların büyük bir çoğunluğu kullanmaktadır. Bu sebeple internet, kullanıcıların hayatlarının çok önemli parçası haline gelmiştir. Bilgisayar ortamındaki sanal mekân 1-0 koduyla tasarlanarak hayatımıza dahil olmuştur. "*Diğer bir deyişle, mesafelerin, mekân anlamında coğrafya koşullarından ayrılmaya başlamasıyla, 1 ve 0 lara dayalı dünyada yeni bir mekanizmanın doğuşuna şahitlik etmesinden bahsetmekteyiz*" (Gezgin ve İralı, 2017, s. 28). Yakın geçmişte doğan (yaklaşık olarak 25 yıl) bu mekanizma hayatımızdaki hemen hemen bütün mekanları dönüşüme uğratmıştır (Şekil 2.1.).

Sanal mekânlar iletişimde de dönüşüm meydana getirmiştir. Sanal mekânlar bütün kitleyi etkilediği için kitlesel anlamda iletişimi mümkün kılmıştır. Sanal ortamlardaki iletişim sadece kitlesel olarak sağlanmamaktadır. Sanal ortamlardaki iletişim bireysel olarak da sağlanmaktadır. Bundan dolayı sanal ortamlarda iletişim, kitlesel öz iletişim şeklinde gerçekleşmektedir.

Kitlesel öz iletişim sanal mekânlarda bireylerin birbirleriyle kurdukları kişisel iletişim biçimidir. Bireyler kitlesel öz iletişim ile hem yereli hem küreseli bağlamakta ve küresel anlamda sanal ortamda bir birey olarak söz sahibi olurlar.

Kitlesel öz iletişim, sanal mekânların birer parçası haline gelmiştir. Kitlesel öz iletişim ile birlikte toplumsal anlamda iletişim güçlenmiş, küreselleşmeyle birlikte yayılmıştır. Bu iletişim biçimi sanal dünyanın kitlesel iletişim biçimidir çünkü ağlar ve internet bağlantısı sayesinde potansiyel olarak küresel takipçi kitlesine ulaşır (Castells, 2013, s. 107). Ayrıca çok da çeşitlidir. Sanal ortamların çeşitli olması kendi içinde birden fazla mekânın deneyimlenmesine ve mekânın küreselleşmesine ortam hazırlamıştır.

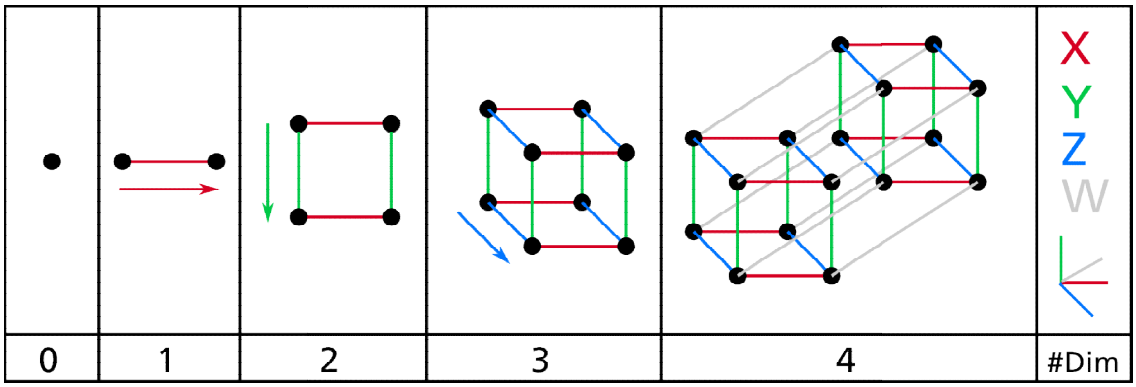
Küreselleşme ile birlikte, küreselleşmenin etkileri mekânda güçlü bir şekilde hissedilmeye başlanmıştır. Küreselleşmenin etkilerini sanal mekânlarda da görebilmek mümkün olabilmektedir. İnternetin yaygınlaşmasıyla birlikte sanal mekânlar küresel bir iletişim platformu haline gelmiştir. Çünkü internet bilgisayar ağlarından oluşan küresel bir ağdır (Castells, 2013, s. 138). Burada küresel bir ortamın oluşmasından dolayı iletişimde paylaşım şarttır. İletişimin gerçekleşmesi için göndericilerin ve alıcıların şifreleri paylaşması gerekir (Catells, 2013, s. 154). Paylaşılan şifrelerin tanımlanması

ise ortak noktaların bulunması ile gerçekleşir. Ayrıca bu ortamlar, küresel bir ortam olmalarından dolayı karşılıklı olarak birbirlerine bağımlıdırlar.

Sanal mekânlar yok yerlerden olmalarına rağmen yok yerlerden farklı olarak fiziksel mekânlar değillerdir ama yok yerlerdeki gibi küresel çapta etkileri olmakta ve mekânı küresel çapta dönüşüm geçirmesine neden olmaktadır. Ayrıca toplumu derinden etkileyip, dönüştüren sanal mekân; kentsel ve mimari mekânları da dönüştürmektedir. Yok yerlere dahil olan sanal mekân, bireye farklı bir mekân deneyimi sunmakta ve zaman algımızı değiştirmektedir.

2.3. Zaman

Zaman, dördüncü boyuttur. Diğer üç boyut ise; uzunluk, genişlik ve derinliktir. Zamanı, diğer üç boyuttaki gibi somut bir olgu olarak değil, soyut bir olgu olarak ele almak gerekir. Yani zaman süreklilik ve devinim kavramlarıyla birlikte düşünülmelidir.



Şekil 2.2. Zamanın dördüncü boyutunun diğer üç boyutla karşılaştırmalı şekilde geometrik şekle indirgenmiş şekilde gösterimi (1.Uzunluk, 2.Genişlik, 3.Derinlik, 4.Zaman)(Url-1)

Zaman hareket eylemi ve sürekliliği ile mekânı dönüştürmektedir. Hareket eylemi ve süreklilik olmadan zamandan söz etmek mümkün değildir. Zaman hareket eylemi ve süreklilik olduğu müddetçe mekân içinde var olmakta ve zamanı oluşturan bu hareket eylemi ve süreklilik dördüncü boyutun oluşmasını sağlamaktadır.

Dört boyutlu olan zamanı, bizim gibi üçüncü boyutta yaşayan canlılar üçüncü boyuta indirgenmiş haliyle algılamaktadır. Bu yüzden zamanın belli bir yönde belli bir hızda aktığı düşünülmektedir. Zaman göreceli bir kavram olduğundan dolayı kütleye ve mekândaki hıza göre zamanın akış hızında da değişimler meydana gelebilmektedir.

Zaman daha hızlı veya daha yavaş bir şekilde akabilmektedir. Zamanın akış hızı kişiden kişiye veya mekândan mekâna göre değişim gösterebilmektedir.

Zaman ve mekân birbirlerini etkileyen iki kavram olmalarından dolayı bunları ayrı bir şekilde kavramak mümkün değildir. Çünkü zaman mekânın içine dâhildir (Lefevbre, 1974, s. 120). Zamandaki değişimler dolaylı yoldan mekânı da etkileyerek değişmesine neden olmaktadır. Bu sebeple zaman ve mekân birbirlerine bağlı ve birbirlerinden ayrılamaz. Mekân bir zamanı içerir, zamanda bir mekânı.Bu ağlar hiçbir yerde kapalı değildir (Lefebvre, 1974, s. 141).

Zamanın felsefi yönü ise, zamana daha farklı bakış açısı sunmaktadır. Zamanın hareketli doğasını anlamak için zamana, felsefi yönden de bakmak gerekir. Zamanın felsefi yönünü incelerken önemli birkaç düşünüre değinmek gerekmektedir.

Augustinus; şimdiki zamanın önemine vurgu yapmıştır.Şimdiki zamanın geçmekte olan bir zaman olduğundan söz etmiştir. Augustinus "*Artık daha fazla küçük parçaya bölünemeyecek bir zaman öğesi tasarlayabilirsek işte o öğeye şimdiki zaman diyebiliriz*" (Ricoeur, 2007, s. 32-33) demiştir. Bundan şu sonuç çıkartılabilir; şimdiki zaman çok küçük zaman dilimlerinde deneyimlenen anlık olaylardır. Gelip geçiciliği kendi içinde barındırır.

Hegel; zamanın mekâna göre daha baskın bir konumdaolduğunu vurgulamıştır. Zaman mekânı kendi bünyesinin içine dâhil etmektedir. Ayrıca Hegel'e kadar olan süreçte zamanın yönü, gelecekten geçmişe doğrudur fakat Hegel ile birlikte ve günümüzde de zamanın yönü geçmişten geleceğe doğru akmaktadır.

Zamanın doğasını anlamamızı sağlayan olaylarda sürekli bir şekilde gerçekleşen değişimdir. Olaylardaki değişimi sürdürecek olan ise zamanın kimliğidir. Zamanın kimliğini geçmişteki anılarımız ve gelecekteki beklentilerimiz oluşturmaktadır.

Aristotales; zamanın bir devinim olduğunu vurgulamıştır. Zamanı oluşturan bu devinimin sayısını geçmiş-gelecek ilişkisine göre belirlemektedir (Avcı, 2008).

Zamanın belirlenmesini sağlayan andır. An aynı ve farklı bir şekilde zamanı belirleyebilir. Kesin bir yargıya varmak mümkün değildir. Zaman ve an arasında belirsizliğin oluşmasına rağmen zaman ve anın arasında güçlü bir bağ bulunmaktadır.

Modern öncesi geleneksel kentlerdeki zaman algısı yer aracılığıyla oluşturulmaktaydı, çünkü geleneksel toplumda kültürel öğeler baskın konumdaydı. Herbir toplumun kendi yeri ile bağlantılı olarak zamansallığı vardır. Modern öncesi zamanda yer duygusundaki güçlü bağlantılar, zaman-mekân ilişkisinin güçlü kılınmasına neden olmaktadır. Modernleşme ile birlikte yer ile olan bağlantı zayıflayıp kopmuştur. Bunun sonucunda zaman algısında zayıflamalar meydana gelerek zaman ve mekânın birbirinden ayrılmasına neden olmuştur. Zaman ve mekânın ayrılması, öncelikle, mekânın belirli bir "yer" den koparılmasının temel mekanizması olan "boş" zaman boyutunun gelişimiyle ilişkilidir (Giddens, 1991, s. 31).

Küreselleşme ile birlikte zaman kavramı da evrensel bir hal almıştır. Küreselleşme öncesi de saat dilimleri vardı fakat küresel dünyada standart zaman dilimlerine bölünüp, "*toplumsal açıdan ve bireylerin deneyimleri bakımından tüm modernite öncesi çağlardan farklıdır.Hiçbir yerin ayrıcalıklı olmadığı bir dünya haritası mekânın boşaltılmasına karşılık gelen bir semboldür*" (Giddens, 1991, s. 31). Bu zamanın ve mekânın boşaltılması yer duygusunun zayıflaması sonucu oluşan zaman algımızdaki değişimle ilişkilidir.

Zaman ve mekânın ayrılması toplumsal etkinliklerin farklı zamanlarda ve yerlerde meydana gelmesini temelli kılmıştır. Bunun sonucunda kentlerde çok sayıda zamanlar-mekânlar oluşmuştur. Bu zamanlar-mekânlar standart, birbirleri ile benzer şekillerde oluşturulmuştur.

Zamanı ve mekânı çok sayıda oluşturup, standart hale getiren kapital ilişkilerin aracı olan paradır. Para her şeyi nesne konumuna indirgediği gibi "zamanı ve mekânı paranteze" (Giddens, 1991, s. 33) almaktadır.

Kapitalist yeniden yapılanma süreçleri ise toplumları, mekânları ve zamanları değişime uğratmıştır. Bu yeniden yapılanma süreçleri, yeni kentsel yaşama geçişin gerçekleştiği süreçlerdir. "*Bu fren-ve-geçiş, toplumsal pratiklerin gündelikten evrensele*

doğru bir zaman-mekânsal yeniden yapılandırılması olarak tanımlanabilir" (Soja, 1989, s. 214). Kısacası bu zaman-mekânsal yeniden yapılanma eski olan ile tamamıyla farklı olan arasında yer alır (Soja, 1989, s. 214). Hemen her alanda etkisini gösterir.

Yeniden yapılandırılan zaman kavramı daha önce de söylendiği üzere toplumdan topluma, kentten kente farklılık gösterir. Hatta toplumun kendi içinde bile göreceli bir hale gelir. Göreceli hale gelen zaman kavramı zaman-mekân sıkışmasına neden olur.

Günümüzde iletişimin, ulaşımın gelişmesi ile birlikte zaman-mekân arasındaki mesafe kısalmıştır. Zaman-mekân arasındaki mesafenin kısalması yer duygusunun körelmesine ve zaman-mekân sıkışmalarına yol açmıştır. Harvey'e göre zaman algısındaki değişime ve zaman-mekân sıkışmasına (Harvey, 1990, s. 299); telefon, telsiz-telgraf, X ışınları, sinema, bisiklet, uçağın tetiklediği söylenebilir. Çünkü teknolojik iletişim araçları tüm dünya ile olan bağlantıyı sağlayarak dünyayı küresel bir olgu olarak ele almaktadır. Küreselleşme, mekân-zaman sıkışması sonucu oluşan parçalanmayı beraberinde getirmiştir.

Mekândaki parçalanmalarda zaman algısında değişimlere neden olmuştur. Parçalanma zamanı hızlandırarak her şeyin geçici olmasını, geçici bir şekilde üretilmesine ortam hazırlamıştır. Örneğin; günümüzdeki yok yerlerden metrolarda olduğu gibi geçici bir şekilde deneyimlenen mekânların üretilmesine neden olmuştur.Hayat diğer dönemlere göre daha hızlı, daha parçalı ve daha geçici bir hal almıştır.

Postmodern dünyada zaman-mekân sıkışması yoğun bir şekilde kentlerde hissedilmektedir. Zaman-mekân sıkışması kültürel ve toplumsal yaşam üzerinde, insana yönünü şaşırtan, sarsıcı bir etkiye neden olmaktadır (Harvey, 1990, s. 317).

Zaman ve mekânın sürekli değişimi ile birlikte geçici bir şekilde deneyimlenmektedir. Örneğin; metrolar kısa süreliğine deneyimlenmektedir. Sadece bir yerden başka bir yere ulaşabilmek için kullanılmaktadır. Bunun sonucunda metrolar gibi yok yerlerde her şeyde ve her mekânda olduğu gibi geçici olacak şekilde deneyimlenmektedir. Geçici olan şey, beraberinde değişim süresini de kısaltmıştır. Değişim hayatın bir parçası olup mekâna olan bağımlılık azalmıştır.

Gelip geçici durumlar, gün içinde birey tarafından birden fazla mekânın deneyimlenmesine yol açmıştır. Birden fazla mekânın deneyimlenmesi durumunda, bireylerin duygularında aşırı yüklemeler meydana gelmektedir. Bireyler duyguları ile değil mantıkları ile hareket ederek birer duygusuz nesneler haline gelmişlerdir. Her şeyin birden fazla mekânda geçici bir şekilde deneyimlenmesi postmodern toplumun yaşayış tarzını açıklamaktadır. Bu geçici durumların hâkim olduğu bir zamanda mekân hissiyatının oluşumunda da değişimler gözlenmekte ve toplumun yaşayış tarzını etkilemektedir.

BÖLÜM 3.YOK YERLER

Modernleşmenin sonucu olan yok yerler; geçici olarak deneyimlenen, aidiyetlik kurulamayan ve simgesel özelliklerden yoksun olan yerlerdir. Bu bağlamda yok yerleri modernleşme, küreselleşme süreçlerini incelemeden önce yer kavramını geleneksel dünyadan günümüze olan süreç dâhilinde incelemek gerekmektedir. Geleneksel dünyada yer beden ile ilişkilendirilmiştir. Beden olmadan yer düşünülmemekle birlikte, beden yere sıkı sıkıya bağlanmıştır. Bu yüzden beden ile yer arasında karşılıklı ilişki mevcuttur. Kısacası bir yer, ancak beden aracılığıyla meydana gelmiştir. Çünkü beden çevresindeki anlamlandırdığı şeyleri bir araya getirerek yeri oluşturmuştur.

Yerin ruhu ise bedenin çevresindekileri anlamlandırdığı çerçevede ortaya çıkmaktadır. Auge ise (1992, s. 12); yerin ruhunun kavranmasını sağlayacak üç önemli değerin "anlam, kimlik ve tarih" olduğunu, bunlarsız yerin ruhunun oluşturulamayacağını söylemektedir. Auge ayrıcadaha önce bahsedilen antropolojik yerden de bahsetmektedir. Antropolojik yer ise kimlikle, ilişkisellikle ve tarih ile ilgilidir. Yerin ruhu mekân kavramı ile de ilişkilidir. Mekânın yanında karakterinin de olması gerekmektedir. Mekânın karakteri ise yerin kimliğini ortaya çıkarmaktadır. Auge ise mekân ile karakter arasındaki ilişkiyi (Auge, 1992, s. 12); "*Mekân, bir yeri oluşturan elemanların üç boyutlu organizasyonu, karakteri ise o yerin atmosferidir*." Şeklinde tariflemektedir.

Bir yerin ruhunun oluşmasının bir diğer unsuru ise o yerde ikamet etmektir. Yerde ikamet etmek ise beraberinde aidiyetlik duygusunun oluşumunu getirmektedir. Aidiyetlik duygusu ise yaşamakla birlikte oluşmakta ve gelişmektedir. Bundan dolayı yer ve yaşam birbirlerine aittir. Yer yaşamı görünür kılmaktadır (Auge, 1992, s. 12). Bir yeri yaşayarak deneyimlediğimiz zaman o yer, yer halini alır. Bir yeri yaşamadan, deneyimlemeden o yeri yer haline getiremeyiz. Ayrıca yeri de deneyimlemeden ve anlamlı bir konum haline getimeden mekân haline dönüştüremeyiz.

Bundan yola çıkarak diyebiliriz ki yok yerler; aidiyetlik kurulamayan, yeterli ölçüde deneyimlenemeyen, deneyimlense bile kısa süreliğine deneyimlenen içinde belli bir ruh barındıramayan yerlerdir. Yerdir çünkü belli bir konumu bulunmaktadır. Yok

yerler tam anlamıyla yok sayılmamalarına karşın tam anlamıyla yer halini de alamamışlardır.

3.1. Yer Kavramından Yok Yer Kavramına

Geleneksel dönemde bütün herkesin, aynı dünyaya ait olduklarını (Auge, 1992, s. 74), aynı yeri paylaşıp, deneyimlediklerini söylemek mümkündü. Geleneksel kentler küçük ölçekli olmalarından dolayı hemen hemen bütün mekânlarla iletişim kurulabilmekteydi. Aidiyetlik hissi uyandıran mekânlar kentin her yerine dağılmıştı. Mekân hem iş yeri hem de ev olarak kullanılabilmekteydi.

Yer ve aidiyetlik duygusunun en güçlü bir şekilde hissedildiği ev, diğer mekân türlerini aynı mekânın çatısı altında toplayabilmekteydi. İkinci olarak, kentin ölçek olarak küçük olması, kentin bir ucundan diğer ucuna olan mesafenin az olmasına ve her kentli bireyin birbirlerini tanımasına yol açmaktaydı. Bu da yerin deneyimlenmesini, yer ile tam anlamıyla bütünleşmesini sağlayabilmekteydi.

19. yüzyılın sonlarından itibaren kentler ölçek olarak büyümekte ve sanayinin mekânları haline gelmektedirler. Kentlerin büyümesi ve ulaşım ile iletişimdeki gelişmeler yeri dönüştürüp, geleneksel yerden bambaşka bir yer haline getirmiştir fakat geleneksel yerden farklı bir yer haline gelmesine rağmen modernleşme geçmişin izlerini tam anlamıyla silememiştir. Bu yerler geçip giden ve hayatta kalan zamanın belirtileri gibidir (Auge, 1994, s. 74). Bir anlamda küresel bir olgudurlar. Küresel bir olgu olmasından dolayı herkes aynı dünyayı paylaşmaya başlamıştır.

