İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK TARİHİ, TEORİSİ VE ELEŞTİRİSİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

MODERN METROPOLE ÖZGÜ BİR TOPLU TAŞIMA SİSTEMİNİN MEKÂNSALLAŞMA KOŞULLARI: METROBÜS VAKASI

YİĞİT ÇETİN
115823010

İSTANBUL
2019

MODERN METROPOLE ÖZGÜ BİR TOPLU TAŞIMA SİSTEMİNİN MEKÂNSALLAŞMA KOŞULLARI: METROBÜS VAKASI

SPATIALIZATION CONDITIONS OF A MODERN METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORT SYSTEM: METROBUS CASE

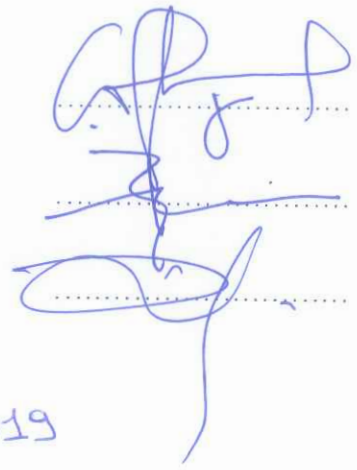
Yiğit Çetin

115823010

Tez Danışmanı: Dr. Öğr.Üyesi Veli Şafak Uysal
İstanbul Bilgi Üniversitesi

Jüri Üyesi: Doç. Dr. Funda Uz
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyesi: Dr. Öğr.Üyesi Elif Kendir Beraha
İstanbul Bilgi Üniversitesi



Tezin onaylandığı tarih 17 Haziran 2019

Toplam Sayfa Sayısı: 119

Anahtar Kelimeler (Türkçe)
1) Toplu Taşıma
2) Metrobüs
3) Kentsel Aktör
4) Metropol
5) Manzara

Key Words (English)
1) Public Transportation
2) Metrobus
3) Urban Agent
4) Metropol
5) Vista

ÖNSÖZ

Bu çalışma ile ilgili ortaya attığım fikirleri her zaman desteklemiş ve geliştirmem için yol göstermiş olan tez danışmanım V. Şafak Uysal'a teşekkür ederim. Çalışma sürecim sırasında karşılaştığım bana engel teşkil eden, katı yaklaşımlarımı bana göstermek için verdiği uğraş ve bunlardan öğrenmenin mümkün olduğunu bana anlattığı için kendisine ayrıca minnettarım.

Mimarlık lisans eğitimimin ilk yıllarında karşılaştığım, Alev Erkmen, Bülent Tanju ve Uğur Tanyeli'nin bende yol açtıkları mimarlığa dair olumlu "kafa karışıklığı"nın bu çalışmanın başlangıcını oluşturduğunu söylemeliyim. Kendisiyle çalışma fırsatı bulduğum mimar Fuat Şahinler, ilham verici bakış açısıyla bu çalışmaya katkı sağlamıştır. Ayşegül Akçay Kavakoğlu'na bu süreçte bana verdiği destek için teşekkür ederim.

Ufuk Doğan'la diyaloglarımız, fikirlerimi geliştirmek için önemli bir zemin oluşturdu, bunun için kendisine teşekkür ederim. Bu çalışmayı, beni her zaman destekleyen annem Hatice'ye, babam Halim'e ve bu sürecin her anında yanımda olan Deniz'e hediye ederim.

ÖZET

MODERN METROPOLE ÖZGÜ BİR TOPLU TAŞIMA SİSTEMİNİN MEKÂNSALLAŞMA KOŞULLARI: METROBÜS VAKASI

Başlangıcından itibaren trafik yoğunluğu beraberindeki bir dizi ulaşım problemine hızlı ve konforlu bir çözüm olarak çerçevelenen ve meşrulaştırılmaya çalışılan Metrobüs, kenti boydan boya kateden uzunluğu ve sürekliliği itibarıyla İstanbul ölçeğinde pek çok değişime yol açmış; kendisinin oluşum ve dönüşüm süreci sırasında çevresini de oluşturup dönüştürmüştür. Bu karşılıklı etkileşimin en somut göstergelerinden birisi, Metrobüs'ün, ulaşım sorununa verdiği cevap ölçüsünde, kendi niteliksel ve niceliksel ulaşım yoğunluğunu da beraberinde getirmiş olmasıdır. Bu anlamda Metrobüs İstanbul'a özgü bir mekânsallık kazanır.

Modern bir metropol olarak İstanbul'a ilişkin genel bir açıklama getirmek yerine modernliğe ilişkin boyutlarıyla ele alınan Metrobüs bu konuda araçsallaştırılmıştır. Metropolün parçası olarak Metrobüs'e ilişkin inceleme aynı zamanda kent mekânının araştırılması anlamına gelmektedir. Bu anlamda Metrobüs'e ilişkin mekânsallaşma koşullarını ortaya koyabilmek adına çeşitli analizler gerçekleştirilmiştir. İlk olarak Metrobüs'e ilişkin söylemler incelenmiştir. Metrobüs, söylemlerin yöneltildiği bir nesne olmaktan ziyade, hakkında söz söyleyenleri de dönüştüren bir kentsel aktör olarak ele alınmıştır. Metrobüs'e ilişkin diğer analiz, Metrobüs'ün biçimsel yapısının, mimarlık alanından tartışmaya açılmasıyla gerçekleştirilmiştir. Bu anlamda mimarlığın toplumsallıkla ilişkisi ortaya konmuş ve mekânsallaşma koşullarının görünürlük kazanması sağlanmıştır. Son analizle Metrobüs'ün bir görsel aygıt olarak yapısı incelenerek, Metrobüs'ten görülen metropol manzarasının yolculuk deneyimiyle ilişkisi ortaya konmuştur. Nihayet, Metrobüs mekânının üretim ilişkilerinin ortaya konmasıyla, Metrobüs'ün fonksiyonel yapısına ilişkin bir diyagram denemesi gerçekleştirilmiş; bu diyagramdan yola çıkarak başka türlü Metrobüs'lerden bahsetmenin olanaklılığı tartışmaya açılmıştır.

ABSTRACT

SPATIALIZATION CONDITIONS OF A MODERN METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM: METROBUS CASE

Conceptualized and legitimized as a rapid and comfortable solution to a range of transportation problems related to traffic density, Metrobus has become the cause of a large number of changes throughout the entirety of İstanbul metropolitan area due to its length traversing the whole city and its continuity, at the same time establishing and transforming its environment alongside its own establishment and transformation processes. One of the most concrete indications of this reciprocal interaction is the fact that Metrobus has brought along its own qualitative and quantitative intensification of transportation dynamics as much as it can be said to respond to already existing transportation problems. In this sense, Metrobus acquires a spatiality particular to İstanbul.

Instead of bringing to light yet another general definition of Istanbul as a modern metropolis, Metrobus has been instrumentalized in the context of modernity and as an expression of the modern metropolis. The investigation of Metrobus as part of the metropolis at the same time means an investigation of urban space. In this sense, a variety of analyses has been conducted in order to reveal the spatialization conditions regarding Metrobus. First of all, the discourses related to Metrobus has been investigated. Metrobus has been approached as an urban agent that constantly transforms those agents putting forward statements about itself, rather than being merely a passive object that is addressed by these discourses. Another analysis regarding Metrobus has been carried out by opening its formal structure up for discussion from an architectural point of view. The relation between architecture and sociality has been revealed so as to make visible the spatialization conditions of Metrobus. Throughout the final analysis, the structure of Metrobus as a visual apparatus has been studied in order to reveal the relationship between the travel experience and the metropolitan landscape that is seen through the Metrobus windows. Finally, by observing the correlations of the functional structure of Metrobus space, a diagram is proposed as a means of bringing forth the possibility of speaking about different kinds of Metrobuses.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ i
ÖZET ii
ABSTRACT iii
İÇİNDEKİLER iv
ŞEKİL LİSTESİ vi
TABLOLAR vii
1. GİRİŞ 1
1.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE BAĞLAMI 2
1.2. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI, YÖNTEMİ VE YAPISI 5
2. POZİSYON VE YÖNTEM 8
2.1. MODERNİTE VE METROPOL 8
2.1.1. Modernlik 9
2.1.2. Süreksizlikler 9
2.1.2.1. Modernliğin Dinamik Yapısı 12
2.1.2.2. Modern Toplumun İndirgenemezliği 16
2.2. ÇOKLUK OLARAK METROPOL 17
2.2.1. Kent Okumaları 18
2.2.2. Bir Oluş Olarak "Mekân Üretimi" 20
2.2.3. Metropole Özgü Bireysellik 22
2.2.4. Metropole Bakış Noktaları ve Çerçeveler 24
2.3. METROPOLE BAKMANIN BİR ARACI OLARAK ULAŞIM 24
2.3.1. Ulaşım ve Denetim 25
2.3.2. Ulaşıma Özgü Mekânsallıklar 26
2.4. İSTANBUL'A ÖZGÜ BİR ULAŞIM SİSTEMİ OLARAK METROBÜS 29
2.4.1. Bir Metropol Olarak İstanbul 30
3. METROBÜS 33
3.1. İSTANBUL TOPLU TAŞIMA SİSTEMİ VE D-100 KARAYOLU 33
3.1.1. BRT sistemi Metrobüs 36
3.1.2. Bir Ulaşım Teknolojisinden Kentsel Aktörlüğe 38
3.2. METROBÜS'E İLİŞKİN SÖYLEMLER 40
3.2.1. Toplumsal İmgelem: Kaza ve Suç Sahası 41
3.2.1.1. Medya 41

3.2.1.2. Sosyal Medya 43
3.2.2. Şehir Planlamacıları ve Diğer Uzmanlar: Geçici Bir Sistem 44
3.2.3. Araştırma kurumu EMBARQ: Teknolojik Bir Araç 49
3.2.4. İETT: Bir Ulaşım Sistemi 51
3.2.5. İETT'nin kullanıcılara Yönelik Anketi: Zamanında ve Hızlı Ulaşım Aracı 54
3.3. SÖYLEM ALANINA DAİR 54
3.3.1. Kesici – Dikici Bir Yapı 55
3.3.2. Metrobüs'ün Diğer Ulaşım Sistemlerinden Farkları 56
4. METROBÜSÜN BİÇİMSELLİĞİ ÜZERİNE 58
4.1. MİMARİ BİR SİSTEM: METROBÜS MİMARLIĞI 58
4.1.1. Biçimsel Tekrar 59
4.1.2. İlkesel Tekrar 63
4.1.3. İstisnanın Tekrarı 68
4.2. KENTSEL BİR ŞEBEKE: METROBÜS AĞI 71
4.2.1. Cüsse Mimarisi 72
4.2.2. Düğümün ve Dikişin Mimarisi 74
4.3. "MİMARİ ÇERÇEVE"DEN "ÇERÇEVE OLARAK METROBÜS"E 77
5. GÖRSEL BİR AYGIT OLARAK METROBÜS 80
5.1. METROBÜS SİLÜETİ 82
5.2. MANZARA ÜRETİM AYGITI 84
5.3. METROPOLE ÖZGÜ BİR MEKÂNSALLIK 87
6. SONUÇ 97
KAYNAKÇA 107

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1. Metrobüs güzergâhı ve etapları ……37

Şekil 3.2. Metrobüs hatları……....38

Şekil 3.3. Metrobüs ve ilişkiler ağı……39

Şekil 3.4. İstanbul'da Metrobüs kazası.…….……..….42

Şekil 3.5. Metrobüs'ün bir sistem olarak avantajları …….53

Şekil 4.1. Metrobüs duraklarının tepeden görünüşü …….60

Şekil 4.2. Metrobüs durak bileşenleri ……..……61

Şekil 4.3. Şirinevler Durağı …….62

Şekil 4.4. İlkesel tekrar yapılaşmaları ……..64

Şekil 4.5. İstisnanın tekrarı ……..…….69

Şekil 4.6. İstisnanın tekrarı …….…….70

Şekil 4.7. İstisnanın tekrarı ……..…….70

Şekil 4.8. Cüsse mimarisi örnekleri …… 73

Şekil 4.9**.** D-100'ün düğümleri üzerine Metrobüs üst geçitlerinin attığı dikişler …….76

Şekil 5.1. Metrobüs tarafından kurulan yeni İstanbul silueti ……83

Şekil 5.2. Metrobüs'ten çekilmiş İstanbul fotoğrafları …….85

Şekil 5.3. Ritika Sharma, *Travelling with Tangled Thoughts*, 2015, tuval üzerine yağlı boya….....92

Şekil 5.4. Ritika Sharma, *Ignorance*, 2015, tuval üzerine yağlı boya……..92

Şekil 5.5. Metrobüs'ün güzergâhı üzerindeki döngüsel hareketi ve günün farklı saatlerindeki kullanımına ilişkin diyagram…….……...94

TABLOLAR

Tablo 3.1. İstanbul Toplu Taşıma Oranları ……..…… 34

Tablo 3.2. Metrobüs'ün inşa aşamaları…….37

Tablo 3.3. Metrobüs'e ilişkin söylem alanı ……..55

1. GİRİŞ

> "*Dante'yi orijinalinden okumak için İtalyanca öğrenen önceki nesil İngiliz entellektüelleri gibi Los Angeles'ı orijinalinden okumak için araba sürmeyi öğrendim.*" – (Banham 2001, 23)

Bu çalışmanın çıkış noktalarından birisi, İstanbul Metrobüs sisteminin, sıklıkla genel geçer bir ulaşım problemine getirilmiş bir çözüm olarak ele alınmasına rağmen, aslında kendi yoğunluğunu ve bunun beraberinde kendi ulaşım problemlerini ortaya çıkarmış olmasıdır. Bu durum, Metrobüs'ün basitçe neden-sonuç ilişkileriyle ifade edilemeyecek, kavranması güç bir yapıya sahip olduğunu ortaya koyar. Metrobüs, bir fikir olarak ortaya konduğu ilk andan itibaren, parçası olduğu metropoliten kent sisteminde pek çok değişikliğe yol açmış ve ete kemiğe büründüğü andan itibaren gelişiminin her aşamasında daha da girift bir şekilde İstanbul'a özgü bir yapı kazanmıştır. Trafikten ayrışmış, yalnızca kendine ait güzergahı nedeniyle hızlı taşıma sistemlerinin parçası olan Metrobüs, bu tanımlama itibarıyla da ancak metropol gibi yüksek yoğunluklu ortamlara özgüdür. Metrobüs, metropolde aynı anda pek çok konuyla bağlantılıdır; dolayısıyla bu araştırmanın bağlamını metropol oluşturur. Metropolün yapısına değinmek için ise modernliğe ilişkin bir pozisyon tanımlanmıştır. Bu çalışmayla Metrobüs'ün yol açtığı mekânsallıkların metropolle ilişkisi çeşitli yöntemlerle analiz edilecek ve bu sayede metropol mekânının inşası, şekillenmesi ve tecrübe edilmesine yönelik olarak bir toplu taşıma sisteminin perspektifinden bir bakış geliştirilmeye çalışılacaktır. Metropol, Metrobüs'le kurduğu ilişkiler üzerinden ele alınacak; bu sayede modern bir metropol olarak İstanbul, genel bir tanımlamayla açıklanmak yerine, Metrobüs'e özgü bir yaklaşımla ortaya konacaktır. Metrobüs yolculuk deneyimine özgü durumlar ise metropole özgü bireyselliği ve toplumsallaşma biçimlerini açıklamak için kullanılacaktır.

1.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE BAĞLAMI

Bu çalışmayla amaçlanan, Metrobüs mekânının üretim ilişkilerine açıklık kazandırmak ve Metrobüs'e, mekânın barındırdığı ilişkiler üzerinden, toplumsallığını esas alan bir yaklaşım geliştirmenin yollarından birini ortaya koymaktır. Bu anlamda, Metrobüs'ün mekânsallaşma koşulları incelenecek ve metropolde kazandığı fonksiyonlar hakkında farklı bakış açıları geliştirmenin mümkün olduğu ortaya konmaya çalışılacaktır.

Metrobüs'ü neden-sonuç ilişkileriyle açıklamanın zorluğu, parçası olduğu modern toplumsal düzenden kaynaklanmaktadır. İlk bakışta Metrobüs, kapitalist üretim ilişkilerinin, endüstriyalizmin ya da gözetimin dolaysız bir unsuru gibi gözükse de modernliğin yapısının kurumlar düzeyinde çok boyutlu olduğunu ve dolayısıyla Metrobüs'ü, kurumların yapısına ilişkin işleyişlerin herhangi biriyle tek başına açıklamaya çalışmanın pek de kolay ve sağlıklı olmadığını teslim etmek gerekir. Bu nedenle çalışmada öncelikle modernliğin dinamik yapısı açıklanacak ve Metrobüs bu dinamik yapının bir parçası olarak ele alınacaktır.

"Yerinden çıkarılan" (*deterritorialized*) toplumsal ilişkiler sürekli olarak, modern zaman-mekân düzenlemesinin içinde kesin kabullerden uzak bir biçimde yeniden bir araya getirilirler. Modern toplumsal düzenin kabaca bu şekilde özetlenebilecek dinamik yapısı; çalışmanın başında zaman-mekân ayrılması, "yerinden çıkarma" ve modernliğin düşünümsel boyutları bağlamında ortaya konacaktır. Öncelikle, toplumsal ilişkilerin yerel bağlamlarından koparılıp yeniden düzenlenebilir hale gelmesinin koşulu olarak, zaman-mekân ayrılması – yani zamanın ve mekânın boş ve düzenlenebilir kategoriler haline gelmesi – açıklanacaktır. Daha sonra toplumsal ilişkilerin yerel bağlamlarından koparılıp yeniden düzenlenmelerinde işlerlik gösteren "yerinden çıkarma" düzenekleri ele alınacaktır. Bu bağlamda Metrobüs de bir "yerinden çıkarma" düzeneği olarak karşımıza çıkar. Bir "yerinden çıkarma" düzeneği olarak Metrobüs, parçası olduğu uzmanlık sistemlerinin yapısı bağlamında ortaya konacaktır. Son olarak modernliğin düşünümselliği ile modern toplumsal düzenin sürekli sorgulayan yapısına dair bir açıklama getirilecek ve modern toplumun kendini sürekli yeniden üreten yapısına değinilecektir. Modern düşünümsellik, eylemler ve onlara ilişkin bilginin sürekli sorgulanması ve birbirlerini dönüştürmesi olarak

açıklanacaktır. Bu konuya örnek olarak, uzmanların bir konu hakkında edindikleri bilginin o konuya tekrar dahil olarak konuyu değiştirmesi verilebilir. Bu nedenle Metrobüs'e ilişkin araştırmanın, sabit tanımlamalardan ziyade, modernlikle ilişkisinde sahip olduğu devingen yapıya ilişkin bir yöntemle gerçekleştirilebileceği ortaya konacaktır.

Modernliğin düşünümsel boyutuyla açıklanacak olan devingen yapısı, sürekli olarak farklılık üretimine yol açar. Bundan dolayı modern toplumsal düzende hiçbir bilgi kesinlik taşımaz ve bu durum gerçeklik anlatılarının insan yapımı olduğunu ortaya koyar. Bu şekilde açıklanacak olan farklılıkların modern toplumsal düzende kazandıkları görünürlük, aynı zamanda modern toplumsal düzenin kurucusu olan bireylerin de tekilliklerini ortaya çıkarır. Bu noktadan yola çıkarak modern toplum, indirgenemez tekilliklere sahip bireylerin oluşturduğu bir çokluk olarak ele alınacaktır.

Çalışmanın devamında Metrobüs'e ilişkin araştırmanın bağlamını oluşturan metropol, modern çokluğun kendine özgü ifadelerinden biri olarak karşımıza çıkar. Bir çokluk olarak metropolün kozmopolit yapısına dikkat çekilecek ve çokluğun biraradalığı, metropole özgü iletişim ve uzlaşma biçimleriyle açıklanacaktır. Buna göre metropole özgü iletişim, metropol sakinlerinin birbirlerine karşı kayıtsız kalabilmelerine, fakat aynı zamanda belirli konular etrafında gruplaşmalar oluşturarak dağılmalarına ve dönüşmelerine imkân sağlamaktadır. Bu şekilde ortaya konacak olan metropolün dinamik ve parçalı yapısına dair bir araştırma geliştirebilmek için, öncelikle farklı kent okumaları incelenecektir. Günümüz kentlerinin karmaşık ve çok merkezli yapısının, incelenecek olan kent okumalarının herhangi bir tanesinin bakış açısıyla tekil olarak ele alınamayacağı ortaya konacaktır. Sözgelimi küreselleşmenin etkisi altında metropoller yalnızca sakinlerinin ihtiyaçları doğrultusunda gelişmez; aynı anda pek çok küresel ağın kesişiminde ortaya çıkarlar. Bu durum yerel ilişki biçimlerinin yerlerinden çıkarılıp farklı bağlamlarda yeniden bir araya getirilmesi anlamına gelir. Metrobüs'ün de bir parçası olduğu kent içi ulaşım araçları, birer "yerinden çıkarma" (*deterritorialization*) ve "yeniden yerleştirme" (*reembedding*) düzeneği olarak çalışır ve bir yandan yerel bağlantıları koparırken, bir yandan da farklı bağlantılar kurulmasına olanak sağlarlar. Bu şekilde ortaya konacak olan metropol, sürekli dağılan ve yeniden kurulan merkezleriyle birlikte çok merkezli bir yapı olarak ele alınacaktır.

Bu noktadan hareketle, metropol mekânının sürekli değişen ve dolayısıyla kavranması güç yapısının, mekân ve toplumsallık arasındaki sürekli ilişkiden kaynaklandığı açıklanacaktır. Mekân ve toplumsallık arasındaki etkileşim, modern toplumun sürekli olarak kendini yeniden üretmesine benzer bir durum olarak ele alınacaktır. Bu nedenle, Lefebvre'nin mekânın üretimine ilişkin kavramsallaştırması, metropolün dinamik ve devingen yapısını ele almanın yolu olarak araçsallaştırılacaktır. Kent mekânı ve toplumsallığın sürekli olarak birbirlerini dönüştüren yapısına değinilecek ve mekân, üreticisini de dönüştüren bir ürün olarak ortaya konacaktır. Bu noktada ürün ve üretici olarak mekân, toplumsallıkla sürekli ilişkisinde bir oluş (*becoming*) olarak karşımıza çıkar. Oluşun bir bütün olarak kavranması mümkün olmayan yapısına değinmenin yolu ise mekânın üretim ilişkilerine odaklanılması olarak ortaya konacaktır.

Metropolün fiziksel yapısı gibi, toplumsal yapısının da bütüncül bir ifadesi yoktur. Bu konuyu açıklamak için metropole özgü zihinsel hayatın yapısına değinilecektir. Metropolün çokluğuyla ilişkilenme biçimi olan "bıkkınlık" (*blasé*), "uygar ilgisizlik" ve "odaklanmamış etkileşim" gibi davranış biçimlerine dair eleştirel bir bakış geliştirilecektir. Bu şekilde açıklanacak olan metropole özgü toplumsallığın, bireylerin bir arada ve aynı ölçüde bağımsız olmasına imkân verdiği ortaya konacaktır.

Tüm bu açıklamalarla Metrobüs'ün, metropole özgü toplumsal ilişkilerin düğümlendiği bir mekân olarak ortaya çıkması beklenmektedir. Nitekim çalışmanın devamında Metrobüs'e ilişkin analizlerle geliştirilecek olan anlatı, içinde bulunduğu sonsuz ilişkiler ağındaki pek çok anlatıdan yalnızca bir tanesidir. Metrobüs'ün bu şekilde ele alınmasıyla, içinde bulunduğu ilişkiler ağı içerisinde bir parçalanmaya açılması ve böylelikle toplumsallıkla ilişkisinin belirgin bir biçimde ortaya çıkması beklenmektedir. Toplumsallıkla ilişkisinin görünürlük kazanmasıyla birlikte metropole özgü mekânsallaşma koşulları da açığa çıkar. Mekânsallaşma koşulları ilk bakışta, kapitalist üretim ilişkileri gibi etkiler altında, çokluğun ortaya koyduğu farklılıkların tahakküm altına alınması olarak görünür. Fakat Metrobüs'ün bu koşulları ortaya koymak için araçsallaştırılması sayesinde, mekânın her daim barındırdığı farklılıklar ortaya konacaktır.

Metrobüs'ün özgün yapısını ortaya koymak için öncelikle ulaşımın metropoldeki denetim boyutu dışında sahip olduğu diğer boyutlar açıklanacaktır. Bu anlamda ulaşımın yalnızca kent planlamanın bir aracısı olarak görülemeyeceği, ortaya çıkardığı hareketlilik bağlamında sürekli farklılaşan bağlantılara yol açtığı açıklanacaktır. Ardından bir ulaşım sistemi olarak Metrobüs'ün İstanbul'da kazandığı özgün yapı ortaya konacaktır. İstanbul'un genellikle "çarpık kentleşme" bağlamında ele alındığı; ama kozmopolit yapısı ve üstünü örtemediği çokluk itibarıyla bir metropol olduğu açıklanacaktır. Modern bir metropol olarak İstanbul'a ilişkin genel bir anlatı geliştirmek yerine modernliğe ilişkin boyutlarıyla ele alınan Metrobüs bu anlamda araçsallaştırılacaktır.

Metrobüs'e ilişkin bu araştırmanın bağlamını metropol ve genel anlamıyla modernliğe ilişkin pozisyonu oluşturmaktadır. Metropol olarak İstanbul'a bir bakış sunan araştırmanın kapsamını ise Metrobüs mekânına yol açan mekânsallaşma koşulları oluşturur.

1.2. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI, YÖNTEMİ VE YAPISI

Metrobüs sisteminin yapısını, güncel ilişkiler bağlamında ele alıp hakkında yeni anlatılar geliştirmeye çalışmak; güncel bir meselenin tarihini yazmak ve eleştirisini yapmak anlamına gelir. Dolayısıyla tezin en genel yaklaşımını, burada değinilecek olan tarih yazımına ilişkin duruşu oluşturur.

Tarih yazımı, ele aldığı konuya belirli bir tanım getirip çerçevelemek suretiyle, bu konu hakkında konuşabilmeyi sağlar ve yine onu konuşulabilir kıldığı ölçüde yeni olanaklara açan bir eleştirellik ortaya koyar. Bu bakımdan tarih yazımı nesnesine form kazandırır; ama bu form, gerçekliğe ilişkin tek bir anlatının mümkün olmadığı modern formasyonda, "mutlaklık" kazanamaz. Mutlaklık iddiasından uzak bir tarih yazımı ise, form üretim ilişkilerinin ele alınmasıyla mümkündür ve bu durum aynı zamanda tarih yazımının nesnesi hakkında konuşabilme olanaklarına işaret eder.

> Mimarlık tarihçisinin amacı, bütünü ile keşfedilmiş, harita üzerinde "doğru" şekilde temsil edilmiş bir topografya yerine o coğrafyada "sorarak yürüyüşün" (perguntando caminamos) ve arayışın kendisini ön plana çıkarmaktır. (Gürkaş 2012, 80-81)

Mimarlık tarihçisini bir coğrafyacıya, tarih yazımını ise sorarak yürüyüşe benzeten bu yaklaşım, tarih yazımına dair yeni olanakları ön plana çıkarmaktadır. Dolayısıyla tezin en genel yapısı, modern (kentsel) bir coğrafyada, Metrobüs'e dair sorular sorarak ilerlemek ve izlenen rotayı ortaya koymaktır. Bu şekilde modern bir metropol olarak İstanbul'un yapısının, Metrobüs'e ilişkin sorular sayesinde açığa çıkması planlanmaktadır.

Bu anlayış çerçevesinde, çalışmada Metrobüs üç farklı yöntemle incelenmiştir. İlk olarak hakkındaki söylemlerin içeriği ortaya konmuş, ardından biçimsel bir analize tabi tutulmuş son olarak da görsel bir aygıt olarak yapısı ele alınmıştır.

Metrobüs'e ilişkin söylemlerin bir kısmının içeriksel olarak incelendiği üçüncü bölümde, söylemler barındırdıkları çelişkiler ve karşıtlıklarla analiz edilmiştir. Bu ilişkilerin birbirlerini var eden yapısına değinmek ve barındırdıkları çelişkileri görmek adına, bu bölümde Metrobüs, söylemsel ilişkilerin düğümlendiği bir nokta olarak ele alınmış ve böylece Metrobüs'e dair genel bir tanım oluşturulmuştur. Bu anlamda Metrobüs, söylemlerin yöneltildiği bir nesne olmaktan ziyade, hakkında söz söyleyenleri de dönüştüren bir kentsel aktör olarak ele alınmıştır.

Metrobüs'e ilişkin biçimsel analizin yapıldığı dördüncü bölümde, Metrobüs mimari bir analize tabi tutulmuş ve ulaşım ağı olarak çevresinde yol açtığı değişiklikler incelenmiştir. Metrobüs'ün ortaya koyduğu mekânsallıklara ve biçimlere ilişkin bir yaklaşım geliştirilmiş ve bu mekânsallıklar mimarlığın alanından tartışmaya açılmıştır. Bu bölümde Metrobüs, toplumsal ilişkilerin mimarlık bağlamında düğümlendiği bir mekân olarak ele alınmakta; mimari analiz ve ifade yöntemlerinden faydalanılarak, Metrobüs'ün mekânsallaşma koşullarının açığa çıkarılmasına çalışılmaktadır. Ancak yine de bu durum Metrobüs'ün

yapısını açıklamakta yetersiz kalmakta, dikkatimizi analizlerin konusu olan mimari unsur ve koşulların Metrobüs sistemi içinde nasıl başka bir anlam kazandığına çekmektedir.

Metrobüs'ün görsel bir aygıt olarak ele alındığı beşinci bölümde, yolculuk deneyiminin Metrobüs manzarasıyla ilişkisi ele alınmıştır. Bunun için Metrobüs camından gözlemlenen şehir manzarası fotoğraflanmış ve Metrobüs'ün manzarayı etkileyen fiziksel özellikleri ortaya konmuştur. Yolculuk deneyimine ilişkin bir yaklaşımla, bir ilişkiler yumağı olarak Metrobüs'ün kendisine özgü dünyasına değinmeye çalışılmış ve kentle ilişkimizi kurgulayan bir araç olarak yol açtığı etkilerden yola çıkarak, Metrobüs'e özgü bir kavramsallaştırmanın ipuçları sunulmuştur.

Son olarak, tüm bu analizler sonucu ortaya konacak olan mekânsallaşma koşulları, Metrobüs'ün metropolde kazandığı fonksiyonu berraklaştırmak için kullanılacaktır. Metrobüs metropolde fiziksel görünümünün altında yatan toplumsal ilişkilerle anlam kazanır ve fonksiyonuna ilişkin bir diyagram olarak görülebilir. Bu noktadan hareketle Metrobüs'e ilişkin bir diyagram denemesi yapılacak; bu diyagramın yapısı, Lefebvre'nin mekânın üretiminde rol oynayan "algılanan mekân", "kavranan mekân" ve "yaşanan mekân" kavramsallaştırmasıyla açıklanacaktır. Bir diyagram olarak Metrobüs, önce bireyin metropolde kurduğu bağlantıları düzenleme ve hız kazanma mekanizması olarak ortaya konacak; sonra, yaşanan mekâna ilişkin bir yaklaşımla, bu diyagrama dair eleştirel bir bakış geliştirilecektir. Bu şekilde Metrobüs'ün mekânsallaşma koşullarının metropolün barındırdığı çoklukla ilişkisinin ortaya çıkması beklenmekte ve böylelikle, mekânın barındırdığı ilişkilerden yola çıkarak, farklı Metrobüs'lerden bahsetme olasılığının mümkün olduğu ileri sürülecektir.

2. POZİSYON VE YÖNTEM

2.1. MODERNİTE VE METROPOL

"Modern" sözcüğünün etimolojik üç farklı anlamı olduğundan söz edilebilir. Bunlardan ilki ve Orta Çağ boyunca kullanılanı; "güncel", "şimdiki" ve "geçmişin karşıtı" anlamlarındadır. İkinci anlamı ise "eskinin karşıtı olan yenidir". Sözcüğün 17.yy'da yaygınlaşmaya başlayan bu anlamı, yeni olanı, eski olandan ayıran kendine has özelliklere işaret eder. Modern sözcüğü üçüncü anlamını ise 19.yy'da kazanmıştır. Bu anlamıyla "anlık ve geçici olan"a işaret eder; geçmişe dair kesin yaklaşımlar yerine, sonsuz bir belirsizlikle ilişkilidir. Yukarıda bahsedilen güncel, yeni ve geçici anlamlarıyla ele alındığında modernite, geçmişten kopuşla ilgili bir şimdiki zaman kavrayışını ifade eder (Heynen 2011).

"Modernite" ve "modernleşme" olarak ifade edilen ve bir kavrayış biçimine işaret eden formasyon dönüşümü, pek çok gelişme ve dönüşüm sonucu gerçekleşmiştir. Modernitenin katmanlı yapısı, Hilde Heynen'in modernlik, modernizm ve modernite terimlerinin ifade ettiklerine ilişkin anlatımında açığa çıkar:

> Modernleşme teriminin temel özellikleri, teknolojik ilerleme ve endüstrileşme, kentleşme ve nüfus patlamaları, giderek güçlenen ulus devletlerin ve bürokrasinin yükselişi, kitle iletişim sistemlerinin muazzam büyümesi, demokratikleşme ve genişleyen (kapitalist) dünya pazarı olan toplumsal gelişim sürecini tanımlarken kullanılıyor. Modernite ise, modern zamanların tipik özelliklerine ve bu özelliklerin birey tarafından deneyimlenme biçimine atıfta bulunuyor: Modernite, sürekli evrim ve dönüşüm içinde, geçmişten ve bugünden farklı olacak bir geleceğe yönelen bir yaşam tavrı anlamındadır. Modernite deneyimi kültürel eğilimler ve sanatsal hareketler halinde tepkileri kışkırtır. Bu tepkilerin özellikle kendini geleceğe yönelimi ve ilerleme heveslileriyle duygudaşlığını açığa vuran bazılarına modernizm adı veriliyor. En geniş anlamında modernizm sözcüğü, moderniteye dair kurumsal ve sanatsal fikirler için kullanılan sosyal bir terim olarak anlamak mümkün; bu fikirler erkeklerin ve kadınların kendilerini de dönüştüren bir dünyada gerçekleşen değişimler üzerinde kontrol kurabilmelerini amaçlıyor. Modernite, o halde, modernleşme olarak bilinen sosyoekonomik gelişme süreci ile, bu sürece modernist söylem ve hareketler şeklinde verilen öznel tepkiler arasında aracılık eden öğeyi

> oluşturur. Başka bir deyişle modernite, en az iki çehresi olan bir fenomen; biri sosyoekomonik süreçlere bağlı olan nesnel, diğeri kişisel deneyimler, sanatsal faaliyetler ve kuramsal düşünümlerle bağlantılı olan öznel çehre. (Heynen 2011, 23-24)

Buna göre modernitenin sosyo-ekonomik dönüşümlere ve kişisel deneyimlere referans veren iki boyutundan söz edilebilir. Çok boyutlu bir yapı olarak modern toplumsal düzen, geleneksel toplumsal düzenden bir kopuşa işaret eder. Son dört yüzyıl içinde gerçekleşen bu kopuşun yapısı, modern toplumsal düzeni anlamanın ipuçlarını içerir.

2.1.1. Modernlik

En genel anlamıyla modernlik, toplumsal bir yaşam düzenine işaret eder ve bu düzen 17.yy'da Avrupa'da başlayıp tüm dünyaya yayılmıştır. Modernlikle birlikte dönüşen toplumsal formasyon, modern-öncesi toplumlardan benzersiz bir biçimde kopuşu beraberinde getirir. Modern öncesi toplumlarda yaşanan değişimler, "yaygınlık" ve "yoğunluk" açısından modernliğe özgü değişimin yapısından farklıdır. Modern öncesi toplumlar, kısıtlı hareketlilik imkânlarına sahiptir; oysa modernliğin dönüşümleri, tüm toplumları etkileyecek bir yaygınlık düzleminde, dünya çapına yayılarak gerçekleşmektedir. Modernliğin ortaya çıkardığı modern birey ise, düşünce ve yaşantı biçimlerinin en temelden dönüştüğünün göstergesidir. Bu değişim, ortaya koyduğu yoğunluk bakımından, modern öncesi dönemlerle kıyaslanamaz. Modernlik, Giddens tarafından iç içe geçmiş pek çok boyuta sahip, dinamik bir olgu olarak ve kurumsal boyutlarıyla ele alınarak açıklanır (Giddens 2018).

2.1.2. Süreksizlikler

Geleneksel düzen ve modernite arasında sözü edildiği gibi bir kopuş/geçiş vardır; ama modernitenin geleneksel dünyadan evrildiğinden bahsedilemez. Buna rağmen büyük ve kapsamlı tarih anlatıları, bu geçişi, geleneksel dünyanın modern dünyaya çeşitli biçimlerde evrimi şeklinde anlatır. Modernlik, yapısı itibarıyla kapsamlı ve büyük anlatılara imkân tanımaz; modern dünyada her büyük tarihsel anlatı sorgulanmaya açıktır ve bu nedenle

kapsayıcılığını yitirir. Bu yaklaşım, modernlik hakkında sonsuz sayıda tarihler yazılabileceğini ve dolayısıyla tutarlı bir açıklama getirilemeyeceğini ifade eder; ama bahsedilen geçişin yapısına dair genellemeler yapılabilecek bazı olaylar vardır. Bu da modern toplumsal gelişimin süreksizlikci (*discontinuist*) yorumuyla mümkündür. Değişim hızı, değişim alanı ve modern kurumların yapısı modernliğin süreksizlikci karakterini oluşturur.

Bu süreksizliklerden modernliğin *değişim hızı*, genellikle teknolojik gelişmelerle ilişkilendirilir; ama aslında modernliğin diğer alanlarına da yayılmıştır. Değişim hızı, modern öncesi ve geleneksel toplumların yaşadıkları değişimlerin yapısıyla kıyaslanamayacak boyuttadır. Bir diğer süreksizlik *değişim alanıdır*; zira modernliğin ortaya koyduğu formasyon dönüşümü tüm dünyayı etkisi altına alacak bir boyuta ulaşmıştır. *Modern kurumların yapısı* ise ulus-devletlerin siyasi sitemleri, üretimin endüstriyel yapısı ve emeğin, iş gücünün metalaştırılması gibi biçimlerle ilgilidir ve modern öncesi toplumlarda görülmemektir. Bunların dışındaki bazı biçimler, modern öncesi toplumlarla benzerlik gösterse de modern kurumlara özgü biçimlere modern öncesi toplumlarda rastlanmaz (Giddens 2018). Giddens, bu konuda kent örneğini verir:

> Kent buna bir örnek olarak gösterilebilir. Modern kentsel yerleşimler çoğunlukla geleneksel kent havzasıyla birleşirler ve sanki yalnızca buradan yayılarak genişlemiş gibi görünürler. Oysa modern kentçilik önceki dönemlerde modern öncesi kenti kırsal alandan ayıran ilkelerden oldukça farklı ilkeler uyarınca düzenlenir. (Giddens 2018, 14)

Giddens, modernliğin benzersiz kurumsal yapılarını dört farklı boyutuyla ele alır: 1) *Endüstriyalizm*, doğanın dönüştürülmesi, *yapay çevrenin* gelişimi; 2) *kapitalizm*, rekabetçi emek ve ürün piyasaları bağlamında sermaye birikimi; 3) *savaşın endüstrileşmesi* bağlamında şiddet araçlarının kontrolü, askeri iktidar; 4) *gözetleme,* enformasyonun ve toplumsal denetlemenin kontrolü.

Endüstriyalizm, insan üretimi araçların ve makinelerin üretimde kullanılmasıdır. Endüstriyalizm toplumsal yaşamı da makinelerin üretim şemasıyla paralellik göstererek

birlikte çalışacak şekilde örgütler. Akla ilk olarak endüstrileşmenin ilk örnekleri olan fabrikalar gelir; ama devrelerle kurgulanmış sistemler ve elektrikle çalışan gereçler de günümüzde endüstriyalizmin birer parçasıdır. Endüstriyalizm bu anlamda yalnızca iş hayatını değil; ulaşımı, iletişimi ve gündelik hayatı da örgütler.

