

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**MENZİL KAVRAMININ KONUT BAĞLAMINDA İSTANBUL ÖRNEĞİNDE
MAHALLE DOKUSU VE KAPALI SİTELER ÜZERİNDEN OKUNMASI**

EFSUN EKENYAZICI GÜNEY

**DOKTORA TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
BİNA ARAŞTIRMA VE PLANLAMA PROGRAMI**

**DANIŞMAN
PROF. DR. TÜLİN GÖRGÜLÜ**

İSTANBUL, 2013

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MENZİL KAVRAMININ KONUT BAĞLAMINDA İSTANBUL ÖRNEĞİNDE
MAHALLE DOKUSU VE KAPALI SİTELER ÜZERİNDEN OKUNMASI

Efsun EKENYAZICI GÜNEY tarafından hazırlanan tez çalışması 24.07.2013 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Tülin GÖRGÜLÜ
Maltepe Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Tülin GÖRGÜLÜ
Maltepe Üniversitesi

Prof. Dr. Zeynep ENLİL
Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Sema SOYGENİŞ
Bahçeşehir Üniversitesi

Prof. Dr. Emre AYSU
Maltepe Üniversitesi

Doç. Dr. Ömür BARKUL
Yıldız Teknik Üniversitesi

ÖNSÖZ

Öncelikle bu tezin oluşmasında büyük katkısı olan danışmanım sayın Prof.Dr.Tülin Görgülü'ye yüksek lisans tezimle başlayan üzerimdeki emeği ve yol göstericiliğinden dolayı teşekkürü borç bilirim.

Ayrıca tez izleme jürimde bulunan ve çalışmamı eleştirileriyle yönlendiren sayın Prof.Dr.Sema Soygeniş ve sayın Prof.Dr.Zeynep Enlil'e de süreç içindeki yardımlarından dolayı teşekkür ederim. Diğer yandan, Bahçeşehir Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi'ndeki araştırma görevliliği süremde başta fakülte dekanı sayın Prof.Dr.Ahmet Eyüce olmak üzere bütün hocalarıma; tez sürecinde tıkanığımı hissettiğim anlarda fikirleri ve bilgisi ile bana yardımcı olan sevgili dostum Yrd.Doç.Dr.Nilay Ünsal Gülmez'e; asistan arkadaşlarım Begüm Erçevik ve Çağda Özbaki'ye; aynı çalışma ortamını paylaştığımız diğer asistan arkadaşlarıma; tezle ilgilendiğim süreçte sosyal hayattan kopmama engel olan sevgili dostum Vildan Hızlan'a; eğitim-öğretim hayatım boyunca gösterdikleri anlayışla yanımda olan anne ve babama; biricik kardeşim Efe'ye; birlikteliğimizin her anında gösterdiği sabır ve tahammülüyle benim için hayatı özel kılan eşim Murat Güney'e ve son olarak da alan araştırmamda bana vakit ayıran tüm katılımcılara buradan teşekkür ediyorum.

Temmuz, 2013

Efsun EKENYAZICI GÜNEY

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	ix
ÖZET.....	x
ABSTRACT.....	xiii
BÖLÜM 1	
GİRİŞ.....	1
1.1 Literatür Özeti	2
1.2 Tezin Amacı	12
1.3 Orijinal Katkı	13
BÖLÜM 2	
İSTANBUL'DA KİŞİSEL MENZİLİN DÖNÜŞÜMÜ.....	16
2.1 1.KIRILMA: Fetih ve Kültürel Değiş-Tokuş, Kentin Sahipleri Değişiyor.....	19
2.1.1 Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Gündelik Hayatın Akışı ve Menzil Kavramının Belirleyici Öğelerinin Sorgulanışı.....	20
2.1.1.1 Yaşam Kültürü “Mahalle”	20
2.1.1.2 Kadın-Erkek Ayrımı ve Barınma Mekanlarının İlişkisi.....	25
2.1.1.3 Çalışma Düzeni ve Yaşantıya Etkileri.....	27
2.1.1.4 Ulaşım Olgusu ve Menzil İlişkisi.....	29
2.2 2.KIRILMA: Tanzimat ve Modern Yaşamla Temas.....	31
2.2.1 Farklı Barınma Alternatiflerinin Oluşumu ve Menzil İlişkisi.....	33
2.2.1.1 Mahalle Kurgusunun Dağılışı ve Yeni Yaşantı Biçimleri.....	33
2.2.2 Kentin Modernleşen Yüzü Galata ve Pera'da Yeni Deneyimler	35
2.2.3 Tanzimat Dönemi Sonrasında Ulaşım Alanında Yaşanan Gelişmelerin Menzile Etkisi.....	38
2.3 3.KIRILMA: Yeni Rejim, Eski Kent ve İstanbul'un Gözden Düşüşü.....	43
2.3.1 Cumhuriyet Sonrasında Yaşanan Reformlarla Başkalaşan Gündelik Hayatın Yeni Göstergeleri ve Tek Partili Dönem.....	44
2.3.1.1 İstanbul'da Çağdaşlaşan Kentli ve Barınma Biçimlerindeki Değişim.....	45
2.3.1.2 İstanbul'da Bir Fransız Plancı: Henri Prost ve Çalışmalarının Menzile	