Yer ile yok yerler arasında modern dünya ile geleneksel dünya arasındaki gibi zıtlıklar oluşmuştur. Auge'ye göre (1992, s. 75); "*Yer ve yok-yerler, daha çok birer kaçıcı kutupsallıktır: Birincisi hiçbir zaman tümüyle silinmemiştir, ikincisi kendini hiçbir zaman tümüyle gerçekleştirmez-kimlik ile ilişki arasındaki tartışmalı oyunun durmadan ve yeniden yazılması için her seferinde silinebilen parşömenler gibidir bunlar*". Kimlikte bu yerlerde tam olarak silinmez. Sadece çerçeve altına alınır.

Yok yerler antropolojik yerin de zıttıdır. Simgesel değerlerden soyutlanmıştır. Çünkü simgeselliği oluşturan tarihsel olgulardan yoksundur. Ayrıca tek bir yerden de bahsetmek mümkün değildir. Yok yerler çoğul yerler şeklinde oluşturulmuştur.

Sınırlarını aşarak hemen hemen her yerde varolmuştur. Her yerde, mekânda ve zamanda olmak, mekân-zamanda kopmalar meydana getirir ve yerle ilgili algı ve anlamlandırmaları zayıflatır. Algıda kopukluk, deneyimleyen kişi tarafından orada bir yer görmesine, orada kendini bütünüyle bulmasına engel olur (Auge, 1992, s. 79). Kendi benliğinden kopar. Benliğin yitirilmesi beraberinde temel güven duygusunda sarsılmaların meydana gelmesine neden olur. Temel güvenin oluşumu ise; bireylerin birbirleri arasındaki bağlantıyı mümkün kılan, ancak ayrıca aralarında belli bir mesafe yaratan şey sayesinde güçlenir (Giddens, 1991, s. 57). Temel güvenin zedelenmesinde ise bireysel kimlik hasar görür. Bireysel kimlik ise benlikle iç içedir. Bunlardan biri etkilenirse otomatikman diğeri de etkilenmektedir. "*Bireysel-kimlik kişinin kendi biyografisinden hareket ederek refleksif olarak kavradığı benliktir. Kimlik burada yine de zaman ve mekânda sürekliliği getirir*" (Giddens, 1991, s. 75). Yok yerlerde zaman ve mekândaki süreklilik sağlanamadığından dolayı bireysel kimlik refleksif olarak benliği yeteri kadar oluşturamamaktadır.

Zaman-mekândaki sürekliliğin sağlanamaması devinim ile açıklanmaktadır. Devinim ise "*dünyaların bir arada var oluşuna ve antropolojik yer ile artık antropolojik yer olmayan şeyin deneyimine bir yalnızlık biçiminin ve gerçek anlamıyla, bir "tavır alış"ın tikel deneyimini ekler*" (Auge, 1992, s. 80). Devinim mekândaki yer değiştirmeyi de söylemektedir. Yer değiştirmenin, bir yerden başka bir yere ulaşmanın mekânı, böylece yok yerin arketipi olacaktır (Auge, 1992, s. 80). Yok yerlerde devinim fiziksel bir olgu olduğu kadar imgesel bir olgudur. Çünkü belli bir imgenin oluşup oluşmaması yok yerleri oluşturmaktadır.

İmgesel anlamda da oluşturulan bu mekânlarda bolluk vardır. Her şey aşırıya kaçmıştır. Örneğin; bizim broşür ve rehberlerimizin görüntüleyip formülleştirdiklerine çok yakın bir şekilde bir yok-yer olarak tanımlanmasına imkân verecek olanlar, sözün ve belgelerin bolluğudur (Auge, 1992, s. 83). Bu bolluk her zaman ve her yerde olabilecek şekilde kendini göstermektedir. Çünkü yok yerler imgesel bağlamlarla oluşturulan yerlerdir. Örneğin; bir yere gidilemeyecek durumda olunsa bile o yerle ilgili oluşan imgelenmeler, zihinsel olarak oluşturulup o yerle ilgili bağlantılar kurulabilir ve sanki o yerdeymiş hissiyatı oluşturulabilir.

Yok yerlerde yer büyük bir ölçüde deneyimlenememektedir. Bu nedenle yok yerlerde bulunan bireyler kendilerini o yere ait hissedememektedirler. Yok yerler, aidiyet duygusundan yoksun olan içinde belli bir ruh barındıramayan mekânlardır. Metro istasyonları geçilip gidilen ve bireylerin kısa süreliğine o mekânlarda bulunmalarından dolayı kendilerini metro istasyonlarına ait hissedememekte oldukları yerlerdir. Bu sebeple metro istasyonları ruhsuz mekânlar/yok yerler grubuna dahil olmakta ve yer deneyimlenememektedir.

Yerin deneyimlenmesi, yerin anlamlı kılınmasıyla sağlanmaktadır. Çünkü yer içinde anlam barındıran konumdadır. Anlam taşıyan *"her şey yerimsidir. Fiziksel mekânlarını değiştirdiklerinde bile orijinal tanımlamalarını korurlar…*" (Turan, 1994) Bunu yerin anlamlı kılınmasından dolayı gerçekleştirirler. Yer anlamlandırıldığı zaman, o yerde aidiyetlik duygusu hissedilmektedir. Aidiyetlik duygusu ne kadar güçlü hissedilirse, yerin anlamı aidiyetlik duygusunun hissedilmesi ölçüsünde güçlü kılınacaktır.

Yer, beden ile bütünleşik şekilde oluşturulmaktadır. Yerin bütünleşik şekilde oluşturulması deneyimlerimizi, düşüncelerimizi, hafızamızı taşıyan bedenlerimiz yoluyla (Gürkaş ve Barkul, 2012, s. 6) sağlanmaktadır. Bu sebeple yerin deneyimlenmesi hafızalarda oluşan imgelerin beden yoluyla mekâna aktarımı ile gerçekleşir.

Günümüzde ise yer yeteri kadar deneyimlenememektedir. Yer ölü kavramı ile nitelenmektedir. Yer; aidiyetlik kurulamayan, anlamlandırılamayan konumlara dönüşmüştür. Anlamdan yoksun şekilde mekânlar üretilmektedir. Bununla birlikte yok yerlerin mekânlarında bedenin sınırları muğlâklaşıp, devingen hale gelmiştir. Çünkü mekânların ölü olmamasını sağlayan mekânın beden aracılığıyla yaşanması, deneyimlenmesidir. Bu sebeple yok yerlerde mekân beden aracılığıyla yeterli düzeyde yaşanamamakta ve mekânyeteri kadar deneyimlenememektedir. Deneyimlenemeyen bu mekânlar ölü yerler olarak kabul edilmektedir.

Yerin deneyimlenmesi sadece fiziksel özellikler çerçevesinde gerçekleşmez. Zihinsel boyutlarında düşünülmesi gerekir. Bu sebeple "*yer pekâlâ, sadece zihinde/akılda/bellekte (mind) ya da tanıdık bir duyguda olabilir ya da bir nesneye*

yapışık durabilir" (Gürkaş ve Barkul, 2012, s. 9). Bu yerin nesneye göre konumu fizikselliğin dışında zihinsel faaliyetlerin ve duyguların işleyiş biçimlerine göre gerçekleşebilmektedir. Örneğin; yok yerlerin küresel mekânlarından olan alışveriş merkezleri dünyanın her yerinde benzer şekillerde oluşturulabilmektedir. Kendi ülkesinde alışveriş merkezlerine çok defa giden bir kişi, o yerleri deneyimleyip, başka ülkelerdeki alıveriş merkezlerinde çok benzer bir ortam veya aynı mağazayı ve restoranı gördüğü zaman veya o mekânı tekrardan yaşadığı zaman, gittiği alışveriş merkezlerine benzerliklerinden dolayı yer hissi belli ölçüde oluşabilmektedir. Yeri tam anlamıyla deneyimleyemediğimiz zamanlarda ise o yerle ilgili yersizlik duygusu oluşmakta ve kişi kendini o yere tam anlamıyla ait hissedememektedir.

Yerleşme; "*Bir yerde olma halinin gerçekleşebilmesi, bir mekânsal durumda 'yerleşmiş' olmaya işaret eder. Zamanda, mekânda ve kavrayışta bir 'yayılma' söz konusudur*"(Berber, 2011, s. 148). Yerleşilen alan beden ile ilişki içinde olacak şekilde konumlanır ve yayılır. Ayrıca yer, değişime açık olup durmadan bir oluş halindedir.

Günümüzde ise bu yerleşme olgusu ulaşımın ve iletişimin gelişmesiyle birlikte dönüşmüştür. Küreselleşen dünyada artık bir yere ait olma hissi bütünüyle yitirilmiştir. Yersizliğin ve yönsüzlüğün bütün mekânların üzerinde etkisi gözlenmektedir. Bu sebeple bulunduğumuz mekânlarda kendimizi gerçekleştirebileceğimiz bir yer inşa edilememektedir.

Yersizleşme/yurtsuzlaşma yeri tam olarak deneyimleyemediğimiz durumlarda ortaya çıkmaktadır. Yani mekânların yer duygusundan yoksun olduğu durumlarda yersizleşme/yurtsuzlaşma veya yersizyurtsuzlaşmaktadır. Yersizleşen mekânlarda mekân-zaman ilişkilerinde muğlâklaşma görülmektedir. Mekân-zaman ilişkisindeki muğlâklaşma yer duygusunun zayıflamasına neden olmaktadır. Bunun sonucunda yerle ilgili anlamlı bağlantılar kurulamamaktadır. Kısacası anlamdan yoksun olan bir yere değer atfedilememektedir.

Yersizleşen mekân ve yerin birbirleri ile olan ilişkisine de bakmak gerekir. Mekân ve yerin ilişkisinde; "*mekân hareketi mümkün kılar, yer ise mekânda bir duraklamadır*" (Berber, 2011, s. 147). Günümüzde hareket faktörü kentin her yerinde etkisini göstermekte, yer ise mekânda bir durak yani konum olmasından dolayı

günümüzün hareketli yaşantısının etkisiyle birlikte birden fazla yerde bulunulmakta ve o yerler yeteri kadar deneyimlenememektedir. Birden fazla yerde bulunma durumu o yeri yok yerlere dönüştürmektedir.

Yersizlik/yurtsuzluk günümüzde modern insanların alışması gereken bir durumdur. Yersizlik, insanda özgürleşme ortamının yaratılmasını sağlamaktadır. Modern çağdaki özgürlük ise; "*modern insanın her türlü üretiminde, dilini, toplumsallığını kuruşunda, başka bir deyişle kendini inşa sürecinde sadece kendi-ve diğerleriyle beraber oluşturduğu kolektif-aklı, vicdanı ve duygularıyla baş başa kalışıdır*" (Berber, 2011, s. 150). Burada öznel duygular ön plana çıkmaktadır. Kişi bunun sonucunda yalnızlaşma duygusunu sosyal mekânları deneyimlerken dahi hissetmektedir. Ayrıca özgürleşme ve yalnızlaşma kaygıların üretilmesine ortam hazırlamaktadır. Yani "*modern insanın yersizyurtsuzluğunun ürettiği umut ve yaratıcı özgürlüğü, aynı zamanda onun en temel kaygılarının da nedeni olur*" (Berber, 2011, s. 150).

Özgürleşmenin bir başka nedeni de bireylerin modernleşme ile birlikte geleneksel bağlarından kopmasıdır. Artık bir yere bağlanmalarına gerek yoktur ve özgürleşmenin beraberinde getirdiği başka yerleri deneyimlemişlerdir. Bireyler küreselleşmenin bir parçası olup yerden koparak yersiz-yurtsuzlaşmışlardır.

Günümüzde yersizyurtsuzlaşma bir bakıma yer-zaman uzaklaşmasından kaynaklanmaktadır. Modernleşme ile birlikte küreselleşen dünyamızda, ulaşımın ve iletişimin de gelişmesiyle yerler arasındaki mesafe artmış küresel anlamdaki ilişkiler önemli bir konuma yerleşmiştir.

3.2. Yerin küreselleşmesi

Öte-yakın ilişkisi her dönemde mevcut olmuştur. Geleneksel dünyaya bakacak olursak kentlerin küçük oluşları ve teknolojinin yavaş bir şekilde ilerlemesi öte-yakın ilişkisindeki mesafenin az olmasına neden olmuştur. Günümüzde ise sanayinin gelişmesi ile birlikte kentler büyümüş ve teknoloji hiç olmadığı kadar hızlı bir şekilde ilerlemiştir. Bundan dolayı teknoloji ve ulaşımdaki gelişmeler beraberinde dünyanın

küreselleşmesine neden olmuştur. Küreselleşen dünyada ise bu doğrultuda uzam-zaman arasındaki mesafe artmıştır.

Öte kavramı uzakta olan anlamına gelmektedir. Küreselleşen bir dünyada uzaktaki olan farklı olarak algılanmaktadır. Uzaktaki olanlar yerin küreselleşmesiyle birlikte daha çok yakınlaşmakta, birleşmekte ve "*tüm kıtalar üzerinde her geçen gün daha önemli bir rol oynamaktadır*" (Auge, 1992, s. 33).

Günümüzün modern yaşam biçimlerinde zaman bugün artık anlaşılırlık ilkesi değildir (Auge, 1992, s. 41). Zaman, yakın ile öte arasındaki mesafeyi açan karmaşık, muğlâk bir kavramdır. Zamandaki bu muğlâklığın sebebi ise zamanın hızlanmasıdır. Zaman hızlandıkça öte-yakın ilişkisi değişmekte ve zaman algımız farklılaşmaktadır. "*Tarih hızlanmaktadır. Bir parçacık yaşlanacak zamanı henüz bulmuşken geçmişimiz tarih haline gelmekte, bireysel tarihimiz tarihe ait olmaktadır*" (Auge, 1992, s. 43).

Tarihin hızlanmasının ikinci bir nedeni ise olaylardaki bolluk ve olayların geçiciliğidir. Olayların bolluğu ve olayların geçici oluşları zaman algımızı kökten değiştirmektedir. Her şey küresel bir biçimde ve kısa sürede olup bitmektedir.

Tarihin hızlanmasının veya öte-yakının birbirine yakınlaşmasının üçüncü bir nedeni de mekânların aşırı bolluğudur. Mekânlardaki aşırı bolluk, "*ölçek değişikliklerinde, görüntülendirilmiş ve imgesel göndermelerin çoğalmasında ve ulaşım araçlarının şaşırtıcı hızlanışında ifadesini bulmaktadır*" (Auge, 1992, s. 47). Bunlar doğrultusunda gerçekleşen değişimler küresel çapta gerçekleşmektedir. Yok yerlerin oluşumuna da zemin hazırlamaktadır. Bu yok yerler; "*insanların ve malların hızlandırılmış dolaşımı için zorunlu şebekeler (ekspres kara ve demiryolları, köprülü kavşaklar, havaalanları) olabildikleri kadar da ulaşım araçlarının kendileridir*" (Auge, 1992, s. 48). Ayrıca bu aşırılık kavramı kendi içinde karmaşıklığı ve çelişkileri barındırır.Auge'ye göre ise aşırılık üç farklı şekilde tasvir edilmiştir (Auge, 1992, s. 14); "*Olayların aşırı bolluğu, mekânların aşırı bolluğu, göndermelerin bireyselleşmesi*" dir. Yok yerlerden olan sanal mekânlarda da bireyselleşme ön plana çıkmaktadır. Sanal mekânları deneyimleyen her bir birey, sanal mekânlardaki olayların aşırı bolluğuyla karşılaşmaktalar ve her bir mekânın sürekli hızlı bir şekilde değiştiğine şahit olmaktadırlar.

Mekânlardaki aşırılık hemen hemen her şeyi hızlı bir şekilde dönüştürmektedir. Mekânları dönüştüren bu aşırılık ise; "*ölçek değişikliklerinde, görüntülendirilmiş ve imgesel atıfların çoğaltılmasında (iletişimin artmasında) ve taşıtların şaşırtıcı hızlanışında*" (Auge, 1992, s. 14) kendini göstermektedir. Bunun sonucunda değişim daha fazla hızlanmakta ve kişiler birden fazla yeri daha kısa sürelerde deneyimlemek durumunda kalmaktadırlar. Günümüzdeki küreselleşen dünyada her şey birbirleri ile bağlantılı bir hale gelmiştir. Öte-yakın ilişkisine dâhil olan her birey bundan etkilenmektedir. Bireylerin tutumu ise güvenli bir ortamın oluşmasında önemlidir. Bu bireyler arasındaki güven ilişkileri ise "*modernlikle ilintilendirilen, yayılmış zaman-uzam uzaklaşmasına temel oluşturur*" (Giddens, 1990, s. 89). Ayrıca günümüzün modern yaşamında oluşabilecek güven duygusu, toplumsal yaşamdaki etkileşimlerin sağlıklı bir şekilde sürmesini sağlar. Toplumsal yaşamın güçlü kılınması için güven duygusunun güçlü temeller üzerine oturtulması gerekir.

Bugün ise bireyselleşmenin güçlenmesi dışında öte yakın ilişkisindeki yok yerlerin oluşumunu etkileyen kıstaslar şu şekilde sıralanabilir;

1-Nesnelerin tekil oluşları

2-Aidiyetlik kavramının yitimi

3-Yerlerin sürekli yer değiştirecek şekilde düzenlenmesi

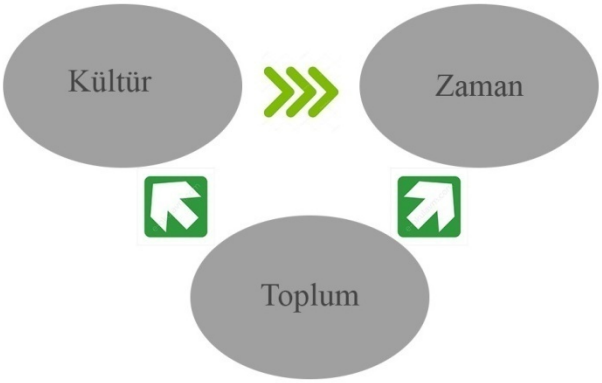
4-Çok kültürlülük ve küreselleşme

5-Tarihin hızlanarak uzam-zaman arasındaki mesafenin açılması

6-Yerel olguların yitirilmesi ve küresel olguların yerel olguların yerine geçmesi (Auge, 1992).

Öte-yakın ilişkisinde yok yerleri etkileyen önemli kıstaslardan biri ise çok kültürlülük ve küreselleşmedir. Küreselleşme ile birlikte çok kültürlülük kavramı ortaya çıkmıştır. Çok kültürlülükle bağlantılı olarak kültür ise insanı tanımlayan bir olgudur. Gelecek nesillere sürekli bir aktarım sağlamaktadır. Bundan dolayı kültür insan olmadan varolamaz. Kültür, insan ve toplumla sıkı bir ilişki içersinde oluşur. Marx ise kültürü tanımlarken (Taşçı, 2014, s. 52); "*doğanın yarattıklarına karşılık, insanoğlunun*

yarattığı şey olarak tarif etmiştir". İnsanlar kültürü oluştururken yere kök salmışlardır ve yere kendilerini ait hissetmişlerdir. Yaşadıkları mekânları da bu şekilde oluşturmuşlardır. Modernleşme ile birlikte zaman-uzam daralmış ve kültürler iç içe geçmiştir. Kültürlerin iç içe geçmesi melez bir kültürün oluşmasına ortam hazırlamıştır. Çok kültürlülük diye adlandırdığımız melez kültür ise küreselleşmenin sonucudur. Kısacası yeni bir kültür yani küresel bir kültür oluşmuştur. Artık dünyadaki kültürel değişimden herkes etkilenmektedir. Her bir bireyi etkileyen kültürel olgular da bu küresel değişimden etkilenip dönüşmektedir. Bu değişim dönüşüm ise iletişim ve ulaşımın gelişmesiyle birlikte kısa sürede ve sürekli bir şekilde gerçekleşmektedir.