Kapitalizm, özel sermaye mülkiyeti ve mülksüz emek arasında kurduğu sınıfsal sistem ekseninde işlerlik gösterir. Yatırımcılar, üreticiler ve tüketiciler için mübadele değerine indirgenmiş mallar, meta üreten bir sistemdir. Kapitalist toplumlar modern toplumların bir alt türüdür ve pek çok kurumsal özelliğe sahiptir. İlk olarak, meta üretimi ve rekabetçi pazarlar, bu toplumların ekonomik düzeninin karakterini ortaya koyar. Bu düzenin rekabetçi ve genişlemeci yapısı, teknolojik gelişmenin sürekliliğini beraberinde getirir. İkincisi, ekonominin, diğer kurumlardan "yalıtılmış" olmasıdır. Kapitalist toplumlarda ekonomi, en az diğer kurumlar kadar etkilidir. Üçüncü özellik ise ekonomi ve siyasetin birbirlerinden "yalıtılması"dır; zira özel mülkiyet üretim araçları içinde en önde gelir. Dördüncü özellik ise sermaye birikimine bağlı olarak koşullanan devletin özerkliğidir. Buraya kadar ortaya konan kapitalizmin kurumsal özellikleri onun bir toplum oluşunu açıklamakta yetersiz kalır. Kapitalizm uluslararası boyutu düşünülecek olursa toplumsal sistemlerle sınırlandırılamaz. Kapitalist toplumlar yalnızca "ulus-devlet" oldukları için toplumdur. Dolayısıyla, ulus-devletin de kapitalizm ve endüstriyalizmden ayrı açıklanması gereken bir yapısı vardır. Modern öncesi devletler, ulus-devletlerin kendi toprakları üzerinde sahip oldukları eşgüdümlü yönetim kapasitesine sahip değildir.

Modernliğin üçüncü kurumsal boyutu olan *gözetim* kapasitesinin gelişimi, modern devletlerin ve kapitalist devletlerin eşgüdümlü yönetimsel kapasitesinin kaynağıdır. Gözetim, siyasi alandaki etkinliklerin denetlenmesi anlamına gelir; ama bununla sınırlı kalmaz. Gözetimle konu olan denetim, doğrudan olabileceği gibi, asıl olarak enformasyon kontrolü üzerinden gerçekleşir.

Dördüncü kuramsal boyut ise *şiddet araçlarının kontrolüdür*. Modern öncesi uygarlıklar için askeri güç önemli olsa da sürekli bir askeri destek sağlama imkanları yoktu; askeri güçler diğer yerel oluşumlarla birlikte ayaklanma imkânına sahipti. Askeri güç üzerinde kesinleşmiş sınırlar içinde kurulan tam kontrol, modern devletlerin özeliğidir (Giddens 2018).

Giddens'in ele aldığı şekliyle modernliğin kurumsal boyutlarına ilişkin bu yaklaşımlar, modernliğin yapısını açıklamakta kullanılsa da tek başlarına yetersiz kalırlar. Bu konuyla ilgili Giddens şu soruları sorar:

> Acaba bugün kapitalist düzende mi yaşıyoruz? Modernlik kurumlarını biçimlendiren baskın güç endüstriyalizm midir? Yoksa asıl belirleyici karakteristik olarak enformasyon üzerindeki rasyonel denetime mi bakmamız gerekiyor? Bu soruların, yukarıdaki biçimlerde sorulduklarında yanıtlanamayacaklarını ileri sürüyorum; yani bu olguları birbirlerini dışlayan kategoriler olarak değerlendirmemeliyiz. Modernlik, bence, kurumlar düzeyinde çok boyutludur ve yukarıda sözünü ettiğimiz gelenekler tarafından belirlenen unsurlardan her biri burada ayrı bir rol oynar. (Giddens 2018, 19)

2.1.2.1. Modernliğin Dinamik Yapısı

Bahsedilen kurumsal kümeler, geleneksel toplumsal düzenden modern toplumsal düzene geçişi kolaylaştırmışlardır. Giddens, bu kolaylaştırmanın kaynağı olarak modernliğin "zaman-mekân ayrılması", "yerinden çıkarma" ve "düşünümsellik" boyutlarını öne sürer (Giddens 2018).

Modern öncesi toplumlarda zaman, mekânsal bir kavrayıştan ayrı düşünülemez; zamana ilişkin bir kavrayış, hemen her zaman çevresel etmenlerle ve yere ait ölçütlerle ilişkilidir. Günümüzde zamana dair kavrayışımız, yerden ve çevresel etmenlerden bağımsız soyut bir hale gelmiştir. Mekanik saatin icadı, ortak bir takvimin gelişimi gibi etmenler zamanın soyut bir düzlemde içi boş bir kategori olarak düzenlenmesini sağlar. Zaman ve mekânın ayrı düşünülmeye başlanmasıyla yer-yöre ve mekân arasında da bir ayrım doğar.

"Yer-yöre", toplumsal eylem ile bu eylemin yaşandığı ortamın örtüşmesi anlamına gelir. Modern öncesi toplumlarda, toplumsal olaylar içinde bulundukları coğrafyayla bağlantılıdır. Bunun en büyük nedeni ise hareketlilik imkânlarının kısıtlı olmasıdır. Bu toplumsal formasyonda, yaşanan çevrenin tarif edilme biçimi yerel toplumsal ilişkilere – yani

“mevcudiyet”e – bağlıdır. Modernlikle birlikte dönüşen ulaşım ağları ve enformasyon farklı bir hareketlilik ve ilişkilenme biçimi ortaya çıkarmıştır. Buna göre “orada olmayan” (*absent*) kişilerle, yerel ilişkilerden bağımsız bağlantılar kurmak mümkündür. Bu durumun bir koşulu olarak yer-yöre modernlikle beraber “düşselleşir”. Mekân, yerel etkinliklerin dışında pek çok uzak etki tarafından şekillendirilir ve bu haliyle birçok bağlantının düğüm noktası olarak ortaya çıkan mekân yalnızca “görünür biçimi”nden yola çıkarak açıklanamayacak birçok ilişki barındırır. Haritacılık faaliyetleri mekânın soyut bir düzlemde ifade edilebilir yapısına bir örnektir. Mekân, yere özgü tariflere ihtiyaç duymadan tamamen soyut bir düzlemde boş bir kategori olarak ele alınabilir hale gelir. Zaman ve mekânın bu şekilde birbirinden ayrılması geri dönüşü olmayan bir süreç gibi görünse de diyalektik özelliklere sahiptir. Zaman mekândan ayrılır ama toplumsal ilişkiler anlamında yeniden bağlanmalara da yol açar. Bu konuyla ilgili olarak Giddens zaman çizelgesi örneğini verir. Trenlerin gidiş-gelişlerini belirleyen zaman çizelgesi sıradan bir tablo gibi görünebilir; ama aslında trenlerin varış saatlerini gösteren “zaman-uzam düzenleyici” bir araçtır. Bu sayede trenler eşgüdümlü bir sistem içinde çalışabilir (Giddens 2018).

Zaman ve mekânın ayrılması, yerinden çıkarma düzeneklerinin en önemli koşuludur. Zaman ve uzamın boş ve düzenlenebilir boyutlar haline gelmesiyle, toplumsal ilişkiler yerel bağlamlarından kopmuş ve yeniden düzenlenebilir hale gelmiştir. Modern toplumsal yaşamın yerel ve küresel arasında kurduğu bağlantıların da koşulu olan bu durum yeni bir tarihsellik anlayışı doğurmuştur; bu anlayış çerçevesinde geçmiş, geleceğin düzenlenebilmesi için, sürekli yeniden temellük edilir.

Yerinden çıkarma, “toplumsal ilişkilerin yerleşik etkileşim bağlamlarından kaldırılmasını ve sonsuz uzunluktaki zaman-uzam boyunca yeniden yapılandırılmasını anlatır” (Giddens 2018). Modern toplumsal kurumların gelişiminde birçok yerinden çıkarma düzeneği işlerlik gösterir. Yerinden çıkarma düzeneklerinin en önemlilerinden biri *uzmanlık sistemleridir*. Uzmanlık sistemleri, yaşamın bir parçası olan teknik ve profesyonel etkinlikleri ifade eder. Modern insan, yetkinleşmesinin mümkün olmadığı pek çok konuda, konuyla ilgili

profesyonellere danışmak zorundadır. Uzmanlık sistemleri, yaşamımızın bir parçası oldukları ölçüde, onu sürekli dönüştürürler.

> Evden çıkıp bir arabaya bindiğim zaman, otomobil tasarımı ve yapımı, karayolları, kavşaklar, trafik ışıkları ve diğer birçok konuyla ilgili uzmanlık bilgisinin bütünüyle nüfuz ettiği ortamlara adım atmış olurum. Araba kullanmanın kaza riski taşıyan tehlikeli bir iş olduğunu herkes bilir. Dışarı çıkarken arabayla gitmeyi seçmekle bu riski kabullenmiş olurum; ancak, bu noktada, riskin olabildiği kadar azaltıldığı konusunda güvence veren söz konusu uzmanlığa dayanırım. Arabanın nasıl çalıştığıyla ilgili çok az şey bilirim ve bir arıza olduğunda ancak ufak tamir işlerini kendi kendime yapabilirim. Yol yapım teknikleri, karayolu yüzeylerinin bakımı ya da trafik deviniminin denetimine yardımcı olan trafik ışıklan konusunda da çok sınırlı bir bilgim vardır. Arabamı havaalanında park edip bir uçağa girdiğimdeyse haklarındaki teknik bilgimin, en hafif deyimle ilkel olduğu diğer uzmanlık sistemlerine ayak basmış olurum. (Giddens 2018, 34)

Uzmanlık sistemlerinin varlığı, modern kurumların yapısına özgü güvene dayanır. Bahsedilen güven, soyut sistemlere karşı duyulan bir güven duygusunu ifade eder. Bu sistemler üzerinde yeterli kontrolü olmamasına rağmen onlara duyulan bu türden bir güven, soyut sistemlerin gelişmesini ve yerel bağlamlardan uzak ilişkiler içinde kurulabilmesini mümkün kılmıştır. Dolayısıyla soyut sistemlere olan güven sayesinde toplumsal ilişkiler sahip oldukları yerleşik bağlamlarından koparak, birbirlerinden ayrılmış zaman ve mekân içinde yeniden düzenlenebilir ve aynı zamanda bu ayrılma teşvik edilir.

> Modernlik ve gelenek arasında bir karşıtlık vardır ve bu karşıtlık temel olarak iki farklı toplumsal formasyon arasındaki düşünümsel farkla ilgilidir. Düşünümsellik, insan eylemleri ve eylemlerinin nedenleri arasındaki bağlantılı yapıyı ifade eder. Tüm insanlar, rutin olarak yaptıkları şeylerin nedenleriyle onu yapmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturacak şekilde bağlantılı kalır. (Giddens 2018, 42)

Modern toplum ve geleneksel toplum, iki farklı toplumsal formasyona işaret eder. Bu formasyonlar arasındaki temel karşıtlık, farklı *düşünümsel* yapılara sahip olmalarından kaynaklanmaktadır. Düşünümsellik, insanların eylemleri ve bunların nedenlerinin birbirine bağlı oluşunu ifade eder. Kültürel/toplumsal pratikler insan eylemlerinden başka bir şey değildir ve bu anlamda doğaya sonradan eklemlenirler ve dolayısıyla birer imalattırlar (Tanju 2019). Tarih boyunca devam etmiş olan insan üretimine bakıldığında, insanın imalatının tarihsel bir sürekliliği olduğundan söz edilebilir. Buna rağmen, geleneksel ve modern toplumsal formasyonların imalatına dair düşünümsel farklılık, bu iki formasyonu birbirinden koparır ve bu anlamda tarihsel bir süreksizliğe yol açar.

Geleneksel düşünümsellik; geçmişin mümkün olduğunca kusursuz biçimde tekrar edilmesi, geleneğin yeniden ele alınmasıdır. Bu, bir zaman-mekân düzenleme biçimi olarak geçmişin, bugünün ve geleceğin sürekliliği içine yerleştirilmesi olarak açıklanabilir (Giddens 2018). Modern toplumsal düzen ise sürekli sorgulamayı içerir. Modern düşünümsellik, eylemler ve onlara ilişkin bilginin sürekli sorgulandığı ve sonucunda birlikte dönüştükleri bir yapıdır. Modern toplumun kendini sürekli yeniden üreten devingen yapısı, düşünce ve eylemin sürekli olarak birbirini dönüştürmesinden kaynaklanır.

Modernlikle beraber kesin bilgiye ulaşmak mümkün değildir. Hiçbir bilgi, "bilme"nin emin olmak demek olduğu "eski" anlamındaki bilgi değildir. Bilgi, modernliğin düşünümsel karakteri nedeniyle sürekli bir dönüşüm halindedir. Uzmanların bir konu hakkında edindikleri bilgi, o konuya tekrar bağlanarak konuyu değiştirir. Bu durum sosyolojik bilgi için de geçerlidir. Araştırma konusunu genellikle toplum olarak seçen sosyoloji, hakkında çıkarımlarda bulunduğu yapıya dâhil olur. Bu süreçte toplum ve sosyolojik bilgi karşılıklı olarak yeniden yapılanırlar. Bu anlamda toplum düzenlenebilir veya kontrol edilebilir değildir. Zira "sosyolojik bilgi toplumsal yaşam evrenine sarmal bir biçimde girer ve çıkar" ve dolayısıyla "bu sürecin tamamlayıcı bir parçası olarak hem kendini hem söz konusu bilgiyi yapılandırır" (Giddens 2018, 49).

Modern toplumsal düzen, yerinden çıkarılmış kurumların etkisi altında kesin kabullerden uzak bir biçimde sürekli yeniden kurulur. Bu süreç sırasında yerinden çıkarmanın tamamlayıcısı olan "yeniden yerleştirme" (*reembedding*) kavramı işlerlik gösterir. Yerinden çıkarılan toplumsal ilişkiler modern zaman-mekân düzenlemesi içinde, geçici olarak yeniden yerleştirmeyle bir araya gelirler. Burada mesele "bilinecek istikrarlı bir toplumsal dünya olmadığı değil, bu dünyayla ilgili bilginin, onun istikrarsız ve değişen karakterine katkıda bulunduğudur" (Giddens 2018, 49).

2.1.2.2. Modern Toplumun İndirgenemezliği

> Modernlik, bir iklim, formasyon dönüşümüdür: Dünyanın herhangi bir aşkınlık düzlemi üzerinden kavrandığı ve kültürel üretimin bu düzleme ilişkin göndergeler ile denetlendiği, zaman-mekâna yerleştiği tarihsel-toplumsal formasyonunun çözülerek, göndergelerin giderek daha çok içkinlik düzlemine yönelmesi, kısacası dünyevileşmesi ve dünyevi tarihsel-toplumsal formasyona dönüşmesidir. (Tanju 2009, 217 - 225)

Bülent Tanju, modernliği, dünyevileşmeyle sonuçlanan bir formasyon dönüşümü olarak tarifler. Dünyevileşmeyle kastedilen gerçekliğe dair tek bir doğrunun olmadığı ve gerçeklik anlatılarının birer insan üretimi olduğudur. Bu yaklaşım, farklılıkların görünürlük kazanmasını sağlar ve bu görünürlük sayesinde yaşanan değişim, toplumsal formasyonun kurucusu olan bireylerin de tekilliklerini gözler önüne serer. Dolayısıyla diyebiliriz ki: Modern toplum, farklılıkları nedeniyle indirgenemez tekilliklere sahip bireylerin oluşturduğu bir çokluktur.

Yerinden çıkarma ile görünürlük kazanan farklılıklar ve çokluk, sürekli bir bütünsellik ve türdeşlik arayışı sonucu yeniden yerleştirilmeye çalışılır. Berman (2014), bu arayışı sürekli bir parçalanma ve yenilenme süreci olarak ele almış; çokluğun biraradalığını ise bölünmüşlüğün birliği olarak nitelendirmiştir. Çokluk, modernliğin ortaya koyduğu uzlaşı ortamıyla varlık kazanır. Yerinden çıkarma ve yeniden yerleştirme süreçleri ise modernliğin sürekli uzlaşı ortamının dinamik yapısının nedenidir.

> Bugün, dünyanın her köşesindeki insanlarca paylaşılan hayati bir deneyim tarzı; başka bir deyişle uzay ve zaman, ben ve ötekilere yaşamın imkânları ve zorluklarına ilişkin bir deneyim tarzı var. Bu deneyim yığınını modernlik olarak adlandırmak istiyorum. Modern olmak, bizlere serüven, güç, coşku gelişme, kendimizi ve dünyayı dönüştürme olanakları vaat eden; ama bir yanda da sahip olduğumuz her şeyi, bildiğimiz her şeyi yok etmekle tehdit eden bir ortamda bulmaktır kendimizi. Modern ortamlar ve deneyimler coğrafi ve etnik, sınıfsal ve ulusal, dinsel ve ideolojik sınırların ötesine geçer; modernliğin, bu anlamda insanlığı birleştirdiği söylenebilir. Ama paradoksal bir birliktir bu, bölünmüşlüğün birliğidir: Bizleri sürekli parçalanma ve yenilenmenin, mücadele ve çelişkinin, belirsizlik ve acının girdabına sürükler. Modern olmak, Marx'ın deyişiyle "katı olan her şeyin buharlaşıp gittiği" bir evrenin parçası olmaktır. Kendilerini bu girdabın tam ortasında buluveren insanlar buraya düşen ilk, belki de tek insanın kendileri olduğunu düşünürler; modernlik öncesi bir yitik cennete dair sayısız nostaljik mitosu doğuran da işte bu duygudur. Oysa neredeyse beş yüz yıldır, gitgide daha çok sayıda insan bu girdaptan geçmektedir. Modernlik bu insanların çoğu tarafından tarih ve geleneklerine yönelik kökten bir tehdit gibi algılanmış olsa da beş yüz yıl boyunca zengin bir tarih ve kendisine özgü bir gelenekler yığını oluşturmuştur. (Berman 2014, 27-28)

2.2. ÇOKLUK OLARAK METROPOL

Günümüzde modern çokluk, en kuvvetli toplumsal ifadelerinden birini metropollerde bulur. Metropoller sahip oldukları uluslararası bağlantılar ve diğer bağlantıların çokluğu nedeniyle modernliğe özgü değişimin en yoğun ve hızlı yaşandığı yerlerdir. Sürekli değişim hali, yerleşik ilişkileri parçalar, dağıtır ve yeni ilişkiler kurar. Modern insan metropollerde bu dağılma ve çözülmenin içinde yaşar; bu deneyimin ortaya koyduğu belirsizlik, çelişki ve kaygıları deneyimler; ama bir yandan da bu çözülmenin ortaya koyduğu farklılıkların ve özgürlüklerin üreticisi olur. Berman bu durumu, modernist olmanın insanın kendini modernlik girdabının içinde bile evinde hissetmesi olarak ifade eder (Berman 2014).

Metropoller, tekil ve bütüncül bir ifadesi olmayan, pek çok insanın ve farklı grubun bir arada yaşadığı "kozmopolit" yerlerdir. Metropol, bir anlamda çokluğun farkına varılmasıyla mümkün olur ve çokluk biraradalığını farklılaşan grupların ve bireylerin sürekli iletişimine borçludur. Metropolün kaotik yapısı bu iletişim sayesinde sürekli olarak denetim altına alınmaya çalışılır. Metropole özgü iletişim, başkalarına karşı kayıtsız kalabilmeye, fakat aynı anda da çeşitli grupların oluşmasına – dağılmasına – dönüşmesine imkân sağlar. Bu

durum, metropoldeki toplumsallığın parçalı ve dinamik yapısının nedenidir. Bir anlamda yerinden çıkarılan toplumsal ilişkiler, yeniden yerleştirmeyle belirli bir çerçeve ve konu etrafında geçici olarak bütünleşirler.

> Metropol organik bütünlük içermeyen bir kentsel yığışma. Onun organik bütünlüksüzlüğü fiziksel olduğu kadar toplumsal nitelikte de… Metropolde hem çok sayıda ve çıkarları zaman zaman çatışan, zaman zaman çakışan farklı gruplar bir arada yaşıyor, hem de bu yerleşmenin tümel ve tekil bir mimari ifadesi ya da kimliği yok. (Tanyeli 2002, 84)

2.2.1. Kent Okumaları

Şehirler pek çok farklı sosyolojik ve tarihsel bakış açısıyla ele alınmış ve bu yaklaşımlara paralel olarak farklı tanımlamalar ortaya konmuştur. Şehirlerin tanımlamasına ilişkin farklı bakış açıları; coğrafi, tarihsel, istatistiki, ekonomik ve sosyolojik olarak kategorize edilebilir (Park 2016). Şehirlere ilişkin coğrafi yaklaşım, şehirleri insanın doğayı dönüştürmesinin bir sonucu olarak ele alır. Buna göre şehirlerin konumu, fiziksel yapısı ve yoğunluğu coğrafyacıların araştırma konusu olmuştur. Coğrafi kent yaklaşımı yazınına dair, Raoul Blachard (1922) ve Marcel Aurousseau'nın (1924) çalışmaları örnek olarak verilebilir. Tarihsel olarak ele alındığında, şehirlerin geçmişine bakılır ve genelde Yunan şehir devleti, Roma, Orta Çağ şehri ve modern şehrin ortaya çıkışı sıralamasıyla anlatılır. Şehirler siyasi yapılar üzerinden bir araya gelmiş ve özerklik kazanmış yapılar olarak tanımlanır. William Cunningham (1900) ve Karl Bücher (1903) çalışmalarında şehirlere yönelik tarihsel bakış açıları geliştirmişlerdir. İstatistiki yaklaşım, şehirleri yüz ölçümleri ve nüfusları üzerinden ele alır. Buna göre şehir, nüfus yoğunluğuna ilişkin bir tanım edinir. Edward B. Reuter'ın *Population Problems* adlı kitabı istatistiki şehir tanımlarına ilişkindir (1924).

Ekonomik bakış açısına göre şehirler ekonomik gelişim sonucu ortaya çıkmıştır. Bu gelişim basitçe el emeği, sanayi, endüstriyel üretim, uzmanlaşma ve borsa şeklinde açıklanabilir. Edward Cheyney Potts'un bu konudaki çalışmalarına bakılabilir (2018). Son olarak şehri sosyolojik olarak ele almak ise tek bir bakış açısıyla tanımlanamayacağının kabulüyle mümkündür. Şehrin işleyişi pek çok kurum, mekanizma ve sayısız araç aracılığıyla

gerçekleşir. Bundan dolayı kendine özgü bir insan topluluğunu içerir. Sosyologlar için bu topluluk, sürekli olarak dağılıp yeniden kurulan, küçük ve parçalı gruplara mensup, aynı zamanda şehir ölçeğinde daha büyük bir grubun parçası olduğunu bilen insanların oluşturduğu kültürel bir yapıdır (Park 2016).

> Metropol öncelikle hakimiyeti elinde tutan büyük sermayenin bir yaratısı, anonim karakterinin bir ifadesi, kendine özgü, sosyo-ekonomik, kolektif ruhsal temellere dayanan, aynı zamanda yaşayanların hem izole hem de birlik olmalarına izin veren bir kent tipi olarak tanımlanır. (Hilberseimer 2002, 88)

Günümüz şehirleri bahsi geçen bakış açılarından bir tanesiyle açıklanamayacak kadar karmaşık ve çok merkezli bir yapı kazanmıştır. Küreselleşme, şehirlerin ve özellikle de metropollerin yalnızca sakinlerinin ihtiyaçları doğrultusunda gelişmediğini, aynı zamanda pek çok küresel ağın kesişiminde bulunduğunu gösterir. Yukarıda açıklanan şehir tanılamalarına ilişkin yaklaşımlardan farklı olarak, kentlerin yalnızca üretim ilişkilerinin sonucu olarak açıklanamayacağını öne süren bir diğer (çıkarımcı/diyalektik) yaklaşıma göre ise, kentlerde ortaya çıkan yeni kültürel faaliyetler ve kentin fiziksel yapısı birbirini dönüştürür ve dolayısıyla birbirleri üzerinden okunabilirler. Küresel kentlerin yeni yaşantı formunun sonucu olan kent yaşantısının yeni mekânları; alışveriş merkezleri, kapalı siteler, finans bölgeleri ve bunlarla birlikte ortaya çıkan çöküntü bölgeleri şeklinde karşımıza çıkar (Castells 1979):

> Bugünün metropollerinin oluşumu, bilim ve üretim tekniklerinin gelişimi ile ilişkili olan kapitalist emperyalizmin ekonomik yapısına bağlıdır. Bu ekonominin gücü, ulusal ekonomi kavramının ötesine geçerek dünya ekonomisi ile bağlantı kurmaktadır. (Hilberseimer 2002, 88)

Küreselleşen kentler ekonomik ve başka birçok ilişki bakımından dünya üzerindeki diğer kentlere bağlıdır. Metropoller ise, kozmopolit yapıları itibarıyla, bu durumun en iyi örneklerini oluştururlar. Dolayısıyla, küreselleşen metropoller arasında yapısal ve ilişkisel ortaklıklar gözlemlenir ve bu ortakların sonucu ortaya çıkan yeni yaşantı formları kendilerini gökdelenler, finans merkezleri ve alışveriş merkezleri olarak gösterirler. Bu ortaklıklar, yerel

ilişkileri ait oldukları zaman-mekân bağlamlarından çıkarılmasına neden olur; ama başka bir boyutuyla da bu ilişkilerin yeniden düzenlenmesini mümkün kılarlar. Sözgelimi, kent içi ulaşım araçları bu anlamda yerinden çıkarma ve yeniden yerleştirme düzenekleri olarak işlerler; bir yandan kentlerde yerellik ve akrabalık arasındaki ilişkiyi koparırken, bir yandan da uzaktaki akrabaları ziyaret etmeyi mümkün kılarlar. Bu durum kentlerin çok merkezli yapısının arkasında yatan nedenlerden biridir ve bu haliyle ortaya bir düzensizlik çıktığından söz edilebilir. Kentlerde ortaya çıkan finans merkezleri, kapalı siteler gibi mekânsallaşmalar, kendi homojen kurguları nedeniyle, çevrelerindeki bölgeleri birer çöküntü alanına dönüştürür. Bu durum, çokluk olarak metropolün içinde hem kapalı siteler gibi hem de gettolar gibi tecrit edilmiş pek çok bölgenin doğmasına yol açar. Kentte sürekli yeni merkezlerin oluşup dağılması bir düzensizlik olsa da yol açtığı yeniden örgütlenme biçimleri itibarıyla basitçe patolojik bir durum olarak ele alınamaz. Bu durum yalnızca olumsuz da görülemez; zira bazı bölgelerin gelişmesini sınırlarken, farklı bölgelerin gelişmesinin önünü açar (Burgess 2016).

2.2.2. Bir Oluş Olarak "Mekân Üretimi"

Lefebvre'nin 20.yy'ın hala geçerliliğini sürdüren "modernite" projesinin sonuçlarına ilişkin çıkarımları, kent mekânında gözlemlenen toplumsal ilişkiler ve fiziksel yapılar arasındaki ilişkiye dair bize alternatif bir bakış açısı sunmaktadır. Lefebvre'e göre, modernite mekânının belirgin özellikleri, "homojenlik-parçalılık-hiyerarşiklik"tir. Homojen olması için planlanan kent mekânları, toplumsal izolasyona yol açtığı ölçüde parçalayarak gettoları, mahalle gruplarını ve çöküntü alanlarını oluşturur. Aynı parçalanmanın sonucu olarak ortaya çıkan konut, ticaret, boş zaman mekânları ve marjinaller için mekânlar vb. arasında ise katı bir hiyerarşileşme geliştiğini görür (Lefebvre 2014).

Başka bir deyişle, kent mekânının kavranması güç yapısının nedeni, mekân ve toplumsallık arasındaki sürekli ilişkidir. Tıpkı modernliğin düşünümsel yapısından kaynaklanan toplum hakkındaki bilginin, toplumsal düzene dahil olarak onu dönüştürmesi gibi; kent mekânı da toplumsallıkla benzer bir etkileşim halindedir ve bu ikisi birbirlerini daimi surette dönüştürürler. Bu anlamda kent mekânı, üretimi sırasında üreticisini de dönüştüren bir ürün

olarak ortaya çıkar. Dolayısıyla kent mekânının toplumsal olarak kavranması, ancak onun bir ürün olarak ele alınmasıyla ve üretim ilişkilerine odaklanmasıyla mümkündür. Modernliğin dinamik yapısının kaynaklarından biri olarak daha önceki bölümlerde açıklanan zaman ve mekânın ayrılması koşulu, mekâna ilişkin kavrayışımızın, onun boş ve düzenlenebilir bir çerçeve olarak ele alınmasını öngörür. Toplumsal faaliyetlerin zamansal birer etkinlik, kentin fiziksel yapısının ise sabit bir mekân olarak kavranması, mekânın toplumsallıkla sürekli ilişkisinden kaynaklanan dinamik yapısını bir oluş (*becoming*) olarak ortaya koymamıza imkân vermez.

> Ürün olarak mekân, etki ya da tepki yoluyla bizzat üretime müdahale eder: Üretken emeğin örgütlenmesi, ulaşım hammadde ve enerji akışı, ürün paylaşım ağları… Kendince üretken ve üretici olan mekân, üretim ilişkilerine ve (iyi kötü örgütlenmiş) üretici güçlere dahildir. (Lefebvre 2014, 24)

Dolayısıyla ürün ve üretici olarak mekân, oluş halindeki yapısını kavramanın güçlüğünden dolayı ancak üretim ilişkilerine odaklanılarak ele alınabilir. Fakat üretim tarzı ve mekân arasındaki ilişki çok boyutludur; incelenmesi esnasında toplumsal ilişkilerin çeşitliliğinden kaynaklanan pek çok farklı etken devreye girer.

Bu anlamda mekânın üretimine ilişkin genel bir bakış geliştirmek mümkün değildir. Sözgelimi toplumların üretim tarzının kent mekânına etkisi açıktır; ama bu üretim tarzının genel bir ifadesi olmadığı gibi, mekânın üretimine etkisi de genellenemez. Buna rağmen kapitalist üretim tarzı, günümüz kentlerinde mekân üretimi açısından baskın bir mekanizma olarak görülür; mekânı niceliksel değerlerine indirgeyerek tüketim ağının bir parçası haline getirir. Daha önce açıklandığı gibi kapitalizm, modernliğin kurumsal boyutlarından yalnızca birini oluşturur; zira aynı anda bürokratik, endüstriyel pek çok kurumsal mekanizma işlerlik göstermektedir. Ayrıca niceliksel değerlere indirgenerek kapitalist tüketim için elverişli hale getirilmeye çalışılan mekân, tam anlamıyla bir kapatmaya maruz kalmaz; her zaman için ihtiva ettiği kullanım değerinden yola çıkarak açıklanabilecek niteliksel bir değişim potansiyelini de beraberinde taşır.

Genel bir bakış yerine mekânın üretimine *noktasal bir bakış* açısı geliştirmeye çalışmak da kendine özgü zorluklar içerir. Bu bakış açısında mekân doğrudan bir oluş olarak ortaya konamayacağından, bir oluş hali olduğu akılda tutularak, ancak üretim sürecinin içerisindeki güzergâhlardan birinin ortaya konmasıyla, oluş haline referans verilebilir. Burada noktasal bakış açısıyla kastedilen, mekânın üretiminin sunduğu sonsuz yöntemlerin içinde yapılacak seçimlerdir. Ancak mekânın üretimi pek çok etkinin rol oynadığı bir ağdır ve noktasal bakış açısı bu ağda bir parçalanmaya yol açacaktır. Yine de özellikle metropollerde ortaya çıkan homojen kent mekânlarının, sahte kapatıcı ve hiyerarşileşmelere yol açan etkilerine bu parçalanma sayesinde karşı çıkmak mümkündür. Lefebvre şöyle sorar:

> Hiyerarşileşme aracılığıyla, hiyerarşileşmeye karşı, şurada veya burada, mimari bakımdan ya da kentsel olarak mevcut üretim tarzından çıkan, çelişkilerini bir peçeyle örten değil de onları açığa çıkararak bu çelişkilerden doğan "bir şey" öngörebilir miyiz? (Lefebvre 2014, 29)

2.2.3. Metropole Özgü Bireysellik

Metropolün fiziksel yapısı gibi toplumsal yapısı da bütüncül bir ifadesi olmayan bir parçalılık sergiler. Metropolün çokluğu ve dinamik yapısı, metropol sakinlerine özgü bir zihinsel hayatın doğmasına yol açar. Metropol sakini gündelik yaşantısında metropolün sürekli farklılık üretiminden dolayı çok fazla uyarana maruz kalır. Bu dinamik yapı, birey için özgürleşme imkânı olduğu gibi, kolayca böyle ifade edilemeyecek başka durumlara da yol açar. Simmel'in metropole özgü zihinsel hayatın bir boyutu olarak ortaya koyduğu *blasé* (bıkkınlık) tavrı bunlardan biridir. Bıkkınlık, metropol sakininin çok sayıda uyaranla ilişkisinden doğar; kişi her uyarana eşit oranda tepki veremeyeceği için, uyaranların birçoğuna karşı bir tür kayıtsızlık hali geliştirir. Tahammül becerisi olarak da görülebilecek bu kayıtsızlık, uyaranlar arasında bilinçsizce seçim yapılmasına neden olur. Modernliğin mekânı olan metropolün dinamiği pek çok kurumsallaşmış mekanizma sayesinde işler. Bu da bireyin nesnel etkiler altında ezilmesine yol açar (Simmel 2013). Gelgelelim her ne kadar bıkkınlık tavrının bir güzergâhı kurumsal ve nesnel dinamikler içinde sürüklenmeye yol açsa da diğer bir güzergâhı da bireyin nesnel uyaranlara ve tine karşın bir iç dünya / öznel tin kurmasının yoludur.

Çoklukla ilişkinin başka bir boyutu olarak, metropol sakininin gündelik hayatta her karşılaştığı kişiyle samimi ilişkiler kurması mümkün olmaz; dolayısıyla metropole özgü bir bireysellikten söz edilebilir. Uzlaşma ortamının da dinamiği olan bu ilişki kurma ve bireyselleşme biçimi metropol sakininin "özgür" iç dünyasıyla ilgilidir. Herkesin birbirini denetlediği düşük yoğunluklu yerleşim birimlerinin aksine, metropolün kozmopolit yoğunluğunda herkesin ve her grubun kendi nişini oluşturup orada yaşama imkânı vardır. Birbirinden farklı grupların ve bireyselliklerin bir arada yaşaması ve iletişimde olması metropole özgü uzlaşıdır. "Dışarıdaki dünya tümüyle kimlik dışı değildir. Yakın ilişkiler uzaktan sürdürülebilir ve kişi tanımadığı başkalarıyla sürekli olarak bağlar oluşturur" (Giddens 2018, 140).

Kimse artık geleneksel yapılara özgü anlamıyla, dışarıdan gelen ve kuşku uyandıran yabancı değildir; metropolde yabancı farklı bir anlam kazanır ve yabancılarla bağlar kurulur. Modernlikle birlikte dönüşen bu mahremiyet ilişkileri en iyi metropol mekânında gözlemlenebilir. Gündelik hayatta metropol sakinlerinin, kalabalık ortamlarda birbirlerine karşı gösterdikleri soğuk tavır aslında bir kayıtsızlık değildir. Birbirilerini görüp yollarına devam eden insanların arasında gerçekleşen kısa ilişki kamusal alanlardaki karşılaşmaları güvence altına alır. "Uygar ilgisizlik" olarak adlandırılan bu durum, metropole özgü ilişkilerin kurulması için bir altlık, arka fon oluşturur. Metropolde, küreselleşmiş kültür ve enformasyon ortamlarının da etkisiyle tanımadığımız insanlarla kurduğumuz görünmez ilişkiler "odaklanmamış etkileşim" olarak adlandırılır (Goffman 2017). Bu toplumsallaşma biçimi, metropol sakinin kendine özel ve her an dönüşebilecek ilişkiler kurmasıyla ortaya çıkar ve aynı zamanda öznelliğin mümkün olması için gerekli koşulları sağlar. Dolayısıyla metropol hayatı, çoğunlukla yoğun nesnel etkiler altında niceliklere indirgenmiş biçimde yaşansa da ortaya koyduğu parçalılık itibarıyla nesnel etkilerden kaçış güzergahları da barındırmaktadır.

2.2.4. Metropole Bakış Noktaları ve Çerçeveler

Bu çalışma kapsamında, kent mekânının üretimine ve toplumsal ilişkilerin düğümlendiği noktalara bakmak için, İstanbul kent mekânına dair bakış noktaları ve bunlardan dolayı anlatılar oluşturulmaya çalışılmıştır. Geliştirilmeye çalışılan bakış ve anlatı, bir toplu taşıma sistemi olan Metrobüs'ün araçsallaştırılmasıyla elde edilmiştir.

Metrobüs'ün araçsallaştırılmasıyla içinde bulunduğu ilişkiler ağına ilişkin noktasal bir bakış geliştirildiği söylenebilir. Bu anlamda içinde bulunduğu ilişkilerin sürekliliğini bozan bir somutlaştırma olarak ortaya çıkar; ama bu ilişkilerde yol açtığı parçalanma ölçüsünde üretimine yol açan ilişkilerin yapısını da ortaya koyar. Mekânın üretiminde rol oynayan ilişkiler metropolde sonsuz sayıda ve farklılıkta olmalarına rağmen, ideolojiler, kapitalist üretim ilişkileri gibi etkiler altında, farklılıklara ilişkin tahakküm pratikleri olarak mekânsallaşırlar. Ulaşımın yol açtığı imkânlar ve aynı anda sahip olduğu denetim boyutu bu durumu örnekler. Metropole ilişkin sonsuz sayıdaki anlatıdan biri olarak Metrobüs'ün araçsallaştırılması, tahakküm pratiklerine yine mekân yoluyla direnmenin olası bir yolu olarak karşımıza çıkar. Dolayısıyla Metrobüs'ün araçsallaştırılmasıyla metropole özgü mekânsallaşma koşullarına ve mekânın sahip olduğu potansiyellere değinilmeye çalışılmıştır.

2.3. METROPOLE BAKMANIN BİR ARACI OLARAK ULAŞIM

Metropol, daha önce bahsedildiği gibi yalnızca fiziksel bir yapı değildir. Metropol sakinlerinin, yaşantılarına özgü bir kültürleri vardır. Dolayısıyla kent mekânının yapısını incelemek için bu kültüre ilişkin bir bakış açısı geliştirmek gerekir. Şehri oluşturan tüm birimler insan yaşantısının oluşturduğu kültürle iç içedir. Dolayısıyla şehirdeki idari aygıtlar ve araçlar, şehir sakinleriyle organik bir ilişki içindedir. Kent taşımacılığı ve modern iletişim şehrin toplumsal ve endüstriyel düzenlemesini değiştirir (Park 2016). Bu anlamda ulaşım, metropole bakmanın aracısıdır.

Metropole bakmanın tarihsel ve coğrafi biçimleri kent mekânının fiziksel yapısını, tarihsel dönüşümlerle ilişkilendirerek açıklar. Bu yaklaşıma göre günümüz kentlerinin çok merkezli yapıları, sanayileşme ve üretim ilişkilerinin gelişimi sonucu ortaya çıkmıştır. Modern öncesi kent; şehir merkezi, merkez etrafındaki yerleşim bölgesi ve kale surlarının tanımladığı sınırlarıyla net bir form olarak gözlemlenir. Erken modern dönem 17-19.yy kentleri ise, sanayileşmeyle ve üretim ağlarının yol açtığı ulaşım sistemleriyle dönüşür. Sınırları genişler ve merkez farklı konumlar kazanır. Günümüz kenti ise karmaşık ekonomik ilişkilerin içinde ve merkezi tespit edilemeyecek kadar çok merkezli bir yapıdadır.