Etkisi.....	46
2.3.2 2.Dünya Savaşı sonrasında İstanbul ve Çok Partili Dönem Yılları.....	48
2.3.2.1 Menderes Dönemi ve Yıkarak Yapmak.....	49
2.3.2.2 Değişen Kentte Alternatif Konut Sunumları ve Menzil İlişkisi.....	50
2.3.3 Cumhuriyet Sonrasında Ulaşımın Gelişimi ve Menzile Etkileri.....	53
2.4 4.KIRILMA: Liberalleşen Kent Politikaları ve Ulus-Devlet Anlayışının Değişimi ..	56
2.4.1 Sivil Cumhurbaşkanı Turgut Özal ve 1980'ler, “Bırakınız Yapsınlar Bırakınız Geçsinler” Dönemi.....	57
2.4.2 Konut Sunumunda Yaşanan Gelişmeler ve Değişen Kentsel Çehrenin Menzille İlişkisi.....	59
2.4.3 Ulaşımında Farklı Arayışlar ve Yeni Menzil İlişkileri	62
2.5 5.KIRILMA: Evrensel Dönüşüm; Küreselleşme ve Bilgi Toplumuna Geçiş Sürecinde Arada Kalmış Bir Kent.....	66
2.5.1 Neo-Liberal Muhafazakar Politikalar ve İstanbul	68
2.5.2 Konut Sunumunda Yaşanan Değişimler, Politik İradenin Sosyal Yaşantıya Etkileri ve Menzilin Sorgulanması.....	70
2.5.2.1 TOKİ ve Kentsel Dönüşüm Projeleri, Barınmaya Siyasal Müdahale.....	70
2.5.2.2 Kapalı Siteler Kentin Her Yerinde.....	72
2.5.3 Ulaşım Konusunda Yapılan Çalışmalar, Menzil Üzerine Etkileri.....	77
2.5.4 Yeni Sosyalleşme Mekanları Ve Anlayışları, Yeni Menzil İlişkileri.....	83
2.5.4.1 Bilişim Teknolojileri ve Menzile Etkileri.....	85
2.6 Bölüm Sonuçları.....	86

BÖLÜM 3

GÜNÜMÜZDE İSTANBUL ANADOLU YAKASI'DAKİ MAHALLE DOKUSU VE KAPALI SİTELERDEKİ YAŞANTININ KULLANICISINA SUNDUĞU MENZİL VE YAŞAM BİÇİMİ ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ.....	88
3.1 Konu ile İlişkilendirilen Farklı Yaklaşımlar ve Yöntemleri.....	91
3.2 Araştırmanın Bağlamsal Çerçevesi	103
3.3 Araştırmanın Yöntemi	106
3.3.1 Verilerin Toplanması.....	106
3.3.2 Verilerin Analizi.....	109
3.3.3 Araştırmanın Geçerliliği ve Güvenirliliği	110
3.3.4 Örneklem Seçimi.....	111
3.4 Örneklemenin Özellikleri.....	114
3.5 Araştırmanın Bulguları.....	123
3.5.1 Araştırmanın Üzerinden Değerlendirildiği Temalar	128
3.5.1.1 Menzil İle İlgili Temalar	129
3.5.1.2 Rutin İle İlgili Temalar	154
3.5.1.3 Uyum İle İlgili Temalar	163
3.5.1.4 Beklentiler / Tercihler İle İlgili Temalar	174
3.6 Araştırmanın Sonuçları.....	183