Şekil 3.1. Kültür-zaman-toplum ilişkisi (Taşçı, 2014)

Kültür, mekân ve toplum ile ilişkili olduğu kadar zaman ile de ilişkilidir. "*Zaman, insanın maddi, manevi yapıp etmelerin tümü demek olan kültürün hülâsıdır*" (Taşçı, 2014, s. 53). Bundan yola çıkarak kültür, başka insanlar ve başka toplumların varlığı olmadan oluşamadığı gibi zamansız kültürden de bahsetmek mümkün değildir. Zaman kültüre muhtaçtır, kültür de zamana (Şekil 3.1.).

Kültür ekonomik özelliklere göre de biçimlenmekte ve dönüşmektedir. Kültürdeki bu dönüşüm "*belirli kültürel özelliklerin geliştirilmesine bağlıdır. Kültürel gelişme, ekonomi mantığının gereklerine uygun olmak zorundadır*" (Öncü ve Weyland, 2000, s. 48). Ekonominin mantığını da kapitalist ilişkiler belirlemektedir. Kapitalist ilişkiler ise mekânı dönüştürdüğü gibi toplumu ve kültürü de dönüştürmektedir.

Çok kültürlülük de bu değişim ve dönüşümün sonucunda ortaya çıkmaktadır. Küreselleşen dünyada kültür "*artık o kadar her yerdedir ki üstyapıdan sızar, altyapıya nüfuz eder ve nihayetinde onu ele geçirir*" (Lash ve Lury, 2007:3-5).

Küreselleşme ile birlikte kültür, melez bir olgu halini alıp her yere yayılmıştır. Artık kültür, öznel olmaktan çıkıp nesnel bir konuma yerleşmiştir. Nesnel bir konuma yerleşen kültürün küreselleşmesi ve melezleşmesi "*farklı kültürel kimlik tanımı kaynakları (ulusal, dinsel, ülkesel, etnik, toplumsal cinsiyete dayalı, kişilerin kendilerinin seçtiği kimlikler) arasında karmaşık bir etkileşim örüntüsü yaratır*" (Inglehart vd., 2004). Çok kültürlülüğün olduğu ortamlardaki ilişkiler karmaşıktır. Bu sebeple çok kültürlü bir ortamda parçalanmalar olduğu kadar birleşmeler de gözlemlenir. Birleşmeler, parçalanmalarla birlikte sürekli bir değişimin olduğu ortamda tek bir kültürün varlığından söz edilememektedir.

Çok kültürlülüğün bulunduğu ortamda, tek bir kültürel olgunun baskın konumda olmamasından dolayı bu mekânları deneyimleyen bireyler özgürleşmektedirler. Özgürleşen bireyler ise beraberinde yalnızlaşmaktadırlar. Ayrıca bireyler, çok kültürlülüğün olduğu ortamda kendi kültüründen olmayan kişilere yabancı gözüyle bakmaktadırlar.

Günümüzde modern ortamda yaşamak riskler ortamında yaşamayı gerektirir. Bireyler, farklı özellik ve kültüre mensup olan bireyleri yabancı olarak algılarlar. Bunun sonucunda bireyler çok kültürlülüğün bulunduğu mekânları deneyimlemeleriyle birlikte birbirlerine yabancılaşmaktadırlar. Bireylerin birbirlerine yabancılaşması ise toplumsal hayattaki ilişkilerde soğuk bir tavrın sergilenmesine neden olur. Bu da sıcak, mahremiyet duygularından yoksun kalınması anlamına gelir.

Modern dünyada güven duygusunun oluşumu çok önemlidir. Güven duygusu yeteri kadar oluşturulamadığı durumlarda bireyler birbirlerini yabancı olarak algılarlar ve ona göre davranış sergilerler. Yani "*güven kaybı bir kez yaşandığında hepimiz evimiz olduğunu düşündüğümüz dünyada birer yabancı haline geliriz…*" (Giddens, 1991, s. 92) Yabancı haline gelen bireyler ise birbirlerini toplumda tehdit unsuru olarak algılarlar. Bu yüzden birbirleriyle kurdukları iletişimde belli bir mesafeyi korurlar. Kendi kimliklerini gizleyerek ikinci bir kimliğe bürünürler. Büründükleri ikinci bir

kimlikle yabancı olarak algıladıkları kişilere karşı teatral bir duruş sergileyerek etkileşimde bulunurlar.

Yabancı diye algıladıkları ötekilerle etkileşim eşiklerde meydana gelir. Eşikler, "*zamandaki ve mekândaki geçitlere işaret etmek suretiyle, ötekilikle kurulan ilişkiye aracılık eder*" (Stavrides, 2010, s. 115). Zaman ve mekân algısında muğlâklaşma meydana gelir. Örneğin; yok yerler de birer eşiktir ve her türden insan burada bulunurlar ve bazı durumlarda kısa süre de olsa birbirleri ile etkileşimde bulunurlar. Bireylerin birbirleriyle kısa süreliğine ve hızlı bir şekilde etkileşimde bulunmaları modernleşmenin sonuçlarındandır.

Modernlik, geleneksel dünyadan farklı olarak hareketli bir ortamın yaratılmasını sağlamıştır. Mekândaki hareketliliğin artmasıyla birlikte mekânlar arasındaki yer değiştirme hızlanmıştır. Bu yer değiştirme, uzamsal deneyiminin öz dokusunu oluşturmuştur. "*Uzamsal deneyimin öz dokusu, yakınlık ve uzaklığı önceki çağlarda eşi olmayan biçimlerde bir araya getirerek değişir. Burada tanıdıklık ile yabancılık arasında karmaşık bir ilişki vardır*" (Giddens, 1990, s. 138). Yer değiştirmenin ikinci bir özelliği ise yeri küreselleştirip dönüştürmesidir. Yer küresel anlamda dönüştükçe tek bir yere bağlı kalınamamıştır. Birden fazla yeri deneyimlemek durumunda kalınmıştır.

Modernizm ile birlikte yer diğer dönemlerden farklı olarak küresel bir olgu haline gelmiştir. Yer; ulaşım, iletişim ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda küresel bir olgu olarak ele alınabilecek şekilde dönüşmüştür. Artık küresel bir dünyada tek bir yerden, mekândan ve zamandan söz etmek mümkün değildir.

Küreselleşen yerde zaman ve uzam birbirinden ayrılmıştır. Yerin ise ölçekli olarak harita formatında gösterimi "*uzamı herhangi bir belirli yer ya da bölgeden bağımsız olarak belirlemiştir*" (Giddens, 1990, s. 26). Harita formatı, kültürel öğeleri gösterme şeklinde değil, tüm dünyayı küresel bir olgu şeklinde göstermesidir. Küreselleşen ve küçülen dünyanın gözler önüne serilmiş hali de denebilir.

Yer küresel bir olgu haline geldikçe diğer yerlerle de bağlantılı hale gelmiştir. Ulaşım ve iletişimin gelişmesi bir yerin diğer yerlere daha bağımlı hale gelinmesine neden olmuştur. Diğer yerlerdeki değişimler yeride etkileyerek

dönüştürmüştür.Yerlerdeki bu değişim sürekli olmakla birlikte tüm dünya genelinde gerçekleşmektedir. Dünya artık birbirine bağlı yerler kümesi haline gelmektedir.



Şekil 3.2. Küreselleşen dünyada uzam-zaman daralması, mesafelerin kısalması (Harvey, 1997)

Küreselleşen yer, iletişim ve ulaşımın gelişimi ile birlikte yerler arasındaki mesafeleri çok kısaltmıştır. Uzam-zaman da yakınlaşma meydana getirmiştir. Eskiden 5 saatte gidilen yere şimdi 1 saat veya 1 saatten de az sürede gidilebilmektedir (Şekil 3.2.).

Yok yerler küreselleşen yerin sonucunda ortaya çıkmış ve her yere yayılmıştır. Küreselleşen mekânlar dünyanın her yerinde ve aynı işlevsel özelliklerde oluşmuştur. Bu mekânlar, eskiden uzak diye adlandırdığımız yerleri yakına getirmiştir. Ayrıca her ulustan kişiler bu mekânları her yerde rahatlıkla kullanabilmektedirler. Bu yüzden küreselleşen yerde tek bir yerden bahsetmek mümkün olmamakla birlikte tek bir kültürel öğeden de bahsedilememektedir. Günümüzde türemiş olan yok yerlerin çok kültürlülüğü kendi içlerinde barındırmaktadır.

Yeri küreselleştiren ve yok yerlerin türemesine yol açan en önemli unsurlardan birisi de kapital ilişkileri etkileyen paradır. Para ise mübadele aracıdır. "*Bir şeyin başka bir şeyle mübadele edilmesine, söz konusu malların genelde birbirleriyle herhangi tözsel bir niteliği paylaşıp paylaşmadığına bakmaksızın olanak sağlar*" (Giddens, 1990, s. 29). Mübadele değerinin yeri küreselleştirmesi, yeri ve yerin değerlerini küresel çapta dönüştürmektedir.

Paranın yeri küreselleştirmesi dışında zaman kavramıyla da güçlü bağları bulunmaktadır. Giddens'a göre (1990, s. 30) para-zaman ilişkisi şöyle ele alınmıştır; "*Para bir zaman-uzam uzaklaşması aracıdır. Para, zaman ve uzam içinde çok ayrı yerlerde bulunan kişiler arasında ticari işlemlerin yürütülmesini sağlar*." Bundan yola çıkarak paranın zaman-uzam uzaklaşmasını sağlayan bir gücünün olduğundan bahsedebiliriz. Zaman ve uzamın uzaklaşmasıyla birlikte bireyler farklı yerlerde bulunabilmektedirler. Farklı yerlerde kısa sürede bulunabilmeyi sağlayan modern teknolojik araçlara ihtiyaç vardır. Bu teknolojik araçlar uzam-zamanı daraltmaktadır. Teknolojilerin gelişmesiyle birlikte daha da çok daraltacaktır.

Modern teknolojik yöntemler dünyayı etkileyip dönüştürmektedir. Teknolojinin geliştiği her yıl, küresel çapta her şey en kısa sürede birbirlerinden etkilenip sürekli bir şekilde dönüşmektedir. Bu teknolojilerin gelişmesi ve yayılması küresel bir dünya düzenini oluşturmuştur. Dünyayı küreselleştiren teknolojilerin en önemli etkilerinden biri de "*iletişim teknolojilerinin biçim değiştirmesi olmuştur. Küreselleşmenin bütün yönlerini dramatik bir biçimde etkilemiştir*" (Giddens, 1990, s. 79). Şu anda iletişim teknolojilerindeki gelişmeler yeri etkileyip dönüştürmektedir. Günümüzdeki sanal mekânlar yeri geleneksel döneme göre bambaşka bir yönde dönüştürmektedir. Bundan dolayı yok yerlerden olan sanal mekânlar yeri küresel çapta sürekli bir şekilde etkilemekte ve yeri küresel çapta dönüştürmektedir.

Küreselleşme, zaman-uzam uzaklaşmasıyla ilişkilidir. Modernleşme ile birlikte zaman-uzam uzaklaşması diğer dönemlere göre daha fazladır. Şu anki bulunduğumuz dönemde birbirlerinden farklı toplumlar, birbirleri ile esnek ilişkiler kurarlar. Birbirleri ile kurulan esnek ilişkiler küreselleşme olgusunun sonuçlarından birisidir. Küreselleşme olgusu "*asıl olarak bu esneme sürecine işaret eder; farklı toplumsal bağlamlar ya da bölgeler arasındaki bağlantı biçimleri bir bütün olarak yerküre yüzeyinde şebekeleşir*"

(Giddens, 1990, s. 68). Toplumsal ilişkiler ağlar şeklinde gelişmiştir. Toplumlar arasındaki mesafelerin fazla olmasına rağmen birbirlerini en kısa sürede etkileyip dönüştürebilmektedir. Bunlara en iyi örnek olarak sanal mekânlar verilebilir. Sanal mekânların gelişimiyle birlikte dünyanın öbür ucuyla mesafe olmaksızın iletişim kurulabilmekte (görsel, yazılı, sözlü), bilgi alınabilmektedir. Böylelikle sanal mekânların sağladığı imkânlarla küresel anlamdaki etkileşim daha da güçlenmektedir. Kısacası sanal mekânlar yeri küresel bir olgu haline getiren etkenlerden birisidir. Uzak yerleri birbirine bağlamakta (sanal ortamda), yerelliği ise "*millerce ötedeki olaylarla biçimlendirildiği ya da bunun tam tersinin söz konusu olduğu yollarla bağlayan*"(Giddens, 1990, s. 68) yeri küreselleştiren bir modern iletişim platformudur. Bu iletişim platformu ağlarla tüm dünyayı birbirine bağlamaktadır. Sadece bağlamakla kalmamıştır çok hızlı bir iletişim kurma deneyimi de sunmaktadır. Artık dünyanın her yeri ile anlık olarak iletişim kurulabilmektedir. İletişimin anlık olarak kurulabilmesi sanal mekânlardaki uzam-zamanın sınırlarını muazzam derecede daraltmaktadır. Muazzam derecede daralan uzam-zamanda kök salınmış bir yer duygusu oluşamamaktadır.

Her yeri işgal eden bu sanal mekânlar örümcek ağları gibi düşünülebilir. Her noktayı birbirine bağlamaktadır. Bazı noktalar daha büyük olup bazıları ise küçük noktalar şeklinde olabilmektedir. Çünkü kentin büyüklüğüne göre sanal mekânların yoğunluğu değişmekte ve sanal mekânları deneyimleyen kişi sayılarında farklılaşma gözlenmektedir.



Şekil 3.3. Yerin Küresel iletişim ağlarıyla birbirine bağlanması (Url-3)

Sanal mekânlar, diğer yok yerler gibi aidiyetlik unsurunu barındırmayan, kültürel farklılaşmayı hem ayıran hem de birleştiren sanal platformlar, dijital teknolojilerin gelişmesi sonucunda oluşmuş platformlardır. Bu platformlar diğer yok yerler gibi küresel mekânlardır. Ama diğer yok yerlerden farklıdırlar. Çünkü fiziki mekânlar değildirler. Sanal mekânın farkı, isminden de anlaşılacağı gibi sanal yani dijital ortamda deneyim sunmalarıdır. Küresel çapta her yerden kişiler bu sanal mekânları rahatlıkla kullanabilmektedirler ve diğer yok yerlerin içine de dâhil edilebilmektedirler. Günümüzde sanal mekânlar, kullanıcıların hayatlarının çok önemli birer parçası haline gelmiştir. Kullanıcıların hayatlarını büyük ölçüde dönüşüme uğratmıştır. Bireylerin hayatlarını en çok etkileyen sanal mekânlardan birisi de internettir. İnternet ortamı, "*kablosuz iletişim, dijital medya ve çeşitli toplumsal yazılım araçlarının yayılması seçilmiş bir zamanda yerel ve küreseli birbirine bağlayan yatay etkileşimli iletişim ağlarının gelişmesini teşvik etmiştir*" (Castells, 2013, s. 102). Bu internet, toplumun bütün alanlarına yayılmıştır ve bütün mekânları, sanal mekânların ihtiyaçları doğrultusunda dönüştürmüştür.

3.3. Yok Yerlerde Ulaşım

"Yok yerler" 19. yüzyılının sonundan itibaren itibaren kentte sayıca artış göstermiştir. Eski geleneksel mekân anlayışını büyük bir ölçüde değiştirmiştir. Kent, bu mekânların etkisi doğrultusunda dönüşüm geçirmiştir.

Yok yerler, geleneksel mekanların sunduğu aidiyetlik duygusunu sunamamaktadır. Genellikle ihtiyaçlar doğrultusunda tasarlanmış, geçici olarak kullanılabilecek mekânlardır. Ayrıca bu mekânlar mimari tasarım anlayışında da dönüşüm meydana getirmektedir.

Modern mimari mekâna geçmeden önceki geleneksel mimari mekânda, mekân yere bağlıydı. Yere olan bağlılığı sosyo-kültürel, ekonomik ve toplumsal etkenler etkilemişti. Modernleşmenin gelişmesiyle birlikte ulaşım, iletişim ve küreselleşme gibi kavramlar gündelik yaşamı etkilediler. Gündelik yaşamı etkilemesiyle birlikte "*toplumsal bağlar zayıflar ve yer kavramına bakış açısı değişmeye başlar. Buna göre, her tanımlanabilir boşluk mekân olarak adlandırılmadığı gibi her toprak parçasıda yer*

değildir" (Auge, 1992, s. 17). Bir toprak parçasının yer olabilmesi için toplumsal bağlarının kuvvetli, aidiyetlik duygusunun güçlü bir şekilde hissedilmesi gerekir.

Yok yerlerin mimari mekânlarına bakıldığı zaman, özne ile yer birbirinden kopmuştur. Özne ile yerin birbirinden kopmaları sonucunda mekânda yersizlik duygusu güçlü bir şekilde hissedilmiştir. Yersizlik duygusunun mekân içinde güçlü bir şekilde hissedilmesi yer ile toplum bağlarının zedelenmesine neden olmuştur. Bunun sonucunda mekân süreksizlik ve güvensiz bir ortam haline gelmiştir.

Yok yerlerin mimari mekânları; "*kendileri dışında hiçbir şeye referans vermeden, zihne herhangi bir çağrı yapmadan, mekanın doğrudan algılanmasını öncelikli kılmaktadır*" (Auge, 1992, s. 20). Ayrıca bu mekânları deneyimleyen kişiler, mekânı geçici bir şekilde deneyimlemekte ve sürekli farklı kişiler tarafından deneyimlenmektedir. Kısacası bu mimari mekânlar; "*kullanımın değişeceği ve kullanıcıların geçici olduğu beklentisi ile yaratılır*" (Auge, 1992, s. 21). Bu yüzden mekân kendi içinde karmaşık ilişkileri barındırır ve mekân farklılıklarla iç içedir. Bu da kimliğin mekân içindeyken çerçeve altına alınmasına neden olur. Kimliğin çerçeve altına alınması zayıf bir kimlik oluşumuna ortam hazırlar.

Günümüzde kimliksiz olan bu mimari mekânlar, mekânın ruhundan yoksun olarak tasarlanmaktadır. Bu yok yerlerin "*ruhu yoktur, anlamdan, deneyimden, pratikten bir anlamda yoksundur*" (Gürkaş ve Barkul, 2012, s. 5). Pratikten yoksun olma durumuysa belli bir zaman-mekân rutinlerinin olmamasından ve bu zaman-mekân rutinlerinin, belli mekânlara yerleştirilememesinden kaynaklanır.

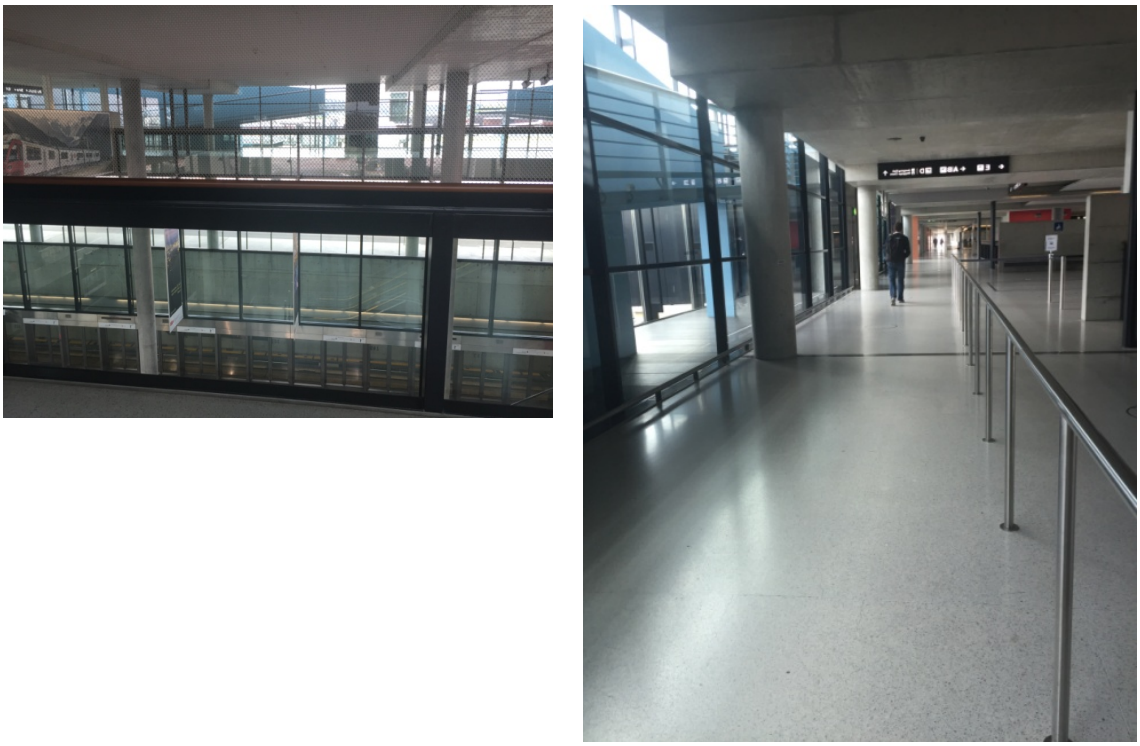
Yok yerleri, iletişim mekânları (sanal mekânlar), tüketim toplumu mekânları, ulaşım mekânları olarak üçe ayırmak mümkündür.