Kentin gelişimiyle, ulaşım ağı arasında bir paralellik vardır. Kentin bir yönde gelişmesi ulaşım hizmetlerinin o bölgeye ulaştırılmasını gerektir. Benzer biçimde belli ulaşım güzergâhlarının ortaya çıkması, şehrin o yönde gelişmesine neden olur. İlhan Tekeli bu iki yönlü ilişkinin dinamiği olarak kapitalin devreye girdiğini gösterir; buna göre hangisinin öncelik kazanacağı farklı dönemlerdeki kapital hareketliliğine göre belirlenir (Tekeli 2010). Ulaşım ve kent ilişkisine dair genel yaklaşım, ulaşım sistemlerini, ekonomik üretim biçimlerinin bir sonucu ve ekonomik ilişkilerin kenti dönüştürmekteki aracı olarak açıklar. Bunun en temel nedeni ulaşımın insanların yaşantılarında yönlendirici bir rol oynamasıdır.

2.3.1. Ulaşım ve Denetim

Deleuze, değişen toplumsal yapılar ve ulaşım ağları arasındaki ilişkiyi denetim ve disiplin arasındaki farkla açıklar. Deleuze'e göre toplum tarihsel süreçte, öncelikle hükümdarlık toplumu, sonra disiplin toplumu ve günümüzdeki haliyle ise denetim toplumu olarak ele alınabilir. Buna göre, denetim disiplin değildir ve otoyollar buna örnek olabilir. Nitekim otoyollarla insanlar bir yere kapatılmaz; ama denetim imkânları çoğaltılmış olur. Otoyolların tek amacı denetim değildir; otoyolda "serbestçe" dolaşan insanlar kapatılmış olmazlar, ama denetim altına alınmış olurlar (Deleuze 2003, 34).

Bu şekliyle otoyol bağlamında hareket özgürlüğünün yerini hareket diktatörlüğü alır. Virilio ise denetime ve dolaşıma ilişkin yaklaşımını "filtreleme" metaforuyla açıklar. Sokaktaki

hareketi bir dolaşım manzarası olarak ele alır ve bu manzaranın yetkinleşmeyle ve daha iyiye doğru ilerlemeyle ilişkili olduğunu söyler. İlerleme uğruna süren bu hareketi "*pilgrim's progress*" (hacının yolculuğu) olarak ifade eder. Bu anlamda, sokak neredeyse şehirden kopuk bir sahil şeridi̇dir ve gümrükler, giriş vergileri, şehir kapıları gibi mekanizmalar kitlelerin hareketlerini düzenleyen, yeri geldiğinde göçmenlerin sızmasını engelleyen filtrelerdir. Yine Virilio'ya göre, kenti çevreleyen gettolar, gecekondular, kenar mahalleler ve bunların yanı sıra cezaevi, kışla ve öksüzler yurdu gibi yapılar bir kapatma ve uzaklaştırmadan çok, ulaşım sorununa ilişkindir ve kontrolsüz bir harekete karşı engel teşkil eder, iki farklı hız arasında durarak filtre görevi görürler (Virilio 1998). Ulaşım sistemleri, otoyollar, demiryolları vs. şehirden bağımsız ele alınırlar ve akışları o denli güvence altına alınmıştır ki kent neredeyse bir taşıtın yer değiştirme hızıyla bu taşıttan yöneltilecek bakışın kesişiminde ortaya çıkan bir sınır ya da kıyıya indirgenmiştir. Virilio bu konuda, "Yalnızca içine yerleşilebilir ulaşım vardır," diye yazar (Virilio 1998, 12-13). Ulaşımın sürekliliği ve hızı şehir yaşantısı üzerinde denetime yol açar; ama aynı ölçüde denetim altındadır. Otoyollardaki akışın hız sınırlamalarına ilişkin kurallarla sağlanıyor olması bu karşılıklı denetimin göstergesidir.

Denetimle kurduğu ilişki ulaşımı, toplumsallığın düğümlendiği önemli noktalardan biri yapar. Dolayısıyla ulaşım, metropolün karmaşık ve yoğun işleyişiyle ilişkisinde yalnızca üretim ilişkilerinin bir sonucu ya da kent planlamanın bir aracı olarak görülemez. Yine de ulaşım sistemlerinin kentlerde ortaya çıkardıkları mekânsallıklar (metrolar, duraklar, havaalanları, uçaklar) kapitalist üretim ilişkilerinin kentlerde yol açtığı yeni tip mekânlardan biri olarak görülür ve bu nedenle çoğunlukla birer ara mekân ya da bağlantı olarak ele alınırlar.

2.3.2. Ulaşıma Özgü Mekânsallıklar

Kapitalist üretim ilişkilerinin ortaya çıkardığı yeni mekânların özellikleri, modernliğin dinamiklerinden biri olan, zaman ve mekânın birbirinden ayrı kategorilermiş gibi düşünülmesiyle ortaya çıkar. Daha önceki bölümlerde bahsedildiği gibi, zamanın dışlanmasıyla soyut ve boş bir kategori olarak ortaya çıkan mekân, serbestçe

düzenlenebilirlik iması taşır. Modern öncesi toplumlarda yere özgü toplumsal ilişkilerden bağımsız düşünülemeyen, bu anlamda "yer" olan mekân; soyut, içi boş bir kategoriye dönüşerek farklı bağlamlar içinde yeniden düzenlenebilir hale gelir. Mekân, kapitalizm koşullarına göre düzenlenmesiyle niceliksel özelliklere indirgenmiş yapılar kazanır – alışveriş merkezleri, havaalanları, süpermarketler, metro gibi. Bu mekânlar farklılık üretmemek üzere, yalnızca niceliksel farklılıklar içerecek şekilde düzenlenir ve kapasite, verimlilik, hız gibi niceliksel kriterlerle tanımlanırlar.

Auge bu yerleri, "yer-olmayan" (*non-lieu*) olarak tanımlar. Yer-olmayanı; ilişkisel, tarihsel ve kimlikle ilgili olarak açıkladığı "yer" kavramının karşıtı olarak ele alır. Yer-olmayanların, kapitalist üretim ilişkileri ve küreselleşmeyle ilişkileri nedeniyle, sürekli yenilenmelerinin gerektiğini ve bu nedenle tarihsellik kazanamayacaklarını ifade eder. Süpermarketler, havaalanları, otoyollar ve ulaşım araçları yer olmayandır çünkü yapıları itibarıyla, teknik gelişmeler, verimlilik gibi etkenlere cevap vermek için sürekli dönüşmek, güncel kalmak zorundadırlar. Diğer bir taraftan da bu mekânlar ancak şimdiki zamana aittirler; dolayısıyla kişi bu mekânlara ilişkin anılar üretemez. Bu nedenlerle Auge'nin ortak bir kurguya sahip olduğunu iddia ettiği, homojen, sınırlı, arınmış ve denetlenebilir mekânlarda kişi, kimliğine ilişkin farklılıkları üretemez; başka bir deyişle, yer-olmayan kişinin farklılaşmasını engeller. Yine Auge'ye göre insanların yer-olmayanlarda davranışları belli kurallara bağlıdır – etkinliklerinin tabelalar ve metinlerle yönlendirilmesi gibi. Bu durum mekânların kullanıcılarını belli tiplere indirger. Kişi süpermarkette "tüketici", ulaşım sistemlerinde "yolcu" olur. Bu durum sonucunda kişiler arası özel ilişkiler denetlenmiş olur ve toplumsallaşma biçimleri sınırlandırılır (Auge 1995).

Yer-olmayanlara ilişkin bu yaklaşım, tarihselliğin toplumsal ilişkilerle kurulduğunu göz ardı eder ve toplumsallıkla kurduğumuz tarihselliğin, yapıların potansiyeline bağlı olduğunu söyler. Buna göre, mekânların değişken doğaları, onlarla ilişki kurmamıza ve o yerlere dair anılarımızın oluşmamasına sebep olan temel etmendir. Bu yaklaşımın, tanımladığı yerle ilişkilenme biçimi problemlidir çünkü, "yer bize dışsal değildir. Ne var ki, yer-olmayan da bize dışsal değildir" (Tanyeli 2015). Auge, anı biriktirmek olarak ele aldığı ilişkilenme biçimini, yapının bizle kurduğu ilişki olarak düşünür. Dolayısıyla toplumsallığa dair olanın

nesneye içkin olduğu yaklaşımıyla, bu anlatıyı kurar. Bir taraftan yeri antropolojik bir gerçeklik olarak tanımlarken, diğer taraftan yer-olmayandan bahsetmeye başladığında yerle kurulan ilişkiyi fiziksel gerçekliğe atfeder. Oysaki yerler, insanların orada bulunma halleri ve eylemleriyle sürekli yeniden üretilir. Havalimanları, taşıma araçları toplumsallığın bir parçasıdır ve insanların bu yerlerde birbirinden farklılaşan bulunma halleri nedeniyle sürekli olarak birbirlerinden farklı özellikler kazanırlar (Tanyeli, 2015).

Zamanın mekândan ayrı düşünülmesi, zamanın yeniden düzenlenmesine yol açar ve kapitalizmle ilişkisinde metalaşmasına neden olur. Zamanın düzenlenmesiyle ortaya çıkan katı çalışma saatleri ve boş zaman algısı, insan emeğini meta haline getirir ve zamanı bir kar aracına dönüştürür. Bu düzenlemeye hizmet ettiği söylenebilecek ulaşım ve iletişim sistemlerinin gelişimi, gündelik hayatın düzenlenmesinde hız kavramına etkin bir konum kazandırır. Zaman ve mekân algısındaki yeniden düzenlemelerle birlikte uluslararası finans ve bilgi ağları ortaya çıkar. Bu duruma paralel gelişen ulaşım ve iletişim sistemleri ise mesafelerin kısalmasına, hatta mekânsal sınırların kaybolmasına ve görünmez bağlantılar oluşmasına yol açar. David Harvey, küreselleşmenin bir sonucu olarak ele aldığı bu durumu *"zaman-mekân sıkışması"* olarak açıklar (2014). Buna göre, küresel boyuttaki ilişkilerin kurulmasıyla, daha yakın ve çeşitlilik gösteren ilişkilerden uzaklaşılmaya başlanır ve bu durum da sıkışmaya yol açar. Küresel sermayenin etkisi altında düzenlenen bağlantılar ve mekânlar, mübadele değerini ön plana çıkarabilmek için, aynılık vurgusunu ön plana taşır ve homojen yapılar kazanır. Bu mekânların sunduğu bağlantıların işleyişleri ise sermayenin çıkarları doğrultusunda güvence altına alınmıştır ve bu sayede elde edilen hız doğrultusunda dünya küçülmüş, neredeyse bir bütün halini almıştır.

Ancak zaman-mekân sıkışması dünyanın her yerindeki herkes için aynı şekilde işlemez; zira küreselleşmenin başka bir boyutu açıkça gelir eşitsizliğine yol açar. Doreen Massey buna benzer bir durumu şu örnekle açıklar: Dev jet uçakları Boeing'ler iş adamlarının kıtalar arası mesafeleri bir gün içerisinde kat etmesine imkân sağlamıştır; ama bu durum uçakların üzerinden uçtuğu, daha öncesinde sevkiyatlar sırasında istasyon olarak kullanılan Pasifik Okyanusu'ndaki adalar için bir tür izolasyona yol açmıştır. Bu açıdan bakıldığında, zaman-mekân sıkışması sosyal farklılıkları göz ardı eder. Hız ve hareketlilik sosyal gruplar

açısından farklılıklar gösterir (Massey 1991). Bu durum sadece gelir eşitsizliğinin değil, aynı zamanda bazı grupların diğerleri üzerindeki kontrolünün de aracısı olur. Günümüzde bazı grupların hareketlilik üzerinde daha yetkin olduğu açıktır ve zaten daha avantajlı gruplar bu hareketliliği daha avantajsız gruplar üzerinde baskı unsuruna dönüştürürler. Massey bu konuda şu örneği verir: Araba kullanarak uzak bir alışveriş merkezine gitme imkânına sahip olanlar, bu davranışlarıyla yerel işletmelerin gelirlerinin düşmesine neden olur. Neticede homojen olduğu düşünülen mekânlar ve hareketlilik biçimleri aslında birbirinden farklılaşarak tekilleşir; dolayısıyla her biri farklı bakış açılarına ve birbirinden farklı sosyal bağlantılara sahip insanların toplumsallaşmasının bir biçimi olarak görülmelidir (Massey 1991).

Hareket ve hız yukarıda bahsedilen çeşitli anlamları nedeniyle farklılık üretimiyle ilişkili görülebilir; fakat hareket doğrudan farklılık üretimin aracısı değildir. Rutinleşmiş hareketler değişmez ve sabit bir düzene de referans verebilir – işe gidip gelme adına gerçekleşen hareket gibi. Ama yeni bir uyarana cevap vermek olarak görülebilecek "hareketlilik", ortaya koyduğu olasılıklar anlamında hareketten farklılaşır (Burgess 2016). Bu anlamda hareketteki değişimleri ve toplumun yeni durumlara verdiği karşılıkları, hareketlilik olarak okumak mümkündür. Metropoldeki hareketlilik biçimleri kaçınılmaz olarak farklılık üretir ve metropolün kaotik ve sürekli değişim halindeki yapısının dinamiklerinden birine dönüşür. Metropole özgü ulaşımın ve ortaya koyduğu mekânsallıkların hareketlilik bağlamında ele alınması, ulaşımın toplumsallıkla ilişkisini açığa çıkarır. Ulaşım, devingen yapısıyla birlikte ele alındığında, metropole bakmanın bir aracı olarak kullanılabilir.

2.4. İSTANBUL'A ÖZGÜ BİR ULAŞIM SİSTEMİ OLARAK METROBÜS

Kendine özgü mekânsallığıyla ortaya çıkan Metrobüs, İstanbul'un en işlek otobanı D-100 boyunca Söğütlüçeşme - Beylikdüzü aralığında uzanan 52 km'lik bir güzergâh üzerinde çift-yönlü çalışan, kırk dört duraklı, yüksek yolcu kapasiteli, otobüs-tabanlı bir toplu taşıma sistemidir. Başlangıcından itibaren trafik yoğunluğu beraberindeki bir dizi ulaşım problemine hızlı ve konforlu bir çözüm olarak çerçevelenen ve meşrulaştırılmaya çalışılan Metrobüs, kenti boydan boya kat eden uzunluğu ve sürekliliği itibarıyla İstanbul ölçeğinde

pek çok değişime yol açmış; kendisinin oluşum ve dönüşüm sürecine mukabil çevresini de oluşturup dönüştürmüştür. Bu karşılıklı etkileşimin en somut göstergelerinden birisi, Metrobüs'ün, ulaşım sorununa verdiği cevap ölçüsünde, kendi niteliksel ve niceliksel ulaşım yoğunluğunu da beraberinde getirmiş olmasıdır. Metrobüs'ün şehirle ilişkimizde yol açtığı değişimlerin araştırılmasının, aynı zamanda İstanbul metropoliten alanının 2000'li yıllardan itibaren geçirdiği kapsamlı değişikliklerin de araştırılması anlamına geldiğini söylemek mümkündür. Dolayısıyla Metrobüs'ü tek bir tanıma hapsedip, belirlenimci birtakım sebep-sonuç ilişkileri bağlamında kavranabilecek, basit bir çözüm olarak görmekten ziyade; sabit bir tanımı olmayan, kapsamlı bir kentsel aktör (bir olay) olarak ele almamız – başka bir deyişle, aktörleştirerek kavramamız – gerekir.

Metrobüs'ü aktörleştirmek, onu sabit bir tanıma hapsetmek yerine, diğer kentli aktörlerle ilişkilerinde ortaya çıktığı haliyle ele almak anlamına gelir. Metrobüs, çevresiyle ve diğer aktörlerle girdiği her ilişkide hem diğer aktörleri dönüştürür hem de kendisi değişir. Bu durumun işaret ettiği, sürekli oluş halindeki Metrobüs'e dair bakış geliştirmek ise ancak bu ilişkilerin tekrar ettiği, yoğunlaştığı ve düğümlendiği durumları ortaya koymakla mümkündür. Bu yaklaşım aynı zamanda, İstanbul'u metropoliten alanına yöneltilen belirlenimci, çarpık kentleşmeye ilişkin anlatıların dışında ele almak ve bu sayede kendine özgü çokluğunu ve mekânsallaşma eğilimlerini ortaya koymak anlamına gelir.

2.4.1. Bir Metropol Olarak İstanbul

> İlk aşamada, kırsaldan kente gelen göçler ile eski kent merkezinin çevresinin gecekondularla kuşatılması söz konusudur. Daha sonra ulusal kalkınmanın orta sınıfın konut alanlarında farklılaşmaya yol açtığı bir ara dönem gelir ve son olarak İstanbul'da küreselleşmenin bir dizi kenti parçalayıcı dinamiği harekete geçirdiği bugünkü dönem söz konusudur. Bu üç evre başladıkları andan itibaren devam etmekte ve bugün de süregelmektedirler. (Keyder 2013, 172)

İstanbul'un yapısal gelişimi genellikle üç aşamada açıklanır. Bu yaklaşım, İstanbul'un güncel yapısının – üç evrenin aynı anda süregeldiğinin ifadesiyle – sürekli bir dönüşüm (oluş) içinde olduğunu ortaya koymamıza yardımcı olmakla birlikte, İstanbul'u bütünlüğü

bozulan bir olgu olarak ele alındığı ölçüde, şehrin kendine özgü yapısını görmezden gelir. Başka bir deyişle, bu yaklaşım metropolde olan biteni kendi dinamikleriyle kavramak yerine, giderilmesi gereken bir arıza olarak görür. Arızanın giderilme çabası, İstanbul'daki gelişmelerin çoğunlukla *çarpık kentleşme* bağlamında ele alınmasına yol açar.

Çarpık kentleşme, modernliğin ortaya çıkardığı farklılıklar ve çoklukla ilişkilenme biçimlerinden biridir. Modernlikle birlikte dağılan sabit ve ideal yere ilişkin algımız sürekli yeniden kurulmaya çalışılır; nitekim bu sürekli yeniden kurulum hali metropol mekânının özelliğidir. Dolayısıyla, şehir planlamaya ve mimariye ilişkin yaklaşımlar genellikle zamanında sahip olunan ama şehirlerle kaybedilmiş bir düzene referans verirler. Düzen, çözüm ve türdeşlik hayaliyle kurgulanan planlar, amaçladıkları düzeni kuramadıkları gibi ortaya koydukları yenilik itibarıyla bu sürekli yeniden kurma ve çözme sürecine katkıda bulunurlar. İstanbul, 1900'lerden itibaren, küreselleşme, kapitalist üretim biçimleri gibi etkiler altında değişmiştir; bu durum tüm diğer kentlerde de yaşandığı biçimiyle olağan bir kentleşmeye işaret eder. Kentleşme, ortaya çıkardığı yoğunlaşma itibarıyla, beraberinde pek çok sorun barındırır; ama çokluğu ve çokluğun nitel farklılık üretimini içerdiğinden dolayı olumlanması gereken bir durumdur. Bu anlamda, kentleşmeyi olumsuzlamak ve "kırsal seyrekliğe davetiye çıkarmak", farklılık ve nitel değişime ilişkin taleplerin de azalması anlamına gelir (Tanju 2019).

İstanbul'da farklılık ve dönüşüm taleplerine genellikle şehre ilişkin yapıların olağan toplumsallığının görmezden gelinmesiyle cevap verilir. Gelgelelim şehircilik ve mimarlığın ideal form düşüncesine ilişkin yaklaşımı, toplumsallığı görmezden gelmenin dinamiklerinden yalnızca biridir. Toplumsallığın görmezden gelindiği bir diğer alan ise "İstanbullular"ın metropole ve dolayısıyla farklılıklara karşı hissettikleri korku etrafında şekillenir. Metropollerde çokluğa karşı geliştirilen bıkkınlık (*blasé*) hali "İstanbullular" için, bir tahammül yeteneğinden ziyade, bir görmezden gelme ve ötekileştirme tutumuna dönüşür. "İstanbullular", kendinden farklı olduğunu düşündüklerinden uzaklaşmak için, kendi türdeş, ideal adalarını oluşturmaya çalışırlar. Örneğin, yüksek hayat standartlarıyla ifade edilen kapalı sitelerin kurucu öğesi bahsi geçen ötekileştirme yaklaşımıdır. Kapalı siteler, farklılığa karşı hissedilen bir korku temelinde çokluğun denetim altına alınmaya çalışması adına ortaya

konan bir mekânsallaştırma olarak görülebilir. Yine de sürekli yeniden kurulan ve dağılan metropolde tam anlamıyla bir kapatma mümkün olmaz. Dolayısıyla kapalı site gibi mekânsallaştırmalar ancak toplumsal bir yaklaşımın, yani düzenleme ve türdeşlik arzusunun dışavurumudur.

> Çarpık kent, bu çok hızlı değişen ama farklılık üretemeyen kentin adıdır. Sakinleri nitel farklılık talep ettikleri için değil tersine bütünsellik, aynılık aradıkları ama bu mümkün olmadığı için kent çarpıktır. (Tanju 2019, 3)

Kısaca, sürekli olarak çarpık kentleşme bağlamında ele alınmaya çalışılan İstanbul, kozmopolit yapısı ve üstünü kapatmadığı çokluk itibarıyla bir metropoldür. Dolayısıyla, kentlerin gelişimine dair geliştirilen pek çok nedenselliğin sonucu olduğu kadar, kendine özgü bir kavrayışı gerektirir. İstanbul'a özgü bir bakış geliştirmek, ortaya koyduğu mekânsallaştırma yaklaşımlarının ele alınmasıyla mümkün olabilir. Bu çalışmanın temel iddialarından bir tanesi bir toplu taşıma sistemi olarak Metrobüs'ün bize böylesi yere özgü bir kavrayış/mekânsallaştırma geliştirme imkânı sunuyor olmasıdır.

3. METROBÜS

3.1. İSTANBUL TOPLU TAŞIMA SİSTEMİ VE D-100 KARAYOLU

İstanbul 15 milyon nüfusa sahip bir şehirdir; nüfus yoğunluğu ve kozmopolit yapısı onu dünyanın en kalabalık metropollerinden biri yapar. İstanbul'un en büyük fiziksel özelliklerinden biri İstanbul Boğazı'dır. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi'yle Karadeniz'i İstanbul'un ortasından geçerek birbirine bağlar. Bu şekilde ikiye ayrılan İstanbul'un iki yakası da farklı kıtalarda yer alırlar. Boğazın ortaya koyduğu fiziksel yarık, ulaşım başta olmak üzere şehrin gündelik faaliyetlerinde güçlüklere yol açsa da İstanbul'un denizle kurduğu kendine has görsel ilişki ve jeopolitik önemi gibi olumlu yanlar da barındırmaktadır (M. Anıl Yazıcı vd. 2013).

İstanbul'un ortasından geçen yarıkla ayrılan Avrupa ve Asya yakaları birbirlerine yer altı, yer üstü ve deniz yolu gibi çeşitli yöntemlerle bağlanırlar. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü; İstanbul Boğazı üzerinde yer alan köprülerdir. Marmaray metrosu ve Avrasya Tüneli; İstanbul Boğazı'nın altından bağlantı sağlayan tüp geçişlerdir. Bütün bu çeşitlilik içerisinde İstanbul'da ulaşım %92,3 oranında karayolu üzerinden, %5,5 oranında raylı sistemlerle ve %2,2 oranında deniz ulaşımıyla sağlanmaktadır. Bu yüzde dağılımı içinde karayoluyla ulaşım oldukça yüksek bir paya sahip olup yoğun bir ulaşım trafiğine yol açmasına rağmen, aslında Avrupa şehirleriyle kıyaslandığında İstanbul'da araba sahipliği oranı daha düşüktür – şehir genelinde yaklaşık olarak 1000 kişiden 64'ünün arabası vardır ve hane başına araba sahipliği %35 oranındadır. (Gerçek ve Demir 2008). Sonuç olarak toplu taşıma sistemleri İstanbul'un gündelik işleyişinde önemli bir yer tutar. İstanbulluların %53'ü düzenli olarak toplu taşıma sistemi kullanmaktadır. Otobüs, minibüs, tramvay, dolmuş, vapur ve metro bu ulaşım sistemlerinden bazılarıdır (Tablo 3.1) (Günay 2007).

Tablo 3.1. İstanbul Toplu Taşıma Oranları[1]

2018	**Günlük Yolcu Sayıları**	**Payı (%)**
Raylı Sistem	**2.709.914**	**18,07**
Metro/Hafif Metro	1.728.555	11.53
Tramvay	640.351	4,27
Teleferik / Nostaljik Tramvay / Tünel / Füniküler	54.168	0,36
TCDD (Marmaray)	286.840	1.91
Karayolu	**11.717.979**	**78.15**
İETT Otobüs/ **Metrobüs**	1.940.750	12.94
Özel Halk Otobüsü	1.571.393	10.48
Otobüs A.Ş.	835.422	5.57
Minibüs	3.098.963	20.67
Taksi / Taksi Dolmuş	1.403.949	9.36
Servis	2.867.502	19.13
Deniz Yolu	**565.472**	**3.77**
İDO	163.434	1,09
Şehir Hatları	231.444	1.54
Özel Tekne / Motor	170.594	1.14
Toplam	**14.993.365**	**100,00**

Araştırmaya konu olan Metrobüs sistemi İstanbul'un önemli ulaşım akslarından biri olan D-100 karayolunda yer almaktadır. D-100 karayolunun planlaması ve bugünkü haline gelmesi İstanbul'un zaman içindeki gelişimini büyük ölçüde etkilemiştir ve bu anlamda geliştirilen farklı planlama yaklaşımlarına ışık tutmaktadır. D-100 karayolunun tarihçesi genellikle, siyasi iktidarlar ve planlama yaklaşımlarına ilişkin politikalarla birlikte aktarılmaktadır (Üngür 2017). D-100 karayolunun günümüzdeki halinin ilk aşaması sayılabilecek Londra Asfaltı, Henri Prost tarafından hazırlanan 1937-1950 nazım planında yer almıştır. Bu dönemde Avrupa'ya bir bağlantı ve "turistik bir hız yolu" olarak ele alınmaktadır. İkinci

[1] https://www.iett.istanbul/tr/main/pages/istanbulda-toplu-ulasim/95

Dünya Savaşı sonrası dönemde gerçekleştirilen Marshall yardımlarıyla yeniden ele alınan Londra Asfaltı, turistik bir yol olmanın ötesinde Türkiye'yi Avrupa ekonomisine entegre hale getirme ve kötü durumdaki Avrupa'ya kaynak sağlama vasfı kazanmıştır. Londra-İstanbul güzergâhı diğer E hatlarıyla bağlantılı olacak şekilde E-5 olarak ele alınmaya başlanmıştır. 1950 yılında bu planı gerçekleştirmek üzere Karayolları Genel Müdürlüğü kurulur ve Adnan Menderes'in imar operasyonlarının bir parçası olarak, Edirne-İstanbul yolunun Küçükçekmece'den Topkapı'ya kadar olan kısmı inşa edilir. Menderes döneminde planlanmış olan İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayacak boğaz köprüsü ise 1967 yılında Süleyman Demirel döneminde hazırlanan "İstanbul Çevre Yolu ve Boğaz Köprüsü Ekonomik Etüdü" ile yeniden ele alınır. 1968 yılında boğaz köprüsü ve bağlantı yollarını ele alan "Çevre Yolları Mevzii Planı"nın onaylanmasını takiben, 1973 yılında inşaatı tamamlanan Boğaziçi Köprüsü açılır. Boğaz Köprüsünün açılmasıyla kent kuzeye doğru genişlemeye başlamış; köprüye yakın ilçelerde ve özellikle Anadolu yakasındakilerde nüfus yoğunluğunun artarak araç sahipliği oranının da yedi katına çıktığı gözlemlenmiştir. Boğaz Köprüsü kendisine yönelik geliştirilen pek çok muhalefete rağmen açılmış; bunların arasından "köprüler tuzağı" yaklaşımı bir ölçüde gerçek olmuş ve birinci köprünün ardından ikinci ve üçüncü köprüler de inşa edilmiştir. Boğaziçi Köprüsü'nün (Bugünkü adıyla 15 Temmuz Şehitler Köprüsü) etkisiyle önemi daha da artan D-100 karayolu buna paralel yaşanan "sermayenin kentleşmesiyle" birlikte farklı bir karakter kazanmış; güzergâhı üzerinde alışveriş merkezleri, özel üniversiteler, iş merkezleri ortaya çıkmıştır. Bir kısmı 1980 – 2000 yılları arasında İstanbul'da ilk defa ortaya çıkan bu yapılaşmaların sayıları 2000-2010 yılları arasında 22'ye, 2010-2018 yılları arasındaysa 37'ye çıkmıştır (Üngür 2017).

D-100 karayolu zamanla diğer şehir içi ulaşım sistemleriyle entegre hale gelmiş ve ortasından geçmesi kararlaştırılan Metrobüs hattının 2007 yılında hizmete sokulmasıyla birlikte yapısı değişerek şerit sayısı azalmıştır. Metrobüs'le birlikte, D-100 karayolu çevresinde oluşan yeni yapılaşmalar arasında bağlantılar kurulmaya başlanmış ve bu yapılaşmaların gelişmesi bir anlamda desteklenmiştir. Şehir içinde otoyol ile kurulamayacak ölçekte bağlantılar ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, bu gelişmelerle birlikte D-100 karayolunun otoyol vasfını yitirip, şehir içi bir hatta dönüştüğü söylenebilir.

3.1.1. BRT sistemi Metrobüs

Metrobüs bir "*Bus Rapid Transfer*" (BRT) sistemidir. BRT sistemi, otobüs temelli yapısıyla "*Rapid Transfer*" (Hızlı Taşımacılık) sisteminin alt kollarından birini oluşturur. Hızlı taşımacılık sistemlerinin en büyük özelliği diğer ulaşım sistemlerinden ayrılmış öncelikli bir yola sahip olmalarıdır. Bu özellikleri nedeniyle, pek çok ulaşım sisteminin bir arada bulunduğu şehirlere özgü oldukları söylenebilir. Hızlı taşımacılıkta otobüs kullanımı ise BRT sistemlerinin özelliğidir. İlk otobüs temelli hızlı ulaşım sistemi 1974'te Brezilya'nın Curitiba şehrinde uygulamaya sokulmuştur. 1974'ten beri pek çok farklı şehirde BRT sistemleri uygulanmıştır ve 2016 yılına gelindiğinde dünyanın 207 şehrinde BRT sisteminin kullanıldığı görülmektedir (Yüce 2013).

İstanbul'da Metrobüs sisteminin inşaatına ilk olarak 2007 yılında İETT tarafından başlanmıştır. Avrupa kıtasıyla Asya kıtasını kapsayan güzergâhı nedeniyle, dünya üzerinde iki kıtayı birbirine bağlayan tek kıtalar arası BRT sistemidir (Alpkokin & Ergun 2012). D-100 otoyolunun ortasında yer alması öngörülen Metrobüs için bu otoyolun iki şeridi iptal edilmiştir. Metrobüs güzergâhı, otoyol trafiğinin içinde yer almasına rağmen, trafiğe karıştığı 15 Temmuz Şehitler Köprüsü kısmı dışında, diğer ulaşım araçlarının kullanamadığı, yalnızca kendine ait ve çelik halatlarla sınırlandırılmış bir yola sahiptir. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nden geçen Metrobüs, güzergâhının köprüyü kapsayan kısmında kendine ayrılmış yolundan çıkarak trafiğe karışmakta, köprüyü geçtiğinde ise tekrar kendi yoluna dâhil olmaktadır. Yolcu durakları, çelik halatlarla ayrılmış alanın içinde ve karşılıklı yönlere çalışan iki trafik akışının ortasında yer almaktadır. Metrobüs'ün güzergahları üzerinde çalışılan otobüsler, sistemin hızlı ve ekonomik biçimde faaliyete sokulabilmesi için, en sık kullanılan otobüslerden seçilmiştir. Bu otobüslerin kapıları sağ tarafa açıldığından dolayı ve durakların konumu nedeniyle, araçlar içinde bulundukları otoban trafiğine ters yönde hareket etmektedir.

Metrobüs'ün yapımı dört aşamada gerçekleşmiştir (Şekil 3.1). 17 Eylül 2007 tarihinde tamamlanan ilk aşamada 15 duraklı ve 18 km uzunluğundaki Avcılar – Topkapı hattı hizmete açılmıştır; bu hat kent merkezi ve çeperleri arasında bağlantı kurar. 8 Eylül 2008 tarihinde

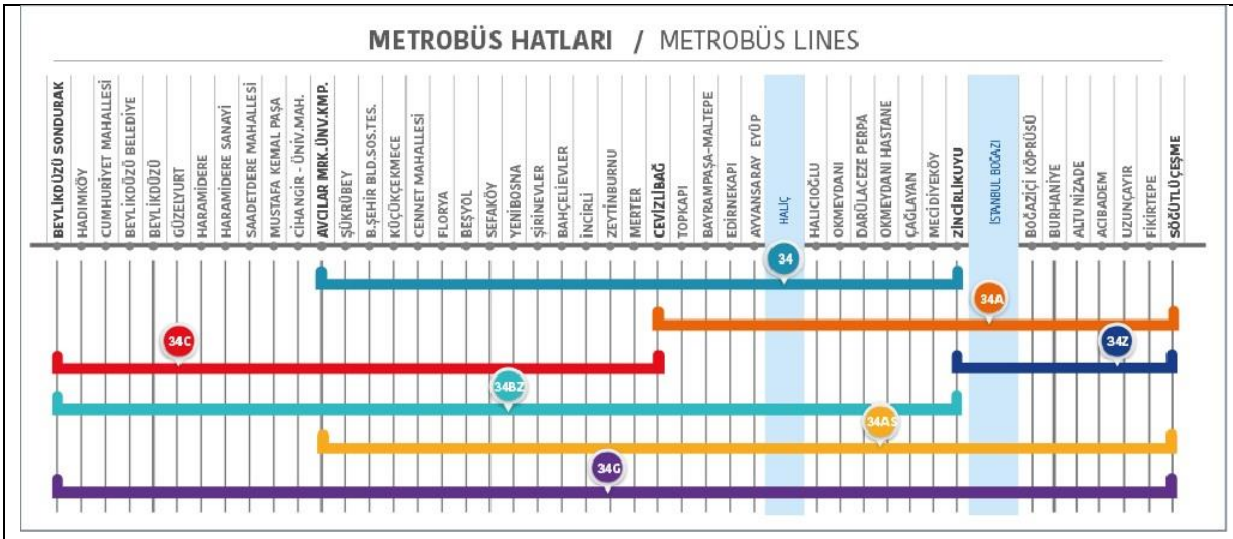
tamamlanan ikinci aşama ile, 11 durak ve 2 km uzunluğundaki Topkapı – Zincirlikuyu hattı sisteme eklenmiştir. Bu hatla beraber şehrin iş alanlarının yoğunlaştığı bir bölgeye hizmet vermeye başlayan Metrobüs'ün kullanımı artmış ve bu nedenle sefer sayıları artırılmıştır. Üçüncü aşama 3 Mart 2009'da tamamlanan, 8 durak ve 11,5 km uzunluğundaki Zincirlikuyu – Söğütlüçeşme hattı ile Metrobüs sistemi Asya yakasına bağlantı kurmuştur. 19 Temmuz 2012 tarihinde tamamlanan dördüncü aşamayla son halini almış; 11 durak ve 10 km uzunluğundaki Avcılar – Beylikdüzü hattı sisteme eklenmiştir. Bu hattın şehrin çeperleri arasında bağlantılar kurduğu söylenebilir (Tablo 3.2).

Tablo 3.2. Metrobüs'ün inşa aşamaları

	Hatlar	**Şehirle İlişkisi**
Aşama 1	Avcılar - Topkapı	Kent merkezi ve çeperler arasında bağlantı
Aşama 2	Topkapı - Zincirlikuyu	İş alanlarına hizmet vermeye başlanması
Aşama 3	Zincirlikuyu - Söğütlüçeşme	Asya yakasına kurulan bağlantı
Aşama 4	Avcılar - Beylikdüzü	Çeperde kurulan bağlantılar

Şekil 3.1. Metrobüs güzergâhı ve etapları (Kaynak: Babalık-Sutcliffe ve Cengiz 2015)

Tüm bu aşamaların sonunda Metrobüs, 44 duraklı ve 52 km uzunluğunda bir BRT sistemi halini almıştır. Metrobüs başından sona yolculuğunu 100 dakikada gerçekleştirmektedir ve günde 870 bin yolcu taşımaktadır. Beylikdüzü ile Söğütlüçeşme arasında çalışan Metrobüs güzergâhında sekiz hat vardır (Şekil 3.2): 34 Avcılar – Zincirlikuyu; 34A Cevizlibağ – Söğütlüçeşme; 34AS Avcılar – Söğütlüçeşme; 34BZ Beylikdüzü – Zincirlikuyu; 34C Beylikdüzü – Cevizlibağ; 34G Beylikdüzü – Söğütlüçeşme; 34U Zincirlikuyu – Uzunçayır; 34Z Zincirlikuyu – Söğütlüçeşme.

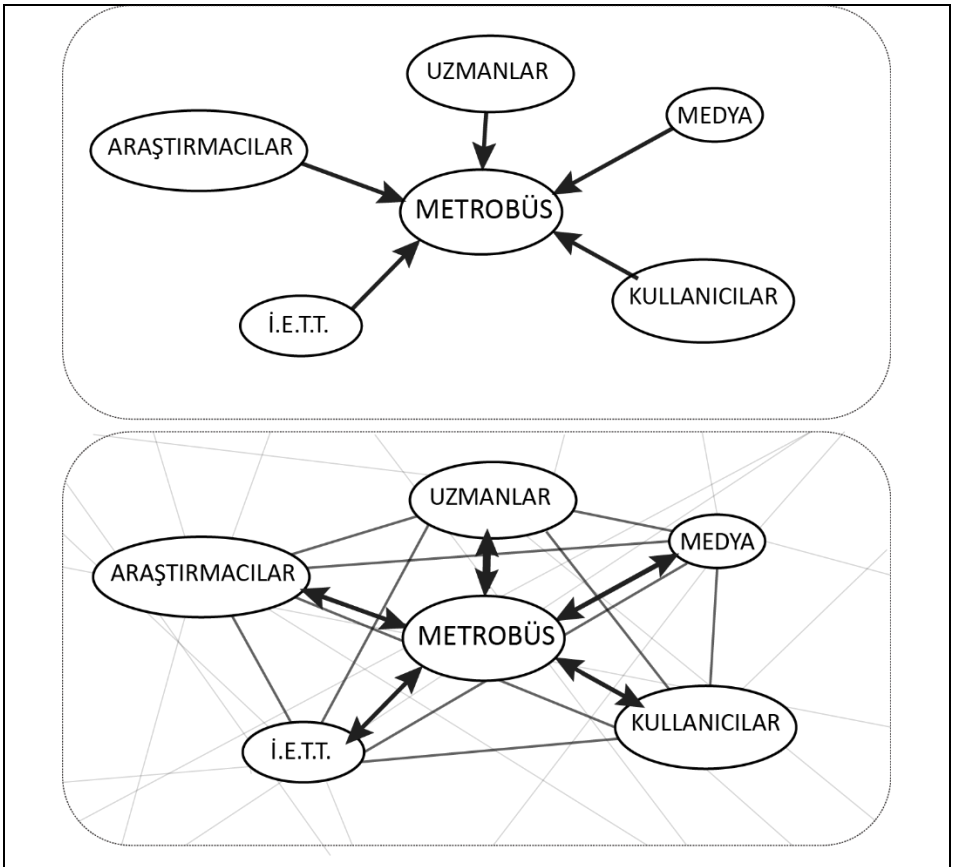


Şekil 3.2. Metrobüs hatları (Kaynak: İETT)

3.1.2. Bir Ulaşım Teknolojisinden Kentsel Aktörlüğe

Metrobüs projelendirme safhasından itibaren İstanbul'un ulaşım sorununa hızlı ve konforlu bir çözüm olarak ele alınır. Buna rağmen İstanbul'un pek çok bölgesini birbirine bağlayan uzunluğu nedeniyle, çevresini dönüştürmüş ve ortaya koyduğu yeni bağlantılarla yeni bir ulaşım yoğunluğu doğurmuştur. Bu ikili yaklaşım araştırmanın temel çıkış noktalarından birini oluşturur. Dolayısıyla Metrobüs, ulaşım sorununa bir çözüm olmanın yanı sıra şehirde niteliksel ve niceliksel dönüşümlere yol açmıştır. Bu anlamda bir çokluk olarak metropolün, sürekli dönüşüm halinde olan karmaşık yapısına dâhil olan aktörlerden biri olduğu söylenebilir. Bahsedilen dönüşümlerin araştırılması ise İstanbul'un 2000'lerden itibaren geçirdiği dönüşümlerin de ortaya konması anlamına gelmektedir.