BÖLÜM 4

SONUÇ VE ÖNERİLER..... 191

KAYNAKLAR..... 191

EK-A

ALAN ARAŞTIRMASININ SORULARI..... 208

EK-B

KOD LİSTESİ 215

EK-C

TEMALARA İLİŞKİN VERİ TABANI..... 219

EK-D

HANELERE AİT MENZİL ŞEMALARI.....242

EK-E

TEMALARIN TOPLU GÖSTERİMİ.....250

ÖZGEÇMİŞ.....252

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2. 1	Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul.....19
Şekil 2. 2	19.yüzyıl, İstanbul'da henüz belediye nizamnamelerine göre düzenlenmemiş bir sokak.....22
Şekil 2. 3	Mesirede kadınlar.....25
Şekil 2. 4	Deniz ulaşımını sağlayan sandallar30
Şekil 2. 5	20.yüzyılın ilk yarısında İstiklal Caddesi'nden görünüş.....36
Şekil 2. 6	Vapur ve sandallar bir arada.....39
Şekil 2.7	Galata Köprüsü ve yaya ilişkisi.....40
Şekil 2. 8	Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul.....43
Şekil 2. 9	Eminönü Meydanı.....47
Şekil 2. 10	1940'lı yıllarda İstanbul.....48
Şekil 2. 11	Barboros Bulvarı yapım çalışmaları.....50
Şekil 2. 12	1940'lı yıllarda kentin temel ulaşım hatları.....53
Şekil 2. 13	1970'li yıllarda İstanbul.....56
Şekil 2. 14	1970'li yıllardan gecekondü örnekleri, Gültepe mahallesi.....60
Şekil 2. 15	Boğaziçi Köprüsü'nün açılış günü.....64
Şekil 2. 16	1990'lı yıllarda İstanbul.....66
Şekil 2. 17	2010 yılında İstanbul.....68
Şekil 2. 18	2010 yılı kent-ulaşım ilişkisi.....78
Şekil 2. 19	İstanbul trafiğinde metrobüs.....79
Şekil 2. 20	Marmaray ve Avrasya Tüneli.....81
Şekil 3.1	Christchurchwith Central City arazi kullanım haritası.....95
Şekil 3.2	Phoenix merkezinde sabah zirve saatlerinde amaçlarına göre yolculukları gösteren şema.....100
Şekil 3.3	Sözlü görüşmelerden türetilmiş Boston imgesi.....101
Şekil 3.4	Deneyimlenen çevre haritası örnekleri.....102
Şekil 3.5	Kişisel menzilin oluşumuna dair bağlamsal çerçeve önerisi.....105
Şekil 3.6	İstanbul'daki kapalı sitelerin dağılımı.....112
Şekil 3.7	Alan araştırmasına katılan hanehalklarının konut ve işyerlerinin konumlarını gösteren harita.....115
Şekil 3.8	HH13/Ü1 menzil şeması.....132
Şekil 3.9	HH11/Ü1 menzil şeması.....133
Şekil 3.10	HH9/Ü1 menzil şeması.....134
Şekil 3.11	HH12/Ü1 menzil şeması.....135
Şekil 3.12	HH4/Ü1 menzil şeması.....136