Yok yerlerin alt mekânlarının ortak özelliklerinden biri de geçici olarak deneyimlenen mekânlar olmalarıdır. Bu mekânlarda bulunan kişiler mekânı ancak tabelalar ve göstergeler yardımıyla algılarlar.

Mekânların deneyimlenememesinin bir nedeni de ölçek olarak çevrelerindeki dokudan daha büyük olmalarıdır. Havaalanları ve alışveriş merkezleri çevrelerindeki dokudan kat ve kat daha büyüktür. Havaalanların çevredeki dokudan kat ve kat daha

büyük olmaları kendilerini doku içinde çok rahat bir şekilde belli etmelerini sağlamaktadır.

Havalimanları ölçek olarak diğer kent dokularından daha büyük olduğu için kent için çok rahatlıkla göze çarpabilmektedir. Bu sebeple havalimanları kentte işaret öğesi olarak da kabul görebilir. Bireyler kent içinde yönlerini bulmak için havalimanlarını baz alabilirler ama havalimanı içinde bulunan bireyler için bu durum söz konusu değildir. Çünkü havalimanlarının mekânlarının karmaşık olacak şekilde tasarlanmaları mekânda yön bulmada sıkıntılara yol açmaktadır ve yön bulma performansında azalma gözlenmektedir. Mekânlarda yön bulmanın performansının azalmasının sonucunda ise bireyler sık sık havalimanlarında kaybolabilmektedirler.



Şekil 3.4.-3.5. Zürih Havalimanındaki lineer koridorlar (Kaymakçalan, 2016)

Zürih havalimanındaki linner koridarlar mekânın ruhundan yoksundur. Koridorlara bakıldığı zaman adeta ölü bir mekâna bakılmaktadır.İnsanların etkileşimde yeterli derecede bulunamamalarının etkileri mekâna yansımaktadır. Ayrıca Zürih havalimanındaki lineer koridorların çokluğu mekândaki hareketi daha da arttırmaktadır (Şekil 3.4.-3.5.).



Şekil 3.6. İstanbul Atatürk Havalimanının çevredeki dokudan kendini beligin edici bir şekilde öne çıkarması (Url-4)

İstanbul Atatürk Havalimanı, Yeşilköy ve Florya'nın yanında ölçek olarak belirgin bir şekilde kendini belli etmektedir. Bütün havalimanı neredeyse Yeşilköy'ün yüz ölçümü kadar alan kaplamaktadır (Şekil 3.6.).

Yok yerler, sınırlarını belirleyemediğimiz, tekrara dayalı bir şekilde oluşturulmuş mekânlardır. Birim birim oluşturulmuş ve sanki her bir birim tekrara dayalı olacak şekilde mekâna yerleştirilmiştir. Ayrıca bu yok yerler, bütün yapı türlerini aynı mekânın çatısı altında toplayabilmektedir. Bu sebeple bu mekânlar birden fazla işleve sahip olabilmektedir.

Yok yerler, anonim mekanlardır. Çünkü yok yerleri deneyimleyen bireylerin birbirleri ile olan paylaşılmış kimliklerini bizatihi yok yerler üretmektedir. Bireylerin kimlikleri kısa süreliğine çerçeveye alınmaktadır. Kimliklerin çerçeve altına alınması, yok yerlerde bulunan kişileri aynı kategoride değerlendirilmesine neden olmaktadır. Bunun sonucunda bireyler birbirlerinin farklı yanlarını görmezden gelen sıradan bireyler olacak şekilde yok yerleri deneyimlemektedir. Her bir birey aynı kategoride değerlendirildiği ve durmadan farklı bireylerin bu mekânları deneyimlemeleri sonucunda mekânın kullanıcısı kesin olarak bilinememektedir.

Kullanıcı profili kesin olarak belli olmadığı için yok yerlerde kimlik kontrolü çok önemlidir. "*Kimlik kontrolü olmadan bireyselleşme (anonimlik hakkı) de yoktur*" (Auge, 1992, s. 90). Yok yerlerde bireyler, sadece kimlik kontrolünde kısa süreliğine de

olsa kimliklerini kazanmaktadır. Ayrıca yok yerleri deneyimleyen kişiler, geçici şeylerle meşguliyet halinde olup kısa bir süreliğine de olsa bulunduğu yerin dışındaki işlerden uzaklaşmaktadır.

Bu yok yerlerin üç türündeki bir diğer ortak özelliği ise hareketin ve devinimin etkisini mekânlarda hissettirmesidir. En fazla hareket ve devinim yok yerlerin alt türü olan ulaşım mekânlarında hissedilmektedir. Çünkü ulaşım mekânları hareketin ve devinimin en çok hissedildiği mekânlardır.

Ortaçağ'dan 19. yüzyılın ortalarına kadar ulaşım at, at arabalarıyla ve yürüyerek sağlanıyordu. Çünkü kentler küçük ve kent içindeki mesafeler kısaydı. Uzun yolculuklar ise gemilerle sağlanıyordu.Sanayileşmeyle birlikte atlı arabaların yerini trenler almaya başladı. Bu gelişmelerle paralel olarak raylı sistemlerde de gelişim gözlendi. Öncelikle atlı tramvaylar, sonrasında ise tramvaylar kullanılmaya başlandı. Bu yeni modern araçların kullanılmaya başlanmasından sonra yol dokularında muazzam büyüklükte değişimler gözlendi. Yol dokusu geleneksel döneme göre araçların rahat bir şekilde geçebilecekleri şekilde genişletildi.

Ulaşımdaki gelişmeler sonucunda kentsel kitle taşımacılığında da gelişmeler gözlendi. 19. yüzyılın sonlarında tramvayların kullanılmasıyla birlikte gelişmeye başlayan kitle taşımacılığında, 20. yüzyıla gelindiğinde otobüsler, minibüsler, metrolar ve uçaklar kitle taşımacılığının ana aktörleri olmaya başlamışlardır.

Tablo 3.1. Yok yerlerden ulaşım mekânlarının türleri (Kaymakçalan, 2018)

ULAŞIM MEKÂNLARI		
Metrolar	Havaalanları	Otoyolları

Postmodern dünyada ise bu yok yerlerden ulaşım mekânları gelişme gösterip hayatlarımızın vazgeçilmez birer parçası olmuştur. Bu yok yerlerin ulaşım mekânlarından üç tanesi ile çok sık karşılaşmaktayız. Bu ulaşım mekânları; metrolar, havaalanları ve otoyollardır. Bu mekânlar geçici olarak deneyimlediğimiz, hızlı oluşlarından dolayı hareketin ve devinimin olduğu mekânlardır. Ulaşım mekânlarındaki hareket eyleminin mekânlar üzerindeki etkisi mekânları yeteri kadar deneyimlenememesine yol açmaktadır (Tablo 3.1.).



Şekil 3.7. İstanbul Atatürk Havalimanındaki lineer koridorlar (Url-5)

Yok yerlerden havaalanları olsun, metrolar olsun hemen hemen hepsindeki koridorlar lineer bir şekilde tasarlanmıştır. Bu lineer koridorlar hareketli ortama daha fazla hareket katmaktadır (Şekil 3.7.). Mekânlarda iç avlu veya iç bahçeler tasarlanarak mekândaki hareket azaltılabilir ve bu mekânları deneyimleyen bireylere kısa süreliğine de olsa dinlenilebilecek bir ortam sunulabilir. Çünkü sokaklar ve koridorlar hareketi arttırmakta ve meydanlar, avlular ve bahçeler ise dinlenme durakları veya duraksama yeri olup hareketi azaltmaktadır. Yok yerlerde oluşturulacak iç avlular ise insanları toplayacak ve mekânın hareketli oluşunu belli süreliğine azaltacaktır.

Yok yerlerin ulaşım mekânlarından kentten kopuk bir şekilde yeraltında tasarlanan metrolar, diğer yok yerlerden farklı olarak yeraltında oluşlarından dolayı farklı bir deneyim ortamı sunmaktadır.

BÖLÜM 4.YOK YERLER: METROLAR

Metrolar, diğer ulaşım mekânlarından farklı olarak kentten kopuk bir şekilde konumlandırılmıştır. Bu konumlandırma tek bir yörede değil, küresel olarak gerçekleşmiştir. Metrolar sadece giriş mekânı vasıtasıyla kentle ilişki kurmaktadır. Metroların yeraltında olup kentten kopuk bir şekilde tasarlanmaları bağlamında incelenecek üç önemli yönü bulunmaktadır. Bunlar; metro istasyonlarının özellikleri içinde anlatılan sosyo-kültürel yönü,metroların yeraltında tasarlanmalarından dolayı zamansız mekânlar oluşlarıdır. Metro istasyonlarında zaman algısının zayıf oluşu da yön bulmayı etkilemektedir.

4.1. Metro Mekânlarının Özellikleri

Metrolar A kategorisi diye adlandırılan (fiziksel özerkliği bulunan, yani diğer ulaşım araçlarından ayrı bir güzergâhta çalışan) sistemlerdir. Metro sistemleri dört akstan oluşmakta ve 8-10 arası setler şeklinde çalışmaktadır. Bu sistemler "*yüksek hız, kapasite, hızlı inme-binme ve sürücü hatasına izin vermeyen kontrol sistemleri ile güvenli sistemlerdir*" (Çelik, 2013). Saatte 20.000-40.000 aralığında kişi sayısını taşımaktadır. Genellikle yeraltında çalışabileceği gibi yerüstünde de çalışabilmektedir. Bunun dışında her grup veya her sınıftan insan tarafından rahatlıkla kullanılabilmektedir. Metroların her grup veya her sınıftan insanların kullanımına açık olmaları çok kültürlü bir ortamın oluşmasına zemin hazırlamıştır.

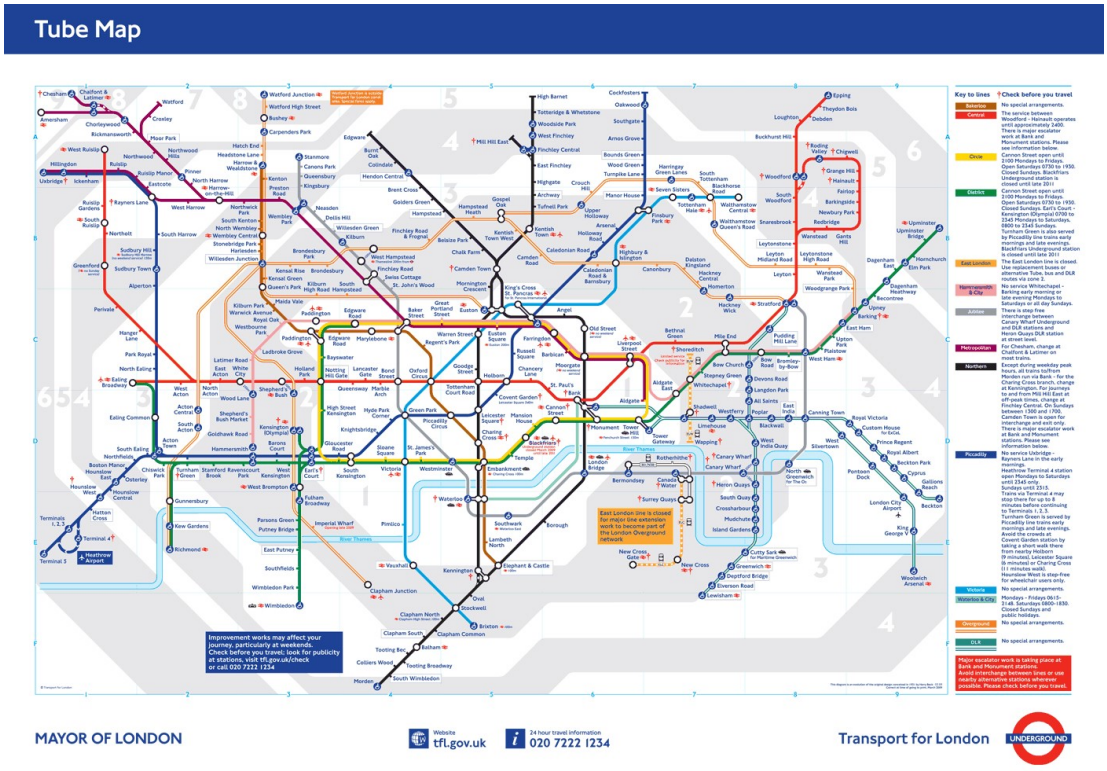
Metrolar büyüyen kente çözüm olmak için inşa edilmişlerdir. Metroların oluşumu tarihsel süreçler çerçevesinde incelenecekolursa; 19. yüzyılın ortalarından itibaren sanayinin ve teknolojinin gelişimiyle birlikte kentlerin yüzölçümü büyümüştür ve kentlerdeki nüfus kat ve kat artmıştır. Nüfusun bu kadar çok artması ulaşımda aksaklıklar meydana getirerek kent içindeki ulaşımda sorunlar oluşturmuştur. Kentteki yollar sayıca arttırılmaya ve genişletilmeye çalışılsa da yetersiz kalmaya başlamıştır. Kentteki ulaşım sorunları, kent içindeki güvenliğin aksamasına neden olmuştur. Çevreye daha az zarar verecek, daha güvenli, zamandan daha fazla tasarruf sağlayacak ve çok daha fazla kişiyi taşıyacak metronun gelişmesi için uygun ortamı oluşturmuştur. İlk metro Londra'da 1863 yılında inşa edilmiştir. Londra'da inşa edilen metro sistemi komürle çalışmaktaydı. Londrada elektrikle çalışan metro hattı ise 1890 yılında

insanların kullanımına açılmıştır. Dünyada ikinci metro hattı 1871 yılında inşasına başlanan Karaköy-Tünel füniküler hattıdır. 1871 yılında inşasına başlanılan füniküler 1874 yılında tamamlanıp hizmete sunulmuştur.Ayrıca İstanbul'un ilk metro hattıdır. Bundan sonraki aşamalarda metrolar sırasıyla; 1896 (Budapeşte), 1897 (Boston), 1900 (Paris), 1904 (New York), 1907 (Philadelphia), 1913 (Buenos Aires), 1927 (Tokyo), 1943 (Chicago), 1954 (Toronto), 1960 (Montreal), 1969 (Mexico) yıllarında hizmete sunulmuşlardır.Bugün ise metrolar, örümcek ağı gibi dünyanın her yerini ele geçirmişlerdir.



Şekil 4.1. Helsinki metrosu kent merkezini örümcek ağı gibi sarıp kentin çeperlerine kadar ulaşmaktadır (Url-6)

1982 yılında Helsinki metrosu hizmete açılmıştır. 2 hat ve 17 istasyon Helsinki ve Helsinkinin çevresindeki ilçelerden Vantaa ve Espoo'ya hizmet vermektektedir. Metro ağı ile bağlantılı olacak şekilde tramvay ve otobüs hatları desteklemektedir. Bu hatların toplam uzunluğu 21 km olan metro ağlarında günde ortalama 150 bin kişi taşınmaktadır. Bu metro ağları kent merkezini örümcek ağları misali çevrelemiştir (Şekil 4.1.).



Şekil 4.2. Londra metrosunun karmaşık ilişkiler şeklinde bütün kenti etkisi altına alması (Url-7)

Londra metrosu Helsinki metrosuna göre daha karmaşık ve daha geniş çaplı oluşmuştur. Londra metrosunda kentin genişliği ve kentin yoğunluğu Helsinki metrosundan çok daha fazladır. Bu nedenle metro ağlarının ilişkileri daha karmaşık ve kent merkezinden çok daha uzak yerleşim yerlerine kadar ulaşabilmektedir (Şekil 4.2.).

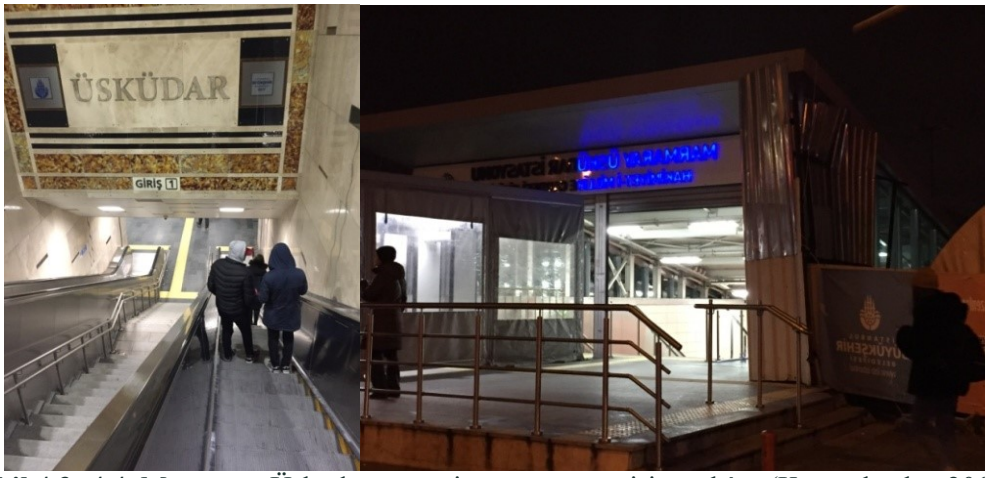
Metro istasyonu mimari mekânları giriş bölümü, giriş-bilet holü ve bilet holü-peron arasındaki koridorların olduğu bölüm, peronun olduğu bölüm ve teknik ve servisin bulunduğu bölümlerden oluşmaktadır.

Metro istasyonu mimari mekânlarının tasarımlarını biçimlendiren birkaç kriter bulunmaktadır. Bu kriterler; "*istasyon yapısının konumu, yapının yer alacağı zeminin jeolojik yapısı, istasyonu kullanacak yolcu sayısı, yapının boyutu ve istasyonun yapım yöntemidir*" (Maden ve Avlar, 2017, s. 4). Metronun konumlandığı yer ise metronun mekân tasarımını etkilemektedir. Ayrıca çevredeki yapıların yoğunluğu da metronun mekansal tasarımını etkilemektedir. Bu nedenle metroların konumu, yapıların bulunduğu alana girmeyecek şekillerde gerçekleştirilebilir ve bunlara göre metro mekânlarının tasarımları yapılabilmektedir.

Metroların mekân tasarımlarında en önemli mekânlardan biri metro istasyonuna giriş mekânıdır. Metrolar yeraltında inşa edilmiş mekânlar oldukları için kentle ilişkilerini sadece giriş mekânlarıyla kurarlar. Giriş mekânlarının algılanabilir olması metro istasyonunun kentle kurduğu ilişkiyi güçlendirmektedir. Ayrıca metro istasyonlarının girişleri kentsel çevreyi de biçimlendirmektedir. Bundan dolayı "*giriş yapıları estetik açıdan çevresiyle uyumlu, çekici ve kimliği ile kolay algılanabilir olmalıdır*" (Maden ve Avlar, 2017, s. 6).