Metrobüs ortaya koyduğu niteliksel ve niceliksel dönüşümlerle birlikte sürekli dönüşmektedir; dolayısıyla neden-sonuç ilişkileriyle ortaya konacak basit bir tanımla ele alınamaz. Metropolün çokluğu içerisinde aynı anda pek çok olay ve konu ile ilişki halindedir ve bu etkileşim esnasında çevresini dönüştürdüğü gibi kendisi de bu etkileşimle dönüşür. Metrobüs'e ilişkin metropolün çokluğundan ve sonsuz ilişkilerinden bağımsız bir yaklaşım geliştirmek, Metrobüs'ü, hakkında tanımlamalar ileri süren kentsel aktörlerin ortaya koyduğu bir sonuç olarak görmek anlamına gelir. Hâlbuki Metrobüs, metropolün karmaşık ilişkiler ağının bir parçası olarak, sonsuz sayıda konuyla bağlantılıdır ve ilişkide olduğu konularla birbirini dönüştüren dinamik bağlantılar kurar. Şema ile bu iki yaklaşım arasındaki fark ifade edilmeye çalışılmıştır (Şekil 3.3).



Şekil 3.3. Metrobüs ve ilişkiler ağı (Kaynak: Yiğit Çetin)

Sözgelimi, Metrobüs, aralarındaki mesafeyi hızla kat etmeye imkân verdiği ölçüde, şehirde birbirinden uzak yerleşimler oluşmasına katkı sağlamıştır. Bu yerleşim yerleri arasında ortaya koyduğu bağlantıların, daha önceki bağlantı biçimlerinden farklı, kendine özgü

nitelikleri ve metropolle ilişkili bir yapısı vardır. Dolayısıyla Metrobüs'ün bu şekilde ortaya koyduğu bağlantılar metropole özgü ilişki kurma biçimlerinden biridir ve zaman içinde dönüşüme uğrar. Metrobüs'e ilişkin neden-sonuç ilişkilerinden uzak bir yaklaşım geliştirmek bu sürekli etkileşime odaklanmakla mümkün olacak; bu ise ancak Metrobüs'ün aktörleştirilmesiyle ve bir oluş olarak ele alınmasıyla mümkün olacaktır. Tıpkı bir tiyatro sahnesindeki aktörlerin oyun esnasında ilişkide oldukları nesneleri ve birbirlerini dönüştürmeleri gibi, Metrobüs de metropol sahnesinde oynanan oyun esnasında anlam kazanır. Kentsel aktörler arasında yaşanan ilişkiler ise bir toplumsallaşma biçimi olarak görülebilir. Dolayısıyla Metrobüs'ü sabit bir tanımı olan bir fiziksel yapı olarak ele almak yerine, kentsel aktörler arasında gerçekleşen toplumsallığın bir parçası olarak düşünmek gerekir. Bu düşünceden hareketle çalışmanın bu bölümünde, tezin temel savı itibarıyla aktörleştirilmeye çalışılan Metrobüs'ün diğer aktörlerle ilişkileri çeşitli toplumsallıklar bağlamında ele alınacak; kent mekânının ve mimarlığın ortaya koyduğu toplumsallaşma biçimlerine odaklanılacaktır. Bunu yaparken kentsel aktörlerin Metrobüs'e ilişkin söylemlerinin yalnızca bir kısmına odaklanılacak; bir arada ele alınmaları sonucu işaret ettikleri epistemolojik düzlemin ortaya konmasına çalışılacaktır.

3.2. METROBÜS'E İLİŞKİN SÖYLEMLER

Metrobüs her ne kadar fiziksel bir yapı olsa da, aynı zamanda toplumsal ve tarihsel bir oluşumdur ve kentsel sahnede hakkında söylenenler ve yazılanlarla anlamlandırılır. Bu bölümde Metrobüs'e ilişkin farklı aktörlerin söylemlerinin bir kısmına odaklanılacak ve bu söylemler arasındaki farkların doğurduğu etkileşim ortaya konacaktır. Bu anlamda ortaya konması planlanan, söylemlerin yöneltildiği nesnenin, etkileşimlerin odağı olarak dönüştüğü ve etkileşime giren diğer aktörleri de dönüştürdüğüdür.

3.2.1. Toplumsal İmgelem: Kaza ve Suç Sahası

3.2.1.1. Medya

> Yenibosna Çobançeşme'de metrobüs kazası meydana geldi. İki metrobüs çarpıştığı kazada 2'si ağır 19 kişi yaralandı. Olay yerine sağlık ekipleri sevk edildi. (NTV Haber 2017)

Metrobüs'ün toplumsal imgelemdeki yeri hakkında söylenebilecek şeylerden ilki, medya ve haber kanallarına genellikle "İki Metrobüs çarpıştı!", "Metrobüs arıza yaptı!", "Bir araç Metrobüs yoluna girdi!" gibi manşetler vasıtasıyla konu olma halidir (Şekil 3.4):

> Boğaziçi Köprü gişelerinde kontrolden çıkan bir metrobüs, bariyerlere çarptı. Kazada Metrobüs'te bulunan yolculardan biri yaralandı. Kaza, saat 10.00 sıralarında, Boğaziçi Köprüsü Anadolu yakasına geçişinde bulunan gişelerde meydana geldi. (Milliyet 2018)

Bu durum Metrobüs'ün en genel anlamını oluşturan "kesintisiz yolculuk" iddiasıyla çeliştiği ölçüde ilgi çekicidir. Kazalar Metrobüs yolculuğunun aslında iddia edildiği kadar kesintisiz olmadığını ifşa etseler de, haberlerde yer almalarıyla Metrobüs'e dair genel anlamın kurulmasının aracı olurlar. Kazalara kıyasla ikinci sırada gündeme geldikleri söylenebilecek suç vakalarıyla ilgili haberler ise Metrobüs'e ilişkin "emniyetli alan" söyleminin kurucuları halini alır.

> Metrobüs'teki cesedin sırrı çözülüyor, Zincirlikuyu Metrobüs İstasyonu'nda park halindeki bir metrobüsün üzerinde bulunan bir erkeğe ait cesedin üzerinden kimlik çıkmadığı öğrenildi. Polis ekipleri Sefaköy Metrobüs durağı civarındaki güvenlik kamera kayıtlarını tek tek inceliyor. (Milliyet, 2018)

Metrobüs'ün toplumsal imgelemdeki önemi onu aynı zamanda farklı bir kamusal görünürlük alanı yapar. "Metrobüs'ün üzerinde seyahat eden genç", "Metrobüs'te bulunan ceset" gibi haberler bu duruma örnek olarak verilebilir:

> Çırılçıplak Metrobüsün önüne atladı! Bu sabah İstanbulluları şaşkına çeviren bir olay yaşandı. Metrobüs yoluna çırıl çıplak giren bir kişi Metrobüsün önüne yattı. (Milliyet, 2018)

Bu görünürlük alanını yaratan şey, Metrobüs'te gerçekleşen "ilginç" vakaların medyada periyodik olarak yer bulmasıdır. 15 Temmuz Şehirler Köprüsü'nde gerçekleşen İstanbul'a özgü intiharların köprüyü bir toplumsal görünürlük alanına dönüştürmesi gibi, Metrobüs'te de intiharlar, yangınlar, faili meçhul cesetler ve bireysel eylemler görülür.

Milliyet.com.tr » Gündem » Haber » İstanbul'da metrobüs kazası: Üçü ağır çok sayıda yaralı

11.06.2017 17:33 | Son Güncelleme:11.06.2017-22:03 DHA

İstanbul'da metrobüs kazası: Üçü ağır çok sayıda yaralı

Kadıköy Söğütlüçeşme'de istasyonda yolcu alarak kalkan metrobüs ile istasyona giren iki metrobüs aynı şeritte çarpıştı. Kazada, 3'ü ağır 29 yolcu yaralandı.

Paylaş Twitle a- A+

Şekil 3.4. İstanbul'da Metrobüs kazası[2]

Metrobüs haberlerinin medya tarafından sunulma biçimleri, Ulus Baker'in ifadesiyle "tekrar ve ısrar teknikleriyle" gerçekleşir ve bu sayede olaylar düşünülebilir olmaktan çıkarılırlar (Baker 1995, 68-69). Olayların medyatik ifadesi onlar hakkında düşünme güzergâhlarını da bir ölçüde belirler. Sözgelimi, Metrobüs'ün güvence altına alınmaya

[2] http://www.milliyet.com.tr/son-dakika-istanbul-da-metrobus-gundem-2466575/ Erişim tarihi 23.04.2019

çalışılan işleyişi ve hızı, ortaya çıkan kazaların nedenlerinden biridir. Fakat bu olaylar medyada, sorgulanmaya izin vermeyecek bir şekilde, Metrobüs'ün işleyişinin sekteye uğradığı ve güvence altına alınması gerektiği biçiminde yer bulur. Buna benzer şekillerde Metrobüs'te gerçekleşen her olay birbirinden farklı görülebilir ve her biri kendine özgü bir düşünme güzergâhı tanımlayabilir; fakat medya olayları tek tek anlamlandırılmasına izin vermeyecek şekilde belirli bir konu etrafında bir araya getirir. Bu anlamda Metrobüs'ün işleyişinin sürekliliğiyle ilgili hız kavramı, metropolün temel bir bileşeni olarak ele alınmış ve böylelikle söz konusu olayların kapitalist ilişkilerle bağlantısı gibi pek çok konu görmezden gelinmiş olur.

3.2.1.2. Sosyal Medya

Metrobüs'ün toplumsal imgelemdeki yerini belirleyip şekillendiren unsurlar arasında kalabalık ve sıkışıklığın başı çektiği söylenebilir. Nitekim Metrobüs ortamı ve yolculuğuna özgü bu durumlar özellikle sosyal medyada sıkça yer bulur. Metrobüs hakkında Ekşi Sözlük adlı kolektif internet sözlüğünde yer alan kullanıcı yorumlarından bazıları bu konuyu örnekler:

> Yeterli kalabalığa ulaşılabildiğinde insanlar üzerinde mekân ve zaman kayması gibi etkileri olabilen ulaşım aracı. (electrobuzz) // Ne batılı ne doğulu hem batılı hem doğulu yalnız ve güzel ülkeme yakışır ulaşım aracı: ne metro ne otobüs hem metro hem otobüs... (omerfaruk986) // İstanbul'un portresi. güneşin hiç doğmayacakmışçasına yerini kül rengi bulutlara devrettiği soğuk bir kış mevsiminin başlangıcında avcılar güzergâhındaki herhangi bir Metrobüs'e binmek istanbul'un panoramasını izlemek için yeterli. havanın kasvetli oluşu hızla duraktan gelip geçen insanların dışarıya pek belli edemedikleri hikâyelerine karamsar bir eda katıyor. bu karamsarlık oturacak bir yer bulamamakla başlıyor, hızla değişen manzarayı seyredemeyecek kadar kalabalıklaştığında tutunacak yerlerden kibarlık gereği feragat etmeye doğru gidiyor. hayata tutunamayan birinin her gün hınca hınç dolan bir taşıtın dokunulmaktan matlaşmış, pis kokulu demirlere tutunarak ilerlemesi de talihsiz bir tesadüf. (gemiler) // Sadece bir seyahat değil, gerçek bir psikolojik savaş. (modernkaradenizli) // İnsanların içerisinde, herkese karşı duydukları "bu şahıs bana saygısızlık yapacak" önsayımından hareketle birbirlerine saygısızlık yaptıkları toplu taşıma aracı. (haciz mahallinde tango) // İstanbul denilince akıllara bir zamanlar kubbeleri, minareleriyle camiler, medreseler, boğaz falan gelirdi. şimdilerde sen geliyorsun sevgili Metrobüs. (paltosuz) (Kaynak: Ekşi Sözlük, https://eksisozluk.com/metrobus--897164?p=434 erişim tarihi 19.04.2019)

Bu durum bir yandan Metrobüs'e özgü karikatürize edilme biçimleri ile ölçekli bir kabullenişe zemin hazırlarken, diğer yandan da Metrobüs'ün toplumsal imgelemdeki yerini en çok belirleyen söylem kanadını oluşturmaktadır.

3.2.2. Şehir Planlamacıları ve Diğer Uzmanlar: Geçici Bir Sistem

Uzmanların açıklamalarının geneli, Metrobüs'ün "geçici bir sistem" olduğu düşüncesi etrafında şekillenir. Şehrin plansız gelişiminin bir parçası olarak görülmesi ve diğer ulaşım sistemleriyle karşılaştırıldığında yetersiz bulunması, Metrobüs'ün şehir için geçici bir çözüm olduğu sonucunu doğuran iki temel düşünme güzergâhını tanımlar.

Bu güzergâhlardan ilki şehrin plansız gelişimiyle ilişkili söylemler etrafında şekillenir. Örneğin, İsmail Şahin Metrobüs'ü bir planlama hatası olarak ele alır:

> Metrobüs hattının planlama aşaması atlanıp, direkt uygulama aşamasına geçildiği için ilk günden itibaren bir kapasite sorunu yaşanmaktadır. Marmaray da planlama hatasının kurbanıdır. Sirkeci ve Haydarpaşa Garları işlevsizleştiriliyor. Tarihi istasyon yapıları plansızca yok edilecektir. Bunlar yapım sürecinin başında görünen gerçeklerdir. 3.köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu trafiği çözmeyeceği gibi kendi trafiğini yaratacaktır. (Kafadar 2015)

Şehrin işleyişini bir metabolizma olarak değerlendiren Ahmet Vefik Alp, Metrobüs'ün şehrin bütüncül işleyişindeki yerine dikkat çekmektedir:

> Doğru, doğru da eğer Kadir Başkan'ım son iki yıldır aynı güzergahta kavşak projelerine devasa bir servet harcamamış olsaydı, O'nu cesaretinden dolayı gönülden alkışlardım. Ancak, bir taraftan özel otoların akışkanlığını artırmak için yeni kavşaklara inanılmaz kaynaklar harca; diğer taraftan Metrobüs'ün yol ve emniyet şeritlerini iç etmesi nedeni ile arterin akışkanlığının azalması bizi üzmez, zaten amacımız özel otoları trafikten azaltmak deyiver. Bu bir ikilem,

> Damarı daralan kalp hastasına bir taraftan by-pass ameliyatı yapıp diğer taraftan bol sigara içirip yağlı yedirmek gibi bir şey. (Alp 2019)

Kevser Üstündağ, Metrobüs'ü bir ulaşım ve altyapı sistemi olarak diğer sistemlerle entegrasyonu bağlamında, kentle ilişkisinde ortaya çıkan yaya erişebilirliği ve durak tasarımlarına dair sorunlar çerçevesinde ele alır:

> Metrobüs güzergâhının uzun vadede raylı sisteme dönüşüp dönüşmeyeceği dahi bilinmiyor. Bu durum da bize şu soruyu sorduruyor: İstanbul için bir ana ulaşım planı mevcut mu? Biz ona göre mi hareket ediyoruz? Yoksa elimizde Metrobüs var da, biz onu koyacak yer mi arıyoruz? Çünkü otobüs sistemleri destekleyici ve besleyici sistemler olduğu sürece kente çözüm üretebilir. Bir yandan bakıyoruz ki, İstanbul'da 160 tane kavşak projesi var. Hangi kavşaktan Metrobüsü geçireceksiniz ki, o kavşaktan yayaların Metrobüs'e kolay ulaşımını sağlayacaksınız? Hem Metrobüs'e yatırım yapıyorsunuz, hem de diğer taraftan karayolu ağıyla ilgili 160 tane çok yeni yatırımınız var. Karayolu ağı Metrobüs'lerle uyumlu olacak şekilde tasarlanmadığından, biz bu Metrobüs'leri nereden kolay geçecekse oradan geçiriyor oluyoruz. […] Metrobüs'ün tamamlayıcı bir sistem olması gerektiğinden bahsetmiştim. Eğer yolcu Metrobüs'e rahat ulaşamıyorsa, Metrobüs'ün işletme ve yatırım maliyeti anlamsız kalıyor. Bu aks aslında çevrede yaşayan insanların başka alternatifi olmadığı için kullanılıyor. Yani bu aks konut alanlarını birbirine bağlamıyor. Yalnızca mevcuttaki yolları daha iyi bir şekilde kullanmaya yönelik bir arayış olarak değerlendirebiliriz. […] Hep "geçici" çözümlerle geçiştirilip duruyoruz. Şimdi konu başka yere kayıyormuş gibi olacak, ama Üsküdar – Beşiktaş ve Üsküdar – Kabataş arasındaki motor hatları hep geçiciydi. Sonra bir de baktık, tamamen yasal hale gelmiş. Şimdi onların bizi öyle karga tulumba taşıma hakları var, istedikleri saatte de kalkabiliyorlar. Şimdi aynı şey Metrobüs için de geçerli. Duraklardaki sorunların geçici olduğu söyleniyor, ama ne zaman çözüleceği de hiç belli değil. Bu geçicilik bir anlamda kalıcılığa dönüştüğü sürede değerlendiriliyor, ama bir yandan sıkıntılar da devam ediyor. (Üstündağ 2008)

Metrobüs'ü geçicilikle ilişkilendiren ikinci güzergâh ise onu diğer ulaşım sistemleriyle karşılaştırır. Örneğin, Doğan Hasol, Metrobüs sisteminin sorunlarını ortaya koyarken, diğer ulaşım sistemleriyle karşılaştırıldığında yetersiz kaldığını belirtir. Aynı hat üzerinde gerçekleştirilecek tramvay uygulamasının daha başarılı olacağını öne sürer:

> 15 milyon nüfusa sahip bir şehre tahsis edilen toplu ulaşım araçları son derece yetersiz. Hala lastik tekerlekli araçlardan, otomobilden medet umuluyor. Bakın Metrobüs var ama akşamları binilemiyor. İstanbul için 1993 yılında bir ulaşım planı yapıldı. O plana göre raylı sistem ve deniz taşımacılığı ön plana alınacaktı. Ama 19 yıldır hep aynı yerdeyiz, değişen bir şey olmadı. (Hasol 2012a)

> Raylı sistem yerine Metrobüs sisteminin seçilip uygulanmasının sakıncaları ortaya çıkmaya başladı. Kapasite yetersizliği nedeniyle sabah ve akşam saatlerinde Metrobüs'e binmek için çok güçlü-kuvvetli olmak gerekiyor. Belediye Başkanı bile yaptığı işten yakınmaya başladı; ve sistemi metro hattına dönüştürmeyi düşündüklerini söyledi. (Hasol 2013)

> Artık otomobil sevdasından vazgeçmek ve toplu taşımacılığı ön plana çıkararak deniz taşımacılığını ve raylı sistemleri geliştirmek gerekiyor. Örneğin, şu son karlı günlerde Metrobüs'ün zaman zaman nasıl iflas ettiğini gördük. Metrobüs yine de iyi hizmet veren bir sistem, kötü değil. Ama yeterli de değil! Keşke Metrobüs yerine tramvay yapılabilmiş olsaydı. Çok da akılcı bir çözüm olurdu. (Hasol 2012b)

Mustafa Ilıcalı, Metrobüs'ün şu anki yoğun kullanımının zaman içinde gerçekleştirilecek metro projeleriyle azalacağını ifade eder:

> Metrobüs geçici bir çözüm. Biz o projeyi belediye başkanlığı adına karayollarına götürdüğümüzde onaylanmadı, Sayın Başkanımız göreve başladığında Metrobüsü hayata geçirdi. Metrobüs geçici bir çözüm. Önemli bir kapasitesi var. İstanbul'da 400 kilometre metro oluştuğunda, bu hatlara talepler azalacak. Şeritler, otobüsler başka sistemlerde kullanılabilecek. (Ilıcalı 2013)

Tahir Çalguner, Metrobüs sisteminin geçici oluşunun şehrin planlamasına ilişkin daha önemli projeleri sekteye uğrattığını ifade eder. Ulaşım planlamasında önceliğin insan odaklı seçenekler olmasını belirtir ve bunun için raylı sistemleri önerir:

> Planladıkları Metropol kentlerin ulaşımını Metrobüs ağırlıklı çözdük. "Artık 30 sene raylı sisteme gerek yok" diyen bu pek bir bilimsel "yol plancıları" aslında kentlerimizin 30 senesini

> satın alıp (heba ederek), raylı sistem ve monoray toplu taşım projelerine de aslında bir sekte vurmaktadırlar. […] Metrobüs merkezli" bir planlama diye bir tanımlama ulaşım ekolojisi için geçerli değildir. "İnsan merkezli" ulaşım seçenekleri, her kentin farklı fiziksel ve toplumsal yapısı bağlamında dengeli bir kompozisyonda belirlenir. […] Türkiye Metropol ve Megapol kentleri ve bu kentleri yönetenler öncelikle önceliğini "raylı sistem" toplu taşıma olarak belirlemelidir. Hedef "raylı sistem". Bu hedef Türkiye için bir lüks değil bir gerekliliktir. (Çalguner 2019)

Kadir Topbaş, Metrobüs'ün İstanbul'a ilişkin yatırımlar arasındaki yerine dikkat çeker ve ileride gerçekleştirilmesi planlanan yüksek bütçeli yatırımlarla birlikte Metrobüs'ün yerini alacak raylı sistemlerin yapılmasının gerekliliğini vurgular:

> Bu yıl kente 4.5 milyar dolar yatırım daha yapacağız. Söz konusu yatırımın yüzde 55'i trafik sorununu aşmak için harcanacak. Trafik sorununu aşmada Metrobüs geçici bir çare. Esas çare metro yatırımıdır. Şu ana kadar ihmal edilmiş raylı sistem için 7 milyar dolar daha yatırım yapacağız. 1 kilometre metro hattının maliyeti 100 milyon dolar. 2016'da 7 milyon birey metro hattı ile ulaşım yapar hale gelecek. (Topbaş 2016)

Doğan Kuban, Metrobüs etrafında ortaya çıkan problemleri ele alır ve şehrin planlaması için doğru yaklaşımın yerin altından planlanacak ulaşım sistemleri olduğunu ifade eder:

> Türkiye ekonomisinin belki yarısını trafikte kaybediyoruz. Zaman eskime, benzin kaybı, stres ve kazaları hiç saymıyorum. İstanbul'da ulaşım için metrodan başka çözüm yok. Şehir o kadar kötü inşa edildi ki, yer üstünde bir şey yapamıyoruz, yerin altına inmeliyiz. (Kafadar 2015)

Uzmanların burada yer verilmeyen diğer yaklaşımları, Metrobüs'ün insan merkezli olmaması, şehirde yarattığı yoğunluk ve otobandan çaldığı şerit nedeniyle trafikte yok açtığı güvensizlik konuları etrafında şekillenir. İşe gidiş ve iş çıkışı saatlerinde yaşanan aşırı yoğunluk, Metrobüs araçlarında aşırı kalabalık ve konforsuz bir seyahat gerçekleştirilmesine yol açar. Sıkışıklığın ve konforsuzluğun görmezden gelinmesi ve bir anlamda yolcuların bu koşullara mecbur bırakılması, Metrobüs'ün insan merkezli olmadığına dair eleştirilerin

kaynağıdır. Bunlara ek olarak, Metrobüs'ün otobandan aldığı şerit nedeniyle, otobanda oluşan trafik yoğunluğuna yol açtığı, dolayısıyla plansız bir tasarım olduğu öne sürülür. İstanbul Büyük Şehir Belediyesi'nin ortaya çıkan bu yoğunluğu çözmek için inşa ettiği kavşaklar, plansız bir yaklaşımın sonucu ortaya çıkan bir çelişki olarak eleştirilir (Çalgüner 2017).

Ortaya konan düşünme güzergâhlarından ilki olan şehrin plansız gelişimi, şehrin planlanabilir bir gerçeklik olarak görülmesi ön koşuluna dayanır. Bu, bir anlamda, önceki bölümde ele alınmış olan çarpık kentleşme yaklaşımının Metrobüs'e yöneltilmesinin bir sonucudur. Buna göre, rasyonel şehir planlama kararlarıyla ulaşılabilecek ideal ve bütüncül şehir, İstanbul'da ancak metropolün barındırdığı çokluğun görmezden gelinmesiyle mümkündür. Plansız gelişimle ilişkilendirilen Metrobüs'ün toplumsallıkla ilişkisi de bu anlamda görmezde gelinir. Bu konuda uzmanların yaklaşımlarına ilişkin ortaya çıkan muhalefet genellikle toplumun ihtiyaçlarını göz ardı ettikleri ve kendi ideal şehir yaklaşımlarını dayattıkları yönündedir. Bu noktada uzmanların karşılaştıkları muhalefetin Metrobüs'ün toplumsallıkla ilişkisinin bir boyutu olduğu söylenebilir.

Bu konudaki bir diğer eleştiri ekseni Metrobüs'ün şehir planlamasına bütüncül bir yaklaşım olduğu ve lokal ulaşım sorunlarını görmezden geldiği ölçüde onları çözümsüzlüğe ittiği yönündedir. Bu şekilde, mevcut ulaşım aksını pekiştiren ve şehri boydan boya kat eden önemli bir ulaşım sistemi olarak Metrobüs'ün, üst ölçekte planlanmış olduğuna, bu durumun sonucu olarak ortaya çıkan duraklara ulaşım problemlerine ve Metrobüs ile diğer ulaşım sistemleri arasındaki entegrasyon problemlerine dikkat çekilmektedir.

Metrobüsü diğer ulaşım sistemleriyle karşılaştıran ikinci düşünce güzergâhına göre raylı sistemler, ulaşım sorununa daha kalıcı ve diğer ulaşım ağlarına daha kolay entegre olabilen bir çözüm sunmaktadır. Metrobüs'ün ise zamanla kendi yoğunluğunu doğurması ve bu kapasiteyi karşılayamamakla birlikte değişmesi ön görülmektedir (Kafadar 2015). Geçicilik vurgusu taşıyan eleştirilere alternatif olarak, İstanbul Boğazı'nı geçmekte kullanılan motor hattının, zamanında tıpkı Metrobüs gibi geçici görünüp aslen yasal olmamakla birlikte,

günümüzde yasallaşmış ve önemli bir hat haline gelmiş olması öne sürülmektedir (Üstündağ 2008). Geçicilik vurgusu, önemli bir duruma işaret etmesine rağmen, Metrobüs'ün hâlihazırda kullanımı esnasında karşılaşılan sorunları ele almamızı engeller ve kullanıcıların gözündeki "maruz kalınan bir sistem" algısını pekiştirir.

3.2.3. Araştırma kurumu EMBARQ: Teknolojik Bir Araç

EMBARQ, Dünya Kaynakları Enstitüsü dahilinde 2002 tarihinde çalışmalarına başlamış olan bir araştırma kurumudur. EMBARQ tarafından hazırlanan "BRT Sistemlerinin Sosyal, Çevresel ve Ekonomik Etkileri" isimli raporda çeşitli ülkelerdeki, hızlı otobüs taşımacılığı sistemleri analiz edilmiştir (Carrigan 2013). İncelenen şehirler: Bogota, (Kolombiya); Meksiko, (Meksika); Johannesburg (Güney Afrika) ve İstanbul (Türkiye)'dir. Bu şehirlerdeki BRT sistemlerinin fayda-maliyet analizi üzerinden karşılaştırıldığı raporda, hızlı taşımacılığın etkileri ortaya konmuştur. Raporda Metrobüs sistemlerinin ortak performans kriterleri şöyle belirlenmiştir:

> Yolcu talebi: gün başına gerçekleştirilen yolculuk sayısıdır. Biniş sayısı üzerinden değil; bağlantılı sefer sayısı üzerinden hesaplanır. Yani aktarmalı yolculuklar tek sefer olarak kabul edilir. Zirve yük: iki istasyon arasında bir saat içerisinde tek yönde taşınan azami yolcu sayısıdır. Hat hızı (ticari hız): otobüsün koridor üzerinde seyrettiği ortalama hızdır. İşletme verimliliği: otobüsün bir günde katettiği kilometre (girdi) için günlük yolcu biniş sayısıdır (çıktı). Hizmet verimliliğinin ölçülmesinde kullanılır. Sermaye verimliliği: bir otobüse bir gün içinde binen yolcu sayısıdır. Filonun verimliliğini gösteren bir ölçüttür. (Carrigan 2013, 25)

Araştırmanın İstanbul'a ilişkin bölümünde Metrobüs sistemi, teknolojik bir araç olma özellikleriyle ele alınmıştır. Metrobüs'ün etkileri; ulaşım süresinin kısalması, kaza sayılarının azalmasına bağlı emniyetli yolculuk ve havanın daha az kirletilmesi gibi kriterler bağlamında ortaya konmuştur.

> 2007 – 2026 dönemi fayda-maliyet analizine göre, İstanbul Metrobüs projesinin 2012 yılına kadarki getirilerinin bugünkü değeri 17.8 milyar Türk Lirasıdır (9.95 milyar dolar). En büyük

> getirisi yolculuk sürelerindeki kısalmadır. Bunun toplam net fayda içindeki payı %64; değeri ise 11,4 milyar Türk Lirasıdır (6,4 milyar dolar). Bunu 3,8 milyar Türk Lirası (2,2 milyar dolar) ile araçların işletme maliyetinin azalması, 1,6 milyar Türk Lirası (881,2 milyon dolar) ile yol güvenliğinde artış, 700 milyon Türk Lirası (392 milyon dolar) ile fiziksel aktivite eksikliğinden kaynaklı erken ölümlerde azalma ve 272 milyon Türk Lirası (152 milyon dolar) ile karbondioksit emisyonlarında azalma takip etmektedir. (Carrigan 2013, 82-83)

Bu etkiler raporda, yatırım maliyeti ve diğer gider başlıklarıyla karşılaştırılarak fayda-maliyet oranı elde edilmiştir. Söz konusu giderler: projelendirme ve altyapı maliyeti, otobüslerin işletilmesi ve bakımı, alternatif toplu taşıma işletmecileriyle yapılan anlaşmalar şeklinde ortaya konmuştur.

> 20 yıl üzerinden hesaplandığında Metrobüs'ün net bugünkü değeri toplam 11,4 milyar Türk Lirasıdır (6,4 milyar Dolar). Faydası maliyetin üzerindedir (fayda/maliyet oranı 2,8/1). Sistemin en büyük faydası (%64) yolculuk sürelerindeki kısalma olmuştur. Bunu otobüs işletme giderlerindeki azalma (%23) ve yol güvenliğindeki iyileşmeler (%9) takip etmektedir. Metrobüsün maliyeti büyük oranda işletme ve bakım giderlerinden oluşmaktadır. (Carrigan 2013, 77)

Raporda ele alınan tekniğe ilişkin veriler, doğrudan karşılaştırılması mümkün olmayan ekonomik verilerle birlikte açıklanmıştır. Bu yaklaşım Metrobüs'ü yalnızca teknolojik boyutuyla ortaya koymaktadır. Bir anlamda teknik bilginin, ekonomik ve verimli biçimde kullanılması Metrobüs'ün ortaya çıkışında belirleyici olmuştur. Basitçe neden-sonuç ilişkisi olarak görülebilecek bu bakış açısı, Metrobüs'ü yalnızca pek çok toplumsal bağlamdan soyutlayarak açıklamakla kalmaz, aynı zamanda ona teknolojik bir ayrıcalık atfeder. Bu şekilde soyutlanarak ele alındığında, Metrobüs'ün toplumsal açıdan yol açtığı birçok problem ve ortaya koyduğu yeni bağlamlar görmezden gelinmiş olur ve kendisi de teknolojik bir meşruiyet kazanır.

3.2.4. İETT: Bir Ulaşım Sistemi

İETT'nin web sitesinde dünyanın farklı yerlerinde uygulamaları olan Metrobüs'ün "olmazsa olmaz üç kriteri" şöyle belirtilmiştir: hızlı ve konforlu ulaşım; yüksek nüfus yoğunluğu olan metropol; çevreye duyarlı alternatif ulaşım modlarıyla entegrasyon. İETT'nin söylemlerinin geneline bakıldığında ise Metrobüs bir ulaşım sistemi olarak ele alınmakta, bu söylemlerde hız ve konfor gibi ulaşım sistemlerine ilişkin kriterler ön plana çıkmaktadır. Açıklamalarda Metrobüs'ün 52km uzunluğundaki güzergâhını 100 dakika gibi kısa bir sürede kat ediyor olması önem kazanır:

> Sistemin temel amacı; Kent içinde özel oto sahiplik oranının ve hareketlilik ihtiyacının artması, bu ihtiyacın otobüs sistemleri ile karşılanmaya çalışılması, trafik yoğunluğunun ve buna bağlı olarak sera gazı salınımlarının artmasına, yaşam kalitesinin düşmesine neden olmaktadır. Metrobüs, ana arterlerdeki trafik yoğunluğunu azaltıp, yolcuların trafiğe takılmadan daha hızlı, daha konforlu, daha ekonomik seyahat etmeleri amacıyla kurulan çevreye duyarlı ulaşım sistemidir. (İETT, 2017)

Açıklamaların bir diğer bölümü Metrobüs'ü diğer ulaşım sistemleriyle karşılaştırarak düşük maliyetli ve esnek bir toplu taşıma sistemi olarak ele alır. Bu açıklamalarda sistemin performansı faydalarını ortaya koymak için kullanılmaktadır:

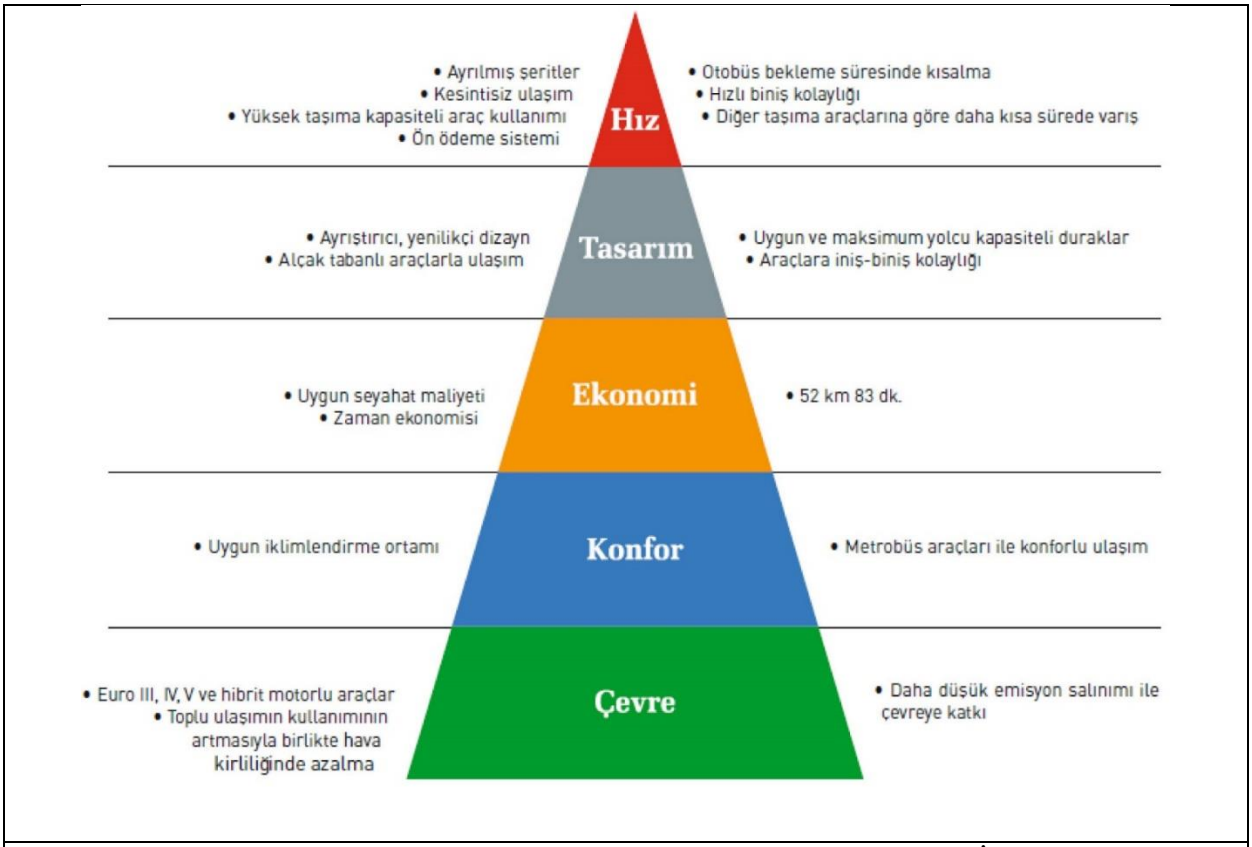
> Metrobüs, raylı sistem konforu ve düzenliliği ile otobüslerin esnekliğini birleştirip yüksek sayıda yolcuya hitap edebilen hizmet düzeyi ile kullanıcılar üzerinde olumlu izlenimler bırakan, yüksek yatırım gerektirmeyen ve kısa sürede gerçekleştirilebilen, raylı sistem gibi planlanıp, raylı sistem gibi işletilen yolcu taşımacılığına yeni bir yaklaşım getiren bir sistemdir. Metrobüs sistemi; hiyerarşik olarak sistem bileşenleri, sistem performansı ve sistem faydaları bakış açılarıyla ele alınabilir. Metrobüs sistem bileşenleri sistem performansını belirlemekte, sistemin performans özellikleri ise sistemin faydalarını oluşturmaktadır. (İETT, 2018)

İETT'nin açıklamalarına bakıldığında, araç kapasitesine, iniş-biniş kolaylığına ilişkin tasarım kriterlerinin yanı sıra uygun seyahat maliyeti ve zaman ekonomisine ilişkin

ekonomik kriterlerin, Metrobüs'ün çevreye etkileri ve konforlu ulaşıma ilişkin kriterlerinden daha kapsamlı biçimde ele alındığı söylenebilir:

> Diğer ekspres yollara göre yüksek gelişme potansiyeli sergileyen, yatırım ve işletme maliyeti diğer raylı sistemlere oranla oldukça düşük olan ve kurulumu çok daha kısa sürede tamamlanan Metrobüs sistemi seyahat süresini kısaltarak yolculara zamandan tasarruf sağlıyor. Sistemde çalışan düşük emisyonlu, yüksek teknolojili araçlar, güvenlik ve konforu artırırken durağa sıfır yanaşma özelliği, engelli yolcuların seyahatlerini kolaylaştırıyor. (İETT, 2019)

İETT'nin sitesinden alınan şemanın yapısı ve buna dair açıklamalar; sırasıyla çevre, konfor, ekonomi ve tasarım kriterlerinin bir araya gelmeleri sonucu hız kavramının ortaya çıktığını ve bu kriterlerin zirve noktasını temsil ettiğini göstermektedir (Şekil 3.5). İETT'nin söylemlerinden yola çıkıldığında ise şemayı ters çevirip diğer kriterlerin aslında hız kavramı üzerinde şekillendiğini söylemek mümkündür. Bu durum diğer tüm kriterlerin hız ile ilişkileri bağlamında bir işlevsellik kazandıklarını göstermektedir.



Şekil 3.5. Metrobüsün bir sistem olarak avantajları (Kaynak: İETT)

Hızlı ulaşım etrafında şekillenen açıklamalardan farklı olarak, "ayrıştırıcı tasarım" kriteri bir tasarım verisi olarak ortaya çıkmaktadır. Bu yaklaşım etrafında ele alınan konular genellikle Metrobüs'ün diğer ulaşım araçlarından ayrışmış, öncelikli güzergâhı ve tasarımıyla şehrin karmaşık fiziksel yapısı içinde tanımladığı kendine özgü kurumsal kimliğidir.