Şekil 3.13	HH7/Ü2 menzil şeması.....	138
Şekil 3.14	HH17/Ü2 menzil şeması.....	139
Şekil 3.15	HH17/Ü1 menzil şeması.....	140
Şekil 3.16	HH3/Ü1 menzil şeması.....	141
Şekil 3.17	HH3/Ü2 menzil şeması.....	141
Şekil 3.18	HH1 ve HH2'nin yaşadığı Çengelköy Doktorlar Sitesi'nden görüntüler....	143
Şekil 3.19	HH3 ve HH4'ün yaşadığı Evidea Sitesi'nden görüntüler.....	143
Şekil 3.20	HH7'nin yaşadığı 9 Palmiye Site'nden görüntüler.....	143
Şekil 3.21	HH15'in yakın çevre kullanımını gösteren uydu fotoğrafı.....	144
Şekil 3.22	HH16'nın yakın çevre kullanımını gösteren uydu fotoğrafı.....	145
Şekil 3.23	HH17'nin yakın çevre kullanımını gösteren uydu fotoğrafı.....	145
Şekil 3.24	HH1/Ü1 menzil şeması.....	147
Şekil 3.25	HH1/Ü2 menzil şeması.....	147
Şekil 3.26	HH5 ve HH6'nın yaşadığı konut çevresi ve deneyimlenen alan.....	149
Şekil 3.27	HH5/Ü1 menzil şeması.....	150
Şekil 3.28	HH5/Ü2 menzil şeması.....	150
Şekil 3.29	HH6/Ü1 menzil şeması.....	151
Şekil 3.30	HH6/Ü2 menzil şeması.....	151
Şekil 3.31	Hanehalklarının konut çevresinden memnuniyetleri.....	165
Şekil 3.32	Kapalı sitelerde ikamet eden hanehalklarının yaşadıkları sitedeki profil özellikleri.....	169
Şekil 3.33	HH3ve HH4'ün yaşadığı kapalı sitenin uydu fotoğrafı.....	171
Şekil 3.34	HH7'nin yaşadığı kapalı sitenin uydu fotoğrafı.....	171
Şekil 3.35	Mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının konut yerleşimi tercih grafiği.....	178
Şekil 3.36	Kapalı sitede yaşayan hanehalklarının konut yerleşimi tercih grafiği.....	179
Şekil 3.37	HH1 ve HH2'nin yaşadığı kapalı sitenin uydu fotoğrafı.....	180
Şekil 3.38	Mahalle dokusunda yaşayan hanelerin menzil şemalarının toplu gösterimi.....	189
Şekil 3.39	Kapalı sitede yaşayan hanelerin menzil şemalarının toplu gösterimi.....	189
Şekil D.1	HH2/Ü1 menzil şeması.....	242
Şekil D.2	HH7/Ü1 menzil şeması.....	243
Şekil D.3	HH8/Ü1 menzil şeması.....	243
Şekil D.4	HH10/Ü1 menzil şeması.....	244
Şekil D.5	HH10/Ü2 menzil şeması.....	244
Şekil D.6	HH10/Ü3 menzil şeması.....	245
Şekil D.7	HH12/Ü1 menzil şeması.....	245
Şekil D.8	HH13/Ü1 menzil şeması.....	246
Şekil D.9	HH14/Ü1 menzil şeması.....	246
Şekil D.10	HH10/Ü1 menzil şeması.....	247
Şekil D.11	HH10/Ü1 menzil şeması.....	247
Şekil D.12	HH10/Ü1 menzil şeması.....	248
Şekil D.13	HH10/Ü1 menzil şeması.....	248
Şekil D.14	HH10/Ü1 menzil şeması.....	249
Şekil D.15	HH10/Ü1 menzil şeması.....	249