Kentteki imgenin oluşumunu sağlayan istasyona giriş mekânlarıdır. Bu istasyona giriş mekânları imgelenmeyi güçlendirici, deneyimlenebilen ve mekândaki algıyı kuvvetlendirecek şekilde tasarlanabilmektedir. Ayrıca bu istasyona giriş mekânları işlevsel özelliklere sahip olabilmektedir. "*Diğer yaya akslarına ve toplu taşıma araçlarına aktarma yapmaya uygun olması gerekmektedir. İşlevsellik, kent ile insan arasındaki bağlantıyı kurarak, mekânları canlı ve kullanılır kılmaktır*" (Maden ve Avlar, 2017, s. 6). Metrolar yeraltında tasarlanmalarından dolayı kent ile yeterli bağlantıyı kuramamaktadır. Kent ile yeterli düzeyde bağlantı kurulamadığı zaman ise metrolar kentin parçası olmaktan çıkmaktadır. Metro giriş mekânları işlevsel olarak tasarlandığı zaman metro istasyonu, kentin içinde daha fazla algılanabilir hale gelebileceklerdir ve kent ile daha güçlü bağlantı kurabilecektir.

Üsküdar Marmaray metro istasyonunun giriş mekânı kent içinde yeterli düzeyde algılanamamaktadır. Çünkü giriş mekanının formu kent içinde kendini yeterli düzeyde gösterememektedir (Şekil 4.3.-4.4.).



Şekil 4.3.-4.4. Marmaray Üsküdar metro istasyonunun giriş mekânı (Kaymakçalan,2018)



Şekil 4.5. Santiago Calatrava tarafından tasarlanan New York Dünya Ticaret Merkezi istasyonu girişi (Url-8)

Calatrava tarafından tasarlanan New York Dünya Ticaret Merkez'indeki metronun giriş mekânı ile Üsküdar Marmaray metro istasyonunun giriş mekânı karşılaştırıldığı zaman New York'taki metro istasyonu mekânı/kütlesi kent içinde daha fazla göze çarpacak şekilde kendini belli etmektedir. Kent içinde kendini belli etmek için ise giriş mekânını diğer yapılara göre doku, biçim ve renk açısından kentte farklılaşmaktadır (Şekil 4.5.).

Metroların ikincil mekânları koridor mekânlarıdır. Mekânları birbirlerine bağlayan koridor mekânları kolay yoldan erişebilir olabilir. Genellikle mekân içinde bireylerin birbirlerine çarpmayacak ve rahat bir şekilde yürüyebilecekleri genişlikte olabilir. Metrolardaki dolaşım koridorları imgelenebilir olabilir. Bu koridorları kullanan insanlara yön bulma konusunda zorluklar yaratmayacak şekilde tasarlanabilir. Koridorlarda kullanılan işaret levhalarının konumlanması ve işaret öğelerinin varlığı bireylerin güvenli bir şekilde yönlerini bulmalarını sağlayabilmektedir.



Şekil 4.6. Kozyatağı metrosunun lineer koridor mekanları (Kaymakçalan, 2019)

Bilet holleri ise kontrol noktalarından belli bir ücret karşılığında metroya gidiş ve daha sonra metrodan çıkışını gerçekleştirdikleri mekânlardır. Bu noktalar "*yolcuların toplandığı ve dağıldığı mekânlar olduğundan istasyon yapısının merkezidir*" (Maden ve Avlar, 2017, s. 8).



Şekil 4.7. Üsküdar marmaray bilet holü (Kaymakçalan, 2018)

Peronlar ise yolcuların metroya inip bindikleri yerlerdir. Peronlarda güvenlik en yüksek safhada olabilir ve perondaki platform kenarlarında korumalıklar gerektiği durumlarda yerleştirilebilir.



Şekil 4.8.-4.9. Üsküdar Marmaray metro istasyonunun peron katı (Kaymakçalan, 2018)

Metroların diğer ulaşım sistemlerine kıyasla daha fazla artı yönleri bulunmaktadır. Bir toplu taşıma sisteminde en önemli kriterlerden birisi olan kapasite ilk akla gelendir. Bir toplu taşıma sistemi ne kadar çok kapasiteyesahip olursa, trafiğin yükünü o kadar azaltabilir, dolayısıyla daha az araç trafiği ve daha az çevre kirliliğine sebebiyet verilmiş olur.

Esneklik ise toplu taşıma sistemlerinde çok önemli bir diğer etkendir. Bir toplu taşıma sisteminde esneklik artarsa o oranda fiziksel özerklik azalmaktadır. Fiziksel özerkliğin tam olması durumunda ise kendine has güzergâhı olan ve diğer araçlardan ayrı bir şekilde çalışabilmesi anlamına gelmektedir. Metrolara baktığımız zaman fiziksel özerklikleri tam olan toplu taşım ulaşım türlerindendir. Bu sebeple sıfır esneklik olan bir toplu taşım ulaşım türü olmaktadır. Sıfır esneklik metrolarda gereksiz durmaları azaltarak zamandan tasarruf edilmesini sağlamaktadır. Bu sebeple metrolardaki ulaşımı pozitif yönde etkileyen etkendir.

Toplu taşıma sistemlerinin birbirinden ayıran bir özellik ise hızdır. Raylı sistemlerden olan metrolarda, metroların hızı diğer toplu taşım sistemlerine göre daha sabit bir şekilde arttırılıp, azaltılabilmektedir. Bu sebeple hız konusunda tam bir kontrol sağlanabilmektedir. Ayrıca hızın kontrolü metroların daha güvenli bir ulaşım deneyimini bireylere yaşatmasına neden olmaktadır. Metrolar ile bireysel ulaşım türlerinden olan arabalar karşılaştırıldığı zaman, metrolar arabalara göre daha güvenlidir. Çünkü trafiğin içine karışmadan kendine özel güzergâhta çalışmaktadır. Bu sebeple trafikten ayırı bir güzergâhta hareket ettiği için başka araçlarla çarpışma riski de

bulunmamaktadır. Konfor ise güvenlikle bağlantılı bir kavram olup toplu taşım sistemine göre değişim gösterebilmektedir. Konfor koşullarının oluşabilmesi için yolcuların bir yerden başka bir yere rahat bir şekilde taşınmaları sağlanabilmektedir. Ayrıca "*inme ve binmedeki kolaylık, oturma ve ayakta durma sırasındaki rahatlık, taşıtın havalandırma ve ısıtma koşulları, taşıtın içindeki sessizlik, frenleme ve hızlanmadaki yumuşaklık ele alınabilir*" (Ulusoy, 2010, s. 17). Bu kriterlere bakarak en konforlu taşıma türünün metro olduğu söylenebilir. Çünkü metrolarda platformdan rahatlıkla araca binilmekte ve sessiz bir şekilde ulaşım sağlanmaktadır. Bu konfor koşullarının artmasını sağlayan bir diğer unsur ise sistemin düzenli bir şekilde çalışmasıdır.

Ulaşımdaki çevresel kriterler ise havadaki karbondioksit oranı ve çevrede oluşan gürültü şiddetine göre belirlenen kriterlerdir. Benzinden ve mazottan kaynaklı olan hava kirliliği günden güne kentlerimizi yaşanılmaz hale getirmektedir. Kentlerimizde karbondioksit oranının artmasıyla birlikte atmosferde sera etkisinin oluşmasına sebep olmaktadır. Otomobiller en çok çevre kirlenmesine neden olan araç türüdür. "*Yolcu-km başına otomobilin otobüse göre 120 kat daha kirletici olduğu anlaşılmaktadır. Elektrik enerjisi ile çalışan sistemlerin seçimi atmosferik kirlenmelerin azalmasına katkıda bulunacaktır*" (Armağan, 2007, s. 25). Metrolar ise çoğu ulaşım türlerine göre en az enerji tüketen ve çevreye karbondioksit salmayan türlerden biridir. Bunun sebebi ise elektrik enerjisi kullanması ve yeraltında bulunmasıdır.

Bu etkenler metro istasyonlarını şekillendirmekte ve kamusal mekânlar olduğu için kültürel ve sosyal olgular mekânları etkilemekte ve değişime uğratmaktadır. Ayrıca metrolar; insanların geçici bir şekilde kullandıkları ve birbirleri ile geçici bir şekilde etkileşimde bulundukları mekânlar olması dışında artı yönlerinin çok olmasından dolayı insanlar tarafından tercih edilmektedir. Herkes tarafından kullanılan bir ulaşım türünün mekânı ise çok kültürlülüğü içinde barındıran bir mekân haline gelmektedir.

Metro istasyonları gibi yok yerlerden olan ulaşım mekânlarıfarklılıkların buluştuğu yerlerdir. Bu mekânlarda bulunan bireyler birbirlerini tanımadıklarından dolayı birbirleri arasına mesafe koyarlar. Yabancı ile belli bir mesafeden etkileşime girerler. Birisini yabancı olarak kabul ettiğimiz zaman, bireylerle olan aramızdaki mesafeyi korumak gerekir, çünkü yabancı, modern toplumsal yaşamda tehdit unsuru

olarak görülür. Yabancı ile olan aradaki "*gerekli mesafe, bir mübadele alanına, bir etkileşim alanına cevap verecek büyüklüğe ulaştığında yeterli hale gelir*" (Stavrides, 2010, s. 118).

Yabancıya karşı teatral bir duruş sergilendiği zaman bireyler güven ortamının oluşması için maske takarak karşıdaki yabancı kişiyle iletişim kurarlar. Kısacası yabancı diye adlandırdığımız kişiye karşı kılık değiştirmiş oluruz. Tiyatro oyuncusu gibi yabancıya karşı rol oynarız.



Şekil 4.10. Metrolarda eşiklerin buluştuğu yer ve bireylerin birbirleri ile teatral bir duruş sergilemeleri (Kaymakçalan, 2018)

Metro istasyonları gibi yok yerlerde "*kentle kurulan kişisel ilişkiyi tanımlayan bu deneyim, bir beden ilişkileri deneyimidir*" (Stavrides, 2010, s. 134). Bu beden deneyimi belli bir mesafenin korunması metro istasyonlarını teatralliğin en yoğun gerçekleştiği mekânlardan biri haline getirir.



Şekil 4.11. Levent metrosundaki Starbucks'ın yer duygusunu güçlendirmesi (Kaymakçalan, 2019)

Metro istasyonları yok yerlere dahil olmalarından dolayı yer hissiyatı yeterli ölçüde oluşamamaktadır. Levent metrosundaki Starbucks ile hareketli metro aksında hem duraklama yeri hem de geçilip gidilen ve yeterli ölçüde deneyimlenemeyen metro istasyonlarında daha fazla zaman geçirilmesi sağlanabilmektedir. Bu sayede metro istasyonları daha fazla deneyimlenmekte ve oranın bir yer haline gelmesini daha çok güçlendirebilmektedir. Ayrıca mekân ile ilgili hafızalarda daha fazla anının birikmesine neden olabilmektedir. Mekânda daha fazla anının birikmesi de bireylerin o mekâna olan aidiyetlik duygusu güçlenmekte ve mekân hafızalarda daha kalıcı bir hale gelebilmektedir (Şekil 4.11. ve 4.12.).



Şekil 4.12. Levent metrosundaki Starbucks mekânının geçiş mekânını daha fazla deneyimlenebilmesini sağlaması (Kaymakçalan, 2019)



Şekil 4.13. Levent metrosundaki Metrocity alışveriş merkezini birbirine bağlayan Starbucks mekânının panoramik görünümü (Kaymakçalan, 2019)

Levent metrosu ile Metrocity alışveriş merkezini birbirine bağlayan Starbuck'ın bulunduğu çarşı aksı farklı işlevdeki mekânlar arasında erişilebilirliği sağlamaktadır.

Mekânlar arası erişilebililiğin sağlanması mekânın algılanmasını kuvvetlendirmekte ve yer duygusunun daha güçlü kılınmasını sağlamaktadır. Ayrıca mekânın okunaklı olmasını sağlayabilmek için mekânı daha basit şekilde tasarlamanın dışında mekânı yaşanabilir bir yer haline getirmek gerekmektedir (Şekil 4.13.).



Şekil 4.14.-4.15.-4.16.-4.17. Levent metrosu ile Metrocity arasında erişilebilir bir noktada bulunan çarşı aksı (Kaymakçalan, 2019)

Levent metrosu ile metrocity alışveriş merkezi arasında kalan çarşı aksı, metro istasyonlarını daha fazla zaman geçirilebilen mekânlarını daha fazla zaman geçirilebilen mekânlar haline getirmektedir (Şekil 4.14.-4.15.-4.16.-4.17.).





Şekil 4.18.-4.19.-4.20. Taksim metro istasyonu ve Taksim-Kabataş finikülerde yer duygusunun oluşturulmasını sağlayan mekânlar (Kaymakçalan, 2019)

Taksim metro istasyonundaki büfeler gibi duraksayıp alışveriş yapılan mekânlarla birlikte yer duygusunun metro istasyonlarında belli bir süreliğine oluşturulmaya çalışılmıştır. Böylelikle mekânlar kısa süreliğine de olsa deneyimlenebilecek ve hafızalara kazınabilecektir (Şekil 4.18.-4.19.-4.20. ve 4.21.).



Şekil 4.21. Taksim metro istasyonunda yer duygusunun oluşturulmasını sağlayan büfelerin panoramik görünümü (Kaymakçalan, 2019)



Şekil 4.22. Sanatsal öğelerden yoksun olan metro istasyonu mekânlarında sanat öğelerinin (resim sergilerinin) gösterimi (Kaymakçalan, 2019)

Anıtsal ve sanatsal yerlere zıt olan metro istasyonlarında, tarihsel katmanları yeraltına indirerek veya resim sergisi şeklinde düzenleyerek, metro istasyonlarında yer duygusu belli bir ölçüde oluşturulabilir. Bunun sonucunda metro istasyonları yer olma hedefine biraz daha yaklaşmış olur (Şekil 4.22.).

Metro istasyonlarıyeraltında konumlanmalarından ve hareketin mekânı olmasından dolayı teatralliğin etkileri daha güçlü bir şekilde hissedilir ve metro istasyonlarındaki bireylerin zaman algılarında değişim meydana getirir.

4.2. Yok Yerlerin Zamansız Mekânları Metrolar

Geleneksel dönemde zaman algısı güneşin hareketine göre belirlenmekteydi. Modernleşme ile birlikte zaman, saniye,dakika gibi zamanı belirleyen ölçülerce oluşturulmaya başlandı ve zamanın dilimlere ayrılması ve ölçülebilir bir olgu haline getirilmesi zaman algımızda değişim meydana getirilmesine neden olmuştur. Zaman algımızı belirleyen bu modern ölçütler yok yerlerde bazı durumlarda zaman algısının oluşması için yeterli olamamaktadır. Zaman dilimlerinin (geçmiş, şimdiki ve gelecek zaman) yeterli ölçüde deneyimlenmesi ve güneşin mekân içine nüfuz etmesi de gerekmektedir.

Metroların yeraltında tasarlanmalarından dolayı güneşin hareketi mekânda gözlenememekte ve zamanı sadece saati gösteren panolardan ve kolumuzdaki saatten algılanabilmektedir. Bunun dışında zaman algısının yetersiz oluşu algımızı zorlamakta ve yön bulmayı zorlaştırmaktadır.



Şekil 4.23. Helsinki metrosunda zaman algısının oluşamama durumu (Url-9)

Helsinki metrosu diğer metrolar gibi doğal ışık alamayacak şekilde tasarlanmıştır. Doğal ışık alamayacak şekilde tasarlanmalarından dolayı zaman algısı yeteri kadar oluşamamaktadır. Mekân yapay aydınlatmayla aydınlatılmasının dışında gece ve gündüz belli olmamakta ve günün her saatinde aynı mekân görüntüsüyle karşılaşılmaktadır. Mekân geniş olmasına rağmen yine de zaman algısının oluşumu sağlanamamaktadır (Şekil 4.23.).



Şekil 4.24. New York metro istasyonunun doğal ışıktan mahrum kalması (Url-10)

New York metrosu da Helsinki metrosu gibi yeraltında olmasından dolayı doğal ışıktan mahrum kalmaktadır. Doğal ışıktan mahrum kalınmasının dışında mekânın dar oluşu mekân içinde zaman algısının oluşamaması dışında negatif duyguların oluşmasına yol açmaktadır (Şekil 4.24.).

Mekânı algılamamız yön bulmayı etkilemektedir. Eğer karmaşık bir mekânı deneyimliyorsak, algımız muğlâklaşacak ve yön bulmada zorluklarla karşılaşılacaktır. Mekândaki algı ise "*kişinin çevre hakkında veya çevreden bilgilenme sürecidir; bilişim ise düşünme, öğrenme ve zihinsel gelişim konularına ağırlık verir*" (Ünlü, 1998). Algı ile oluşturulan/üretilen bilgiler ise bilişimin de dâhil olmasıyla daha düzenli bir şekilde oluşturulmasını sağlamaktadır. Algı ve bilişim birbirini etkileyerek yön bulma davranışlarını da düzenlemektedir. Algı ve bilişim çevre ile olan etkileşimi doğrultusunda biçimlenir. Metro istasyonlarında ise çevre ile olan bağlantının kopmasından dolayı algısal ve bilişsel süreçlerde aksaklıklar meydana gelir. Çünkü "*insan sürekli arayış içinde olan, çevreden edindiği bilgiler, tahminler ve yaptığı planlar ile yaşamını sürdüren, hızlı karar verme ve bilme yeteneğine sahip bir varlıktır*" (Kaplan, 1973).



Şekil 4.25. Algısal ve bilişsel süreçlerde çevreye etki eden faktörler (Ünlü, 1988)

Algısal ve bilişsel süreçlerde çevre ile olan etkileşim büyük önem taşımaktadır. Fiziksel çevre mekânı algılamamızı etkilemektedir. Mekânı algılamamız, mekânı deneyimlememiz doğrultusunda değişmektedir. Mekânın deneyimlenme durumundaysa, mekânı deneyimleyecek bireylerin; fiziksel çevrenin dışında psikolojik etkenler, kültürel özellikler ve fizyolojik oluşumlar belirlemektedir (Şekil 4.25.).

Mekânda bulunan bireyler ise çevre ile olan etkileşimlerinde üç temel unsur üzerinde durmaktadırlar. Bu üç temel unsur; mekânın algılanması, algılanan mekânın bilinmesi ve bilinen mekânın değerlendirilmesidir. Bireyler çevre ile olan etkileşimlerini bu üç temel unsur üzerinden gerçekleştirirler. Bireyler mekânı algıladıkları çevrede oluşturulan bilgiler değerlendirilerek zihinde oluşturmaktadır. Zihinsel süreçlerin biraraya getirilmesiyle birlikte bilişsel süreçler oluşmaktadır. Bu

bilişsel süreçler oluşurken belli bir sürekliliğin olması gerekmektedir. Süreklilik ise; belli bir algılama süreci sonucunda zihinde çevre ile ilgili imgelerin oluşmasıdır. Bu çevresel imge kimlikle ve mekânın anlamlandırılmasıyla birlikte oluşmaktadır. Çevresel imge bir bakıma hayatta kalmayı sağlamakta ve yön bulmada kolaylıklar sağlamaktadır. Bunun sonucunda da bilişsel haritalar oluşmaktadır.



Şekil 4.26. Bilişsel haritaların yön bulma performansına etkisi (O'neill 1991a)

Bilişsel haritalar tasarlanmış bir mekânda yön bulmayı doğrudan etkilemektedir. Bilişsel haritaların doğru bir şekilde oluşturulması yön bulma performansını arttıracaktır. Çevresel imgeyi de güçlendirecektir (Şekil 4.26.).

Bu algısal ve bilişsel süreçlerin sonucunda mekân daha iyi bir şekilde anlamlandırılabilmektedir ve mekânda bulunan bireyler, mekânın içinde daha rahat bir şekilde yönlerini bulabilmektedirler. Mekânların birbirleri arasındaki ilişki daha sağlam bir şekilde kurulabilmektedir. Mekânlar arasındaki ilişkinin daha sağlam bir şekilde kurulması yön bulmayı güçlendirmektedir. Bunun sonucunda metrolarda bulunan kişiler strese girmeden kolaylıkla yönlerini bulabilmekte ve gidecekleri yerlere daha sağlıklı bir şekilde ulaşabilmektedirler. Bireylerin bir yerden başka bir yere sağlıklı bir şekilde gidebilmelerini sağlayan yön bulma, kişilerin sıkıntı çekmeden gidecekleri yerin yolunu rahat ve güvenli bir şekilde bulabilmeleridir. Bu sebeple yön bulma, mekânın deneyimlenebilmesini ve algılanabilmesini güçlendirmektedir.