Metrobüs'ün alışveriş merkezleri, kentin çeperleri ve iş merkezleri gibi yapılar arasında kurduğu bağlantılar, şehirde yeni kullanım biçimlerinin doğmasına yol açmıştır. D-100 Karayolu üzerinde başka otobüs hatları olmasına rağmen bu güzergâhlar, ortaya çıkardıkları yeni kullanımlar göz önüne alındığında Metrobüs'le birlikte ortaya çıkmıştır ve yeni bir tür bağlantı biçimi sunar. Dolayısıyla bu güzergâhla beraber ortaya çıkan kendine özgü bir ulaştırma yoğunluğu da vardır ve bu yoğunluk daha önceki kullanımlarla kıyaslanamadığından hız kriteri bağlamında değerlendirilmesi güçleşir. Bu anlamda hızın, ortaya çıkan yeni güzergâhın kendine özgü yapısına dair bir araştırmayla birlikte ele alınması

gerekir. Bu nedenle hızın araçların kapasitesi, uygun seyahat maliyeti, araçlara iniş-biniş kolaylığı gibi kriterlerle açıklanması yeterli olmamaktadır.

3.2.5. İETT'nin kullanıcılara Yönelik Anketi: Zamanında ve Hızlı Ulaşım Aracı

İETT'nin Metrobüs yolcularına yönelik her yıl yaptığı anketin sonuçlarına göre, yolcuların çoğunluğu Metrobüs'ü işe ve okula gitmek için kullanmaktadır. Ankete göre, yolcuların %16'sı Metrobüs'ü okula gidip gelmek için kullanırken, %38'i işe gidip gelirken kullanmakta ve yolcuların %70'i Metrobüs'ü trafikten etkilenmeden hızlı bir biçimde seyahat etmek için kullanmaktadır. Yolcular Metrobüs'e ulaşımlarını, %35 oranında yürüyerek, %25 oranında minibüsle, %22 oranında ise diğer otobüslerle sağlamaktadırlar. Anket sonuçlarına bakıldığında Metrobüs'ün iş, okul ve ev arasında gidip gelmek için kullanıldığı görülmektedir, dolayısıyla Metrobüs bir tercihten çok, kullanılmak zorunda kalınan bir araç olarak ortaya çıkmaktadır (İETT 2012).

Anket sonuçlarına göre zamanında ve hızlı ulaşım, yolcuların olumsuz ve olumlu eleştirilerinin genel eksenini oluşturmaktadır. Yolcuların diğer görüşleri ise çoğunlukla durak güvenliği, araçların iç konforu ve otobüslerin işe gidiş ve geliş saatlerindeki sıkışıklığı hakkındadır. Bu konuların Metrobüs mekânın deneyimine ilişkin olduğu söylenebilir; sıkışıklık ve güvenliğe ilişkin açıklamalar kullanım sırasında ortaya çıkan kendine özgü durumları ortaya koyar. Özgün kullanım biçimleri aynı zamanda Metrobüs mekânında gerçekleşen özgün kamusallaşma biçimlerine işaret eder. Yolcuların tasarıma ilişkin eleştirilerinin ise genellikle oturma ve tutunma elemanlarına yönelik olduğu görülür. Bu durum, daha çok yolcuyu daha hızlı biçimde taşımak adına, aslen birincil bir tasarım kriteri olması gereken konforun görmezden gelinmesi sonucu ortaya çıkar.

3.3. SÖYLEM ALANINA DAİR

Buraya kadar Metrobüs hakkında söylem üreten aktörlerden bir kısmı incelenmiş ve tartışmaların genel izleği ortaya konmuştur (Tablo 3.3).

Tablo 3.3. Metrobüs'e ilişkin söylem alanı

Kurumsal Söylem	İETT	Hız; çevresinden ayrışmış yapı
Teknik Söylem	EMBARQ	Fayda-maliyet; teknolojik belirlenim
Mesleki Söylem	Şehir Plancıları ve Uzmanlar	Geçicilik; şehir planlamasındaki yeri
Toplumsal İmgelem	Medya, Kullanıcı Anketi	İşe-gidip gelme aracı; kazalar; karikatürize edilme biçimleri; sıkışıklık

3.3.1 Kesici – Dikici Bir Yapı

Metrobüs hakkında üretilen olumlu ve olumsuz yorumlar, ifadeler ve açıklamalar bir arada ele alınarak incelendiğinde, söylemlerin birbirlerini kurmalarına yol açan ve bu anlamda Metrobüs'e ilişkin söylem alanını oluşturarak karşılıklı olarak birbirini besleyen üç temel ilke olduğundan söz edilebilir. Bu ilkeler *kesintisizlik, bütünlük* ve *ikame edilebilirlik* olarak ortaya çıkmaktadır.

Kesintisizlik, Metrobüs'ün akışının sürekliliğini ifade eder. Bu yaklaşıma göre güvenlikli bir hız yolu olarak Metrobüs, kentin dokusunda bir boşluğa yol açmamış; tam tersine bağlayıcı bir unsur olarak ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede Metrobüs'ün şehrin dokusunda oluşturduğu fiziki boşluk ve toplumsal ilişkilerde yol açtığı mesafeler görmezden gelinir; bunun yerine Metrobüs kentin birbirinden kopuk yerleşimlerini sürekliliği itibarıyla bağlayan bir unsur olarak ortaya çıkar. Bütünlük ilkesi, Metrobüs'ün kesintisizliğiyle ilişkilenir ve kentin işleyişinin bütünlüklü bir sistem olarak değerlendirmesiyle ortaya çıkar. Kentin bütünlüklü işleyişine katkısı ya da zararları tartışılan Metrobüs'ün kendisi de bu sisteme eklenen bütüncül bir yapı olarak ele alınır. Bütüncül bir sistem olarak özelliklerini ulaşıma ilişkin hesaplanabilir etkilere sahip bir teknolojik aygıt oluşundan alır. İkame edilebilirlik ilkesi, Metrobüs'ün kentte kurduğu kendine özgü ilişkilerin görmezden

gelinmesi sonucu başka ulaşım sistemleriyle rahatlıkla yer değiştirebileceği yaklaşımına dayanır. Aynı zamanda bu yaklaşım, Metrobüs duraklarının ve diğer elemanlarının ortaya çıkarttıkları yere-özgü yapılanmaların Metrobüs'ün herhangi başka parçalarıyla yer değiştirebileceği vurgusunu taşır.

Metrobüs'ü olumlayan ve varlığını meşrulaştıran ya da muhalefet eden görüşlere karşılıklı olarak yer verilmesi ve yorumlanmasıyla ortaya konan bu ilkeler, Metrobüs'e özgü epistemolojik bir katmana işaret eder. Bir "yerinden çıkarma" düzeneği olarak çalışan Metrobüs toplumsal ilişkileri var olan bağlamlarından koparır ve yeniden düzenler. Ortaya koyduğu süreklilik sayesinde genellikle şehrin birbirinden uzak ve ayrı parçaları arasında kurduğu ilişkiyle ele alınır. Buna rağmen Metrobüs aynı zamanda D-100 karayolu ile ortaya konduğu söylenebilecek yarığı pekiştirmektedir. Bunun yanı sıra kentin gündelik hayatında yol açtığı zaman-mekân düzenlemeleriyle ortaya çıkan zaman-mekân sıkışmasının diğer boyutu olarak toplumsal ilişkilerde yeni mesafelere yol açmaktadır. Bu anlamda Metrobüs, kentin bütüncül işleyişine katkıda bulunacak şekilde eklemlenen kendi içinde kusursuz çalışan bir parçadan ziyade, kendi artı ve artık değerlerini üreten, kesici-dikici bir yapıdır.

3.3.2. Metrobüs'ün Diğer Ulaşım Sistemlerinden Farkları

Metrobüs, fiziksel özelliklerinin yanı sıra söylemsel alanın ortaya çıkardığı yapısıyla da diğer ulaşım sistemlerinden ayrılır. Otobüs tabanlı bir ulaşım sistemi olması, duraklarının yapısı, D-100 karayoluna entegre oluşu ve özel şeritlerle trafikten ayrışmış olması gibi özelliklerinin yanı sıra, bu bölümde ortaya konan epistomolojik boyutu sayesinde kazandığı özellikleri vardır. Kesintisizlik, bütünsellik, ikame edilebilirlik ve bunlarla ilişkilenen çeşitli söylemler vasıtasıyla ortaya koyduğu kendine özgü yapı çerçevesinde Metrobüs'ü diğer ulaşım sistemlerinden ayıran özellikler açıklanabilir. Sözgelimi Metrobüs kesintisizlik açısından vapur yolculuğundan ayrışır. Güzergâhı üzerinde döngüsel bir işletimi olan Metrobüs, vapur yolculuğunun belli güzergâh segmentleriyle sınırlı ve hava şartları nedeniyle kesintiye uğrama olasılığına açık yapısına kıyasla kesintisiz bir ulaşım sistemi olarak ifade edilir. Şehrin bütünsel görülen işleyişine bütüncül ve tanımlı sistem özellikleriyle eklenen Metrobüs, bu anlamda minibüs sisteminin parçalı, yer yer değişkenlik

gösteren ve lokal çözümler sunan yapısından ayrışır. Son olarak ikame edilebilirlik açısından bakıldığında, metro sistemi gibi yüksek yatırım maliyetine sahip ve kapsamlı bir inşaat faaliyeti sonucu büyük bir fiziksel değişime yol açan ve dolayısıyla büyük proje olarak nitelendirilebilecek sistemlere göre Metrobüs geçici bir sistem olarak ortaya çıkar. Bu şekilde ifade ve anlam kazanan Metrobüs'e ilişkin algı, kullanım biçimlerini dahi etkileyip diğer sistemlerden farklılaşmasına yol açar.

4. METROBÜSÜN BİÇİMSELLİĞİ ÜZERİNE

Metropol mekânı gibi mimarinin sunduğu çerçeve de toplumsal ilişkiler bağlamında sürekli bir dönüşüm içindedir. Buna rağmen metropol mekânını incelemek için Metrobüs'ün araçsallaştırılması, mimari çerçevenin kendisine yönelik bir eleştiri olarak da görülmelidir. Bu duruma örnek olarak Rober Venturi'nin (1993) Las Vegas'a ilişkin incelemesi örnek verilebilir. Buna göre Las Vegas'ta ortaya çıkan yapılar, mimarinin pürist estetik yaklaşımıyla çelişmekte ve görmezden gelinmektedir. Dolayısıyla Venturi ve arkadaşları tarafından mimari bir analize tabi tutulmaları, aynı zamanda disipliner bir eleştiri barındırmaktadır. Bu sayede Venturi mimarlık tarafından problemli olduğu için görmezden gelineni doğal bir durum olarak ele almakta ve üzerine farklı konuşma izlekleri geliştirilmesini sağlamaktadır.

Benzeri bir yaklaşımla bu bölümde Metrobüs fiziksel yapısı üzerinden ele alınacak; fiziksel yapının mimari çizim teknikleriyle görselleştirmesi sonucu, mimari analize imkân sağlayan birtakım biçimsel çerçeveler oluşturulacaktır. Bu çerçevelerin oluşturulmasının temel amacı; normal şartlarda mimarlık olarak görülmeyen ve "formsuz" olduğu söylenebilecek olan Metrobüs'e bir anlamda form kazandırmak ve bu sayede Metrobüs'ü bütün formsuzluğu ile mimarlık alanına dâhil etmektir. Biçimsel analizin birinci yarısında Metrobüs kendi içinde belli bileşenlerden ve duraklardan oluşan mimari bir sistem olarak incelenirken; ikinci yarısında çevresiyle ilişkisi içerisinde bütün bir güzergâh, bir (b)ağ olarak ele alınacaktır. Böylelikle, mimari analizin sunduğu çerçeveden, metropol mekânın üretiminde rol oynayan ilişkilere bir bakış geliştirilmeye çalışılacaktır.

4.1. MİMARİ BİR SİSTEM: METROBÜS MİMARLIĞI

Mimarlık, toplumsallıktan ayrı düşünülemez; dolayısıyla (eğer böyle tabir etmek mümkünse) "Metrobüs mimarlığı" da Metrobüs'ün toplumsallığıyla doğrudan ilişkilidir. Bu sebeple, Metrobüs'ün biçimsel bir analize tabi tutulacak yapısal bileşenlerinin, mimari bir

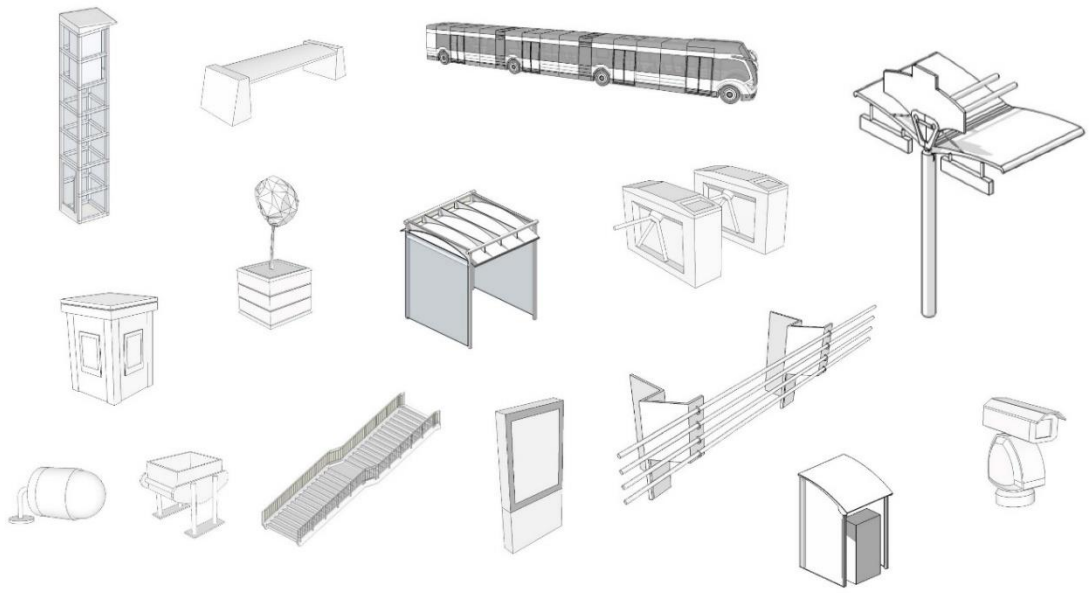
analizin konusu oldukları ölçüde, toplumsal açılımlarıyla ilişkilendirilmeleri gerekir. Bunu yaparken, her ne kadar İstanbul'u boydan boya kat ediyor ve çevresiyle yoğun bir etkileşime giriyor olsa da öncelikli olarak Metrobüs'ün kendi içine kapalı bir sistem teşkil ediyor olmasından yola çıkılacak; bu sistemin kurucusu olduğu söylenebilecek üç farklı örüntünün tespit ve tarif edilmesine çalışılacaktır. Burada "örüntü" derken kastedilen, biçimler, ilkeler, karakteristik ortaklıklar aracılığıyla cisim kazanan tekrar mekanizmalarıdır. Örüntülerin tespitinde, Metrobüs'ün 52 km boyunca oluşturduğu hattın bütününe odaklanmaktan ziyade, bu hattı oluşturan kırk dört duraktan ara kesitler alınması tercih edilmiştir (Şekil 4.1). Biçimsel analize konu olan (durak elemanları, üst geçitler ve dönüş rampaları gibi) yapısal unsurlar arasında gözlemlenen örüntüler, bu yapıların kendi toplumsal bağlamlarıyla ilişkilendirilmelerine ve bu sayede birbirlerinden farklı biçimlerde hikâye edilmelerine aracı olacaktır.

4.1.1. Biçimsel Tekrar

Metrobüs mimarisine özgü ilk örüntüyü oluşturan birimler, Metrobüs'e ulaşmak üzere cadde kotundan ayrıldığımız ilk basamakla birlikte karşımıza çıkan tipik bileşenlerdir: Merdivenler, rampalar, asansörler, üst geçitler, AKBİL dolum üniteleri, turnikeler, güvenlik kulübeleri, kameralar, bekleme platformları, saçaklar, oturma elemanları, çöp kutuları, bilgi ve reklam panoları, aydınlatma elemanları, saksılar, Metrobüs yolunu otoyoldan ayırmakta kullanılan çelik halatlar, bir araç ve mekân olarak Metrobüs'ün kendisi. Bütün bu bileşenler, farklı durak kompozisyonlarına uygun çözümler sunmak amacıyla, belirli bir sisteme göre varyasyon göstererek bir araya gelir ve ihtiyaca göre Metrobüs'ün kırk dört durağında da tekrar ederler (Şekil 4.2 ve Şekil 4.3). Bu nedenle, şehri bir uçtan diğer uca kat eden Metrobüs mekânının, şehrin pek çok farklı bölgesinden geçmesine rağmen homojen ve tanınabilir bir yapı sergilemesini mümkün kılarlar.

Şekil 4.1. Metrobüs duraklarının tepeden görünüşü (Kaynak: Yiğit Çetin)

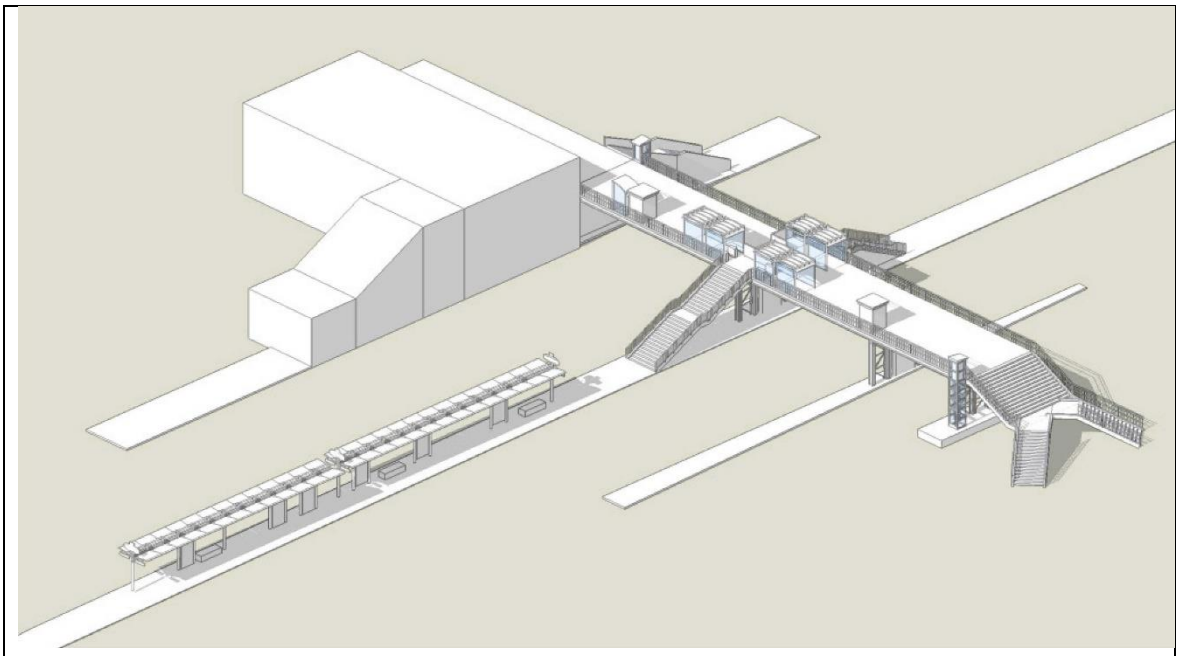
Şehirlerin işleyişinin büyük bir bölümünü iş ve çalışma döngüleri oluşturur. Çalışanların işe gidip gelmelerini sağlamaları itibarıyla, toplu taşıma sistemleri bu döngülerin işleyişinde önemli bir yer tutar (Tekeli 2010). Kendisi de bir toplu taşıma sistemi olan Metrobüs, İstanbul'un işe gidip gelen insan yoğunluğunun neredeyse %10'unu üstlenir. Bütün bu faktörler göz önüne alındığında, iş gücünün her gün zamanında işe gidip gelişinin sermaye tarafından ve Metrobüs sayesinde garanti altına alındığı söylenebilir. Belirli bir hızda yolculuk etmek ve kazaları minimum seviyeye indirmek gibi kaygıların Metrobüs için önemli tasarım ölçütleri haline gelmesinin ve Metrobüs'ün işleyişinde hız ve güvenlik başlıklarının ön plana çıkmasının temel sebeplerinden bir tanesi budur. Dolayısıyla Metrobüs'ün biçimsel yapısına ilişkin yukarıda listelenen bütün unsurlar geçiş ayrıcalığı, hız ve güvenlik kavramları etrafında meşruiyet kazanarak bir araya gelir.



Şekil 4.2. Metrobüs Durak Bileşenleri (Kaynak: Yiğit Çetin)

Örneğin, çelik halatlar Metrobüs'ün kazalara elverişli ve sıkışık otoban trafiğinden soyutlanmasına yardımcı olan ayrıcalıklı, hızlı ve güvenli bir koridor tarif ederken; merdiven, rampa, asansör ve üst geçitlerden oluşan bağlantı sistemi de şehrin kontrolsüzlüğünü kademeli olarak geride bırakıp Metrobüs koridoruna geçişi sağlamak üzere yapılaşır. Bu sayede şehir mekânından ayrışan, akışkanlığı garanti altına alınan ve zamanında yolculuğu mümkün kılmak adına emniyetli hale getirilen Metrobüs hattı,

homojen ve bütüncül yapı elemanlarıyla bu algıyı pekiştirir. Bir yandan yolcuların araca binme anında seri hareket etmesini ve bir yandan da birden fazla kapıdan aynı anda yolcu inip binmesini mümkün kılan önceden ödeme sistemi; AKBİL dolum üniteleri, turnikeler ve (otobüs zeminiyle aynı yükseklikteki) bekleme platformlarında cisim kazanır. Yine turnikeler, kameralar, güvenlik kulübeleri ve güvenlik personelinden oluşan denetleme sistemi ise Metrobüs mekânının güvenlikle özdeşleşmesine hizmet eder. Ötekiyle karşılaşmaların güvenlik içinde, kontrollü biçimde gerçekleştiği bu mekân şehrin diğer kamusal alanlarından farklı bir kamusallık üretir. Medya ve sosyal medyada da sıkça gerginlik ve asık suratlılıkla ilişkilendirilen Metrobüs evreni, kontrol mekanizmalarının baskılarının en çok hissedildiği, çatışmalara imkân vermeyen mekânlardan biri olup çıkar (Castells 1997).



Şekil 4.3. Şirinevler Durağı (Kaynak: Yiğit Çetin)

Metrobüs biçimsel tekrarıyla metropolün çokluğuyla bir ilişkilenme biçimi tarif eder. Toplumun farklılaşan ihtiyaçlarını hız, verimlilik ve denetim gibi niceliksel özelliklere indirger ve bu anlamda çokluğu görmezden gelir. Sözgelimi, duraklarda kullanılan elamanların bir araya geliş biçimleri farklılaşır; daha da önemlisi durakların, şehrin farklı bölgelerinde bulunmalarına bağlı olarak değişen kullanım biçimleri her daim farklılıklar ortaya çıkarır. Dolayısıyla aynı gibi görünen her tekrar kendine özgü durumlara yol açar.

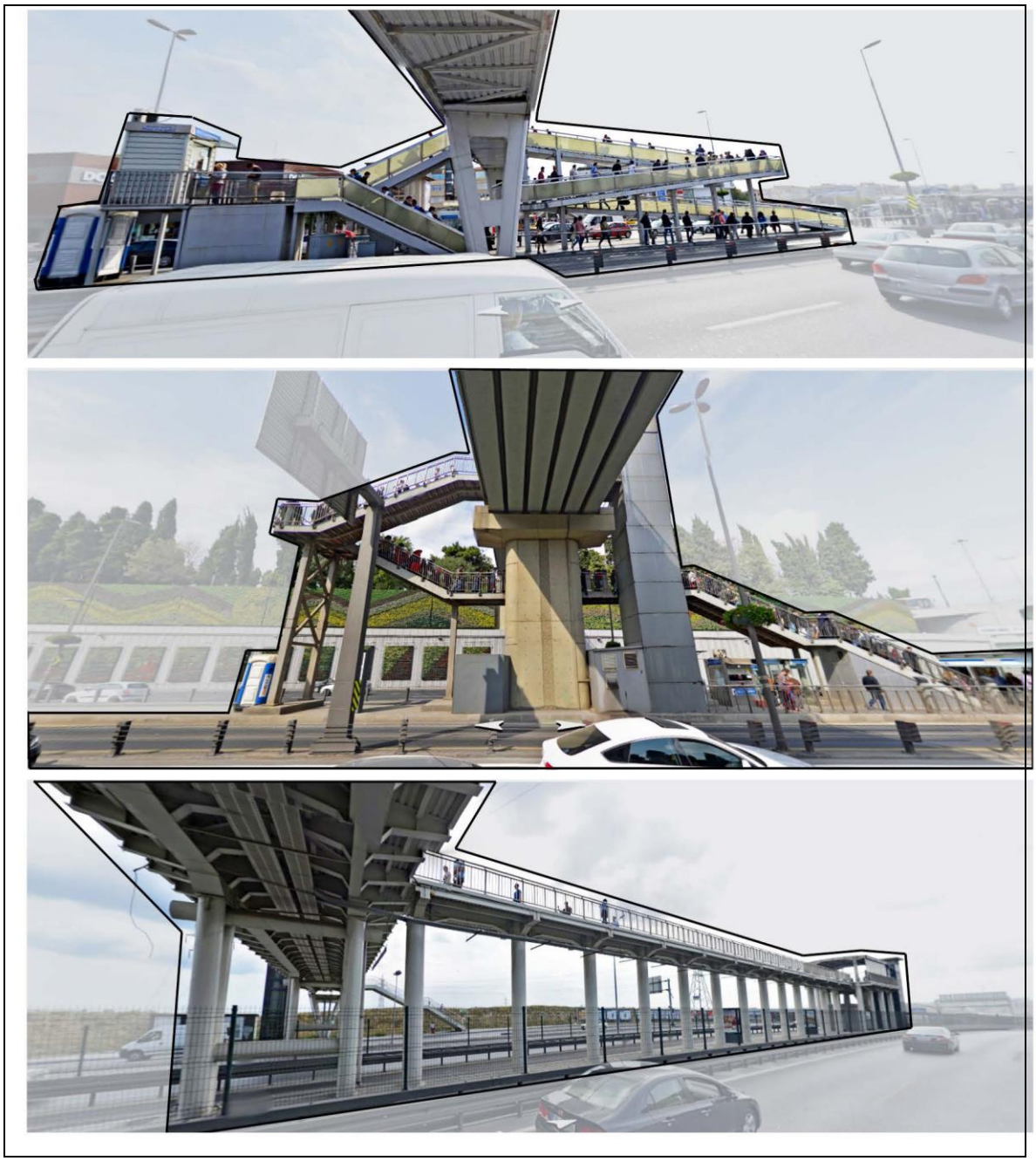
Buna karşılık, aynı olanın tekrar edilmesiyle, Metrobüs mekânı niceliksel özelliklere indirgenmeye çalışılır. Aynı zamanda, niceliksel özellikleri bağlamında ele aldığı ölçüde, kullanıcılarını da tek bir yolcu tipine indirger. Bu şekilde mekânın niceliksel özelliklere indirgenmesine ve farklılıklardan arındırmaya çalışılmasına rağmen, hız ve denetim gibi özellikler Metrobüs mekânının fizikselliğine içkin değildir; toplumsallıkla ilişkisinde mekân sürekli dönüşür ve bu şekilde anlam kazanır.

Böylelikle şehrin farklı bölgelerinde aynı olarak tekrar eden Metrobüs mekânları, bilindik bir kullanım biçimine ve alınacak hizmetin değişmezliğine işaret eder. Bu şekilde niteliksel farklılığı dışladığı ve her defasında tanınabilir olduğu için, Metrobüs'ün bu sayede bir marka haline geldiği söylenebilir. Sağladığı hızlı ulaşım hizmeti en önemli tercih nedeni olmasına rağmen, güvence altına aldığı kesintisizlik, denetimli yapısı ve her durumda aynı hizmetin alınabileceği bir marka algısı, tercih nedenlerinin başka bir boyutudur. Başka bir deyişle, iki üreticinin niteliksel açıdan farklılık barındırmayan ürünleri arasında seçim yapmamızı sağlayan şey markalarını oluşturan niceliksel farklılıksa, Metrobüs'le ilişkilenme biçimlerimizi etkileyen şey de marka kimliğidir ve bu anlamda bu kimliğin bir farklılık ortaya koyduğu söylenebilir.

4.1.2. İlkesel Tekrar

Metrobüs mimarisine özgü ikinci örüntüyü, tipik bir Metrobüs durağının şehir dokusundaki farklılıklara cevap verebilmek üzere özelleşmesine hizmet eden büyük ölçekli yapılaşmalar oluşturur. Bu yapılaşmaları (kapsayıcılık iddiası taşımamakla birlikte) kabaca beş alt başlıkta incelemek mümkündür: a) ölçeklerinin büyüklüğü ve örtücülükleri itibarıyla durakların üzerinde ikinci bir saçak gibi davranmaya başlayan üst geçit ve/ya bağlantı yolu kompleksleri; b) Metrobüs'e özgü yapısal bileşenlerin genelgeçer yüzeysel karakteri ile tezat oluşturan birer kütle olarak asansör kuleleri; c) Metrobüs'ün şehirle kurduğu bağlantıların karmaşıklaşmasına cevaben dallanıp budaklanan merdiven ve rampalar; d) yine üst geçitlerin karmaşıklaşmasına cevaben yüksek kotta birer dağıtıcı-toplayıcı olarak çalışan kavşak, meydan veya saçak oluşumları ve e) bütün bu haller çerçevesinde ölçekleri büyüyen

üst geçit, merdiven ve rampaları taşımak üzere kalınlaşan, uzayan ve kalabalıklaşan kolon dizileri (Şekil 4.4).



Şekil 4.4. İlkesel tekrar yapılaşmaları (Kaynak: Yiğit Çetin)

Bu yapılaşmalara özgü tekrarın, bir önceki örüntüde olduğu gibi mekanik olarak tekrar eden birimlerden ziyade, ilkesel bir tekrar sergileyen birtakım inşai özellikler ve yapısal bir karakter olduğu söylenebilir. Yapıların en genel fiziksel özelliklerini, çelik konstrüksiyonun sunduğu imkânlar belirler. Tipik olarak otoban ortasında konuşlanan Metrobüs duraklarına ulaşımın sağlanmasında, çelik malzemenin büyük açıklıkları geçme kapasitesi genel geçer bir tercih sebebidir. Çelik tercihinin bir diğer nedeni olarak, kolaylıkla her yere inşa edilebilir

olması ve geçici çözümler sunması gösterilebilir. Bu gibi üst geçit, kule, merdiven, rampa ve kolonad yapılaşmalarında tekrarın biçimden karaktere kayması ve inşai tekniğin ön plana çıkması, yapıların işlevselliklerinin tasarım boyutundan önce geldiğine işaret eder. Nitekim mimari pratikte, özellikle de söz konusu olan çelik malzeme olduğunda, tekniğin tasarım üzerinde belirleyici bir rol oynadığı yaklaşımı hakimdir.

Ancak yine de bu yapılaşmalarda tekrarı görünür kılanın, tek başına teknik sebepler olmaktan çok, tekniğe tutunan ya da teknikte kendini dışa vuran toplumsal dinamikler olduğunu söylemek mümkündür. Örneğin, rampaların ve merdivenlerin alışılagelmiş mimari kullanım ölçütlerine kıyasla çok uzun oluşu kolay çözüm vurgusu barındırır. Yapıların, kullanılan çelik malzeme ve hafif strüktür teknikleri itibarıyla sökülebilir ve eklentilere açık oluşu ise geçicilik vurgusu taşır. Bütün bu imalar, Metrobüs'ün etrafında gerçekleşen ve söylem analizi bölümünde değinilmiş olan bazı tartışmaları hatırlatır. Metrobüs bir yandan geçici, kısa vadeli ve aceleci bir çözüm oluşu sebebiyle sıklıkla eleştirilirken, bir yandan tam da bu algıyla beraber kurulur. Dolayısıyla ilkesel tekrarda karşımıza çıkan türden büyük ölçekli yapılaşmaların hemen hepsi, Metrobüs'ü Metrobüs yapan bu algı sayesinde meşruiyet kazanır; bu sayede genel geçer mimari tasarım kriterleri ve kaygılarından bağımsız bir varoluş sergilerler.

Durakların (inşai özelliklerine ve yapısal karakterlerine ilişkin) bir tekrar örüntüsünün parçası olarak anlatılmasının bir nedeni de tekil yapılarına mimari yaklaşım geliştirmenin zorluğundan kaynaklanır. Her ne kadar bu örüntünün parçası olsalar da, durakların her biri farklı kullanıcılar tarafından şekillenir ve kendilerine özgü biçimleri vardır. Buna rağmen mimarlık bu noktada toplumsal hayatı düzenleyen bir pratik olarak karşımıza çıkar ve duraklar insani ölçütlerle çelişmeleri itibarıyla, mimari birer nesne olarak ele alındıklarında, yalnızca olumsuz birer düzenleme olarak değerlendirilir. Bu yapıların bu kavrayışla genellenmesi, onları tamamen olmasa da mimarlık alanının dışına doğru iter ve onlara dair bir söz söyleme ya da tartışma yürütme imkanlarını bir anlamda kapatır. Böylelikle durakların kendilerine özgü biçimleri, tekillikleri ve ortaya koydukları ilişkiler görmezden gelinmiş olur. "Yer-olmayan" (*non-lieux*) tartışmasını hatırlatan bu yaklaşım, ilişkilenebilir olma halinin yapıların potansiyeline bağlı olduğundan yola çıkar.

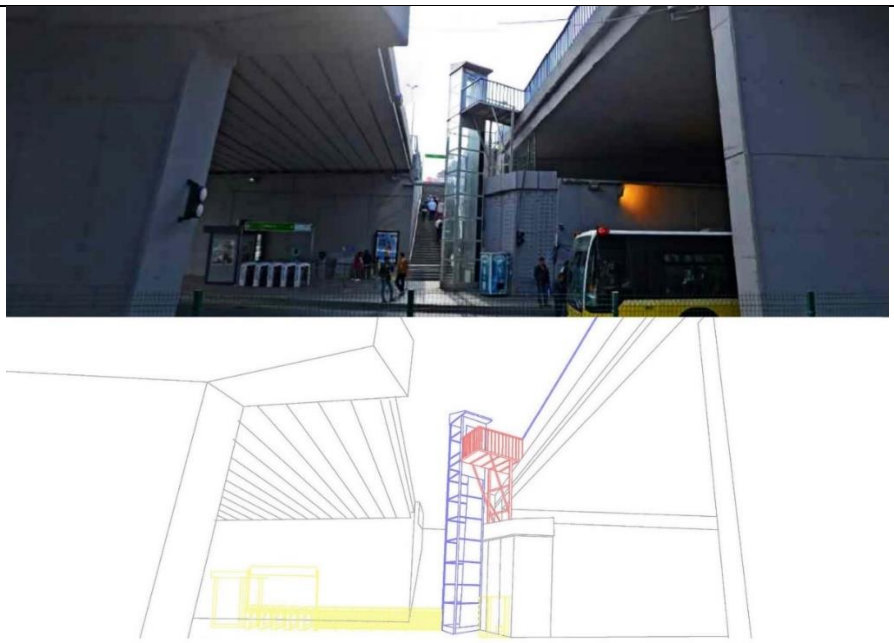
Oysa belirli kriterler bağlamında ele alınan ve yaşamı örgütleme iddiasında olan mimarlık bir toplumsallaşma biçimidir. Dolayısıyla bir toplumsallaşma biçimi olarak yapıların özellikleri, onların fizikselliğinden ibaret değildir. Buradan yola çıkarak bu durakların etrafında gelişen farklı toplumsallıklara ve dolayısıyla tekil yapılarına dikkat çekmek, mimarlığın yalnızca toplumsallığı örgütleyen bir yapı olmadığına, onunla çekişmeli bir ilişki içinde olduğuna işaret eder.

4.1.3. İstisnanın Tekrarı

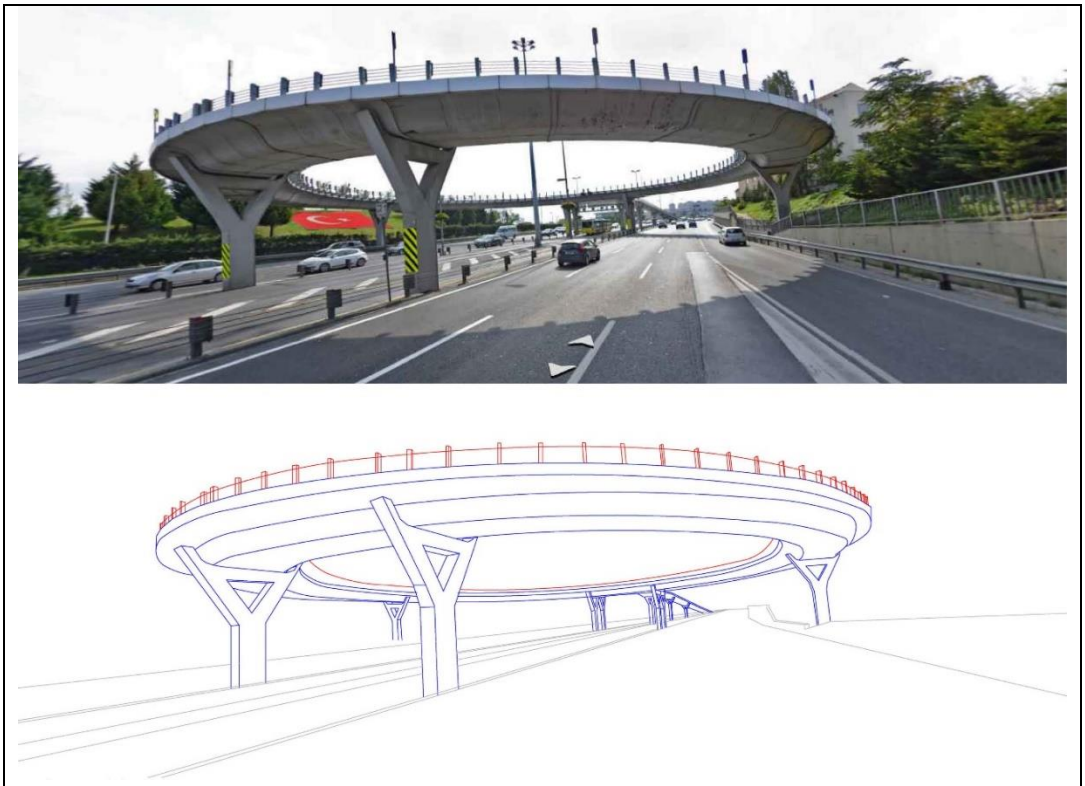
Bundan önceki bölümlerde ele alınan, biçimsel ve ilkesel tekrarın ortaya koyduğu sistemler Metrobüs'ün ana yapısını oluştur ve Metrobüs'e ilişkin bütüncül ve tek bir algıyı kurmak üzere bir araya gelirler. Ancak, normal şartlar altında bu algıyı bozmadan ve farklılaşmalara yol açmadan tekrar etmesi beklenen bu sistemler (Metrobüs'e ilişkin tüm toplumsal alanı kapsayamadıklarından dolayı) yer yer, formal olarak çerçevelenmesi pek mümkün olmayan ve anomali olarak tarif edebileceğimiz birtakım tekil yapılaşmalara sebep olurlar. Bu yapılaşmalar aynı zamanda Metrobüs'ün çoğunlukla kendisinden önce inşa edilmiş köprü, kavşak, otoban cebi gibi bileşenlerin arasına sızarak bir yer edinmeye çalışmasının ve bunun beraberinde Metrobüs duraklarının mevcut çevresel koşullara göre şekillenmesinin doğal birer sonucudurlar. Metrobüs mimarisine dâhil olduğu iddia edilebilecek son örüntü, şimdiye dek bahsedilen sistemlerin türeme mantıklarının dışında kalan işte bu tür tekil birtakım yapılar arasında kurulabilecek bir ortaklık ilişkisidir.