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2. 1	İstanbul’da menzilin değişim, dönüşümünü etkileyen kırılma noktaları ve temel etkenler.....	18
Çizelge 3. 1	Görüşülen hanehalkı üyelerinin demografik özellikleri, gelir ve eğitim durumları.....	116
Çizelge 3. 2	Hanehalkı türü, cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim ve gelir durumuna göre örneklemin dağılımı.....	117
Çizelge 3. 3	Hane üyelerinin toplam kazançlarının ekonomik gruplara göre ayrımı.....	117
Çizelge 3. 4	Hanehalkı üyelerinin ikamet ettikleri konut türü, konutun bulunduğu semt ve çalışılan semt, barınma-çalışma mesafeleri.....	118
Çizelge 3. 5	İstanbul’a geliş nedeni, İstanbul’da yaşam süresi ve mevcut konutta ikamet süresi.....	120
Çizelge 3. 6	Örneklemin İstanbul’da deneyimlediği hanehalkı türleri.....	121
Çizelge 3. 7	Mevcut ve bir önceki barınma deneyimi ve mülkiyet grupları.....	121
Çizelge 3. 8	Bir önceki konuttan taşınma nedenleri ve mevcut konutun tercih edilme sebepleri.....	122
Çizelge 3. 9	Bir önceki konuttan taşınma nedenleri ile mevcut konutu tercih etme sebeplerine göre örneklemin dağılımı.....	124
Çizelge 3. 10	Örneklemin oluşturan hanelerin konut yerleşimlerinin yakınlarında bulunan olanaklar.....	124
Çizelge 3. 11	Örneklem dahilinde hanelerin yaşadıkları kapalı sitelerin imkanları...	126
Çizelge 3. 12	Menzil ile ilgili oluşturulan temaların şematik ifadesi.....	127
Çizelge 3. 13	Menzil ile ilgili temalar.....	130
Çizelge 3. 14	Hanehalklarının kişisel araç sahipliği.....	148
Çizelge 2. 15	Rutin ile ilgili oluşturulan temaların şematik ifadesi.....	154
Çizelge 3. 16	Rutin ile ilgili temalar.....	155
Çizelge 3. 17	Hafta içi/sonu günlük yolculuklarda kullanılan ulaşım araç/ları.....	164
Çizelge 3. 18	Uyum ile ilgili temaların şematik ifadesi.....	175
Çizelge 3. 19	Uyum ile ilgili temalar.....	175
Çizelge 3. 20	Beklentiler/Tercihler ile ilgili temaların şematik ifadesi.....	174
Çizelge 3. 21	Beklentiler/Tercihler ile ilgili temalar.....	175
Çizelge E.1	Temaların toplu gösterimi.....	251

**MENZİL KAVRAMININ KONUT BAĞLAMINDA İSTANBUL ÖRNEĞİNDE
MAHALLE DOKUSU VE KAPALI ŞİTELER ÜZERİNDEN OKUNMASI**

Efsun EKENYAZICI GÜNEY

Mimarlık Anabilim Dalı

Doktora Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Tülin GÖRGÜLÜ

Kentli birey gündelik yaşamını barınma, çalışma ve sosyalleşme ilişkilerinin oluşturduğu üç ana eksenle deneyimlemektedir. Bu tez bahsedilen deneyimlerin "menzil" kavramı üzerinden tartışılabileceğini önermektedir. Çalışma kapsamında sadece bir uzaklık tarifi olarak ele alınmayan, kentsel bir deneyim olarak kavramsallaştırılan menzil kavramının İstanbul'un yaşadığı tarihsel süreç içinde bir takım kırılma noktalarında içeriğinin dönüştüğü; böylece menzilin tarif ettiği kentle temas alanının bireysel ölçekte bazı değişkenler etkisiyle tekrar ve yeniden biçimlendiği ortaya konulmaktadır. Kuramsal altyapısında bu değişimlere ve nedenlerine odaklanarak ilerleyen çalışmada Osmanlı İmparatorluğu döneminden günümüze kadar geçen tarihsel süreç incelenmekte ve menzil kavramı kentli birey ile kentin ikili ilişkisi bağlamında sorgulanmaktadır. Alan araştırmasında ise güncel bir karşılaştırma olarak menzil örüntülerinin çeşitlenişinde farklı konut yerleşimlerinin rolü üzerinde durulmaktadır.

İstanbul ölçeğinde menzil konusu üzerine tarihsel bir okuma yapılan tezin kuramsal kısmında; süreç içinde bireyin kentle etkileşimi bağlamında ortaya çıkan deneyimlerinde, dolayısıyla da menziline farklar yaratan kırılmalar belirlenmekte; bu yolla menzil kavramının değişimi kavranmaya çalışılmaktadır. Bu aşamada fetihle yaşanan değişim, Tanzimat Fermanı'yla başlayan süreç, Cumhuriyet rejiminin ilanı ve etkileri, liberalleşme politikaları ekseninde ulus devlet anlayışının değişimi ve son olarak da küreselleşme ve bilgi toplumuna geçişle birlikte yaşanan evrensel dönüşüm