Metro istasyonları gibi yok yerlerde, bireyler çevreleriyle yeteri kadar etkileşimde bulunamadıklarından dolayı mekân yeterli düzeyde deneyimlenememekte ve yer duygusu oluşamamaktadır. Bunun sonucunda mekânlar ruhsuz, bireyler ise kendilerini o mekâna ait hissedememektedir. Ayrıca "*mekânın fiziksel ve kavramsal yapısının karmaşıklığı, içerisinde yaşanan deneyimlerin tanımlanmasını da zorlaştırır*" (Garip, 2003, s. 1). Mekânın deneyimlenememesinin sonucu olarak metro istasyonları gibi mekânlarda bulunan bireyler kendilerini güvensiz ve kaybolmuş hissine kapılmış bulabilirler. Mekânda oluşturulan kodlamalar (renk, ışık, doku) yardımıyla da mekânın okunaklı olması sağlanarak yön bulma performansında artış meydana

getirilebilmektedir. Burada "*yön bulma davranışı için gerekli çevresel bilgiyi sunan ve bu bilginin kavranmasına ve anlamlandırılmasına olanak veren çevreler okunaklı çevre olarak ifade edilmektedir*" (Sönmez ve Önder, 2015, s. 357). Yön bulma ise çevrenin okunaklı olmasının bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Çevrenin okunaklı olması bireylerin rahat bir şekilde yönlerini bulmalarını sağlamaktadır. Ayrıca yerin yeteri kadar deneyimlenememesi durumunda bile mekânda okunaklılığı sağlayan öğeler bulunduğu müddetçe yön bulma konusunda kolaylıklar sağlanabilmektedir. Bu okunaklılığı sağlayan öğeler ise mekân içinde yön bulmada yardımcı olan tabelalar, resimlerdir. Bireyler bu tabelaları takip ederek yönlerini bulabilmektedirler. Bu tabelalar olduğu sürece yön bulmanın en zor olduğu şartlarda bile yön bulma performansı iyi derecede olamasa bile yön bulma performansı pek düşmeyecektir. Yön bulma performasının mekan içinde sağlanabilmesi için yön bulmayı sağlayacak öğelerin konumları da önemlidir. Öğeler, gerektiği kadar ve doğru yerde konumlandığı zaman yön bulma performansında artış gözlenecektir.

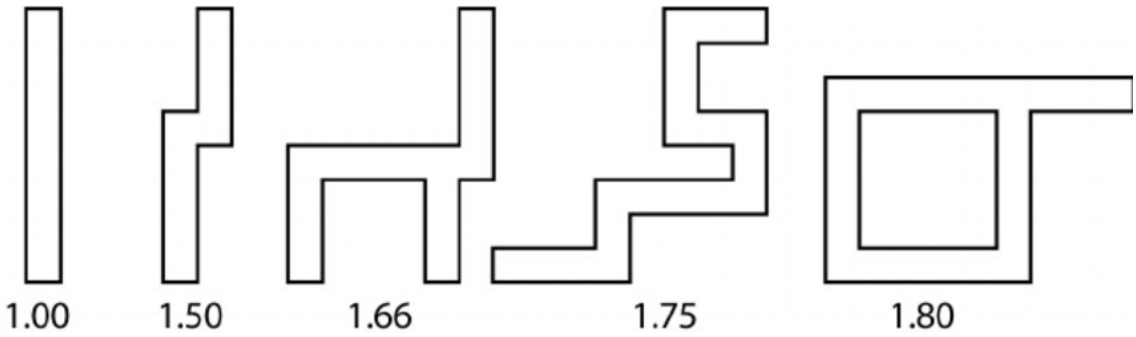


Şekil 4.27. Helsinkideki metro istasyonu duraklarının konumlanmalarını gösteren tabelalar (Url-11)

Helsinki metrosunda diğer metrolardaki gibi durakların konumlanmalarını gösterip yön bulmaya yardımcı olan tabelalar bulunmaktadır. Bu tabelalar yön bulma konusunda kolaylıklar sağlamaktadır. Çünkü metro istasyonlarında yön bulmak zordur ve bunlar olmaksızın metro istasyonlarında bulunan bireyler gidecekleri durakları bulmada sıkıntıya düşebilmektedir (Şekil 4.27.). Bunun sebeplerinden bir tanesi ise

yeraltında yön bulmak, yerüstünde yön bulmaktan daha zordur. Çünkü "*yeraltında mekân üç boyutlu bir hâl aldığı için bu durum kullanıcılar için karmaşık bir hâl almaktadır*" (Sürücü, 2015, s. 21).

Mekânlarda yön bulmayı sağlayabilmek için mekânların birbirleri arasındaki bağlantı noktalarını güçlü kılması gerekmektedir. Günümüzdeki metroların büyük bir çoğunluğunda ise mekânlar arasındaki bağlantı güçlü kılınamamaktadır. Mekânların bağlantılarının kopuk oluşlarının en önemli nedenlerinden birisi mekânların karmaşık ilişkiler çerçevesinde oluşturulmuş olmalarıdır. Bu sebeple mekânlar arasındaki bağlantının güçlü kılınamaması mekânları karmaşık bir hâle getirmektedir. Mekânlardaki karmaşıklıkta yön bulmayı etkilemektedir. Çünkü "*topolojik plan karmaşıklığındaki (Inner Connection Density- ICD) artışın, bilişsel harita doğruluğunu olumsuz etkilemekte ve yön bulma davranışında da hataları arttırmaktadır*" (Sönmez ve Önder, 2015, s. 358). ICD değeri ise mekânın karmaşıklık durumunu belirtmektedir.



Şekil 4.28. ICD değerinin mekânda yön bulmayı belirlemesi (O'Neill, 1991)

Bu yüzden mekânları tasarlarken daha anlaşılır ve daha basit olacak şekilde tasarlamak gerekmektedir. Mekânların karmaşık ve basit oluşları ise o mekânın okunaklı olup olmadığını belirlemektedir (Şekil 4.28.).

Mekânsal organizasyonda yön bulmanın yeteri kadar anlaşılabilmesi için "*mekânın yerleşim kurgusu olan karmaşıklık düzeyi konularının ele alınması gerekmektedir*" (Sürücü, 2015, s. 50). Mekânın karmaşıklık düzeyi ise mekânın içinde yön bulmayı doğrudan etkilemektedir. Ayrıca mekânı basit ilişkiler şeklinde oluşturduğumuz zaman, mekân içinde dolaşan bireyler tereddüte girmeden rahatlıkla yönlerini bulabileceklerdir. Aynı zamanda yön bulunmasını sağlayabilecek mekân tasarımının basit olması, akılda belleğe yerleşip kalıcı hâle gelmesi ve mekânın tam anlamıyla tanımlanabilir olmasını sağlayacaktır.

Mekândaki yön bulma performansını oluştururken bazı ölçütler vardır. Bu ölçütler mekân organizasyonunun oluşturulmasında kullanılmaktadır. Mekân organizasyonunu oluştururken kullanılan ölçütler şöyle sıralanabilir; "*dolaşma oranı, geri dönüşler, seçim noktalarında duraklama ve yanlış dönüşlerdir*" (Sürücü, 2015, s. 52). Mekân içindeki organizasyonu oluşturan bu ölçütlerin doğru bir şekilde düzenlenmesi mekânın daha okunaklı olmasını sağlayacaktır. Mekânın okunaklı olması da yön bulma konusunda pozitif bir etki yaratacaktır.

Yön bulmanın zor olduğu bir çevrede sanal mekânları kullanarak, mekân içinde yön bulma kolaylaştırılabilmektedir. Fiziki mekânda gerçekleştirilmesi zor olan şeyler bu sanal mekânlar yardımıyla büyük ölçüde gerçekleştirilmektedir. "*Yaratılan sanal çevrelerde katılımcılar, fiili ve üç boyutlu bir mekânsal çevreyi gözünün önüne getirmekte ve bu çevre ile etkileşime girmektedir*" (Sönmez ve Önder, 2015, s. 359). Bu sayede fiziksel mekândaki sorunlar büyük ölçüde sanal mekânların fiziksel mekânlar ile eşgüdümlü olarak oluşturulmasıyla birlikte sağlanabilmektedir.

Günümüzde teknolojinin gelişimi ile birlikte sanal mekânlar hayatlarımızın birer parçası haline gelmiştir. Sanal mekânlar yardımıyla bireyler, mekân içinde gidecekleri yerlere daha kolay ve kısa yoldan ulaşabilmektedirler. Bireylerin yönlerini bulmak için kullandıkları "*yaya navigasyon sistemleri, belirli bir hedefe ulaşmak için gerekli kesin açıklamaları sunmaktadır*" (Sönmez ve Önder, 2015, s. 360). Bu navigasyon sistemlerinin amacı bireylerin daha güvenli ve konforlu bir şekilde gidecekleri yerlere ulaşmalarını sağlamaktır. Yaya navigasyon sistemleri işaret öğeleri ile birlikte kombine olarak kullanıldığı zaman yön bulma konusunda daha etkili ve daha pozitif sonuçlar alınabilmektedir.

Mekânlar arasındaki farklılıklar da yön bulmayı etkilemektedir. Mekândaki nesneler birbirlerinden farklı kimlikler oluşturduklarında ve mekân içinde kendilerini yeterli düzeyde belli ettiklerinde bellekte yer edinirler. Mekânların kendilerine özgün karakterlerinin olması gerekir. Bunun sağlanabilmesi için mekânların tasarımının özgün olması gerekir. Tasarımda farklılaşmayı sağlayan algısal özellikler de yön bulmayı etkilemektedir. Metro istasyonlarında ise bahsedilen özellikler olarak renk, ısı, ışık ve ses olduğu söylenebilir.

Mekânlarda kullanılan renk mekânı algılama biçimini değiştirmekte ve mekânları daha tanımlanabilir bir hale getirmektedir. Aydınlatmada da kullanılan doğru ışık renginin seçimi ve ışık şiddetinin yön bulmayı zorlaştırmayacak düzeyde olması gerekir. "*Mekân boyut algısını da etkileyen bu kullanımda yüzeyler arası renk etkileşiminin göz ardı edilmemesi gerekir*" (Verdil, 2007). Mekânlarda zıt renklerin bir arada kullanılması da mekânlardaki algıyı güçlendirmektedir. Mekânlarda kullanılan bu renkler, mekândan mekâna farklı olmalıdır. Her mekânda farklı renklerin kullanılması mekândaki algıyı güçlendirecek, mekânın kimlikli olmasını sağlayacak ve mekânda yön bulmayı kolaylaştıracaktır. Bundan dolayı mekân algısını etkileyen renkler, yön bulmayı kolaylaştırmak ve mekânda estetik bir duruş sergilemek için kullanılmaktadır. Bunların dışında mekânlarda kullanılan renkler "*yolcuların girişten peronlara ve perondan çıkışlara kadar çıkmasına yardımcı olur*" (Sürücü, 2015, s. 24).

Metro istasyonları ulaşımın mekânlarına dâhil olmalarından dolayı hareketli mekânlardır. Bu mekânlar hız kavramıyla bütünleşik şekilde oluşturulmuştur. Bu mekânlardaki hareketi yavaşlatmak için mekânlarda soğuk renkleri (insan üzerinde dinlendirici bir etkisi bulunan renkler) tercih etmek gerekmektedir. Renk tonları ise daha açık tonlarda olabilir, çünkü metrolar yeraltında olduklarından dolayı doğal ışığı mekân içine sokamamaktadır ve mekânlarda renkler koyu tonlarda kullanıldığı takdirde mekânda kasvetli bir ortamın oluşmasına neden olacaktır. Mekânda kasvetli bir havanın oluşmasını engellemek için mümkün mertebe koyu renklerden kaçınmak gerekir. Mekân içinde, bazı durumlarda soğuk renklerle birlikte sıcak renkler bir arada kullanıldığı zaman mekândaki monotonluğun önüne geçilebilmektedir. Mekânda soğuk ve sıcak renkleri bir arada kullanırken belli bir ölçünün sağlanması gerekir. Metro istasyonlarında soğuk ve sıcak renkler gerektiği kadar ve dengeli bir şekilde kullanılabilir. Mekânda soğuk ve sıcak renkler dengeli bir şekilde kullanıldıkları zaman mekânda hem yön bulma perfomansı pozitif yönde etkilenecek hem de mekândaki monotonluğun önüne geçilebilecektir.



Şekil 4.29. Stockholm metrosunun peron katında birden fazla rengin mekânda kullanılmasıyla mekândaki monotonluğun önüne geçilmesi (Url-12)



Şekil 4.30. Stockholm metrosunda sıcak ve soğuk renklerin bir arada kullanılması(Url-12)

Yapay aydınlatma sistemlerinin metro istasyonlarında düzgün bir şekilde konumlandırarak metro istasyonlarındaki yön bulma performansı arttırılabilir.



Şekil 4.31.-4.32. Levent metrosunun koridor aksının farklı renkteki ışıklarla aydınlatılması sonucu yön ve yer duygusunun güçlendirilmesi (Kaymakçalan, 2019)

Levent metrosundaki koridorunun farklı renklerle aydınlatılması mekânda bulunma hissini kuvvetlendirmektedir. Mekânda bulunma hissinin kuvvetlenmesi yön bulma performansını arttırmakta ve yer duygusunu güçlendirmektedir (Şekil 4.31.-4.32.).



Şekil 4.33. Barselonadaki Drassanes istasyonunda ışığın etkisini yön bulmada kullanılması (Url-13)

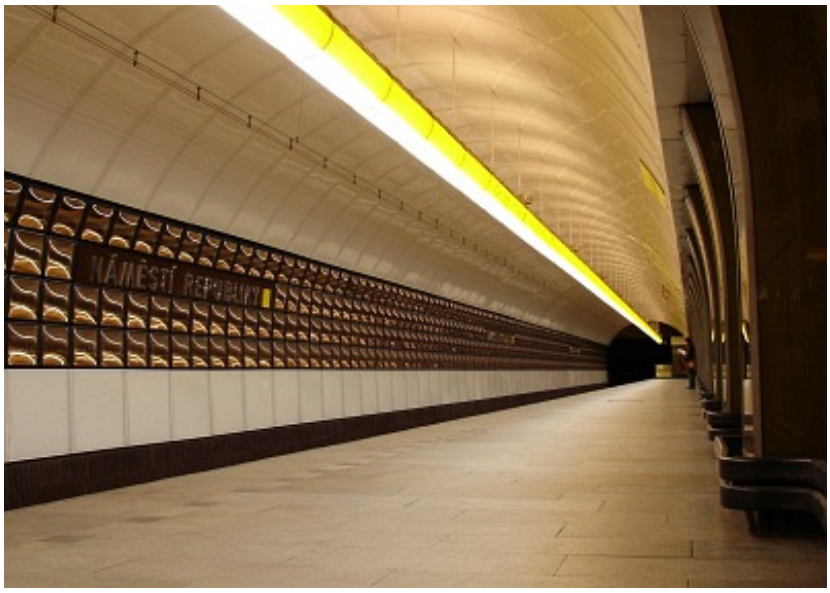
Barselona kentindeki Drassanes istasyonunda da mekânda kullanılan ışık yönlendirici unsur görevini görmektedir (Şekil 4.33.).

Yön bulmaya yardımcı olan elemanlardan biri de sestir. Ses algının oluşumunu sağlamaktadır. Algının oluşumunu sağlayan sesler iki türlüdür. Bu ses türleri: doğal sesler ve yapay seslerdir (Hasgül, 2011).

Doğal sesler, çevremizdeki canlıların ve canlı olmayan nesnelerin çıkardıkları seslerdir. Doğal sesler mekân içinde bireylerin yönlerini bulabilmelerini kolaylaştırmaktadır. Metro istasyonlarındaki kalabalıktan doğan ve metroların hareket ederken çıkardıkları sesler bunlara birer örnektir. Metroların çıkardıkları seslerin duyumsanması ile metro istasyonunda nerede olduğumuz kabaca tahmin edilebilir. Seslerin duyumsanması ile metro istasyonunda bulunan bireylerdeki yön bulma performansları olumlu etkilenecektir.

Ses türlerinden bir diğeri de yapay seslerdir. Yapay sesler ise, mekân içindeki yapay aygıtların ve makinelerin çıkardıkları seslerdir. Örnek vermek gerekirse; "*metroda yapılan canlı ananslor cihazlar yardımıyla insan seslerinin aktarımı olmaktadır*" (Sürücü, 2015, s. 30). Ayrıca ses, algının zayıfladığı mekânlarda yön bulmaya büyük ölçüde yardım etmektedir.

Bunların dışında mekân içindeki doku oluşumu da yön bulmayı etkilemektedir. Mekân içindeki doku gerçek doku ve vizüel doku şeklinde ikiye ayrılarak oluşmaktadır. Gerçek doku, bir nesnenin sertliği, yumuşaklığı, kayganlığı ve pürüzlülüğüdür. Vizüel dokular ise "*renk, motif, çizgi ve tonlarla sadece göze hitap ederler*" (Tüzcet, 1967). Metrolarda yön bulma faktörü ise metro istasyonlarını birbirlerinden farklı doku özelliklerine göre tasarlayarak arttırılabilir. Mekânlarda farklı doku özelliklerinin kullanılması sonucunda mekânlardaki algı da kuvvetlenecektir.



Şekil 4.34. Prag metro istasyonunda birden fazla dokunun bir arada kullanılması (Url-14)

Prag metro istasyonunda birden fazla renk kullanılarak mekandaki algı ve yön bulma performansı güçlendirilmeye çalışılmıştır. Mekânda algı ve yön bulma performansında artışla mekân hafızalarda daha kalıcı bir hâl alabilmektedir (Şekil 4.34.).

Yön bulmada kolaylıklar sağlayan bir diğer şey de işaretler ve grafiksel bilgilerdir. Mekândaki işaretler ve grafiksel bilgiler yön bulmayı etkilemektedir. Mekândaki "*işaret sistemleri binaya sonradan eklenen yardımcı bilgilerken, grafiksel*

bilgiler ise mekânın mimari bilgisi ile kullanıcıya yardımcı olmaktadır" (Sürücü, 2015, s. 33). Kısacası mekândan ayrı düşünülmemekle birlikte mekânın mimari tasarımıyla bütünleşmesi gerekmektedir. Ayrıca yön bulma mekân içinde mimari mekânın düzenlenişi olduğu kadar işaret öğeleri ve grafiksel bilgilerle de ilişki içindedir. İşaret sistemlerinin mekânda kullanımı mekânda oluşabilecek yön bulma ile ilgili sorunların büyük ölçüde önüne geçilebilmesini sağlayabilir. Bunun dışında görsel erişimde yön bulmayı etkilemekte ve bireylerin rahat bir şekilde yönlerini bulmalarını sağlamaktadır.

Mekândaki işaret öğelerinin doğru yerde konumlandırılması da yön bulmayı kolaylaştırmaktadır. Ayrıca bu işaret öğelerinin boyutları da çok önemlidir. İşaretler mekânda algılanabilecek büyüklükte olmalıdırlar. Bu işaret öğelerinin mekânlarda bulunması, "*mekânlarda kullanıcılar için ek birer bilgilendirme sistemi olarak tercih edilmektedir*" (Tavlı, 2010). Bu işaretlerin ve grafiksel bilgilerin mekân içinde düzgün bir şekilde kullanılmasıyla birlikte bireyler daha rahat bir şekilde yönlerini bulabileceklerdir.