Bu yapılar, artık istisnai bir nitelik kazanmaya başlamaları itibarıyla "şey"leştikleri söylenebilecek manevra cebi, terminal "binası" ve araç dönüş rampası gibi yapılardır; içinden geçtikleri fiziksel çevre koşulları, diğer ulaşım sistemleriyle kurdukları ilişkiler ve Metrobüs'ün değişen ihtiyaçları gibi faktörler sebebiyle birbirlerinden farklılaşırlar. Örneğin, Metrobüs güzergâhının başlangıç ve bitiş noktalarını işaretleyen Beylikdüzü ve Söğütlüçeşme durakları, sistemin her iki yöndeki ilk ve son durakları olmaları itibarıyla ana terminalleri; yolcuların aynı güzergâh üzerinde araç değiştirerek aktarma yapmasını

mümkün kılan Zincirlikuyu, Cevizlibağ, Avcılar gibi duraklar ise ara terminalleri oluştururlar. Her ikisi de terminal niteliği taşıyan ve mevcut sekiz Metrobüs hattının başlangıç ve bitiş noktalarını teşkil eden bu iki tür durak grubunun ortak özellikleri arasında, sürekli bir döngü içinde akması beklenen Metrobüs hareketinin devamlılığını sağlamak ve otobüslerin park ve bakım ihtiyaçlarına cevap vermek sayılabilir. Aynı başlık altında ele alınmalarını mümkün kılan ve ağırlıklı olarak araç sirkülasyonunu ilgilendiren bu tür bir ortaklık dışında, bu yapılar arasında herhangi bir benzerlik ilişkisi kurmak zordur. Her ne kadar önceki bölümlerde bahsi geçen sistemler aracılığıyla kurulsalar da, kendi içlerinde birer bütün olarak ele alındıklarında, bağlantılı oldukları diğer ulaşım sistemlerine göre şekillenir ve bu sistemlerin çeşitliliğine göre manevra cebi, köprü, tünel, dönüş rampası ve benzeri elemanlar kullanarak özelleşen çözümler sunarlar (Şekil 4.5) (Şekil 4.6) (Şekil 4.7).



Şekil 4.5. İstisnanın Tekrarı: Zincirlikuyu (Kaynak: Yiğit Çetin)



Şekil 4.6. İstisnanın Tekrarı: Topkapı (Kaynak: Yiğit Çetin)

Şekil 4.7. İstisnanın Tekrarı: Florya (Kaynak: Yiğit Çetin)

Genel siluetleri itibarıyla Metrobüs'ün bütünlüğünden ayrışan; ölçekleri ve biçimleri itibarıyla mimari şekillenme ve ifadenin sınırlarını zorlayan bu yapıların "görünürlüğü", İstanbul'un en işlek otobanının ortasında bulunmalarına ve gündelik hayatın içinde sık sık karşımıza çıkmalarına rağmen, oldukça düşüktür. Uzun süre maruz kalınan bir uyaranın beyin tarafından bir süre sonra bloke edilmesine benzer bir duyarsızlaşmanın sonucunda, sürekli görülür ama görünmezler.

Bu durum "bıkkınlık" (*blasé*) etkisinin farklı bir biçimi; yani, alışılmış olanın dışında olanın, farklılığın görmezden gelinmesi olarak değerlendirilebilir. İstisnai yapılar Metrobüs'ü oluşturan diğer birimlerden ayrılsalar da, yapılarına dair en önemli tasarım ölçütü, hız ve güvenlik anlamında kazandıkları işlevselliklerdir. Hız ve güvenlik gibi kaygılar nedeniyle ortaya çıkan bu tür bir işlevsellik anlayışı, hem Metrobüs'ün bir kontrol mekanizması olarak çalışmasıyla hem de bu durumun sürekliliğiyle yakından ilgilidir. Bu anlamda hız ve kesintisizliğe kıyasla ikinci planda kalan konfor, sağlığa uygunluk ve diğer sosyal etmenleri de kapsamak üzere daha geniş bir içerikle ilişkilenme olasılığı barındıran türden bir mimari işlevsellik görmezden gelinmiş olur. Dolayısıyla bu yapıların görülmeme hali, mimari tasarımla ilişkilendirilmedikleri ölçüde, gündelik hayatı olduğu kadar, mimarlık disiplinini de kapsayan bir durumdur.

Mimarlıkla beraber asıl görmezden gelinmeye çalışılan ise, Metrobüs'ün bu işleyişi mümkün kılarak, her gün işe gitmek zorunda olan insanların üzerinde oluşturduğu baskıdır. Ancak biçimsel analizin süzgecinden geçerek yalıtıldıklarında görünürlük kazanan bu yapıların daha ilk bakışta hissedilir bir nitelik kazanan anıtsallıkları, gündelik hayatın akışı içinde görmezden gelinmeye çalışılan baskı unsurlarının varlığını, görünmez kalmak yerine tam tersine kendileri anıtlaşarak hatırlatmalarından kaynaklanır.

4.2. KENTSEL BİR ŞEBEKE: METROBÜS AĞI

İstanbul metropoliten bölgesini boydan boya kesen Metrobüs koridorunun tamamı çevresiyle ve kentle ilişkisi içerisinde incelendiğinde, Metrobüs en genel anlamıyla konut

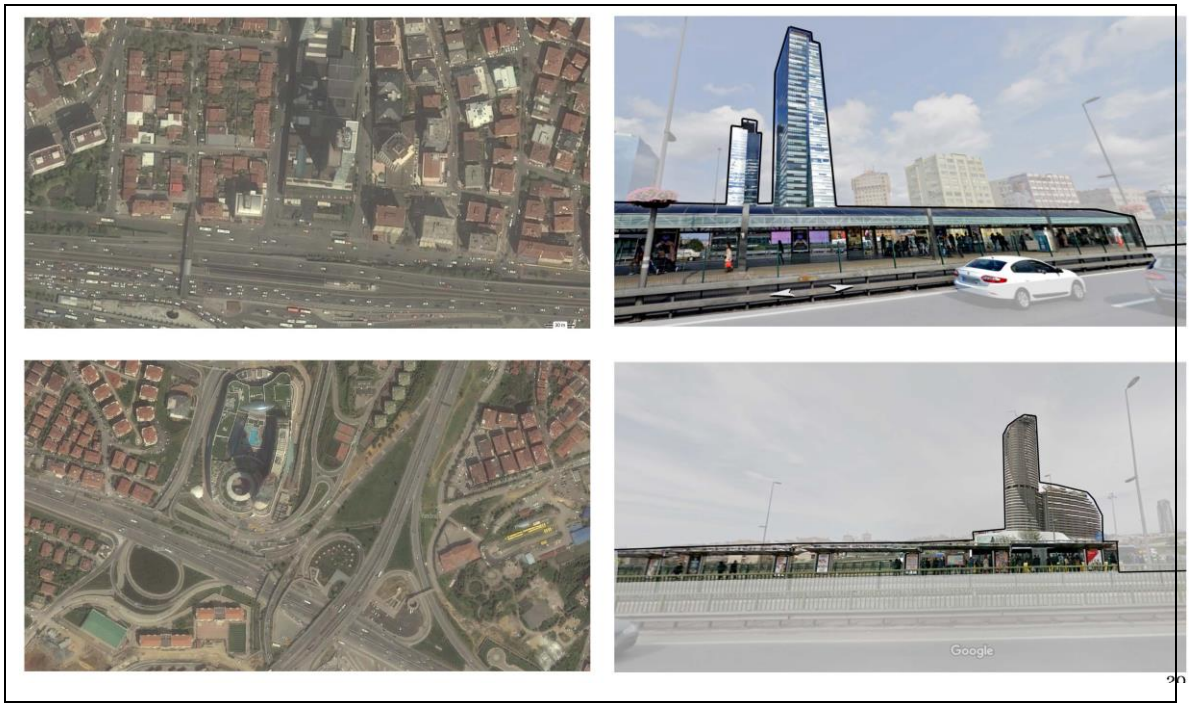
bölgeleri ile çalışma alanlarını birbirine bağlayan bir ağ olarak karşımıza çıkar. Bu ağ, bir yanıyla, düşük gelirli çalışanların iş merkezlerinden uzakta, daha ucuz konut bölgelerinde yaşayabilmelerine olanak sağlaması itibarıyla, şehrin birbirinden fiziksel ve sınıfsal anlamda uzak kısımları arasındaki mesafeyi kısaltır. Fakat bir taraftan da şehir dokusunu oluşturan bölgeler arasında, sınıfsal ve fiziksel olduğu kadar anlamsal ve yapısal bir ayrışma ve mesafeye yol açar – özellikle son yıllarda, kentsel dönüşüm odaklı şehir planlama yaklaşımlarının beraberinde, giderek tırmandığı söylenebilecek şekillerde. Söz konusu anlamsal mesafe; güvenlikli, kendi kendine yetebilen, dolayısıyla çevresinden kopuk yapılar ve yaşantılarda cisim kazanır. Dolayısıyla, bir ağ olarak Metrobüs'ün yakın çevresiyle ilişkisine odaklanılacak bu bölümde, önce Metrobüs durakları etrafında konumlanan AVM, üniversite, hastane gibi "cüsseli" yapılar ile Metrobüs arasındaki içkin ilişkiye; sonra da Metrobüs üst geçitlerinin farklı kent parçalarını birbirine bağlama biçimlerine yer verilecektir.

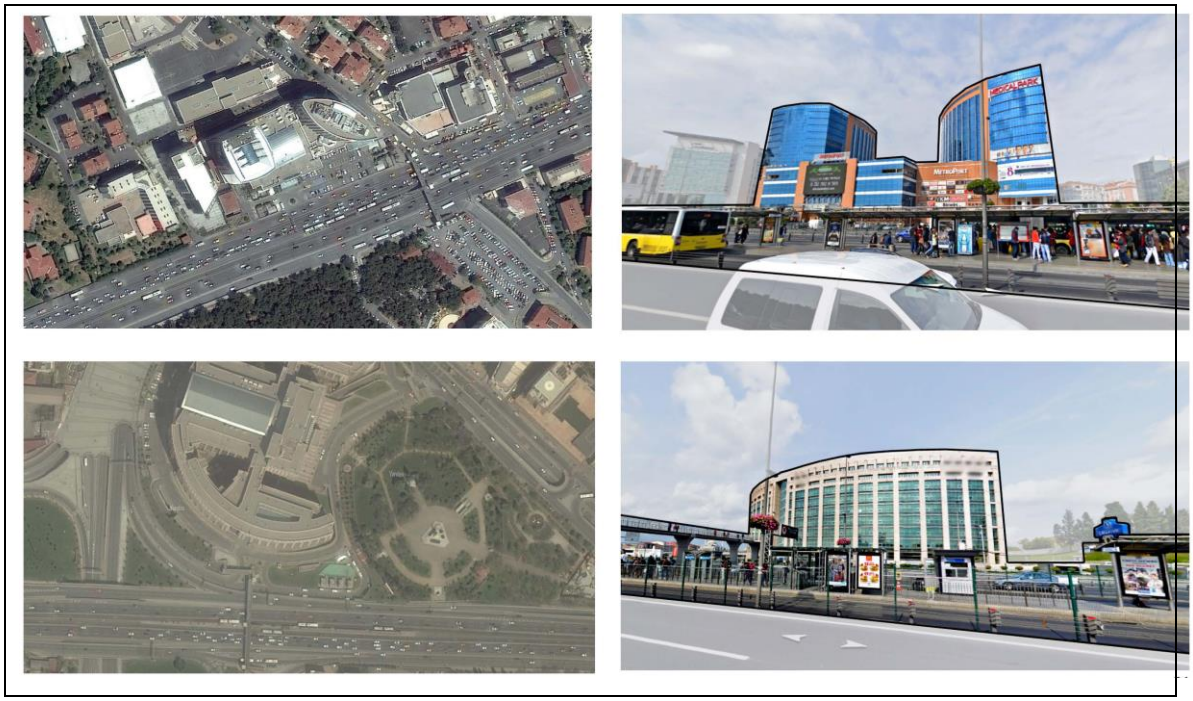
4.2.1. Cüsse Mimarisi

Metrobüs duraklarının yer seçiminde genellikle çevredeki yapılar temel alınmış ya da (bu yapıların mevcudiyetinin gözetilmesine benzer sebeplerle) şehrin hâlihazırda mevcut ve önemli düğüm noktalarına odaklanılmıştır. Metrobüs duraklarının hemen yanı başında konumlanan bu bina ve bina komplekslerinin birçoğu, tıpkı Metrobüs gibi, bütüncül, güvenlikli ve çevresinden ayrışmış yapılardır: Mecidiyeköy'de Trump Tower; Çağlayan'da Adliye Sarayı; Bahçelievler, Beylikdüzü, Cennet ve Cumhuriyet Mahalleleri ve Fikirtepe'de AVM gibi (Şekil 4.8). Duraklar ile bu binalar arasında kurulan ilişki, Metrobüs'ün bu kütlesel ve büyük ölçekli bina dizisini birbirine bağlayan bir şebeke olarak işlemesine ve hatta neredeyse bu binaların bir parçası olarak görülmesine yol açar.

Metrobüs'ün bu binalarla tek ilişkisi onları birbirine bağlaması değildir; ürettiği benzer toplumsallıklar bağlamında, bu binalarla görsel, mimari ve işlevsel benzerlikler de gösterir. Örneğin, Metrobüs de aynı bu binalar gibi çevresinden ayrılır ve kendi evrenini oluşturur; büyüklüğü ve kapsayıcılığının yanı sıra, benzer yapı elemanlarından oluşur ve

kullanıcılarına aidiyet, sıcaklık gibi bilindik ilişkilerle değerlendirilmeye imkân vermeyen bir fon sunar (Auge 1995; Koolhaas 2002).





Şekil 4.8. Cüsse mimarisi örnekleri: Trump Tower, Adliye Sarayı ve AVM'ler (Kaynak: Yiğit Çetin)

"Cüsse mimarisi"yle özdeşleştirilebilecek bu binalar ile Metrobüs arasındaki ilişki, binaların Metrobüs üzerindeki etkileri göz önüne alındığında giderek daha da karmaşıklaşır. Metrobüs bir yandan bu binalarla benzerlik göstermesiyle ve (bir önceki bölümde değinildiği üzere) biçimsizliğinin ve hantallığının arkasında kaybolmasıyla, mimarlığın bilindik anlamlarından özgürleşme potansiyeli taşır. Tamamen hareketi ve akışkanlığı merkez alması yüzünden, stabillik ve katılık ile ilişkilendirilebilecek her türlü anlamsal koddan kolaylıkla bağımsız gibidir. Ancak bir yandan da bir kontrol mekanizması olarak ortaya koyduğu toplumsallık nedeniyle ve tam da onu özgürleştirme vaadi taşıyan cüsseli binalar tarafından tekrar olduğu yere sabitlenir.

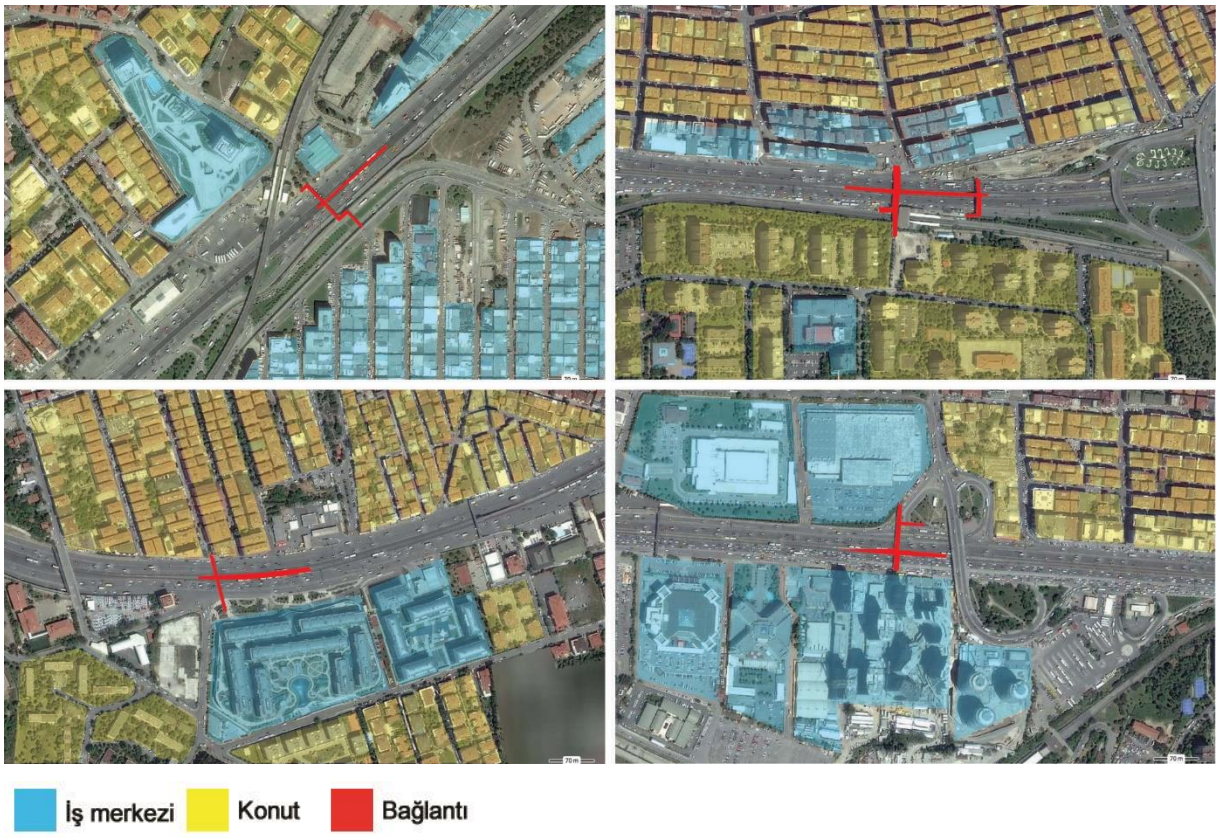
4.2.2. Düğümün ve Dikişin Mimarisi

Bir fikir olarak ortaya çıktığı yıllardan, inşaatının tamamlandığı döneme kadar yüklendiği toplumsal anlamlar incelendiğinde, D-100 otobanının 1930'larda "uluslararası turistik bir hız yolu", İkinci Dünya Savaşı zamanında "militer bir altyapı", 1950'leri izleyen tarımda

modernizasyon ve iç göç dönemlerinde ise "sanayinin desantralizasyonunu ve İstanbul şehrinin lineer gelişimini mümkün kılacak bir belkemiği" olarak tahayyül edildiği görülür (Üngür 2017). Komşuluğundaki toplumsallıklar silsilesinin geçirdiği bunca dönüşüme rağmen süreklilik sergileyen özelliği, D-100'ün her daim kesintisiz bir sürat yolu olarak çalışmış olmasıdır. Bu kesintisizlik, büyük ölçekte ve araç-güdümlü bir bakış açısıyla ele alındığında, İstanbul şehrinin farklı parçalarını, ülkeleri ve hatta kıtaları ilişkilendirmesi itibarıyla, D-100'ün "bağlayıcı" boyutunu ön plana çıkartır. Ancak aynı D-100, daha yakından ve özellikle de yaya perspektifinden incelendiğinde, tam tersine, iki yanı boyunca uzanan ve birbiriyle ilişki kurması zaten oldukça zor kent parçalarını birbirinden daha da koparmaktadır. Yine araç-odaklı bir perspektiften bakıldığında; tali yollar, ana yollar ve otoban arasında kesintisiz geçiş yapmayı mümkün kılan bağlantı yollarının varlığı, bu kopuşun negatif etkilerini giderir gözükür. Fakat bağlantı yolları ile D-100 arasındaki eklemlenmeye cisim kazandıran trompet, baklava ve yonca tipi köprülü kavşaklar, özellikle yaya ve işlev akışı açısından bakıldığında, aslında D-100'ün hâlihazırda yol açtığı radikal kopuşa ek bir engel teşkil etmekten öteye gidemez. Bu anlamda, bağlantı yollarıyla birlikte D-100'ün, kendi açtığı yarığı kendi üstüne attığı düğümlerle daimi surette tekrar birleştirmeye çalışan, bağlayıcı olduğunca koparıcı bir sistem olduğu söylenebilir.

D-100'ün İstanbul şehri boyunca açtığı bu yarığı içeriden tecrübe etmemizi sağlaması nedeniyle Metrobüs yolculuğu, oldukça ilginç bir kesit-perspektif sunar. Bu inceleme Metrobüs duraklarıyla sınırlandığında dikkat çeken ilk şey, durakların otobanın ortasında yer almaları nedeniyle, otobanın iki yakasındaki yayaların Metrobüs'e ulaşmasını mümkün kılan üst geçit sisteminin varlığıdır. Bu durum, karayoluyla birbirinden ayrılmış ve (konut, ticaret, hizmet vb.) içerikleri itibarıyla birbirinden çok farklı özellik ve yoğunluklar gösteren iki veya daha fazla kent parçasının (sınırlı da olsa) birbirine dokunabileceği ikincil bir bağ kurar. Bu bağların bazılarının planlı, bazılarının ise plansız kurgulandığı söylenebilir; ama her iki duruma da ortak olan şey, D-100 ve bağlantı yolları tarafından açılan yarığın ancak üst geçitler tarafından atılan bu ince "dikiş"ler sayesinde bir arada kalmayı sürdürebildiğidir (Şekil 4.9). Bağın planlı olduğu yerlere örnek olarak AVM ve hastane gibi hizmet yapılarının konut alanlarına bağlandığı duraklar gösterilebilir; bağın plansız olduğu yerlere örnek olarak ise birbirine komşuluk etmekle birlikte farklı gelir düzeylerine hitap eden konut alanları ya da yine birbirine komşuluk eden konut alanlarıyla sanayi bölgeleri sayılabilir.

Birbiriyle üst geçitler aracılığıyla ilişkilenen kent parçaları, bu melezlenmeler sonucunda ve kullanıcı gözünde farklı anlamlar kazanır. Ancak üst geçitlerin tasarımının bu melezlenmelere direnç gösterdiği ve onları göz ardı ettiği söylenebilir. Yine de bu melezlenmelerden, üst geçit kullanıcılarının önünü açtığı farklı kullanımlar ortaya çıkar. Örneğin, seyyar satıcılar, dilenciler ve diğer günlük kullanıcıların durakları ve geçitleri mesken edinme yöntemleri, durakların kendi içinde özelleşerek pazar yeri ya da oyun alanı gibi farklılaşan programlara ev sahipliği yapmaya başlamasına vesile olur. Dolayısıyla üstgeçitlerin üstlendiği dikiş rolünün, sadece farklı insan popülasyonlarını değil, aynı zamanda D-100'ün ve Metrobüs'ün ana motivasyonları olan ulaşım problemiyle doğrudan özdeşleşmeyen birtakım farklı işlevleri de bir araya getirdiği söylenebilir.



Şekil 4.9. D-100'ün düğümleri üzerine Metrobüs üst geçitlerinin attığı dikişler: (Sağdan sola) Merter, Şirinevler, Cennet Mahallesi ve Yenibosna durakları (Kaynak: Yiğit Çetin)

4.3. "MİMARİ ÇERÇEVE"DEN "ÇERÇEVE OLARAK METROBÜS"E

Bir önceki bölümde söylemsel analizle ortaya konan Metrobüs'ün toplumsal imgelemdeki yeri gibi, bu bölümde gerçekleştirilen mimari analizin toplumsallıkla ilişkisi de Metrobüs'ün mekânsallaşma yaklaşımlarını ortaya koyar. Bu mekânsallıkların bir boyutunu Metrobüs'ün metropol ve çoklukla ilişkisi oluşturur. Mimari bir analize tabi tuttuğumuzda, bu mekânların metropol hayatını düzenlemeye yönelik birer mekanizma olarak mekânsallaştıklarını görürüz. Halbuki bu mekânların toplumsallığı tam olarak düzenlemesi veya kapatması mümkün olmaz; dolayısıyla ortaya her daim bu örtüşmeme halinden taşan birtakım farklılıklar çıkar. Bu anlamda mimarlığın bir çerçeve olarak ele alınmasına dayanan bakış, mimarlığa bir tür hayatı düzenleme iddiası atfeder; ama çoklukla ilişkisi içinde ele alındığında, mimarlığın toplumsallıkla ilişkisine özgü gerilimleri de barındırır.

Analizler sonucu gözlemlenen ilk örüntü olan biçimsel tekrar, Metrobüs mekânının homojen, çevresinden ayrışmış ve işleyişi güvence altına alınmış biçimde mekânsallaştığına işaret etmektedir. Bu özelliklerin tümü metropolün çokluğuyla ilişkisinde anlam kazanır ve homojen yapı gibi özellikler ancak çokluk içinde söz konusu olabilir. Bu durum aslında mimarlıkla toplumsallık arasındaki gerilimlerden kaynaklanan farklılıkların üstünün örtülmesi anlamına gelir. Metrobüs'ün ortaya koyduğu homojen yapı bir taraftan niteliksel bir farklılık üretmemek için tekrar ederken, diğer yandan da bir marka olarak onu öne çıkaran niceliksel özellikleri itibarıyla da başka birtakım niceliksel farklılıkların üretimine yol açmaktadır. Geçicilik vurgusuyla birlikte ortaya çıkan ilkesel tekrar, durakları inşai özellikleri ve yapısal karakterleri bağlamında ele almamıza imkân sağlamış ve mimarinin hayatı düzenleme yaklaşımıyla çeliştiği ölçüde olumsuz birer düzenleme olarak karşımıza çıkmıştır. Bu anlamda durakların tekil varoluşlarına odaklandığımızda, mimarlığın hayatı düzenlemek dışındaki boyutu ön plana çıkmıştır. İstisnai tekrarla ise Metrobüs'ün bütünlüklü yapısının dışına düşen yapılar ele alınmıştır. Bu durum hem bütünlük iddiasına hem de bu iddianın tam olarak gerçekleşmesinin mümkün olmadığına işaret etmektedir.

Son olarak bir ağ ve şebeke olarak incelendiğinde ise, Metrobüs'ün yol açtığı hareketliliğin sunduğu imkânların (Metrobüs'ün cüsseli yapılar arasında tanımlı bir ağ olarak çalışması aracılığıyla) kontrol altına alınmaya çalışıldığı gözlemlenebilir. Kesici ve dikici bir mekanizma olarak Metrobüs bir yandan D-100 karayolunun şehirde açtığı yarığı pekiştirmekte, bir yandan da üst geçitleriyle bu yarığa ufak dikişler atarak yeni bağlantılara yol açmaktadır. Üst geçitlerin yapılarının birbirinden farklılaşması yaşantısal melezlenmelere yol açmakta; bu durum metropolün çokluğuyla ilişkisinde Metrobüs'ün tam bir düzenleme aracına dönüşemediğine dair bir ara kesit sunmaktadır.

Bu bölümde ele alınan mimari çerçevelerin yanı sıra, mekânın üretimine ilişkin pek çok çerçeve ve bakış noktası geliştirmek mümkündür. Tezin takip eden bölümünde, mimari çerçevenin dışında, Metrobüs'ü yolculuğun deneyimine ilişkin görsel bir aygıt olarak ele alan bir çerçeve daha geliştirilmektedir. Bütün bu çerçeveler birbiriyle ilişkilidir ve her ne kadar kendine özgü bir yapısı olsa da Metrobüs yolculuk deneyimi ortaya konan diğer yaklaşımlardan bağımsız gerçekleşmez. Bu anlamda mimari addedilen çerçeve ile görsel bir aygıt olarak ortaya konmaya çalışılan çerçeve birbiriyle ilişkilidir, fakat birbirinden farklı özellikleri de vardır. Aşağıda görsel olarak da ifade edilmeye çalışılan bu okumaya göre, üstteki şemada mimari çerçeve metropolün sonsuz ilişkiler ağına dair bir kesit olarak görselleşmekte ve bu çerçevenin ifade ettiği mimari yaklaşımlara dair bir eleştiriyi de barındırmaktadır (Şekil 4.10). Bu anlayışla, araştırmanın şimdiye kadarki kısmında olduğu üzere, her ne kadar somut ve sınırlı bir çerçeve olarak ortaya konsa da mimari çerçevelerden Metrobüs ve toplumsal ilişkilere dair farklı kesitler, anlatılar oluşturmak ve sınırlamaya kalktığı ilişkiler bağlamında farklı anlamlar üretmek üzere faydalanmak mümkündür.

Bir deneyim ve görsel bir aygıt olarak Metrobüs'ün yapısını ifade eden "çerçeve olarak Metrobüs" yaklaşımı ise, mimari analizden farklı olarak, Metrobüs mekânının sürekli dönüşen yapısını bir ölçüde somutlaştırma ve sınırlandırma imkânı barındırır. Bu somutlaştırma sayesinde, metropolün sonsuz ilişkiler ağı içerisindeki mekânsallaştırma eğilimlerinin ortaya koyduğu gerilimler açıklık kazanabilir. Başka bir deyişle, bir sonraki bölümde ele alınacağı şekliyle görsel bir aygıt olarak Metrobüs'ten, yolculuk deneyimi ve metropol manzaraları arasındaki ilişkiyi çerçevelemeye bir imkân sunması ve bu sayede

ortaya konacak gerilimin de, söz konusu çerçevenin yapısını oluşa açacak bir krize sokması beklenmektedir.

5. GÖRSEL BİR AYGIT OLARAK METROBÜS

> *"Bir toplumu tanımlayan aletleri değil, alaşımlarıdır... Aletler yalnızca mümkün kıldıkları ya da onları mümkün kılan karışımlarla ilişkileri anlamında mevcutturlar."* - (Gilles Deleuze 1990)

Jonathan Crary *Gözlemcinin Teknikleri* (2015) adlı kitabında, görsel bir aygıt olan *camera obscura*'nın[3] "karışmış" yapısına dikkat çeker ve onu Gilles Deleuze'ün montaj (*assemblage*) kavramı çerçevesinde tartışır. Bu nedenle *camera obscura* dönemin görme rejimleriyle birlikte ele alınır ve toplumsal formasyonun yapısını açıklamak üzere kullanılır.

> Camera obscura'yı oluşturan aslında tam da çoğul kimliğidir; hem söylemsel bir düzen içinde epistemolojik bir figür, hem de kültürel uygulamaları düzenleyen sistem içinde bir nesne olması anlamında, "karışmış" statüsüdür. (Crary 2015, 42)

Camera obscura'ya dair incelemede, gözlemcinin dünyayı nasıl gördüğünü değil, dünyanın kavranmasına ilişkin bilgiyi nasıl ürettiğini görürüz. Bu yaklaşım gözlemlemeyi algılama yoluyla öğrenilen bilgi olarak ele alır. *Camera obscura*'nın toplumsal yapı ve gözlemci arasında kurduğu ilişki, onun ele alındığı dönem bağlamında Kartezyen düşünme biçiminin icadıyla yakın ilişkisini açığa çıkarır. Düşünme biçimiyle ilişkisi *camera obscura*'yı, bir makine olarak kullanımına ya da söylemsel yapısına indirgenemez sosyal bir alaşım olarak ortaya koyar.

Metrobüs önceki bölümlerde, ona dair söylemler ve ortaya çıkardığı formların mimari analizi üzerinden ele alınmaya çalışılmış olsa da, bu yaklaşım Metrobüs'ün özgün yapısını açıklamakta yetersiz kalır. Metrobüs aynı anda pek çok konuyla ilişkili bir alaşımdır; yani teknolojik olduğu kadar sosyal, mimari olduğu kadar görsel bir aygıttır. Dolayısıyla, tüm bu

[3] *Camera obscura*, ışık girmeyecek şekilde yalıtılmış karanlık bir kutunun bir yüzeyinde bulunan delikten giren ışığı, ufak bir mercek vasıtasıyla karşı duvara tersten yansıtan bir alettir.

karmaşık ilişkiler bağlamında ve "karışmış statüsüyle" Metrobüs'ün kendine özgü bir anlam dünyası ortaya çıkarır. Bu bölümde Metrobüs görsel bir aygıt olarak incelenecek ve bu sayede kendine özgü anlam dünyasına dikkat çekilmeye çalışılacaktır. Başka bir deyişle, Metrobüs indirgenemez yapısı itibarıyla onu oluşturan konulardan yalnızca birine ilişkin olamaz; ancak bu konular arasındaki ilişkinin ele alınmasıyla açıklanabilir. Örneğin, teknolojik, söylemsel ya da mimari bir nesne olduğu kadar, aynı anda deneyimlenen de bir nesnedir. Bu bakımdan, önceki bölümde gerçekleştirilen mimari analiz çerçevesinde Metrobüs'e yalnızca dışarıdan bir bakış geliştirildiği söylenebilir. Halbuki mimarlık alaşımın bir parçasıdır ve alaşımla kurduğu ilişkisinde farklı anlamlar kazanır. Söylemsel ve biçimsel kurguların iç içe geçtiği alaşımın yapısı, ancak bu ilişkilere odaklanılarak ele alınabilir. Metrobüs'ün özgün anlam dünyası diye adlandırdığım bu alaşım, toplumsallığın güncel formlarına dair ipuçlarının bulunabileceği yer olarak da değerlendirilebilir. Metrobüs'e özgü bu alaşımın içinden bir bakış geliştirmek ise yine kendine özgü bir kuramsal yapıya ihtiyaç duyar. Dolayısıyla, Metrobüs'ten kente doğru geliştirmeye çalışılan bakışla, aslında bütünlüklü biçimde kavranması zor olan bu kuramsal yapıya ilişkin ipuçlarının ortaya konmasına çalışılacaktır.

Metrobüs'ün içinden gerçekleştirilecek olan bakış; onun bir mimari nesne olarak statüsünü geride bırakıp, dikkati kullanılan bir nesne olarak statüsüyle ilişkisine yöneltecektir. Bu bakış her ne kadar sınırları sürekli değişen, yeniden kurulan ve pek çok ilişkiden oluşan bu yapıyı, yalnızca iki eksen – mimari ve yolculuk deneyimi – etrafında somutlaştırma çabasına tekabül etse de, işaret ettiği ilişki bakımından Metrobüs'ün karmaşık yapısına referans verir ve alaşımın yapısını açığa çıkarır. Yolculuk deneyimi, Metrobüs'e dair pek çok kullanımı içerir ve mimarlıkla sonsuz sayıda ilişki kurar. Bu çalışmada yolculuk deneyimi, yolculuk sırasında Metrobüs penceresinden gözlemlenenlerle sınırlandırılmış; dolayısıyla Metrobüs bir anlamda görsel bir aygıt olarak ele alınmıştır. Mimarlıkla ilişkisi ise kesin bir sınır belirtmemekle birlikte, Metrobüs'ün şehirde yarattığı koridorun etrafındaki yapılarla tanımlanmıştır. Bu anlamda, Metrobüs yolculuğu çeşitli İstanbul manzaralarına açılır. Yolculuk deneyiminin şehirle ilişkisinde, kendine özgü biçimlerde ortaya çıkan bu manzaralar ilk bakışta yalnızca kente dönükmüş gibi gözükseler de aslında Metrobüs'e de dönüktür. Fakat manzaraların bu kendine dönüklüğü ancak Metrobüs pencerelerinden görülenlerin yolculuk deneyimiyle ilişkilendirilmesi sayesinde anlam kazanır.

5.1. METROBÜS SİLÜETİ

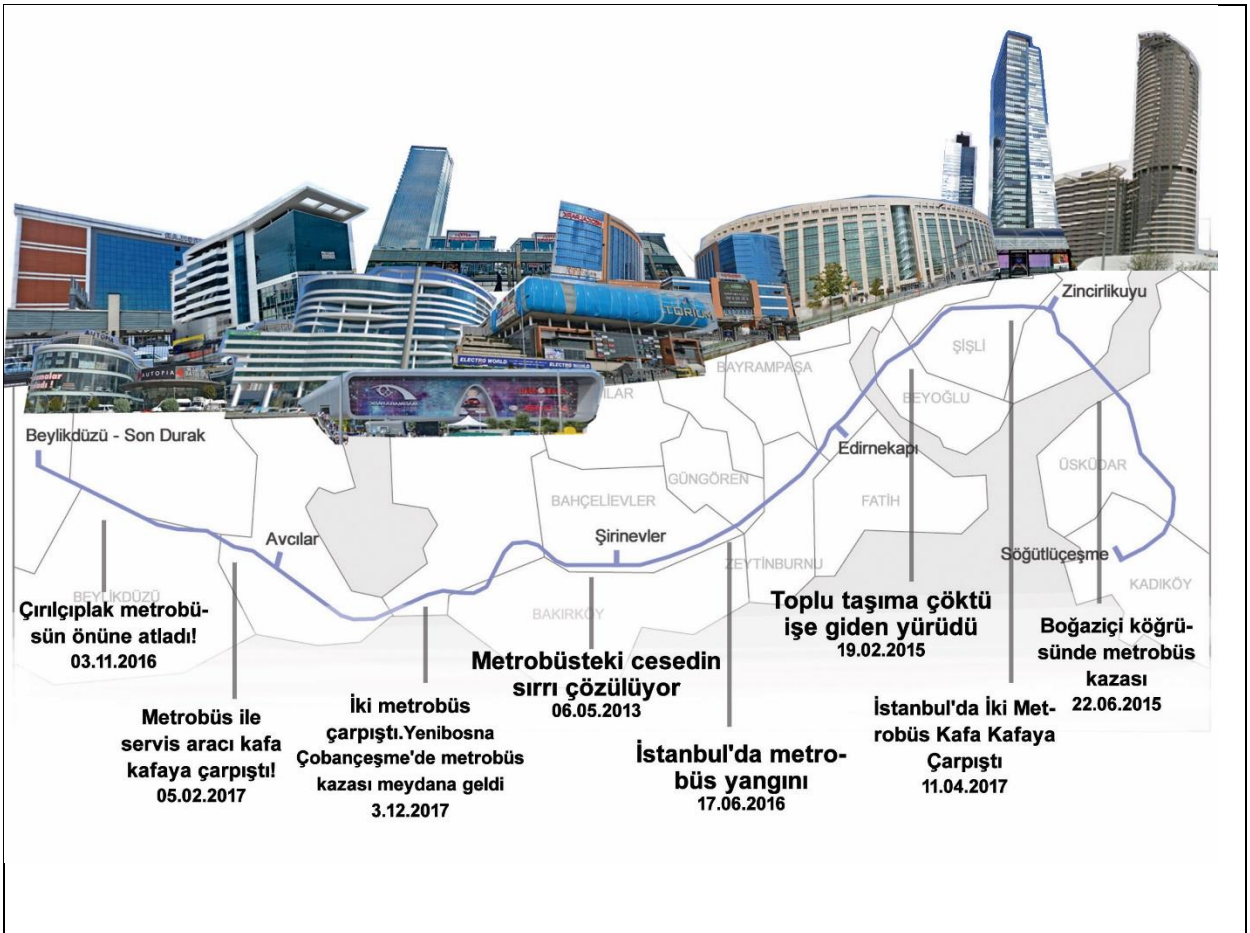
İstanbul manzarası denince ilk akla gelenlerden biri tarihi yarımada siluetidir. İlk akla gelenin tarihi yarımada olması, bu siluetin İstanbul'un diğer pek çok manzarasının üstünü örten bir perde gibi çalışmasından kaynaklanır. 2011 yılında başlayıp siluetin bozulması tartışmaları esnasında alınan ve OnaltıDokuz kulelerinin tıraşlanmasıyla sonuçlanan karar, siluetin diğer İstanbul manzaraları üzerinde kurduğu iktidarın iyi bir örneğidir. Aynı iktidarın çok farklı bir bağlamdaki bir dışavurumu olarak Metrobüs de genelde şehirden Metrobüs'e bakışın yol açtığı ve içinden geçtiği manzaralardan soyutlanmış bir algıyla tarif edilir. Bu algının oluşmasını pekiştiren en temel koşullardan birisi, Metrobüs'ün söylemsel ve biçimsel olarak otobandaki araç trafiğinden ayrışmış haliyle şehrin içinde kendine bir yol açması ve bu söylem-biçimle mekânsallaşarak kendisini de ayrışmış olarak kurmasıdır.

Hâlbuki sonsuz sayıda manzara barındıran İstanbul'a dair, çeşitli araçlarla ve her an yeniden birer İstanbul manzarası kurulması mümkündür. Aynı denklem, bu kez Metrobüs'ten kente bakan bir perspektifle ele alındığında, aynı söylem-biçimin, zapt edilmesi pek de kolay gözükmeyen bir manzaralar çokluğuna açıldığı görülür. Bu çokluğun temel dayanaklarından birisi, Metrobüs yolculuğu boyunca görünenlerden tek ve bütüncül bir İstanbul olarak söz etmemizin pek mümkün olmamasıdır. Bu anlamda Metrobüs, görülmesi istenmeyeni gösterendir – ki kendisi de bu aracısı olduğu ve bir araya getirilmesi güç manzarayla kurulur.

Metrobüs'ün "şehrin arka bahçeleri" sayılabilecek alanları kontrolsüzce ve süratle kat edip geçiyor olmasından kaynaklanan bu görsel çokluk, bir başka ifadesini, üst geçitlerin bir bağ gibi işleyişinden kaynaklanan işlevsel ve yaşantısal melezlenmelerde bulur. Fakat aynı görsel, işlevsel ve yaşantısal çokluk; bu kez hareket ve akış halindeki bir görüntüler silsilesi içinde, aracın yavaşlamasıyla yolcunun görüş alanına girerek birer ankraj noktası olarak çalışan ve yolcuyu bir anlamda uzaklaştığı gerçeklik dünyasına tekrar geri getiren cüsseli binaların kütleselliği ve imgeselliği tarafından tekrar denetim altına alınmış olur.

> Mekân, hareket ve olayların bağımsız ve yeni bir ilişki içinde bir arada bulunmaları, mimarlığın konvansiyonel bileşenlerinin farklı eksenler boyunca parçalanmasına ve yeni akslar üzerinde bir araya gelmesine yol açar. Bu durum mimarlığa ilişkin yeni bir okuma sunar. (Tschumi 1994, 24)

Bir başka deyişle, bir taraftan yol açtığı manzara çokluğu ile İstanbul kentinin tarihi siluetle özdeşleşen imgesini tehdit eden ve dağıtan (ve bu anlamda bir sistem-kırıcı olarak çalışan), yerinden çıkaran Metrobüs'ün, bir yandan da her yavaşladığında yolcunun imgeleminde iz bırakan "cüsseli" binalar aracılığıyla ve bu binaları birbirine bağlamak suretiyle, yeni bir İstanbul silueti kurulmasına hizmet ettiği (ve bir anlamda bir sistem-kurucu olarak çalıştığı) yeniden yerleştirdiği söylenebilir (Şekil 5.1).

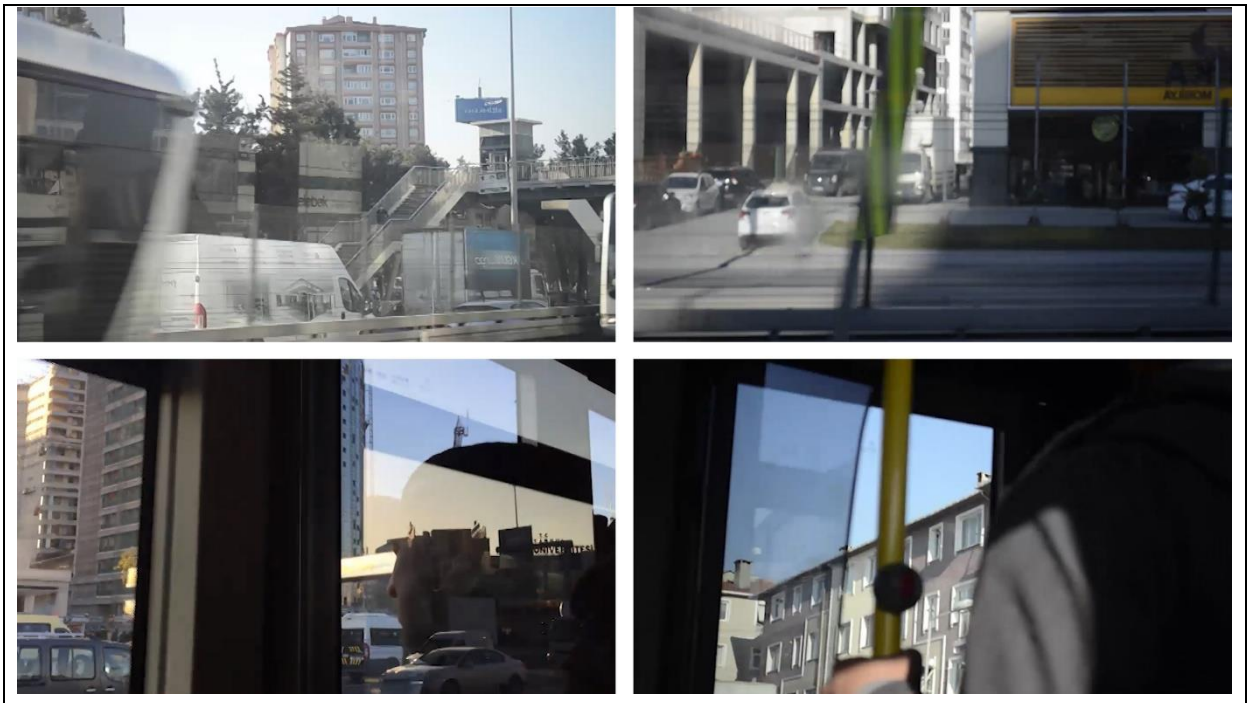


Şekil 5.1. Metrobüs tarafından kurulan yeni İstanbul silueti (Kaynak: Yiğit Çetin)

5.2. MANZARA ÜRETİM AYGITI

Metrobüs'ün açıldığı İstanbul manzaralarının bir diğer boyutu, yolcu ve şehir arasında kurulan ilişkinin aracısı olan Metrobüs'ün, bu kez görsel bir deneyim aygıtı olarak ele alınmasıyla ortaya çıkar. Bir fotoğraf makinasının fiziksel özellikleri o makinayla elde ettiğimiz fotoğrafı nasıl etkiliyorsa, Metrobüs'ün fizikselliği ve mekânı da Metrobüs'ten görülenleri etkiler (Şekil 5.2). Bu fiziksel özelliklerden bazıları; pencerelerin boyutları, camdaki yansımalar, oturma düzeni, tutunma yerleri, sarsıntı, iç ve dış ortamdan gelen sesler, aracın hızı ve görsel deneyimi etkileyen daha pek çok fiziksel faktör olarak sıralanabilir. Bu şekilde kenti, bir sokaktan tecrübe ettiğimize kıyasla neredeyse tamamen bozulmuş, iç-içe geçmiş ve bulanık bir biçimde gözlemleriz.

Benzer bir şekilde, araç içi sıkışıklıktan kaynaklanan genel tahammülsüzlük hali, iş çıkışı yorgunluğu, her gün kullanımdan ileri gelen rutinleşme ve duyarsızlaşma gibi öznel koşullar da karşı karşıya olduğumuz manzaranın nasıl deneyimlendiğini belirler. Biçimsel ve söylemsel yaklaşımlara ve daha birçok etkenle ortaya konan Metrobüs'e ilişkin algımız, kendine has bir kullanım biçimine işaret eder. Sonuçta, Metrobüs pencerelerinden tüm bu özellik ve koşullardan bağımsız olarak dışarıya bakılamayacağı için, görülen manzaranın da bu özelliklerden bağımsız olmasını beklemek mümkün değildir. Dolayısıyla, yolcunun deneyimine ilişkin her Metrobüs manzarası, barındırdığı özellikler bakımından bize hem kente hem de Metrobüs'e ve deneyimine dair bir şey söyler.



Şekil 5.2. Metrobüs'ten çekilmiş İstanbul fotoğrafları (Kaynak: Yiğit Çetin)

Bu manzarada yer alan mimari öğeler, yolculuğa özgü anlamlar kazanırlar. Aracın koşullarının ve harekete ilişkin deneyimin sonucunda, binalar tasarlanmış ve bilindik mimari anlamlarından soyutlanırlar. Normal şartlar altında herhangi bir binanın mimari anlamının, bağımsız bir nesne olarak değil, çeşitli simgeler ve metinler bağlamında ortaya konduğu söylenebilecek olsa da; Metrobüs bağlamında bu dilsel modele algısal bir yaklaşım eklemenin zorunluluğu daha da belirgin bir hal alır. Hareket içinde algılanan binalar yolculuğun parçası haline gelirler. Binaları yapısal ilişkilerden soyutlayan ve iç-içe geçmiş bir manzarada birleştiren bu bakış, yerle ilişkimizi bir akışa, objeleri ise olaya dönüştürür (Schwarzer 2004). Yerin akışa dönüştüğü bu deneyimle birlikte Metrobüs bir anlamda mimarlıkla form kazanmış olana yeniden form verir. Mimarlıkla, görsel aygıtın ara kesitinde ortaya çıkan yeni durum, perspektifin sağladığı ölçülebilir ve homojen yaklaşımların kesinliğini taşımaz (Crary 2015). Dolayısıyla mimarlıkla ilişkili düşünüldüğünde manzaraların yeniden form verme eğiliminin, mimarlığı formsuz olanın alanına çektiğinden söz edilebilir. Ortaya çıkan manzaranın içinde yapılar obje statüsünden, yerle ilişkisinden ve bedenimizle kurduğumuz bilindik bağlamından özgürleşir (Schwarzer 2004).

Kente dair yeni bir deneyimleme biçimi sunan bu yaklaşım kendine özgü bir algı meydana getirir. Bu algı aynı zamanda Metrobüs mekânına özgü davranış biçimleriyle de ilişkilidir. Metropol manzaralarını algılama biçimlerinden biri de Simmel'in ortaya koyduğu ve metropole özgü uyaranların çokluğuna karşı geliştirilen bir bıkkınlık (*blasé*) durumudur (Simmel 2013).

> Duyular çok daha fazla uyarılabilir haldedir… birbirinden çok farklı ve hiç olmadığı kadar büyük bir izlenimler bolluğu—yemeklerin, edebiyatların, gazetelerin, biçimlerin, zevklerin, hatta manzaraların kozmopolitliği. Dışarıdan akan bu etkilerin temposu *prestissimo* (en hızlı), izlenimler karşılıklı olarak birbirlerini siliyor; içgüdüsel olarak bir şeyi içimize almaya, derinliklerimize kadar indirmeye, sindirmeye karşı direniyoruz – bunun sonucu, sindirimin zayıflamasıdır. İzlenimler içinde boğulmaya bir tür uyum gösteriyoruz: insan eylemeyi unutuyor; artık yalnızca dışarıdan gelen uyarılara karşı tepki veriyor. (Nietzsche 2002, 15)

Metropol manzaralarının çokluğunu ve kozmopolitliğini ortaya koyan bu açıklama aynı zamanda bu manzaralarla bir ilişkilenme biçimi de tanımlar. Bu ilişkilenme biçimi, bıkkınlık kavramının ortaya koyduğu metropolde uyaranların çokluğuna karşı bilinçaltından gerçekleştirilen tepkileri olumsuz bir durum olarak ele alır.

Olumsuz bir tepki olarak gerçekleştiği düşünülen bıkkınlık yaklaşımının, çift taraflı bir durum olarak yani tahammül beceresi olarak ele alınabileceğinden metropole ilişkin bölümde daha önce bahsedilmişti. Metrobüs camından görünen manzara da aslında bu becerinin bir ürünüdür. Algılama kapasitemiz ve görünen şeylerin çokluğuyla açıklandığında Metrobüs manzarası, görüntüye giren öğeleri bir akışa dönüştürüp yassılaştırır ve bir anlamda görmezden gelinmesine yol açar. Fakat bu durum uyaranların etkilerine karşı bir tahammül becerisi olarak ele alındığında metropolün sürekli değişim haline yol açan, sürekli dağılıp yeniden kurulan bağlantılarına ilişkin bir manzara olarak değerlendirilebilir. Bu sayede manzaralarla kurulan ilişkinin metropolün dinamik yaşantısını güvence altına alan bir toplumsallaşma biçimi olduğu söylenebilir. Akışa dönüşmüş manzaralara ilişkin her yolcunun deneyimi farklı olacaktır; bu durum metropoliten bireylerin farklılıklarından ve metropolün sunduğu manzara çokluğundan kaynaklanır.

Tıpkı önceki bölümlerde açıklanmış olan metropole özgü kozmopolit ve kalabalık ortamlarda yaşanan "uygar ilgisizlik" halinin yol açtığı metropole özgü ilişki kurma biçimi gibi, Metrobüs'ün sıkışık ortamında yaşanan karşılaşmalar, göz göze gelip ardından başını başka yöne çevirme eyleminden yani bir tür ilgisizlikten ibaret kalır (Goffman 2017). Bu durum yabancılara karşı geliştirilen bir tutum ve beklenmedik karşılaşmalara dair bir engel gibi görünse de aslında modern yaşama özgü bir ilişki kurma biçimidir. Bu sayede metropol ortamında, örtük biçimde sürekli ilişkide olduğumuz başkalarıyla karşılaşma biçimleri güvence altına alınır. "Uygar ilgisizlik" adı verilen davranışla metropole özgü karşılaşmalara zemin hazırlanır; kozmopolit yaşamın bir parçası olan karşılaşmaların çeşitliliği göz önüne alındığında, bu durumun bir tür özgürleşmeye tekabül ettiği ve yeni olasılıkların güvencesi olduğu söylenebilir. Buradan yola çıkarak Metrobüs manzarasının metropolün çokluğuyla kurduğu ilişkinin bir toplumsallaşma biçimi olduğu ve her ne kadar akış haline indirgenerek algılansa da, metropole özgü dinamik yapının bir parçası olduğu söylenebilir.

Metrobüs manzaralarının barındırdığı çokluk nedeniyle, metropolün bir taraftan görmezden gelinmeye çalışılan, bir taraftan da bu görmezden gelmeyle bir yandan da tahammül edilen dinamik yapısı ortaya çıkar. Modernliğin mekânı olan metropol sürekli dönüşen dinamik yapısı nedeniyle tek bir bakış ile kavranamaz ve Metrobüs manzarasıyla geliştirilen bakış, sonsuz sayıdaki kavrayıştan yalnızca biridir. Bu farklı kavrayışları ortaya koyan manzaralar, aynı zamanda bir çerçeve olarak Metrobüs'ün etkilerini de barındırır. Dolayısıyla bu bakış Metrobüs'le ilişkili toplumsallık biçimlerinin metropolle etkileşimi olarak görülebilir. Sözgelimi, her ne kadar gündelik hayat üzerinde denetime yol açsalar da, ulaşım sistemlerinin, Metrobüs'ün metropolün dinamik yapısıyla ilişkisi bağlamında, yeni ve öngörülmemiş özgürleşme ihtimallerine açıldığı da söylenebilir. Bu etkileşim ve ortaya koyduğu ihtimaller, ulaşımın hareketliliğe ilişkin bir boyutu olarak görülebilir ve Metrobüs'ün metropole özgü mekânsallığı da burada ortaya çıkar.

5.3. METROPOLE ÖZGÜ BİR MEKÂNSALLIK

Metrobüs mekânı fiziksel bir yapıdan veya tasarlanmış bir biçimden ibaret değildir. Metropole özgü bağlantıların parçası ve toplumsallığın bir ürünüdür. Toplumsallığın sürekli

dönüşen yapısı itibarıyla Metrobüs mekânı da sürekli dönüşür. Bir ürün olarak mekân, üretiminde rol oynayan ilişkilere dahil olarak onları dönüştürür; bu nedenle aynı anda üretici ve ürün olduğu söylenebilir. Ürün ve üretici olarak Metrobüs mekânı da dinamik toplumsal ilişkilerin bir parçasıdır ve sürekli bir oluş (*becoming*) hali olarak ortaya çıkar. Bir oluş olmasına rağmen Metrobüs'ün tanımlı fiziksel bir yapı kazanması – yani mekânsallaşması – toplumsal ilişkilerin belirli koşullar etrafında bir araya gelmesi ve metropolün çokluğuna ilişkin düzenleme sayesinde mümkün olur. Metrobüs'e ilişkin söylemlerin ve biçimsel yapının incelendiği önceki bölümlerde, bu işleyişin düzenlemeye ilişkin boyutları ortaya konmuştur. Söylemsel analiz sonucunda, Metrobüs'ün işe-gidip gelmeyi güvence altına alan bir araç olarak gündelik hayatı düzenleme biçimlerinin; biçimsel analiz sonucunda ise, hızlı ve güvenli ulaşım adına, içinden geçtiği yapılı çevreden ayrışan fiziksel yapısının ön plana çıkmış olması, bu duruma örnek teşkil edebilir. Bu yaklaşımların, çokluğun ortaya koyduğu farklılıklara ilişkin bir düzenleme çabası oldukları; fakat buna rağmen farklılıkların üstünü tamamen örtemedikleri açıklanmıştır. Metrobüs mekânının özellikleriyle üstü örtülmeye çalışılan çokluk, Metrobüs manzarası gibi mekânın deneyimine ilişkin durumlarda görünürlük kazanır ve bu anlamda mekânsallaşma koşulları da ortaya çıkar.

Mekânın oluşsal yapısına ilişkin bir sabitleme ve tanımlama mümkün olmadığından, her daim farklılıklar ortaya çıkar. Bu durum mekânsallaşmaya yol açan yaklaşımları sürekli krize uğratır. Ortaya konan farklılıklar itibarıyla Metrobüs'ün mekânsallaşma koşulları tam anlamıyla gerçekleşmez ve Metrobüs mekânı bu koşullara ilişkin doğrudan bir temsilden ziyade, bir diyagram olarak ortaya çıkar. Sözgelimi, daha önceki bölümlerde ifade edildiği gibi metropolde gettolar, iş merkezleri gibi bölgeler tanımlamak mümkün olsa da, bu bölgeler her daim sonsuz bir parçalılık barındırırlar. Bu parçalı yapıdan yola çıkarak bu bölgelerin bütünlüğünü bozacak farklı tanımlamalar getirmek mümkündür. Metropole özgü bir bölge olarak ortaya çıkan kapalı siteler bu durumu örnekler. Kapalı siteler, çokluğun yol açtığı farklılıkları dışlayarak homojen bir yapı ve bir sınır oluştursalar da, kendi içlerinde barındırdıkları parçalılık ve metropolün dönüşen yapısı itibarıyla tam bir kapatmaya yol açamazlar. Kapalı sitelere yol açan mekânsallaşma koşulları ancak farklı kimliklere sahip insanlara karşı bir ötekileştirme ve bu fonksiyona ilişkin bir diyagram olarak ele alınabilir. Mekân her ne kadar belirli bir fonksiyonun cisimleşmiş hali olarak görünse de tek bir görünüme kapatılamaz; ele alınan fonksiyona ilişkin olayların gelişimini gösteren bir

diyagram olarak karşımıza çıkar. Micheal Foucault'nun Jeremy Bentham'ın panoptikonuna ilişkin analizi de bu durumu örnekler (1995). Buna göre panoptikon, ortasında yer alan bir gözetleme kulesinde bulunan tek bir süpervizörün, gözetleme kulesinin etrafında çember şeklinde dizilmiş tek göz odaları tek hamlede denetlemesine imkân veren bir hapishane modelidir. Bu sayede sürekli izlendiğini bilen mahkûmun, davranışlarını kendi kendine kontrol altına almasına yol açması beklenir. Gelgelelim bu mekân tam anlamıyla bir kontrole yol açamaz ve mahkûmlar bu mimari yapılanmaya özgü ihlal yöntemleri geliştirir. Foucault panoptikonun gözetlemeye ilişkin yapısını 20.yy'ın iktidar ilişkilerinin simgesi olarak ele alır. Fiziksel biçimlenişinden bahsederken, bir bina olarak yapısından ziyade, gözetlemeye ilişkin tekniği ve fonksiyonuyla anlam kazandığına işaret eder ve böylelikle panoptikonu toplumun kendi üzerinde kurduğu denetime ilişkin bir diyagram olarak ele alır.

Benzeri bir şekilde Lefevbre, mekânı tanımlayan asıl durumun onun üretiminde rol oynayan ideolojiler, insanlar ve toplumsallık olduğunu ortaya koyar ve metropolün en kayda değer görünümünün, onun gerçek fiziksel sınırlarının ötesinde var olan fonksiyonel öneminde yattığını ileri sürer (2014). Böylesi bir anlayışın uzantısında Metrobüs mekânının fonksiyonel yapısına ilişkin bir diyagram olarak ele alınmasının, Metrobüs mekânı etrafında düğümlenen toplumsal ilişkilerin mekânsallaşma koşullarını açığa çıkaracağı söylenebilir. Bu sebeple bölümün geri kalanında, bir diyagram olarak Metrobüs mekânını ortaya koymak için, Lefebvre'nin üçlü diyalektiği, algılanan mekân (*perceived space*), kavranan mekân (*conceived space*) ve yaşanan mekân (*lived space*) üzerinden bir inceleme gerçekleştirilecektir. Buna göre algılanan mekân; gündelik hayatın, toplumun mekânsal pratiğinin ortaya koyduğu mekândır. Kavranan mekân; tasarlanmış, bilimsel, doğru biçimde bir araya geldiği varsayılarak ortaya çıkan mekân temsilleridir. Yaşanan mekân ise kullananların, mekânı tarif edenlerin ortaya koydukları temsil mekânlarıdır (Lefebvre 2014). Mekânın üretimine ilişkin bu üç moment arasında kesin sınırlar çizilmez ve mekânda aynı anda bulunurlar.

Metrobüs mekânı bir boyutuyla, gündelik hayat pratiklerinin bir parçası olarak şekillenir. Yolcuların "normal" görülen ve rutinleşmiş bazı davranışları vardır ve bunlar farklılık gösterseler de yolcular tarafından aynıymışçasına tekrar edilir. Sözgelimi, Metrobüs'ün

içinde ideal sayıda yolcu için tasarlanmış bir dolaşım rotası vardır; ama sıkışık durumlarda hareket etmenin gündelik hayatın bilgisi dâhilinde gerçekleştiği söylenebilir. Yolcular ellerini nereye koyacaklarını, nereye bakacaklarını ve birbirlerinin yanından geçerken ne tarafa döneceklerini bilirler. Mekân bir anlamda fiziksel çevrelerine ilişkin bir algının doğal sonucu olarak şekillenir. Aslında her birey her durum için farklı bir harekette bulunur; ama gündelik hayat pratikleri aynıymışçasına tekrar edilir. Kurallı olmasa da tanıdık gelen, toplumun mekânsal pratikleriyle üretilen mekânlar, algılanan mekân yaklaşımını örnekler.

Kavranan bir mekân olarak Metrobüs, uzmanlık gerektiren bir çabanın ürünü olarak "doğru biçimde" bir araya getirilmiş, tasarlanmış bir yapı sunar. Tasarlanan mekânlar yani mekân temsilleri, üretim ilişkilerinin dayattığı bilgilere ve ilişkilere bağlı bir kavrayışla üretilir. Bu mekâna ilişkin kavrayış, şehir plancılar, tasarımcılar ve çeşitli uzmanlar tarafından oluşturulmuş bir göstergeler sistemine referans verir. Önceki bölümlerde incelenen Metrobüs'ün biçimsel yapısına ilişkin mimari yaklaşım ve ona ilişkin algımızı oluşturan söylemler bu göstergeler sistemine örnek olarak verilebilir. Göstergeler sistemine ilişkin kavrayışla birlikte Metrobüs kullanıcıları, sistemin çalışması için belli kurallara uyarlar. Bunlar yönlendirici tabelalar, kameralar hatta oturma düzenine ilişkin örtülü yönergelerle denetim altına alınmıştır. Bu şekilde kurgulanmış yapısı bir ulaşım sisteminin çalışması için günümüz koşullarının gerektirdiği uygulamaları barındırır. Bu uygulamalar zaten günümüz teknik işleyişine dair çok temel durumlar olarak görülür. Sözgelimi otobüs kullanmanın belirli bir yöntemi vardır ya da bir turnikenin tasarımı itibarıyla işlevi bellidir dolayısıyla otobüs ve turnike kullanımına ilişkin kavrayışımız da bir ölçüde bu şekilde belirlenir ve bu kullanımlar arasında aslında var olan farklılıklar görülmez. Aslında bu mekânlar tasarlandığı gibi ortaya çıkmaz; her şoför farklı bir biçimde kullanır ve bazı yolcular turnikeden farklı şekilde geçer. Bu gibi neredeyse kurallı pratiklerle, doğru biçimde bir araya gelerek mekânsallaşan yapıların, kavranan mekân (*conceived space*) oldukları söylenebilir.

Algılanan mekân ve kavranan mekân birbirleri arasında da kesin bir sınır çizmezler. Mekânın üretiminde rol oynayan momentler olarak ortaya çıkarlar. Metropolde yaşayan herhangi birinin gündelik faaliyetleri toplumun mekânsal pratiğinin parçasıdır ve algılanan mekânı var eder. Buna rağmen bu kişinin faaliyetleri, yaşadığı toplu konut, kullandığı otoyol

sistemi gibi tasarlanmış mekânlardan bağımsız olmadığından aynı zamanda kavranan mekânla ilişkisiyle de açıklanabilir.

Algılanan mekân ve kavranan mekânla iç içe geçmiş üçüncü kavrayış ise yaşanan mekândır. Yaşanan mekân, kullananların tarif etmesiyle ortaya çıkan temsil mekânıdır. Bu anlamda deneyime özgü yapısı itibarıyla mekânda sürekli olarak farklılıklara yol açar ve mekânın barındırdığı farklılıklarla ilişkilidir. Yaşanan bir mekân olarak Metrobüs, kullanıcıların ona ilişkin farklı algılarının ve deneyimlerinin ifadesi, yani bir temsil mekânı olarak şekillenir. Bu sürekli dönüşen ve deneyime özgü ilişki temsil edilemez; ama ifadesini sanatsal üretimde ve kendine özgü bir kavramsallaştırmayla bulabilir (Şekil 5.3) (Şekil 5.4). Bu anlamda algılanan mekân ve kavranan mekânla niceliksel, soyut değerlere indirgenen Metrobüs, yaşanan mekânla kullanım değerine yani niteliksel farklılığa açılır.

Algılanan mekân ve kavranan mekân, niceliksel özelliklerle ve tanımlı biçimlerde ortaya çıkarlar; ama daha önce bahsedildiği gibi, ister istemez nitel farklılıklar barındırırlar. Algılanan mekân toplumun mekânsal pratikleridir; aynıymış gibi tekrar ettiğimiz rutinleşmiş pratiklerimizle ortaya çıkar, ama bu davranışlar ve ortaya koydukları fiziksellik aslında her duruma ve kişiye özgü farklılıklar gösterir. Kavranan mekân ise doğru biçimde bir araya geldiği düşünülen ve referans verdikleri soyut ideal biçimlerin bir temsili olarak görülen mekânlardır. Buna rağmen bu mekân temsilleri toplumsallıkla ilişkisinde hiçbir zaman ideal bir yapı kazanmazlar ve kullanım biçimleri sürekli olarak farklılaşır. İki durumda da ortaya konan farklılıklar kullanım biçimleriyle ilişkilidir ve bu noktada yaşanan mekânla iç içe geçerler. Algılanan mekân, kavranan mekân ve yaşanan mekân, mekânın üretiminde birlikte rol oynayan momentler olarak ortaya çıkarlar ve aralarındaki etkileşim mekânın oluşsal yapısına işaret eder.

Metrobüs'ten görülen metropole ilişkin manzaraların görsel bir aygıt olarak Metrobüs'ten bağımsız olmadığından ve manzaralarının metropolün çokluğuyla ilişkisinin Metrobüs'ü de bir oluş olarak ortaya çıkardığından bahsedilmişti. Bu durum aynı zamanda manzaraların yaşanan mekânla ilişkisinden kaynaklanır. Manzaralar, Metrobüs kullanıcılarının yolculuk

deneyimine ilişkin temsil mekânları olarak ortaya çıkarlar. Kullananların ifadesine özgü olduğu için her temsil mekânı birbirinden farklıdır ve kişiye özgü bir yapı kazanır. Bu anlamda Metrobüs manzaralarıyla örneklenen temsil mekânları, Metrobüs'ün çoklukla ilişkisinin görünürlük kazanmasına yol açar.

Şekil 5.3. Travelling with Tangled Thoughts, tuval üzerine yağlı boya. (Kaynak: Ritika Sharma, 2015. https://chiraghdilli.com/2017/11/20/city-on-the-move-in-fragments/ Erişim tarihi: 10.01.2019)

Şekil 5.4. Ignorance, tuval üzerine yağlı boya. (Kaynak: Ritika Sharma, 2015. https://chiraghdilli.com/2017/11/20/city-on-the-move-in-fragments/ Erişim tarihi: 10.01.2019)

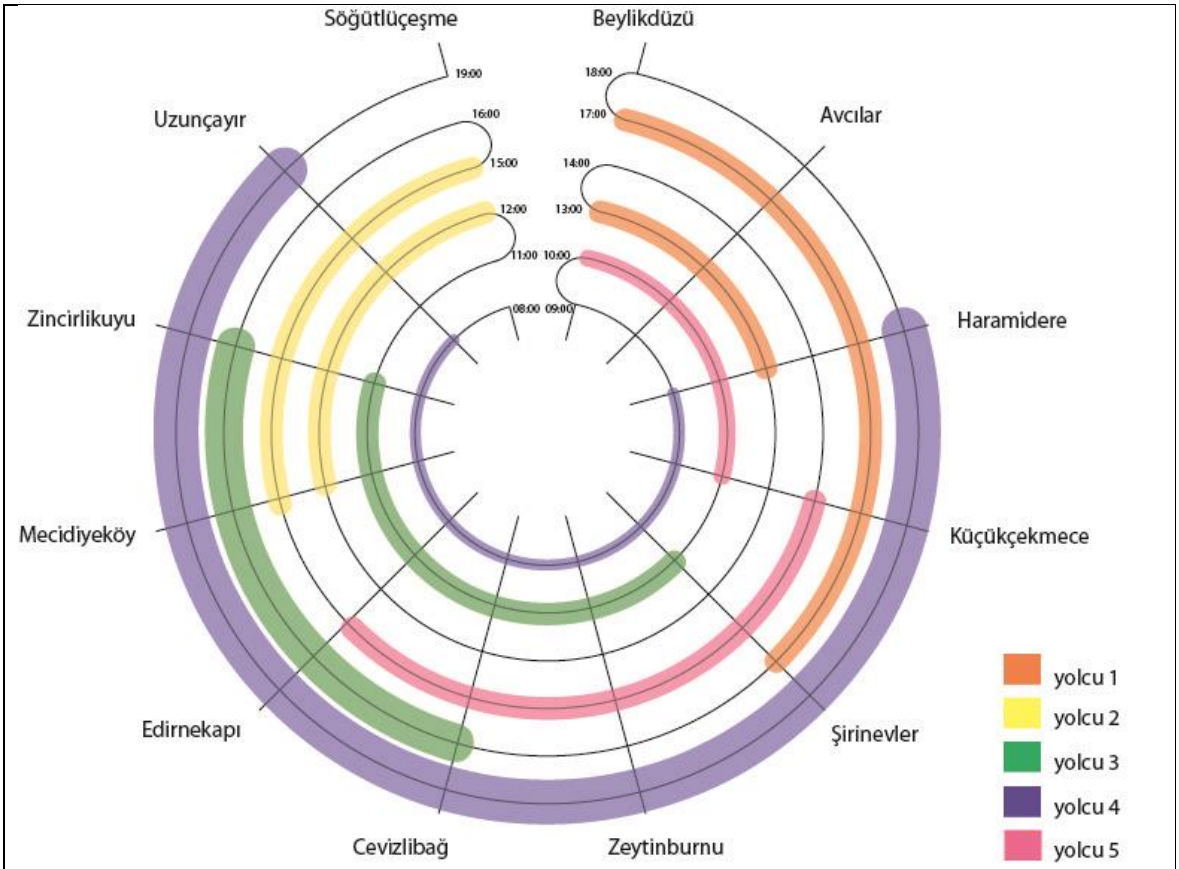
Metrobüs manzarasının hem metropole hem de Metrobüs'e dönük oluşu, yaşanan mekânın, kavranan ve algılanan mekândan ayrı ortaya çıkmamasından kaynaklanır. Yaşanan mekân, mekânın üretim ilişkilerindeki yeri nedeniyle, Metrobüs'ün fiziksel görünümünün altında yatan metropol içindeki fonksiyonel yapısının bir parçasıdır. Metrobüs'ün fonksiyonel yapısına ilişkin bir diyagram olarak ele alınabileceği daha önce açıklanmıştır ve yaşanan mekân, Metrobüs'ün fonksiyonuna ilişkin olarak üretilecek olan diyagramın bir parçasıdır. Bu yaklaşım Metrobüs yolculuğu sırasında penceresinden görülen metropol manzarasının Metrobüs mekânının üretimine dahil olma biçimine ilişkin bir kavramsallaştırma denemesi olarak görülebilir. Metrobüs metropolde pek çok fonksiyon kazanır ve pek çok diyagram üretmek mümkündür. Dolayısıyla burada gerçekleştirilecek olan açıklama, bu fonksiyonlara ilişkin pek çok diyagramdan biri ve bir deneme olarak görülmelidir.

Metrobüs'ün döngüsel (aynı hat üzerinde gidip-gelme) hareketi, içinden geçtiği yerden soyutlanıp çevresinden kopuk bir mekânsalığa yol açması gibi tasarlanmış özellikleri, kavranan mekâna ilişkindir. Bu özellikler, algılanan mekâna ilişkin, kullanımı esnasında yolcuların yeni bağlantılar kurmakla ilgilenmemesi ve ötekiyle karşılaşmaların kontrollü biçimde gerçekleşmesi gibi özelliklerle birleşir. Bu gibi özellikleriyle ortaya konan Metrobüs'ün fonksiyonunun, ilerlemeyle, keşfetmekle hatta bir yere gitmekle ilgili olmadığı söylenebilir. Aslında bireylerin metropolde kurdukları çok çeşitli bağlantılar nedeniyle gündelik hayat deneyimleri de birbirinden farklıdır. Metrobüs'ün karşılaşmaların kontrollü biçimde gerçekleştiği, hız kazanmaya ilişkin fonksiyonunun ağır bastığı mekânında, gündelik hayatın farklılaşan deneyimleri bir süreliğine indirgenir. Bu şekilde ortaya konan Metrobüs, şehir içinde hız kazanma ve bireyin metropolde kurduğu bağlantıları düzenleme mekanizması olarak karşımıza çıkar ve bu fonksiyona dair bir diyagram olduğu söylenebilir.

Bu diyagramın mekânsallaşmasına yol açan diğer özellikler: Metrobüs'ün ulaşım sorununa çözüm ya da sorun olarak ele alınması sonucu kendine özgü yoğunluğunun görmezden gelinmesi; geçici bir sistem ve hızlı bir çözüm olarak ortaya konmasının yol açtığı fiziksel yapısı; maruz kalınan bir yapı olarak görüldüğünden dolayı, sıkışık kullanım biçimlerine bir ölçüde göz yumulması; işe-gidip gelmeyi güvence altına alan denetim boyutu olarak sıralanabilir. Bu özelliklerin işaret ettiği mekânsallaşma, daha önceki bölümlerde ortaya

konmuş olan epistemolojik katman da (bütünlük, ikame edilebilirlik, kesintisizlik) akılda tutularak, Metrobüs'ü sürekli ve döngüsel hareketine bir süreliğine dâhil olunan ve değişmeden çıkılan bir yapı olarak ortaya koyar.

Döngüsel yapısına ilişkin bir deneme olarak, konvansiyonel ulaşım haritalarına Metrobüs'ün döngüsel işleyişinin dâhil edilmesiyle, Metrobüs'ün ortaya koyduğu hareketliliğe ve mekânsallığa ilişkin farklı bir bakış geliştirilebilir. Aşağıdaki şemayla Metrobüs'ün doğrusal rotası üzerindeki sürekli hareketi döngüsel biçimde ele alınmış ve kullanıcıların günün farklı saatlerindeki (bazen birden fazla kez) kullanımları ifade edilmeye çalışılmıştır (Şekil 5.5).



Şekil 5.5. Metrobüs'ün güzergâhı üzerindeki döngüsel hareketi ve günün farklı saatlerindeki kullanımına ilişkin diyagram (Kaynak: Yiğit Çetin)

Metrobüs manzarasıyla metropole ilişkin çokluğun bir akışa dönüşmüş biçimde algılandığından söz edilmişti. Metrobüs yolculuğunun hızı ve güzergâhının etrafındaki

yapıların çokluğu nedeniyle camdan görünenlerin bir akışa dönüşmesi manzaralara ilişkin ortak bir algıya işaret eder. Bıkkınlık (*blasé*) yaklaşımıyla ilişkilendirilen ve çokluğun görmezden gelinmesine yol açan bu durum, toplumun mekânsal pratiklerinin parçası ve algılanan mekân olarak görülebilir. Algılanan mekân, Metrobüs mekânının bir parçası olarak ortaya çıkar. Dolayısıyla manzaraların bu şekilde akışa indirgenmiş yapısı, hız kazanma ve düzenleme mekanizması olarak fonksiyonuna eklenir. Metropolün sonsuz ilişkiler ağı içerisinde birbirinden farklı bağlantılar kuran ve gündelik hayat deneyimleri farklı olan bireylerin, Metrobüs'ün fonksiyonu için bu farklıkların askıya alındıkları ve bir süreliğine deneyimlerinin barındırdığı çokluğun Metrobüs'ün akışı içinde indirgendiği söylenebilir.

Buna rağmen bireylerin yaşanan mekân olarak manzaralara ilişkisi ve ortaya koydukları farklı mekân temsilleri bu akışın her daim barındırdığı farklılıkları ortaya çıkarır. Bu anlamda bir akış olarak mekânsallaşan Metrobüs'ün barındırdığı çokluğa işaret eder. Akışa ilişkin her kullanıcının ifadesi farklı olacaktır. Bu durum yalnızca manzaranın barındırdığı çokluğun potansiyellerine değil, Metrobüs yolculuğunun akışa indirgenmiş yapısının da potansiyellerine işaret eder. Çünkü manzaralar, yaşanan mekânla ilişkisinde, Metrobüs mekânının üretimine dâhil olur. Bıkkınlık yaklaşımı bir tahammül becerisi olarak ele alındığında, metropolün barındırdığı çokluk içinde sonsuz seçimler yapma imkânı anlamına gelir. Metrobüs'le bir süreliğine metropolün bireye sunduğu sonsuz seçimler askıya alınır; ama farklı bir kavramsallaştırmayla bu durum, metropolün bireye sunduğu ihtimallerin güvence altına alınması olarak da görülebilir.

Buna rağmen Metrobüs, hız kazanma ve toplumsal hayatı düzenleme mekanizması olarak mekânsallaşır. Daha önce de belirtildiği gibi Metrobüs'ün fonksiyonu bu anlamda, ilerlemeyle, keşfetmekle hatta bir yere gitmekle ilgili değildir. Fakat bireyin metropolde kurduğu çeşitli ve birbirinden farklı bağlantılar göz önünde bulundurulduğunda, Metrobüs'le hız kazanılması ilerlemeye ve keşiflere yol açar. Metropolün sürekli dönüşen yapısı itibarıyla ise aslında her defasında yeni yerlere gideriz.

Metrobüs'ün yolculuk deneyimi, mekânsallaşma koşulları altında değişmez bir akış olarak karşımıza çıkar; fakat gerçekleştirilmiş olan incelemeyle akışın yapısının toplumsal ilişkilerle sürekli yeniden kurulduğu görülür. Bu anlamda yolculuk deneyiminin yapısı sürekli değişmektedir ve bu yolculuk metropolün dinamik yapısının kurucularından biridir. Dolayısıyla, Metrobüs'ün bireyler ve gündelik hayat üzerindeki denetim boyutunu pekiştirmek yerine, metropolde yeni bağlantılar kuran yapısına odaklanmak mümkündür. Metrobüs'le bu şekilde ilişkilenmek, metropolün barındırdığı çokluğu görmezden gelmek yerine bu çoklukla ve ortaya koyduğu farklılıklarla ilişkilenmek anlamına gelir. Tarif edilen ilişkilenme biçiminin, metropol yaşantısına dair yeni boyutlar geliştirmeye ve metropolün nesnel etkilerine karşı direnmeye imkân sağlayabileceği düşünülmektedir.

6. SONUÇ

Metrobüs'e dair bu araştırmanın bağlamını metropol olarak İstanbul ve metropolün modern toplumsal formasyonla ilişkisinde sahip olduğu özellikler oluşturmaktadır. Metrobüs metropolle ilişkisinde mekânsallaşır ve bu mekânsallaşmanın koşulları toplumsal formasyonun dinamikleriyle ve çok boyutlu yapısıyla ilişkilidir.