Şekil 4.35. Stockholm metrosunun girişini belli eden işaret levhası (Url-12)

Metroların işaret levhaları da yön bulma davranışını ve performansını etkilemektedir. Metro istasyonu girişlerinde bulunan işaret levhalarının güçlü imgelenebilir olması mekânın kimliğini güçlendirmekte ve bunun sonucunda mekânın daha tanımlanabilir bir hâl almasını sağlamaktadır. Mekân daha güçlü tanımlandığı zaman ise mekânların birbirleriyle ilişkisi kuvvetlenmekte ve mekânlar arasında yön bulma kolaylaşmaktadır.



Şekil 4.36. Prag metro istasyonunda yön bulmada yardımcı olan işaret levhaları (Url-14)

Metro istasyonlarında yön bulma performansını belirleyecek en önemli mekânlardan biri giriş mekânlarıdır. Giriş mekânları daha önce de belirtildiği üzere metro istasyonlarının en önemli mekânlarındandır. Giriş mekânlarının güçlü kılınması veya imgelenebilir olması yapı ile ilgili pozitif izlenimler doğurabilmekte ve mekânın daha okunaklı olabilmesini sağlayabilmektedir. Bu sayede mekânda bulunan yolcular rahat bir şekilde yönlerini bulabilmektedirler. Mekânlarda yön bulmayı sağlayan üç tane önemli mimari eleman bulmaktadır. Bu mimari elemanlar şöyle sıralanabilir; girişler, çıkışlar, sirkülasyon sistemleri (Tavlı, 2010). Buradaki giriş mekânı daha önceki giriş mekânından farklı olarak yön bulma performansını arttıracak yönde ele alınmaktadır.

Giriş mekânı, o mekânı kullanan bireylerin algılayabildikleri düzeyde tasarlanmalıdır. "*Çünkü bu elemanlar mekânlara doğrudan bağlantıyı sağlayan mimari elemanlardır*" (Sürücü, 2015, s. 40). Bu mimari elemanlar yön bulmada kolaylıklar sağlamaktadır. Girişler basık olmamalıdır. Giriş mekânları ferah olacak şekilde mekânın genişliği ve yüksekliği ayarlanmalıdır. Mekânlardaki çıkış bölümleri ise giriş bölümüyle çoğu yönden benzerliklerinin olmasına karşın giriş bölümümden farklı şekilde mekân algılanmaktadır, çünkü çıkışlar mekânın içinden algılanmaktadır. Metro yapılarında kent yüzeyi ile bağlantılarını güçlendirmek için giriş bölümü algılanabilir olacak şekilde tasarlanabilir.

İstasyon giriş ve çıkışlarının algılanabilir olmasının sağlanması dışında "*mekân duygusu yaratılarak okunabilir, ilgi çekici ve hatırlanabilir olmalıdır. Girişlerde kullanılan semboller istasyonun belli bir mesafeden algılanabilmesi için önemlidir*" (Sürücü, 2015, s. 41).

Giriş mekânı kütlesel olarak kent içinde kendini belli edecek şekilde tasarlanabilir. Bu sebeple metro istasyonlarının giriş mekânları da kentin bir parçası olarak algılanıp kendi mimari dilini ortaya koyabilir. Giriş mekânlarının tasarımlarında o kente özgü bir mimari dil geliştirildiği zaman kent; hem daha okunaklı olacak hem de mekâna girecek bireylerdeki yön bulma performanslarını pozitif yönde etkileyecektir. Çünkü her bir kentin kendine has bir mimari dili vardır. Giriş mekânları her kentin kendi mimari diline göre oluşturulabilir. Giriş mekânlarını oluştururken ise günün koşulları çerçevesinde ele alınıp mekân tasarımları yapılabilir.

Giriş mekânları teknolojinin sağladığı imkânlar çerçevesinde de farklılaşma gösterebilmektedir. Giriş mekânları daha şeffaf olacak şekilde tasarlanabilir ve formlarında farklılaşmalar yaratılabilir. Bu değişimler de mekânın tanımlanabilir olmasını sağlayabilmektedir. Ayrıca giriş mekânı yer duygusunu güçlendirecek şekilde de tasarlanarak deneyimlenebilir ve hafızalara kazınabilir bir yer haline gelebilir.





Şekil 4.37.-4.38. Metro istasyonlarının giriş mekânları sırasıyla Bilbao metrosu, Frankfurt metrosu (Url-15)




Şekil 4.39.-4.40. Metro istasyonlarının giriş mekânları sırasıyla Kaohsiung metrosu, St. Petersburg metrosu (Url-15)

Kentlerin kimlik özelliklerine göre tasarlanan giriş mekânları daha anlamlı konumlar haline gelmektedir. Bireyler o mekânları daha iyi deneyimlemekte ve kendilerini o mekânlara daha fazla ait hissetmektedirler. Bazen de mekânlar günümüzün modern tasarım anlayışına göre tasarlandığında da mekândaki kimlik güçlü bir şekilde oluşabilmektedir.

Metro istasyonlarının giriş mekânları kentte kendilerini belli edecek şekilde geleneksel ve modern tasarımlarla tasarlanabilir ama kentin bir parçası olduğunu belli etmesi gerekmektedir. Giriş mekânı kendini simgesel bir kütle olarak kent içinde konumlandırılabilmektedir. Dünya genelini incelendiğimiz zaman metro istasyonlarının giriş mekânları kent içinde tarihi bir yapı, futüristik bir yapı, simgesel bir yapı olabilmektedir (Şekil 4.37.-4.38., 4.39.-4.40., 4.41.-4.42. ve 4.43.-4.44.).



Şekil 4.41.-4.42. Metro istasyonlarının giriş mekânları sırasıyla Helsinki metrosu, Madrid metrosu (Url-15)



Şekil 4.43.-4.44. Metro istasyonlarının giriş mekânları sırasıyla Moskova metrosu, Lille metrosu (Url-15)

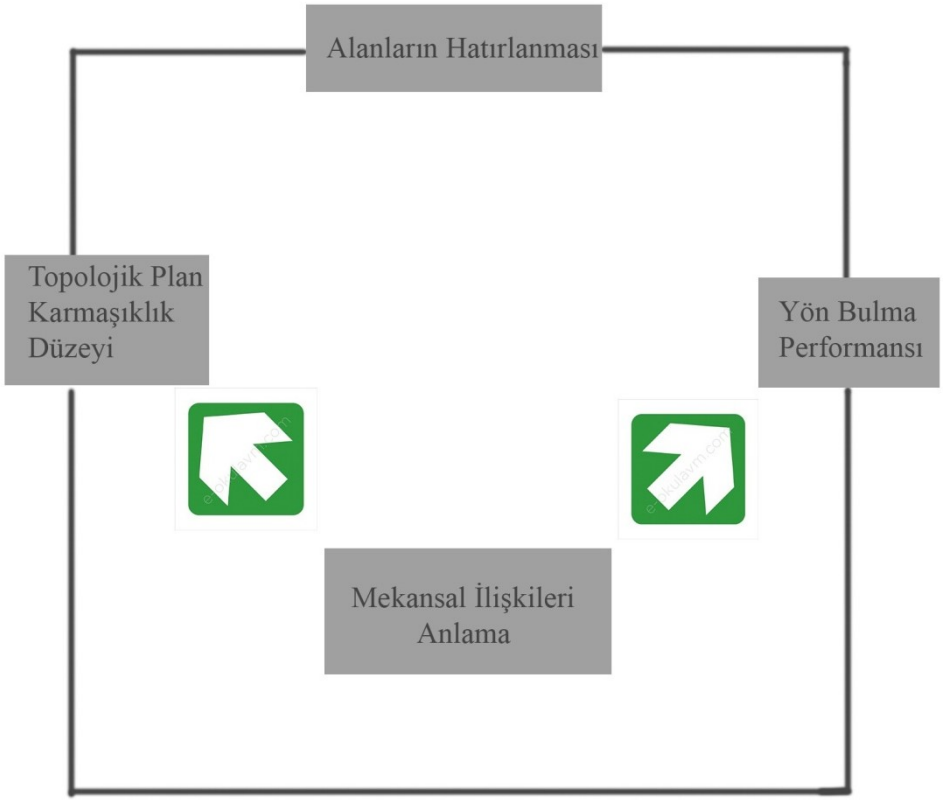
Metrolardaki sirkülasyon sistemleri ise metro mekânlarını birbirlerine bağlayıp mekânlardaki yön bulma performansını etkilemektedir. Mekânlar, sirkülasyon

alanlarıyla bir bütün oluşturacak şekilde ve güçlü bağlarla birbirleriyle düzenlendiği zaman mekânlarda yön bulma daha çok kolaylaşacaktır. Metro istasyonlarındaki sirkülasyon alanları labirenti andıracak şekilde tasarlanabilir, çünkü labirent formunu andıracak şekilde değil de, doğrusal olacak şekilde tasarlanan sirkülasyon alanlarında bireyler daha kısa sürede karar vererek yön bulma konusunda zorluklarla karşılaşmadan gidecekleri mekânlara ulaşımlarını sağlayabilmektedir. Ayrıca mekânlarda düşey sirkülasyon aracı olarak kullanılan merdivenlerin konumları, mekânla ilişkileri de yön bulma performansını etkileyebilmektedir. Merdivenlerde çok fazla dönüşlerden kaçınılarak yön bulma performansında artış sağlanabilir.



Şekil 4.45. Kiev metrosunda sirkülasyon alanının lineer doğrultuda olmasının yön bulmayı kolaylaştırması (Url-16)

Kiev metro istasyonunda sirkülasyon alanı lineer doğrultuda tasarlanmıştır. Sirkülasyon alanı lineer doğrultuda tasarlandığı için mekân basite indirgenerek yön bulmada kolaylıklar sağlanmıştır. Yön bulabilmek için ise çevremizi iyi bir şekilde algılamak gerekmektedir. İyi bir şekilde algılanan çevre ise daha kolay bir şekilde öğrenilmekte ve hatırlanmaktadır. Haq ve Zimring mekânın öğrenimi ve hatırlanmasını şu şekilde açıklamıştır (2001); "*mekân içinde yapılan hareketler çevremizi anlamamız ve bilgi edinmemiz için imkânlar sunar*". Mekân içindeki hareketin hızı da mekânın algılanmasını ve hatırlanmasını etkilemektedir (Şekil 4.45.). Mekân içinde hareket eyleminin hızı ne kadar azalırsa mekânın algılanması ve hatırlanması o kadar çok artacaktır ve yer duygusu daha güçlü bir şekilde hissedilecektir. Yer duygusunun daha güçlü bir şekilde hissedilmesi yön bulma performansını pozitif yönde etkilecek, çünkü yer duygusunun güçlü bir şekilde oluşturulmasıyla birlikte o yer hafızalara daha fazla kazınacak ve hafızalara kazınan yer daha tanımlı bir hale gelecektir.



Şekil 4.46. Mekânın öğrenilmesi ve hatırlanmasıyla yön bulma performansının ilişkisi (O'neill 1991a)

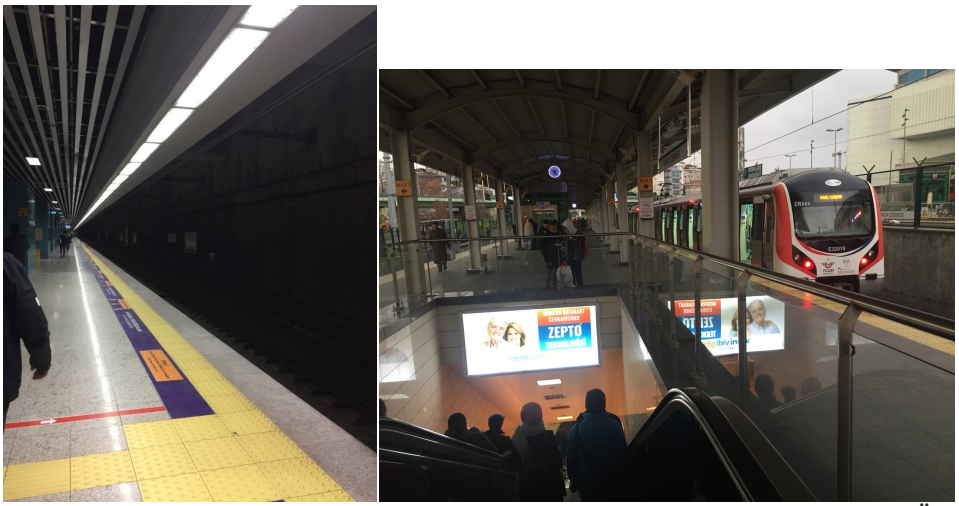
Mekânın öğrenilmesi ve hatırlanması yön bulma ile bağlantılıdır. Mekân ne kadar çok iyi öğrenilir ve hatırlanırsa yön bulma o kadar kolaylaşır. Mekânsal ilişkileri anlama ise yön performansını etkilemekte ve topolojik plan karmaşıklık düzeyini belirlemektedir. Mekânsal ilişkiler ne kadar basit ve sade hale gelirse yön bulma performansı artar ve plan karmaşıklık düzeyinde azalma gözlenir. Bundan şu çıkarımda bulunulabilir; yön bulma performansı ile topolojik plan karmaşık düzeylerinin birbirleri arasında diyalektik bir ilişki mevcuttur. İkisi de alanların hatırlanmasına etki etmektedir (Şekil 4.46.).

Mekânın öğrenilmesi ve hatırlanması da zaman algısının oluşumuna etki etmektedir. Yok yerlerden metrolar yeraltında tasarlanmalarından dolayı zaman algısı yeteri kadar oluşamamaktadır. Mekândaki yön bulma performansının yeterli düzeyde arttırılması zaman algısı ile belli bir ölçüde oluşturulabilir.

Metro istasyonlarında bulunan bireyler sadece kollarındaki, akıllı cep telefonlarındaki ve tabelalardaki saat göstergelerine bakarak hangi saatte olduklarını anlamaktadırlar. Ayrıca metro istasyonları birbirlerine çok benzer şekillerde

tasarlanmaktadırlar. Dünya çapındaki metro istasyon mekânlarının tasarım biçimleri, "*kullanılan işaret sistemleri ve mekânı kullanış biçimi açısından hepsinin neredeyse aynı oldukları görülmektedir*" (Avcı, 2008, s. 63). Bu sebeple metro istasyonları o kente özgü bir mimari dilini yansıtabilecek mekânlar olamamaktadır. Metro istasyonlarında bulunan bireyler monoton bir mekânda hareket etmektedirler.

Metro istasyonlarında zaman algısının oluşamamasının bir nedeni de şimdiki zamanın yeteri kadar deneyimlenememesidir. Şimdiki zamanın yeteri kadar deneyimlenememesi, mekânın yeteri kadar deneyimlenememesi ile doğrudan ilişkilidir. Mekânın tasarımlarının, o mekânları yeterli düzeylerde deneyimleyebilecek şekillerde tasarlandığı zaman mekânlar deneyimlenebilecektir. Ayrıca mekânlarda yön bulma performansını güçlendirerek de zaman algısının oluşması sağlanabilmektedir. Yön bulma performansının güçlenmesinin sonucu olarak "*birey hem şimdiki zamanı bu mekânlarda da deneyimleyebilecek, hem de kaybolmuşluk hissi ortadan kalkacağı için kendisini bu mekânlarda konumlandırarak varlığını hissedebilecektir*" (Avcı, 2008, s. 65).



Şekil 4.47.-4.48. Zaman algısı oluşması durumuna göre ayrılık çeşmesi peronu ile Üsküdar Marmaray peronlarının karşılaştırılması (Kaymakçalan, 2018)

Üsküdar marmaray istasyonu diğer istasyonlar gibi yeraltında inşa edilmiştir. Bu sebeple peronları güneş ışığından mahrum kalıp kentle ilişkisini kuramamaktadır. Ayrılık Çeşmesi Marmaray metro durağı ise aynı yerde Kadıköy'den Tavşantepe'ye giden metro hattının yeraltında olmasına karşın peronlar hem zemin olacak şekilde inşa edilmiştir. Peronlara güneş ışığı rahat bir şekilde ulaşıp mekândaki zaman algısının oluşmasını sağlamaktadır. Ayrıca Ayrılık Çeşmesi Marmaray peronlarının yer üstünde

inşa edilmelerinden dolayı kentle olan ilişkisi kısmen sağlanmaktadır (Şekil 4.47.-4.48.).



Şekil 4.49. Miamideki metro istasyonundaki peronun güneş ışığından faydalanabilecek şekilde yerüstünde konumlanması (Url-17)

Miamideki istasyonunun peronu da Ayrılık Çeşmesi Marmaray istasyonundaki peron gibi kentle belli ölçüde ilişki kuracak şekilde konumlanmıştır. Miaminin tropikal iklimde yer almasından dolayı mekân, doğal gün ışığından maksimum derecede faydalanmaktadır. Mekândaki zaman algısı da buna paralel olarak maksimum derece olmaktadır.



Şekil 4.50. Bilbao metro istasyonunun mekânlarına yarıklardan doğal ışığın nüfuz etmesi ve mekân-zaman algısının oluşturulmaya çalışılması (Url-13)

Bilbao metro istasyonuna mekânda yarıklar açılarak doğal ışık nüfuz etmektedir. Mekâna doğal ışığın nüfuz etmesi mekân içinde gece ve gündüz ayrımının yapılmasını sağlamaktadır. Bu sayede mekân içinde bulunan bireyler yeterli düzeyde zaman algısını oluşturabilmektedirler. Zaman algısının yeterli düzeyde oluşturulması

Bilbao metro istasyonunun mekânlarındaki yön bulmayı da kolaylaştırmaktadır (Şekil 4.50.). Aynı şekilde Cenova istasyonunun peronunda da zaman algısı oluşturulmaya çalışılmıştır. Cenova istasyonunun peronu cam bir kubbe ile örtülüdür. Bu sayede güneş ışığından mekân faydalanmaktadır. Güneş ışığından faydalanan mekân hem enerjiden tasarruf etmektedir hem de mekânda belli bir ölçüde zaman algısı oluşturulmaktadır. Ayrıca mekândaki kubbenin ayakta kalmasını sağlayan demir profiller sayesinde güneş ışınları parçalı bir şekilde mekâna gelmekte ve güneşin rahatsız edici durumlarından korunulmaktadır. Bundan dolayı mekânda hem zaman algısı oluşmakta hem de güneşin rahatsız edici etkileri en aza indirgenmektedir (Şekil 4.51.).



Şekil 4.51. Cenova metro istasyonunun peron katındaki cam kubbe ile mekâna doğal ışığın sokulması (Url-18)



Şekil 4.52. Münih St. Quirin platz metro istasyonunun mekânlarının doğal ışık alacak şekilde tasarlanması (Url-19)

St. Quirin metro istasyonunda yarıklar açıldığı için iç mekânda zaman algısı güçlü bir şekilde hissedilmektedir. Hem dış çevre görülerek dış çevre ile bağlantının

kopması engellenmemiş hem de mekânlarda zaman algısının oluşumu sağlanmış olmaktadır (Şekil 4.52.).



Şekil 4.53. Münih St. Quirin platz metro istasyonunun peron katının iç mekan görüntüsü (Url-20)

Buraya kadar sıralanan olumsuzlukların çözümleri için dünya çapında bazı projeler geliştirilmektedir. Gelişen teknolojinin de yardımıyla bu olumsuzlukların önüne geçme şansı farklı alternatiflerle elde edilmeye çalışılmıştır. Bu alternatiflerden biri olan mekânlarda bellek duvarının oluşumuyla da zaman algısı oluşturulmaktadır. Metro istasyonlarına uygulanarak zaman algısı belli bir ölçüde oluşması sağlanabilir. Bellek duvarındaki ışıklar bukelemun gibi kişilerin giysi rengine veya bulunulan zaman dilimine göre değişim gösterebilmektedir. Sistem kişilerin giysilerinin rengini algılamakta ve kişi mekâna girdiği anda giysi hangi renkteyse mekân o renge göre evrilmektedir. Bundan dolayı mekân ile birey arasındaki etkileşim güçlü kılınmaktadır. Bellek duvarı mekânda algılama/deneyimleme gibi hisleri arttırdığı için zaman algısının artmasına yardımcı olmaktadır. Bunun dışında bellek duvarı mekâna farklı bir atmosfer de katmaktadır. Metro istasyonlarında kullanılarak monotonluk ta engellenmiş olmaktadır. Bellek duvarı ile birlikte mekânlar daha canlı olmaktadır. Mekânların canlı olması mekânda bulunan bireylerde pozitif bir algının oluşmasını sağlamaktadır.