Çalışmanın pozisyon ve yöntem bölümünde açıklanmış olan, modernliğin çok boyutlu yapısı nedeniyle, modern toplumsal formasyona dair tek bir tanımlama getirmek mümkün olmaz. Sözgelimi, kapitalist üretim ilişkileri, endüstriyalizm, gözetleme gibi kurumların işleyişine ilişkin yaklaşımların herhangi biriyle tek başına ifade edilemez; çünkü modernlik kurumlar düzeyinde çok boyutludur. Bu nedenle, modern toplumsal formasyonun bir parçası olan Metrobüs de kurumların işleyişinin tek bir boyutunun sonucu olarak görülemez. Metrobüs'ün modern toplumsal düzenle ilişkisinden kaynaklanan bağlamını ortaya koymak için öncelikle modernliğin temel dinamikleri ortaya konmuştur. Modernliğin temel dinamikleri; zaman-mekân ayrılması, yerinden çıkarma ve modernliğin düşünümsel boyutları olarak açıklanmıştır. Bu üç dinamiğin işleyişiyle, yerinden çıkarılan toplumsal ilişkiler sürekli olarak modern zaman-mekân düzenlemesinin içinde kesin kabullerden uzak biçimde yeniden bir araya getirilirler. Bu durum sürekli olarak modernliğe özgü bir farklılık üretimine yol açar ve gerçeklik anlatılarını krize sokar. Ortaya konan kriz modern toplumsal formasyonun yapısına özgüdür ve geleneksel düzenden kopuşa işaret eder. Geleneksel formasyonun aşkın anlatıları bu anlamda dünyevileşmiş, dolayısıyla gerçeklik anlatılarının insan üretimi oldukları ortaya çıkmıştır. Bu durumun aynı zamanda toplumsal formasyonun kurucusu olarak ortaya çıkan bireylerin indirgenemez tekilliklerini ortaya koyduğu açıklanmıştır. Bu nedenle modern toplum indirgenemez tekilliklere sahip bir çokluk olarak karşımıza çıkar. Metrobüs'e ilişkin araştırmaların bir diğer bağlamını oluşturan metropol, modern çokluğun bir ifadesi olarak ele alınmıştır.

Çokluğun biraradalığı olarak metropol, kozmopolit, parçalı ve sürekli yeni uzlaşmaların gerçekleştiği heterojen bir yer olarak açıklanmıştır. Çokluk biraradalığını metropole özgü uzlaşmalara ve iletişime borçludur, bu durum metropole özgü toplumsallaşma biçimlerine

işaret eder. Bu biçimlerden bazıları bu çalışma kapsamında bıkkınlık (*blasé*), uygar ilgisizlik, odaklanmamış etkileşim gibi özellikler olarak ele alınmıştır. Ortaya konan metropole özgü toplumsallığın yapısı, bireyin öznelliğini mümkün kılar; bir arada ve aynı ölçüde bağımsız olmasına imkân verir. Bıkkınlık yaklaşımının metropolün dinamik yapısının bir parçası olarak bir tahammül beceresi olarak ele alınması ile metropole özgü toplumsallaşma biçimlerine eleştirel bir bakış getirilmiştir.

Metropolde sürekli yeniden kurulan ve birbirine dönüşen ilişkiler nedeniyle kent mekânının sınırlarını belirlemek güçleşir. Mekân ve toplumsallık arasındaki ilişki göz önünde bulundurulduğunda kent mekânı toplumsallıkla birlikte sürekli dönüşmektedir ve bir oluş olarak karşımıza çıkmaktadır. Modernliğin düşünümsel yapısından kaynaklanan, toplum hakkındaki bilginin toplumsal düzene dahil olarak onu dönüştürmesi gibi, kent mekânı da toplumsallıkla benzer etkileşim halindedir ve birbirlerini dönüştürürler. Kent mekânı, üretimi sırasında üreticisini de dönüştüren bir ürün olarak ortaya çıkar. Bu anlamda mekân ancak üretim ilişkilerine odaklanılarak ele alınabilir. Bu konuya ilişkin olarak açıklanan, Lefebvre'nin "mekânın üretimi" kavramsallaştırması, çalışmada gerçekleştirilmiş olan analizlerin bağlamını oluşturur.

Metrobüs toplumsal ilişkilerin düğümlendiği bir mekân olarak ele alınmış, bu sayede mekânın üretiminde rol oynayan ilişkilere noktasal bakış açıları geliştirmek için araçsallaştırılmıştır. Metrobüs mekânının üretiminde rol oynayan ilişkilere dair genel bir anlatı geliştirmenin mümkün olmadığı açıklanmıştır. Sözgelimi, basitçe kapitalist üretim ilişkileri gibi etkilerle açıklanamaz. Fakat bu ilişkilere dair noktasal bir bakış açısı geliştirmenin de problemli yanları vardır. Ortaya konan noktasal bakış açıları, ilişkiler ağında ortaya konabilecek pek çok anlatıdan yalnızca biri olarak karşımıza çıkar ve olası diğer anlatıların görmezden gelinmesi anlamına gelir. Buna rağmen ortaya konan anlatılarla, bir yandan mekânın üretiminde rol oynayan diğer ilişkilere dikkat çekilmiştir. Bu sayede hem pek çok anlatı geliştirilebileceği hem de metropollerde ortaya çıkan homojen mekânların sahte, kapatıcı etkilerine karşı çıkılabileceği ortaya konur.

Bu anlamda ulaşımın denetim boyutuyla ele alınmasının yetersiz olduğu açıklanmış ve bir ulaşım sistemi olarak Metrobüs'ün metropolde sahip olduğu farklı boyutlar açıklanmıştır. Farklı boyutlarıyla ortaya çıkan Metrobüs, İstanbul'a özgü bir ifade kazanmıştır. Özgün yapısıyla Metrobüs, kentsel sahnede ilişkide olduğu aktörleri de dönüştüren kentsel bir aktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Metrobüs'ü kentsel bir aktör olarak ele alabilmek için hakkında ortaya konan söylemler incelenmiştir. Söylemler barındırdıkları farklılıklar ve çelişkilerle ortaya konmuş bu anlamda Metrobüs, söylemlerin düğümlendiği bir nokta olarak ele alınmıştır. Metrobüs'ün yalnızca söylemlerin yöneltildiği bir nesne olmadığı, hakkında söz söyleyenleri de dönüştürdüğü açıklanmıştır. Söylemlerin genel analizi sonucunda ise kesintisizlik – bütünlük – ikame edilebilirlik ilkeleri etrafında şekillenen epistemolojik bir katmana işaret ettikleri tespit edilmiştir. Kesintisizlik ilkesi, Metrobüs'ün akışının sürekliliğini ifade eder. Bütünlük ilkesi, Metrobüs'ün kesintisizliğiyle ilişkilenir ve kentin işleyişinin bütünlüklü bir sistem olarak değerlendirmesiyle ortaya çıkar. İkame edilebilirlik ilkesi, Metrobüs'ün kentte kurduğu kendine özgü ilişkilerin görmezden gelinmesi sonucu başka ulaşım sistemleriyle rahatlıkla yer değiştirebileceği yaklaşımına dayanır. Ortaya konan epistemolojik katman, Metrobüs'ü diğer ulaşım sistemlerinden ayıran özelliklerini ve söylemlerle ortaya çıkan mekânsallaşma koşullarını açıklamak için kullanılmıştır. Metrobüs, kesintisizliği itibarıyla ortaya koyduğu süreklilikle, kentin birbirinden uzak ve ayrı parçalarını bir araya getirir. Fakat aynı zamanda D-100 karayolunun kentte yol açtığı yarığı pekiştirmektedir. Ayrıca kentin gündelik hayatına ilişkin bağlantılarda ve toplumsal ilişkilerde yeni mesafelere yol açmaktadır. Bu nedenle Metrobüs, kentin bütüncül işleyişine katkıda bulunacak şekilde eklemlenen kendi içinde kusursuz çalışan bir parçadan çok, kendi artı ve artık değerlerini üreten, kesici-dikici bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Metrobüs'e dair bir diğer bakış, mimari bir çerçeveden geliştirilmiştir. Bu çerçeve kapsamında Metrobüs'ün biçimsel bir analizi yapılmış ve bir ağ olarak kentte yol açtığı durumlar ele alınmıştır. Mimari çerçevenin Metrobüs'e yöneltilmesi sonucunda biçimsel, ilkesel ve istisnai adı verilmiş olan tekrar örüntüleri tespit edilmiştir. Bu örüntülerden biçimsel tekrar, Metrobüs mekânının homojen, çevresinden ayrışmış ve işleyişi güvence

altına alınmış biçimde mekânsallaştığını ortaya koyar. Bu özellikler, biçimsel özelliklerinin metropolün çokluğuyla birlikte değerlendirilmesiyle ele alınabilir; nitekim çevresinden ayrışmış ve homojen yapısı ancak çokluk içinde gerçekleşebilir. Mimarlığın toplumsallıkla ilişkisini gözler önüne seren bu yaklaşım aynı zamanda bu ilişkiden doğan gerilimlerin yol açtığı farklılıkların üstünün örtülmesi anlamına gelir. Metrobüs, niteliksel farklılık üretmemek üzere bir araya gelmiş, homojen bir yapı olarak karşımıza çıkar; diğer yandan da ortaya koyduğu niceliksel özellikleri itibarıyla marka değeri kazanır ve bu durum niceliksel bir farklılık üretimine yol açar. İkinci tekrar örüntüsü olan ilkesel tekrar, durakların inşai özellikleri ve yapısal karakterleri arasında bir ortaklık kurar. Bu ortaklık, Metrobüs'ün sahip olduğu geçicilik vurgusu etrafında kurulur. İlkesel tekrara konu olan özellikler mimarinin hayatı düzenleme yaklaşımıyla çeliştiklerinden karşımıza olumsuz birer düzenleme olarak çıkar. Durakların tekil yapılarına odaklanıldığında ise ortaya çıkan farklılıklar mimarlığın hayatı düzenlemek dışındaki boyutuna işaret eder. Son tekrar örüntüsü olan istisnai tekrar ise Metrobüs'ün bütünlüklü yapısının dışında kalan yapılar arasında kurulur. Bu anlamda Metrobüs'ün bütünlüklü yapısına referans vermesine rağmen iddia edildiği gibi bütünlüklü bir kavrayışın asla tam olarak gerçekleşemeyeceğine de işaret eder. Metrobüs'ün bir ağ ve şebeke olarak incelenmesiyle, Metrobüs'ün yol açtığı hareketliliğin sunduğu imkânların, Metrobüs'ün cüsseli yapılar arasında tanımlı bir ağ olarak çalışması aracılığıyla kontrol altına alınmaya çalışıldığı gözlemlenmiştir. Metrobüs duraklarının parçası olan üst geçitlerin incelenmesi sonucu, D-100 Karayoluyla ikiye ayrılmış farklı kent bölgelerinin üst geçitlerle birbirine bağlandığı gözlemlenmiştir. Bu noktada kesici ve dikici bir mekanizma olarak karşımıza çıkan Metrobüs bir yandan D-100 Karayolunun şehirde açtığı yarığı pekiştirmekte, bir yandan da üst geçitleriyle bu yarığa ufak dikişler atarak yeni bağlantılara yol açmaktadır. Üst geçitlerin yapılarının birbirinden farklılaşması yaşantısal melezlenmelere yol açmakta; bu durum metropolün çokluğuyla ilişkisinde Metrobüs'ün tam bir düzenleme aracına dönüşemediğini ortaya koymaktadır.

Metrobüs'ün görsel bir aygıt olarak sunduğu çerçeveyle, yolculuk deneyimi ve metropol manzaraları arasındaki ilişki analiz edilmiştir. Bunun için öncelikle çeşitli araçlarla İstanbul'a ilişkin çok sayıda manzara üretilebileceği açıklanmıştır. Metrobüs'ten gerçekleştirilen bakış ise kentin pek çok farklı bölgesinden geçiyor oluşu ve hızı itibarıyla İstanbul'a ilişkin kavranması güç bir manzara ortaya koyar. Bu nedenle Metrobüs yolculuğu

sırasında görülenlerden tek ve bütüncül bir İstanbul olarak söz edilemez ve böylelikle İstanbul bir manzaralar çokluğu olarak karşımıza çıkar. Metrobüs'ün görülmesi istenmeyeni gösterdiği ve kendisinin de aracısı olduğu, bir araya getirilmesi güç manzarayla kurulduğu söylenebilir. Metrobüs'ün yol açtığı manzaralar çokluğuyla İstanbul'un tarihi siluetle özdeşleşen imgesini tehdit ettiği ve dağıttığı, bir yandan da her yavaşladığında yolcunun imgeleminde iz bırakan "cüsseli" binalarla yeni bir İstanbul imgesi oluşturduğu açıklanmıştır. Bu durum Metrobüs'ün bir yandan sistem-kırıcı bir yandan da sistem kurucu özelliğine işaret eder.

Metrobüs'ten görününen manzaranın, görsel bir aygıt olarak Metrobüs'ün etkilerini barındırdığı açıklanmış; bu nedenle manzaralar hem kente hem de Metrobüs'ün kendisine yönelik olarak ele alınmıştır. Buna göre Metrobüs'ün pencerelerinin boyutları, aracın hızı gibi fiziksel özellikleri ve araç içi sıkışıklığın yol açtığı tahammülsüzlük hali, iş çıkışı yorgunluğu gibi öznel koşullar Metrobüs'ten görünen manzaraları etkilemektedir. Dolayısıyla, yolculuk deneyimiyle ilişkili her Metrobüs manzarası, barındırdığı özellikler bakımından hem kente hem de Metrobüs'e dair bir şeyler söyler.

Bu noktada Metrobüs camından görülenlerin, metropolün barındırdığı çokluk itibarıyla yolcular tarafından tüm özellikleriyle kavranamayacağı, dolayısıyla metrobüs manzarasının bir akış olarak algılandığı öne sürülmüştür. Bu durum Metrobüs'ün söylemsel ve biçimsel olarak metropolün çokluğundan ayrışan ve farklılıkları görmezden gelen yapısıyla pekişir. Bu anlamda ortaya konan akışın deneyimi, yolcuların üzerinde, bireyin metropolün çokluğuyla ilişkilenme biçimlerinden biri olan bıkkınlık benzeri bir kavrayışa yol açar. Buna rağmen bıkkınlığın tahammül beceresi olarak ele alınabileceğinden yola çıkarak, manzaraların her yolcu için farklı bir ifade kazanma potansiyeli ve metropolün sürekli değişimine yol açan, dağılıp yeniden kurulan bağlantılarıyla ilişkisi ortaya konmuştur. Akış olarak algılanan manzaraların çoklukla ilişkisinin açıklanmasıyla, metropolün görmezden gelinmeye çalışılan ama bu görmezden gelmeyle bir yandan da tahammül edilen dinamik yapısı görünürlük kazanır.

Tüm bu analizlerin sonuçlarından yola çıkarak Metrobüs'ün metropolde kazandığı mekânsallığa dair bir eleştiri geliştirilmiştir. Bunun için Lefebvre'nin mekânın üretimine ilişkin üçlü bir diyalektik olarak ortaya koyduğu algılanan, kavranan ve yaşanan mekân kavramsallaştırmasından yararlanılmıştır. Bu anlamda Metrobüs fiziksel, tasarlanmış ve deneyimlenen yapısının yanı sıra metropolde kazandığı fonksiyonu üzerinden ele alınarak bir diyagram olarak ortaya konmuştur. Metrobüs, hız kazanmaya ve metropole özgü bağlantıların düzenlenmesine ilişkin bir diyagram olarak ortaya çıkar. Diyagramın yalnızca tahakküm pratiklerinin mekânsallaşma koşulları olarak ele alınamayacağı ise yaşanan mekânla ilişkisiyle açıklanmıştır.

Metrobüs manzaraları, algılanan mekânla ilişkisinde bir akış olarak ortaya çıkmaktadır. Bu anlamda Metrobüs'ün fiziksel yapısının bir boyutunu oluşturduğu açıklanmıştır. Aynı zamanda algılanan mekân, Metrobüs mekânın üretimine, dolayısıyla hız kazanma ve düzenleme mekanizması olarak fonksiyonel yapısına eklenir. Bu anlamda bireylerin, metropol içinde kurdukları çeşitli bağlantılar nedeniyle sahip oldukları farklılıkları askıya aldıkları, bir süreliğine Metrobüs'ün akış olarak algılanan yapısı içinde indirgendikleri ortaya konmuştur. Fakat bu akışın, yaşanan mekânla ilişkisinde kazandığı ifadelerin farklılığı sayesinde, akışın çoklukla ilişkisi açıklanmıştır.

Metrobüs manzaraları hakkında genel bir tanım ortaya koymanın güçlüğü, metropolün çokluğuyla ilişkisinden kaynaklanmaktadır. Bu anlamda bireylerin manzaralara ilişkin deneyimlerinin ifadeleri birbirinden farklı olacaktır. Metrobüs'ün kullanımıyla ilişkili bu durum yaşanan mekânın özelliklerine işaret eder. Üçlü diyalektiğin ayrılmaz bir parçası olarak mekânın üretimine dahil olan yaşanan mekân, bu anlamda Metrobüs mekânın ögelerinden biridir. Dolayısıyla Metrobüs mekânı her ne kadar metropolde bireyin kurduğu bağlantılara ilişkin bir düzenleme olarak mekânsallaşsa da aynı zamanda bu bağlantıların her zaman için farklılıklar barındırdığını ortaya koyar. Akışın yapısı sürekli değişir ama Metrobüs'e ilişkin çokluğun ve farklılıkların üstünü örten mekânsallaştırma eğilimleri akışın değişimini görmezden gelmemize yol açar. Manzaraların yaşanan mekânla ilişkisinden doğru ortaya konan mekânın üretim ilişkileri, farklıkların bir boyutunu gözler önüne serer. Metrobüs yolculuğunun değişimleriyle ve farklılıklarıyla ele alınması, Metrobüs'ü

metropole özgü bir toplumsallaşma biçimi olarak ortaya koyar. Toplumsal bir mekân olarak Metrobüs, toplumsal ilişkilerin düğümlendiği bir yapıdır.

Aslında mekân, Metrobüs mekânı etrafında ortaya çıkan tahakküm pratiklerine, kendi oluşsal yapısı itibarıyla her daim barındırdığı farklılıklar aracılığıyla, kendiliğinden bir direniş gösterir. Bu araştırmada işaret edilmeye çalışılan ise başka türlü Metrobüs'lerden bahsetmeye başlamanın yolunun, değişimi ve farklılıkları başat kabul etmekle mümkün olabileceğidir.

Bu araştırmada başından itibaren Metrobüs'e ilişkin sorular sorularak ilerlenmiş ve Metrobüs'ten yola çıkarak, İstanbul'a ve metropole dair yaklaşımlar ortaya konmuştur. Metrobüs, metropolle ilişkisiyle, yani metropole özgü toplumsallık biçimleriyle kesiştiği, düğümlendiği düşünülen noktalar ele alınarak açıklanmıştır. Nihayetinde tüm bu açıklamaların bir araya gelmesiyle ortaya bir Metrobüs anlatısı ortaya çıkmaktadır. Çalışmanın beşinci bölümünde açıklanan Metrobüs'ün metropolde kazandığı fonksiyon, bu kesişim noktalarından yola çıkarak ortaya konmuştur. Yine de bu noktalardan yola çıkarak farklı Metrobüs anlatıları geliştirilebilir ve metropolle ilişkisine dair farklı kesişim noktaları ortaya konabilir. Tezin genel yapısı itibarıyla ortaya koyduğu Metrobüs anlatısı, metropolün barındırdığı farklılıklar ve çokluk göz önünde tutularak ortaya konmuştur; bu nedenle aynı zamanda farklı anlatılar üretilebileceğine işaret eder. Farklı anlatıların mümkün olduğuna işaret eden bu anlatının tam da bu özelliği nedeniyle kendine özgü bir Metrobüs anlatısı olma iddiasında olduğu söylenebilir.

Bu iddia, beşinci bölümde ele alınan, Metrobüs'ün değişmez görünen akışının aslında sürekli değişen bir akış olarak mekânsallaştığı ve buna ilişkin bir diyagram olduğu yaklaşımıyla desteklenmektedir. Bu noktadan yola çıkarak, farklı Metrobüs'lerden bahsetmeye başlamanın yollarından birinin ise akışın değişen yapısına dahil olarak gerçekleştiği söylenebilir. Sözgelimi, Metrobüs'ün rotasının genel kullanımından farklı olarak turistik bir amaçla kullanılması, bu anlamda hem mümkün görünür hem de akışın yapısını değiştireceği öngörür. Metropole özgü bu yapının ortaya koyduğu farklı ihtimalleriyle değerlendirilmesi,

aynı zamanda metropolün barındırdığı çoklukla ilişkilenmek anlamına gelir. Nitekim metropolde turistik bir rotanın mümkün olduğunu düşünmek, metropole ilişkin farklı perspektifler geliştirilebileceği anlamına gelir. Bu anlamda metropolle ilişkimizin farklılık üretimine yol açtığını da ortaya koyar. Metropol gündelik yaşantısında sürekli olarak maruz kalınan nesnel etkilere yenik düşmek yerine farklı perspektifler geliştirmenin, bireylerin sahip olduğu ilişkilenme potansiyelini açığa çıkardığı ve bu etkilere direnmenin yolu olduğu düşünülebilir.

Metrobüs'e ilişkin yaklaşımlar daha önceki bölümlerde açıklanmış olan, geçici bir sistem olarak yapısı, ulaşım problemine ilişkin boyutu gibi kapsayıcı olduğu söylenebilecek anlatılarla ilişkili olarak ortaya konur. En önemlisi ise Metrobüs, maruz kalınan bir yapı olarak ortaya çıkar. Bu nedenle üzerine farklı söz söyleme ve yeni perspektifler geliştirme güzergâhları sürekli olarak kapatılır. Bireylerin genel bir eğilim olarak ortaya koydukları Metrobüs'e dair problemler de kapsayıcı anlatıların bir parçasıdır. Bu nedenle, Metrobüs etrafında ortaya çıkan sorunların metropole ve duruma özgü oldukları tespit bile edilemez; daha önce açıklanmış olduğu gibi genellikle çarpık kentleşme bağlamıyla sınırlı kalırlar. Fakat Metrobüs'e ilişkin problemleri her zaman somut biçimde ortaya koymak gerekmez. Bireylerin farklılaşan kişisel deneyimlerinden yola çıkıldığında, sayısız sorun ve olumlu ögeyle karşılaşılabilir. Aslında Metrobüs bu ögelerle birlikte gündelik hayatın içinde sürekli dönüşmektedir. Ortaya çıktığı ilk günden günümüze değin pek çok değişim geçirmiştir. Bu süreç, organik kentsel gelişim anlatılarıyla ifade edilir; fakat süreç içindeki herhangi bir an, kendine özgü yapısıyla da ele alınabilir. Özellikle metropolle ilişkili olarak düşünüldüğünde bu durum daha da net bir biçimde ortaya çıkmaktadır. Metropol ifade edilmesi güç ve devingen yapısı nedeniyle, beş yıl gibi kısa bir süre öncesiyle bile karşılaştırılmayacak ve geriye doğru izi sürülemeyecek özellikler barındırır. Dolayısıyla, metropol bağlamında ortaya çıkan Metrobüs'ün varoluş süreci de yalnızca bir gelişim sürecinin parçası olarak açıklanamaz; her anının kendine özgü tekil özellikleri vardır. Bu anlamda sürekli ortaya çıktığı söylenebilecek olan "yeni" özelliklerini doğrudan ortaya koymak mümkün değildir; fakat her değişimin izini de Metrobüs'e ilişkin bütüncül anlatılara doğru sürmek gerekmez. Bütüncül ve genel anlatılardan yola çıkarak ortaya konan özellikler, aslında ortaya çıkan yeni ilişkilerin de üstünü örter. Bireyselliğe özgü bu ilişkiler çokluğu, günün o anına ve kullanıcının kişisel deneyimine özgü olduğu için birbirinden farklı ve yenidir. Metrobüs'ün

sürekli değişen ve yeni olarak ortaya çıkan boyutlarıyla doğrudan ilişkilenmeye çalışmak pek mümkün olmasa da bu durum metropole özgü bir ulaşım aracının, metropol sakini için sürekli olarak farklı araçsallıklar kazandığını ortaya koyar. Farklı Metrobüs'lerden bahsetmeye başlamanın yollarından biri, değişmez görünen akışının değiştiğini görmek; hatta bu yapıya dahil olarak turistik bir kullanım için araçsallaştırmak olarak örneklenmiştir. Fakat bu yaklaşım da doğrudan yeni olanla ilişkili olmak yerine, Metrobüs'ün mevcut özellikleriyle ve mekânsallaşma koşullarıyla ilişkilidir. Oysa bahsedilmeye çalışıldığı gibi yeni bir Metrobüs'ten söz etmek, metropolün gündelik yaşantısı içinde ortaya konması güç farklı bağlantıların ve ilişkilerin düğümlendiği bir zaman-mekânla ilişkilidir. Metrobüs, İstanbul'un karmaşık yapısı içerisinde ulaşım boyutu dışında farklı araçsallıklar kazanır. Dolayısıyla denilebilir ki Metrobüs, İstanbul'un zihinsel olarak inşa edilmiş yapısının da bir parçasıdır. Burada zihinsel inşa süreciyle kastedilen, trenlerin Avrupa'da yaygınlaşmaya başlamalarıyla ortaya çıkardıkları yeni zaman-mekân algısına ve bunun şehirlere etkisine benzer bir durumdur. Metrobüs'ün yeni olanla ilişkisi ise bu zihinsel inşa sürecinin, neden-sonuç ilişkileri ve diyalektik çıkarımlardan bağımsız olarak ele alınmasıyla görünürlük kazanır. Yeni bir Metrobüs'ten söz edebilmek farklı bir zihinsel kavrayış ve başka bir zihinsel inşayla ilişkilidir denilebilir. Yeni olanla bu şekilde ilişki kurabilmek ise ancak Metrobüs'e ilişkin kapsayıcı anlatı ya da çıkarımlardan uzak olarak mümkündür. Yeni olanı geriye doğru izi sürülemez özellikleriyle ele almak, değişen kavrayış biçiminin de benimsenmesi anlamına gelir. Bu durum Metrobüs'e ilişkin yeni durumları, var olan gerçekliğinin ortaya çıkan potansiyeli gibi görmek yerine sürekli değişen bir kavrayış biçimine işaret eder. Kavrayış biçimindeki değişime işaret eden "yeni", beklenmedik olanla, değişimle ve tekil özelliklerle ilişkilidir; bu nedenle yeniden korkulur. Metrobüs'le zihinsel bir kavrayış biçimine işaret etmek onu sürekli değişimin bir parçası olarak görmek anlamına gelir. Bu yaklaşım Metrobüs'ün İstanbul'la ilişkisi üzerinden açıklanabilir; nitekim İstanbul'un yalnızca fiziksel bir gerçeklik olmadığı, aynı zamanda sürekli bir değişim halindeki zihinsel bir yapı olduğu açıktır. Bu anlamda toplumsal etkinliklerle sürekli zihinsel olarak inşa edilir ve pek çok konuyla ilişkilidir. Dolayısıyla Metrobüs de İstanbul da pek çok konuyla ilişkilidir ve yalnızca somut olarak ele alınamaz. Metrobüs, bir oluş olarak açıklanan yapısını da bu özellikleri nedeniyle kazanır. Metrobüs'ü metropolün zihinsel inşasının bir parçası olarak görmek aslında mekânsal ve anlamsal sınırlarından söz etmenin mümkün olmadığı anlamına gelir ve formsuz bir yapı olarak ortaya çıkmasına neden olur. Fakat yine de oluş olarak ortaya konan yapısı akılda tutularak ilişkilenildiğinde, Metrobüs'ün modern

insanın mesken tuttuğu kaotik ortamın bir parçası olarak farklı araçsallıklar kazanması mümkündür. Başka türlü formlar kazandırmak her daim formsuz olduğunun kabulüyle başlar denilebilir. Formsuz olduğu söylenebilecek, sürekli değişime yol açan bu oluş halinin farkına varmak, Metrobüs etrafında form kazanan ve bu tezle ortaya ortaya konmuş olan mekânsallaşma koşullarının da açığa çıkmasının yolunu açar.

KAYNAKÇA

Alp, A. V., "Monoray 'Metrobüs'e Hayır, Monoraya Evet'", http://alparchitects.com.tr/kv_detay.asp?id=14 [Erişim tarihi: 25 Aralık 2017].

Alpkokin, P. ve M. Ergun, "Istanbul Metrobüs: First intercontinental bus rapid transit", *Journal of Transport Geography*, Vol. 24, sf. 58-66, 2012.

Aurousseau, M., "Recent Contributions to Urban Geography," *Geog. Rev., XIV* July, 444-55, 1924.

Auge, M., *Non-places Intorduction to an Anthropology of Supermodernity,* (çev. J. Howe). Verso, UK, 1995.

Babalik-Sutcliffe, E., E. Can Cengiz, "Bus Rapid Transit System in Istanbul: A success story or flawed planning decision?", *Transport Reviews*, Vol. 35, sf. 1-22, 2015.

Baker, U., "Medyaya Nasıl Direnilir", *Birikim*, no. 68-69, 1995.

Berman, M., *Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor,* (çev. Ü. Altuğ ve B. Peker), İletişim Yayınları, İstanbul, 2014.

Blanchard, R., "Une methode de geographie urbaine," *La Vie Urbaine, IV* (1922) 301-19.

Buran B., "Istanbul Metrobus System", *IJBTS Journal*, http://www.ijbts-journal.com/images/main_1366796758/0015-B__ra.pdf [Erişim tarihi: 25 Aralık 2017].

Burgess, E. W. "Şehrin Büyümesi: Araştırmaya Giriş", *Şehir Kent Ortamındaki İnsan Davranışlarının Araştırılması Üzerine Öneriler* içinde, (E. W. Burgess ve R. E. Park) (çev. P. K. Kayalıgil), sf. 89 - 107. Heretik Yayınları, Ankara, 2016.

Bücher, K. Die Grossstadte in Gegenwart und Vergangenheit,", *Die Grossstadt* içinde, (Th. Petermann), Dresden, 1903.

Carrigan, A., R. King, J. M. Velasquez, M. Raifman ve N. Duduta, "Social, Environmental and Economic Impacts of BRT Systems: Bus Rapit Transit Case Studies from Around the World", *EMBARQ*, 2013.

Carrigan, A., R. King, J. M. Velasquez, M. Raifman ve N. Duduta, "Metrobüs Sistemlerinin Sosyal, Çevresel ve Ekonomik Etkileri", *EMBARQ*, İstanbul, 2013.

Castells, M., *The Urban Question : A Marxist Approach.* The MIT Press, London, 1979.

Castells M., *Kent, Sınıf, İktidar*, (çev. A. Erendil), Bilim ve Sanat Yayınları, Ankara, 1997.

Cheney, E. P., *Industrial and Social History of England*, New York, 1910.

Crary, J., *Gözlemcinin Teknikleri,* (çev. E. Daldeniz), Metis Yayınları, İstanbul, 2015.

Cunningham, W., *Western Civilization,* Cambridge, 1898-1900.

Çalgüner T., "Sayın Başkan Yanlış Danışmanla Çalışıyorsunuz, Metrobüs Plancılarına Dikkat!", http://www.akasyam.com/sayin-baskan-yanlis-danismanla-calisiyorsunuz metrobus-plancilarina-dikkat-156601/ [Erişim tarihi: 25 Aralık 2017].

Deleuze, G., *İki Konferans,* (çev. U. Baker), Norgunk Yayıncılık, İstanbul, 2003.

Gerçek, H. ve O. Demir, "Urban Mobility in Istanbul: Final Report", http://planbleu.org/sites/default/files/publications/istanbul_final_report.pdf [Erişim tarihi: 25 Aralık 2017].

Günay, E., *Interaction of Urban Fringe and Transport System: Istanbul case*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, 2007.

Giddens, A., *Modernliğin Sonuçları.* (çev. E. Kuşdil), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2018.

Deleuze, G. ve F. Guattari, *Kapitalizm ve Şizofreni,* (çev. A. Akay), Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 1990.

Foucault, M., *Discipline and Punish The Birth of the Prison,* (çev. A. Sheridan), sf 169-170, Vintage Books, United States of America, 1995.

Goffman, E., *Kamusal Alanda İlişkiler,* (çev. M. F. Karakaya), Heretik Yayınları, İstanbul, 2017.

Gras, N. S. B., *An Introduction to Economic History*, New York, 1922.

Gürkaş, T., "Mimarlıkta Tarihyazımı", *Arrademento,* sf. 79-81, 2012.

Harvey D., *Postmodernliğin Durumu,* (çev. S. Savran), Metis Yayınları, İstanbul, 2014.

Hasol, D., "*2012'nin Ardından*", *Yapı Dergisi*, no. 374, 2013, http://www.doganhasol.net/2012nin-ardindan.html [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

.

Hasol, D., "Her Şey Otomobil için Yapılıyor", *Yapı Dergisi*, 2012b, http://www.doganhasol.net/her-sey-otomobil-icin-yapiliyor.html [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

Hasol, D., "İstanbul Kuzeye Kaymamalı Nüfusu Artmamalı", Röportaj yapan: Deniz Toprak Şenol Çarık, 2012a, http://www.doganhasol.net/istanbul-kuzeye-kaymamali-nufusu-artmamali.html [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

Heynen, H. *Mimarlık ve Modernite Bir Eleştiri,* (çev. N. Bahçekapılı, R. Öğdül), Versus Kitap, İstanbul, 2011.

Hilberseimer, L.. "Metropol" Çeviren Ebru Omay Polat. *Arrademento,* sy. 88, 2002.

İETT. "İETT Memnuniyet Araştırması 2012", İETT, 2012.

İETT, "Metrobüs Tarihçe", http://metrobus.iett.istanbul/tr/metrobus/pages/metrobus-tarihce/222 [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

İETT, "Metrobüs Sistemi", https://metrobus.iett.istanbul/tr/metrobus/pages/metrobus-sistemi/296 [Erişim tarihi: 19 Nisan 2019].

İETT, "Sistemin Temel Amacı", https://metrobus.iett.istanbul/tr/metrobus/pages/sistemin-temel-amaci/295 [Erişim tarihi: 16 Aralık 2017].

Ilıcalı, M. "Metrobüs Kaldırılıyor mu?*"* Düzenleyen: Gürkan Yılmaz, Elif Tuğba. 2013, http://mail.arkitera.com/haber/17901/metrobus-kaldiriliyor-mu [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

Kafadar, C., "11. Ulaştırma Kongresinden Cem Kafadar'ın Notları", http://1insaat.biz/2015/06/01/11-ulastirma-kongresinden-cem-kafadarin-notlari/ [Erişim tarihi: 25 Aralık 2017].

Keyder, Ç. "Edformal Konut Piyasasından Küresel Konut Piyasasına" *İstanbul Küresel ile Yerel Arasında* içinde, sf. 172, Metis Yayınları, İstanbul, 2013.

Koolhaas, R., "Junkspace", *Obsolesence*, no. 100, sf. 175-190, 2002.

Kwinter, S., *Architectures of Time Toward a Theory of the Event in Modernist Culture,* MIT Press, Massachusetts, 2002.

Lefebvre, H., *Mekanın Üretimi*, (çev. I. Ergüden), Sel Yayıncılık, İstanbul, 2014.

Massey, D., "A Global Sense of Place", *Marxism Today*, sf. 24-29, 1991.

Milliyet Haber, "Boğaziçi Köprüsü'nde Metrobüs Kazası", http://www.milliyet.com.tr/bogazici-koprusu-nde-metrobus-kazasi-istanbul-yerelhaber-849512/ [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

Milliyet Haber, "Çırılçıplak metrobüsün önüne atladı!", http://www.milliyet.com.tr/cirilciplak-metrobusun-onune-yola-gundem-2338724/ [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

Milliyet Haber, "Metrobüs ile servis aracı kafa kafaya çarpıştı", http://www.milliyet.com.tr/son-dakika-metrobus-kazasi-yarali-gundem-2390798/ [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

Milliyet Haber, "Metrobüs'teki cesedin sırrı çözülüyor", http://www.milliyet.com.tr/metrobusteki-cesedin-sirri/gundem/detay/1704325/default.htm [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

Nietzsche, F., *Güç İstenci*, (çev. S. Umran), Birey Yayınları, İstanbul, 2002.

NTV Haber, "İki metrobüs çarpıştı: 2'si ağır 19 yaralı", https://www.ntv.com.tr/turkiye/iki-metrobus-carpisti-2si-agir-19-yarali,74W56ibDRUWA2o9hV4FnSg [Erişim tarihi: 25 Aralık 2017].

NTV Haber, "İstanbul'da iki metrobüs kafa kafaya çarpıştı", https://www.ntv.com.tr/galeri/turkiye/istanbulda-iki-metrobus-kafa-kafaya-carpisti,R4TICv2sgEeNW0K861Sdag [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

NTV Haber, "İstanbul'da metrobüs yangını", https://www.ntv.com.tr/turkiye/istanbulda-metrobus-yangini,NhOCMhJLvUaXdwKnxuU4Yg [Erişim tarihi: 25 Aralık 2018].

Park, R. E. ve E. W. Brugess, *Şehir Kent Ortamındaki İnsan Davranışlarının Araştırılması* Üzerine Öneriler, Heretik Yayınları, Ankara, 2016.

Potts, E. C., *Industrial and Social History of England*, New York, Nova Science Publishers, 2018.

Reuter, E. B., *Population Problems*, London, 1924.

Venturi, R., D. S. Brown ve S. Izenour, *Las Vegas'ın Öğrettikleri,* (çev. S. Merzi Özaloğlu), Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, 1993.

Schwarzer, M , *Zoomscape: Architecture in Motion and Media,* Princeton Architectural Press, 2004.

Simmel, G., *Metropol Ve Zihinsel Hayat,* (çev. T. Birkan, A. Taptık), Akın Nalça Kitapları, İstanbul, 2013.

Tanju, B., "Çok Değişen, Ama Çok Az Dönüşen Kent: İstanbul", *Archplus* https://www.archplus.net/home/news/7,1-3959,1,0.html?referer=103, [Erişim tarihi: 19 Mart 2019].

Tanju, B., "Mimar Kemalettin'i yeniden konumlandırmak", *Mimar Kemalettin ve Çağı* içinde, (yazan A. Cengizkan), sf. 217 – 225, TMMOB Mimarlar Odası ve Vakıflar Genel Müdürlüğü, Ankara, 2009.

Tanju, B., *Zaman - Mekan ve Mimarlıklar,* https://www.academia.edu/8846236/Zaman_-_Mek%C3%A2n_ve_Mimarl%C4%B1klar, 2019 [Erişim tarihi: 17 Nisan 2019].

Tanyeli, U., "Metropol", *Arrademento Mimarlık,* 2002.

Tanyeli U., "Mimarlık Tarihi Metodolojisi", Mimarlık Tarihi, Teorisi ve Eleştirisi Yüksek Lisans Programı, HTC 501 ders notları, İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2015.

Tekeli, İ., *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları.* Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2010.

Topbaş, K. "Trafikte Devrim", https://www.sabah.com.tr/aktuel/2013/01/29/trafikte-devrim

[Erişim tarihi: 29 Ocak 2016].

Tschumi, B., *The Manhattan Transcripts,* St. Martin Press, New York, 1994.

Üngür, E., "Kentsel Bir Yapının Biyopolitikası: D100 Karayolu", Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2017.

Üstündağ, K., *Metrobüs Aceleyle Verilmiş Bir Karar*, röportaj yapan G. Aksümer,

2008, http://www.mimdap.org/?p=9565 [Erişim tarihi: 29 Ocak 2016].

Virilio, P., *Hız ve Politika*, Metis Yayınları, İstanbul, 1998.

Yazıcı, M. A., H. S. Levinson, M. Ilıcalı, N. Camkesen ve C. Kamga., "A Bus Rapid Transit Line Case Study: Istanbul's metrobüs system", *Journal of Public Transportation,* Vol. 16, 2013

Yüce, E. C., "An Assesment Of The Planing And Operational Performance Of The Bus Rapid Transit In İstanbul", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 2013.