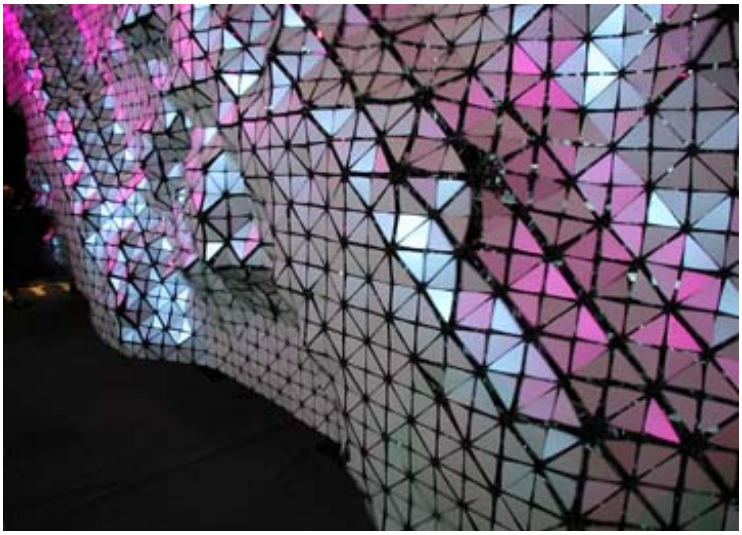


Şekil 4.54. Mekân içinde oluşturulan bellek duvarı ile mekânda farklı zamansal-mekânsallığın oluşması (Url-21)



Şekil 4.55. Mekânlarda kullanılan bellek duvarları (Url-21)

Sanal ortamlarda tasarlanan bir diğer proje ise Aegis Hyposurface projesidir. Bu projede yüzeyler, "*fiziksel deformasyonla çevreden gelen elektronik uyarılara (hareket, ses, ışık, vb.) cevap veren metalik bir yüzeyden oluşmaktadır*" (Avcı, 2008, s. 67).



Şekil 4.56. Mekânlara Aegis Surface tasarımının uygulanması (Url-22)

Metro istasyonlarına uygulanması düşünülen aegis surface sayesinde bireyler mekânı daha fazla deneyimleme imkânına sahip olup mekânların hafızada kalıcı hale getirilmesi sağlanabilir (Şekil 4.56.).



Şekil 4.57. Mekânlarda oluşturulan pentagonal portal tasarımının yön bulmaya ve zaman algısının oluşumuna etkisi (Url-23)

Pentagonal portal tasarımı, mekânlara hem estetik bir duruş katmakta hem de mekânlarda zaman algısının oluşmasına katkıda bulunmaktadır. Pentagonal portal tasarımı metro istasyonlarında kullanılarak yönlenmeyi de olumlu etkileyebilir. Bu tasarım sayesinde mekânlar, sanal mekânlarla iç içe geçerek sanal ortam yanal yüzeylere yansıtılmakta ve bireyler yanal yüzeylere yansıtılan yönlendirici işaretlerle yollarını bulmaktadır (Şekil 4.57.).

Metro istasyonlarında zaman algısının oluşumu yön bulma performansını arttıracak ve zaman algısının yitirilmesinden doğan sorunlar büyük ölçüde çözüme kavuşabilecektir. Çünkü metro istasyonları kısa süreliğine bulunulan mekân olmalarına rağmen bu mekânlarda kalınan süre zarfında bireyler az da olsa mekânı deneyimlemek durumunda kalırlar. Metro istasyonlarında zaman algısının oluşumuyla birlikte mekân, bireylerin hafızalarında daha kalıcı hale gelecektir.

BÖLÜM 5.SONUÇ

Günümüzde, geçmişteki geleneksel kentlerden daha büyük ve daha yoğun bir nüfusa sahip kentlerde yaşanmaktadır. Yoğun kent ortamında, kentteki nüfus miktarı bir hayli fazla olduğu için kent içi ulaşımda farklı çözümlere ihtiyaç duyulmaktadır. Kent içi ulaşımdaki ihtiyaçlara çözüm olabilecek kitle ulaşım sistemleri ile bir yerden başka bir yere maksimum süratte maksimum sayıda kişinin taşınması amaçlanmaktadır. Kent içinde maksimum sayıda kişinin taşınmasını en iyi şekilde gerçekleştiren ulaşım türlerinden birinin metrolar olduğu görülmektedir. Metroların taşıma kapasitesi, hız ve enerji verimliliğinin yüksek olması metro ulaşım sistemlerinin pozitif yönlerini oluşturumaktadır. Metro ulaşım sistemlerinin negatif yönleri de bulunmaktadır. Metroların negatif yönleri ise mekânlarıyla ilgilidir. Metro istasyonları yok yerlere dâhil olduğu için yerle bağlantısı olmayan (yer duygusundan yoksun olan), geçici olarak deneyimlenen mekânlardır. Metro istasyonları tasarlanırken yerle bağlantısı kurulacak şekilde tasarlanabilirve mekânlara belli bir ruh katılabilir. Mekânlar yer duygusunu arttıracak şekilde tasarlandığı zaman, mekânlar daha iyi bir şekilde deneyimlenen, aidiyetlik kurulan ve hafızalarda daha fazla kalıcı hale gelen yerler olacaktır.

Mekânın algılanamaması, deneyimlenememesi durumu yön bulma performansını da etkilemektedir. Metro istasyonlarının mekânları giriş bölümünden itibaren daha basit, algılanabilir ve okunaklı olacak şekilde tasarlandığı zaman mekân içinde bulunan bireyler yönlerini daha rahat bir şekilde bulacaklardır. Mekânlar arasındaki ilişkideki karmaşıklık düzeyi ne kadar azalırsa yön bulma o derecede pozitif yönde etkilenecektir. Bu yüzden mekânlardaki karmaşıklık düzeyi en aza indirgenecek şekilde tasarımlar yapılabilir. Bu karmaşıklık düzeyi en aza indirgendiği zaman,mekânın algısı ve deneyimlenmesinde de artış gözlenecektir. Ayrıca metro istasyonlarının zamansız mekânlarında yön bulma performansının arttırılabilmesi için zaman algısının da arttırılması gerekir. Yön bulma performansındaki artış zaman algısının oluşumunu olumlu yönde etkileyecektir. Çünkü yön bulma ile zaman algısının oluşumu arasında diyalektik bir ilişki mevcuttur. Bunun dışında metro istasyonlarında zaman algısının oluşabilmesi için mekânlara yarıklar açılarak doğal ışığın mekânlara girmesi gerekmektedir. Mekânlara açılan yarıklar, mekânlara dinamik bir etki katacak ve doğal ışığın mekânlara girmesiyle birlikte mekânlardaki zaman algısının

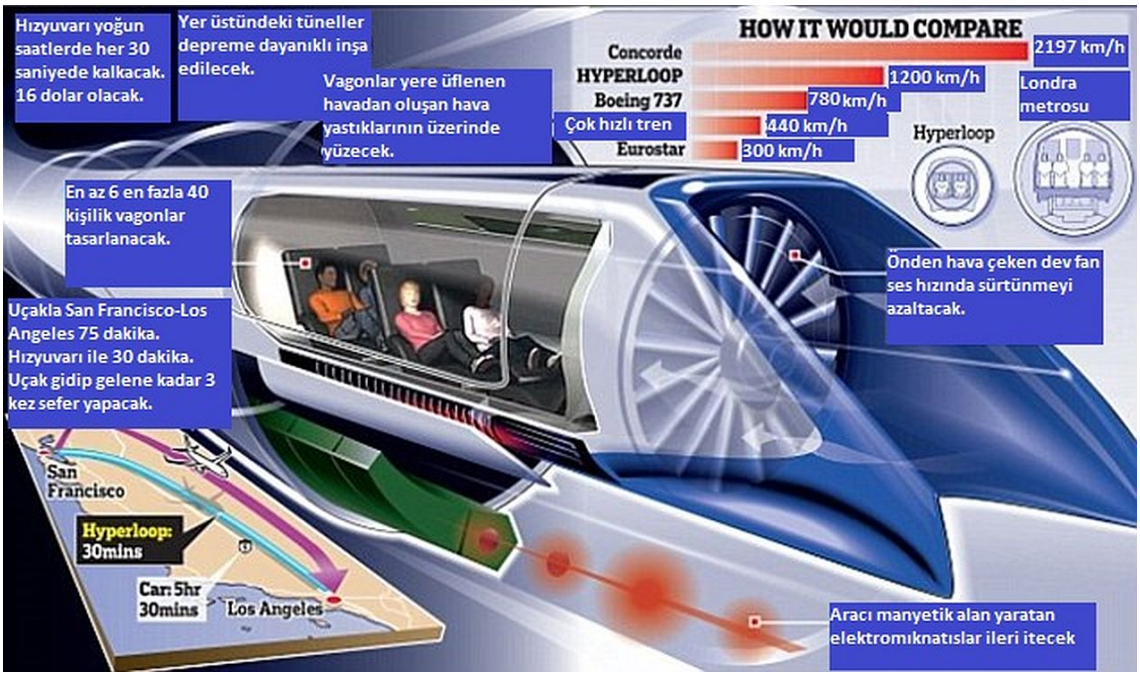
oluşmasısağlanacaktır. Metro istasyonlarında zaman algısının oluşmasını sağlayacak bir diğer güncel/teknolojik faktör ise metro istasyonları mekânlarına sanal ortamların uygulanmasıdır. 2010'lu yılların sonuna yaklaştığımız bu günlerde bilgisayar teknolojisinde büyük bir ilerleme kaydedilmiştir. İleri bilgisayar teknolojisinin sunduğu imkanlarla sanal mekânlar metro istasyonlarına dahil olup o mekânlarla bütünleşebilmektedir. Sanal mekânların metro istasyonları mekânlarına yansıtılması sağlanarak mekânlardaki zaman algısının oluşumuna çözüm sağlayıp yeni zamansallıklar-mekânsallıklar oluşturulabilir. Ayrıca metro istasyonları şimdiki zamanın yeterli düzeyde deneyimlenmesini sağlayacak şekilde tasarlamasıyla da mekân içinde zaman algısı oluşturulabilir.

Yerin küreselleşmesiyle birlikte uzam-zaman arasındaki mesafe kısalmıştır. Uzam-zaman arasındaki mesafenin kısalmasına ulaşım ve iletişimdeki gelişmeler de neden olmaktadır. Yakın gelecekte ise ulaşım ve iletişim alanlarında gözlenecek yeni gelişmeler ve ilerlemeler uzam-zamanın daha da kısalmasına neden olacaktır. Gelecekteki metro istasyonları da uzam-zamanın daha da kısalması sonucu olarak değişecek ve o zamanın daha hareketli yaşamına göre mekân tasarımları yapılacaktır.

Gelecekteki hiper hızlı hareketli yaşamının metrolarında yön bulmak daha da zorlaşacaktır. Çünkü mekân içindeki hareket ne kadar artarsa yön bulma performansı o kadar azalmaktadır. Bu sebeple yön bulma performansı ve mekânlarda zaman algısının oluşumunun yeterli düzeyde sağlanması için mekânların mümkün olduğunca basit şekillerde tasarlanmaları gerekmektedir. Gelecekte metro istasyonları tasarlanırken yön bulma performansını olumsuz yönde etkileyebilecek gereksiz ayrıntılardan uzak durulabilir ve sanal mekânın imkanlarından metro istasyonu mekânlarında yararlanılanilir, çünkü geleceğin dünyasında hemen hemen her şey sanal mekânlarla ilişki içinde olup sanal mekânların birer parçası haline gelecektir. Bu sanal mekânların artı yönleri kullanılarak metro istasyonlarındaki sorunlar en aza indirgenebilir.

Metroların tasarımları gelecekte büyük bir değişim geçirebilir. 2030'lu veya 2040'lı yıllarda Elon Musk'ın hyperloob projesinin hayata geçirilmesi planlanmaktadır. Bu proje ile gidilecek yere daha hızlı bir şekilde ve daha kısa sürede varılabilecektir. Böylelikle zamandan da tasarruf sağlanacaktır, ancak mekân içindeki harekette kişinin

yürüme hızı artmayacağından bu mekânların sorunları benzer şekillerde varlığını sürdürecektir (Şekil 5.1.).



Şekil 5.1. Elon Musk'ın hyperloob projesi ile metro istasyonlarına yeni bir boyutun kazandırılması (Url-24)

Hyperloob projesinin hayata geçirilmesiyle birlikte yeni mekânsal düzenlemelere gidilmesi gerekecektir. Metro istasyonları ise istenilen hedefe daha kısa sürede ulaşabilecek şekilde tasarlanabilecektir. İleride metro istasyonlarındaki bu gelişmelere ilave olarak metro sistemlerindeki gelişmelerde bu mekânlarda hem mevcut sorunların devam edeceğine hem de yeni uygulamaların kullanımı ile gelişebileceği düşünülmektedir. Metro istasyonlarının bu şekilde tasarlanmaları sonucunda zamandan tasarruf sağlanacaktır. Yeni yapılacak tasarımlarda ise buradaki sorunlara dikkat edilmesi gerekir. Metro istasyonlarında bu gibi sorunlara çözümler bulunacak şekilde mekânların birbirleriyle ilişkileri kurulabilecek ve mekânların tasarımları yapılabilecektir.

KAYNAKÇA

Akbalık, Esra, **Çok Boyutlu Bir Temsil Aracı Olarak Mekân/Yer**, Altüst Dergi/Mimari/Sayı 14, 2015

Altan, İlhan, **Mimarlıkta Mekân Kavramı**, ss. 29-37, Ofis 2005 Yayınları. 2005

Auge, Marc, **Çağdaş Dünyaların Antropolojisi**, Dipnot Yayınları, 1994

Auge, Marc, **Yok Yerler**, Daimon Yayınları, 1992

Avcı, Ozan, *Metropol Kentlerde Oluşan Zamansız Mekânlar Olarak Metrolar*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran 2008

Baştürk, Göktuğ, *Kent İçi Raylı Toplu Taşıma Sistemleri İncelemesi ve Dünya Örnekleri İle Karşılaştırılması*, Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, ss. 1-33, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Eylül 2014

Berber, Özlem, **Yok-Yer Yersizleşme ve Yurtsuzluk Kavramları Üzerine Bir Sorgulama**, ss. 142-157, İdeal Kent/Mayıs 2011/Sayı 3, 2011

Boudon, Philippe, **Mimari Mekân Üzerine**, Janus Yayıncılık, 2003

Castells, Manuel, **İletişim Gücü**, ss. 1-360, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2013

Gezgin ve İralı, Suat ve Ali Efe, **Gelişen Teknoloji Değişen Mekân**, Eğitim Yayınları, 2017

Giddens, Anthony, **Modernite ve Bireysel-Kimlik**, Say Yayınları, 1991

Giddens, Anthony, **Modernliğin Sonuçları**, Ayrıntı Yayınları, 1990

Gürkaş ve Barkul, Ezgi Tuncer ve Ömür, **Yer Üzerine Kavramsal Bir Okuma Denemesi**, ss. 1-11, Sigma/2012/Sayı 4, 2012

Harvey, David, **Postmodernliğin Durumu**, Metis Yayınları, 1990

Hubbard ve Kitchin, Philip ve Rob, **Mekân ve Yer Üzerine Büyük Düşünürler**, ss. 21-325, Litera Yayıncılık, 2017

Kılınçaslan, Tülay, **Kentsel Ulaşım**, Ninova Yayınları, 2012

Lefebvre, Henri, **Mekânın Üretimi**, Sel Yayıncılık, 1974

Öğüt ve Evren, Kemal Selçuk ve Güngör, *Türkiye'de Kentsel Raylı Sistemlerin Gerekliliği ve Uygulamada Dikkat Edilecek Konular*, Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu 2006 13-16 Aralık 2006, 2006

Öncü ve Weyland, Ayşe ve Petra, **Mekân Kültür İktidar**, ss. 9-163, İletişim Yayınları, 2000

Soja, Edward W, **Postmodern Coğrafyalar**, Sel Yayıncılık, 1989

Sönmez ve Önder, Begüm Erçevik ve Deniz Erinsel, **Bir Tasarım Ölçütü Olarak Yön Bulma Kavramı: Tanımlar ve Tartışmalar**, Megaron/Cilt Vol.10/Sayı No.3, 2015

Stavrides, Stavros, **Kentsel Heterotopya**, ss. 115-143, Sel Yayıncılık, 2010

Sürücü, Simge, *Metro Mekânsal Organizasyonunun Yön Bulmaya Etkisi*, Yüksek Lisans Tezi, ss. 5-65, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran 2015

Taşçı, Hasan, **Şehir Mekân Meydan**, ss. 11-101, Kaknüs Yayınları, 2014

Tekeli, İlhan, **İlhan Tekeli İle Günümüze ve Geleceğe dair**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015

Tekeli, İlhan, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, ss. 131-161, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009

Tekeli, İlhan, **Kent Kentli Hakları Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm**, s. 25, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2011

Tümtaş, Sertaç, **Kent Mekân ve Ayrışma**, ss. 1-131, Detay Yayıncılık, 2012

Unipedi, **Metro ve Metroların Tarihi**, ss. 1-8, Bilim Dergisi, Mart 2015

Wells, H.G, **Zaman Makinesi**, ss. 3-9, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1895

İnternet Kaynakları

Url-1:<www.commonswikimedia.org>: 21.11.2018

Url-2:<https://pixabay.com/tr/ikili-1-0-bilgisayar-kodu-sıfır-1066983/>: 21.11.2018

Url-3:<https://pixers.com.tr/tuval-baskilar/kuresel-ag-62438835>: 21.11.2018

Url-4:<www.wikiwand.com/tr/Atatürk_Havalimanı>: 25.12.2018

Url-5:<www.butemmetal.com>: 25.12.2018

Url-6:<www.bursayasam.com.tr/dunyadaki-metro-aglari-ve-turkiyedeki-metro-aglarinin-karsilastirmasi/>: 25.12.2018

Url-7:<www.golondra.com/ulasim/metro/>: 15.01.2019

Url-8: <https://www.dezeen.com/2016/08/29/santiago-calatrava-oculus-world-trade-center-transportation-hub-new-york-photographs-hufton-crow/>: 15.01.2019

Url-9:<https://www.boschsecurity.com/tr/tr/haberler/muesteri-hikayeleri/helsinki-metro/>: 01.01.2019

Url-10:<https://www.ntv.com.tr/dunya/new-york-metrosunun-yenilenmesi-icin-zenginlere-vergi-artisi-teklifi,m6j7zMY_KU2PoRygkYSLEg>: 01.01.2019

Url-11: <www.galactikka.com>: 03.01.2019

Url-12:< www. mic-ro.com/metro/phototour.html?city=Stockholm >: 07.01.2019

Url-13:<https://www.designboom.com/architecture/subway-architecture/>: 09.01.2019

Url-14:< www.mic-ro.com/metro/phototour.html?city=Prague >: 08.01.2019

Url-15:< www. mic-ro.com/metro/metroart.html > 08.01.2019

Url-16:< www. mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Kiev > 08.01.2019

Url-17:< www. mic-ro.com/metro/phototour.html?city=Miami >: 09.01.2019

Url-18:< www. mic-ro.com/metro/phototour.html?city=Genoa >: 09.01.2019

Url-19:<https://www.hoe-architects.com/muenchen-metro-station-stquirin-platz.html>: 09.01.2019

Url-20:<www.za.pinterest.com/pin/504755070733681812/ >: 09.01.2019

Url-21:<www.jasonbruges.com/art/#/memory-wall/>: 09.01.2019

Url-22:<www.flickr.com/photos/floratsai/2410153122>: 09.01.2019

Url-23:<www.jasonbruges.com/art/#/pentagonal-portal-the-experience-tunnel/>: 10.01.2019

Url-24:< www. khosann.com/wp-content/uploads/2017/03/2DB625B800000578-0-image-m-38_1445631166570-1.jpg >: 11.01.2019