süreci, bireyin menziline farklılaştıran beş ana eşik olarak tespit edilmekte; bu noktalar tez kapsamında kırılmalar olarak ele alınmaktadır. Bahsedilen kırılma noktalarının her birinde kentin ve kentsel hayatın, dolayısıyla da menzilin değişiminde rol oynayan temel eksenler araştırıldığı; politik ortamdaki değişimler, yeni kentsel politikalarla atılan adımlar, ulaşım sistem ve araçlarının tarihsel süreçte gelişimi, konut sunumunun zaman içindeki çeşitlenişi ile bilişim teknolojileri alanındaki ilerlemelerin öne çıktığı saptanmaktadır. Bu bağlamda İstanbul'daki kentsel hayatın deneyimlenişinin bireyin menzil örüntüleri üzerine etkisi belirlenen eksenler kapsamında irdelenerek tarihsel eşikler üzerinden bir haritalama çalışması yapılmaktadır. Bu perspektiften bir bakışla ilerleyen okumada, kentli bireyin menzil örüntülerinin süreç içinde zaman zaman daralıp genişleyen, kimi zaman benzer özellikler taşıırken kimi zaman farklılaşan bir çeşitliliğe sahip olduğu; başta yürüyüş mesafeleriyle biçimlenen bir yapıdan fiziksel olarak çok daha geniş mesafelere erişilebilen bir hale evrildiği, ardından bilişim teknolojilerinin gelişimiyle sanal olarak sonsuz bir mesafe tanımına ulaşabildiği sonucuna varılmaktadır.

Tarihsel okumanın ardından çalışma, günümüz İstanbul'unda deneyimlenen yaşantı ve menzil ilişkilerine odaklanmaktadır. Günümüz kent yaşantısında farklı menzil deneyimlerinin oluşmasında etkin olan değişkenler düşünüldüğünde; gündelik hayatın biçimlenmesinde barınma kültürünün ve konutun önemli olduğu, bu konuda yapılan tercihlerin kişisel menzili içinde bulunulan yaşam çevresi ile sunulan olanaklar doğrultusunda etkilediği fikrinden yola çıkılmaktadır. Bu nedenle, kentli bireyin İstanbul ölçeğinde deneyimlediği gündelik yaşantıya farklı dinamikler sunarak menzilin çeşitlenme potansiyelini arttıran başlıca parametrelerden olan konut yerleşimleri incelenmektedir. Özellikle son yıllarda metropol yaşantısında mahalle ölçeğindeki geleneksel konut dokusuna alternatif olarak ortaya çıkan kapalı sitelerin kullanıcılarına yeni yaşantı biçimleri sunduğu ve bu durumun hanelerin menzil örüntülerinin şekillenişinde farklı açılımlar ortaya koyduğu düşüncesinden yola çıkılarak mahalle dokusu ve kapalı sitelerde deneyimlenen hayatlar kullanıcılarına sundukları menzil örüntüleri üzerinden karşılaştırılmalı olarak analiz edilmektedir. Farklı konut yerleşimlerinde yaşayan kullanıcıların sahip oldukları yaşam biçimleri ve menzil örüntüleri; bireylerin gündelik yaşamları üzerinden konut-iş mesafeleri, sosyal yaşama katılımları, ulaşım tercihleri, yaşadıkları çevreyle kurdukları ilişkiler vb. çerçevelerde elde edilen veriler doğrultusunda menzil, uyum, rutin, beklentiler/tercihler olarak belirlenen temalar üzerinden incelenmektedir. Bu sayede farklı konut çevrelerinde ikamet eden kentli bireylerin yaşantı biçimlerinin sahip oldukları menzil örüntüleri üzerindeki yansımaları sorgulanmaktadır.

Örneklemini İstanbul Anadolu yakasında mahalle yaşantısı süren ya da kapalı sitede ikamet eden toplam 30 hanehalkı üyesinin oluşturduğu alan araştırması, birbirlerinden farklı dinamikleri olan bu iki konut yerleşiminin kullanıcılarının kentsel ve konut yakın çevresi ölçeğinde deneyimledikleri yaşantıları etkilediğini, bu doğrultuda farklı menzil örüntülerinin oluşumuna neden olduğunu göstermektedir. Bu farklar arasında en görünür olan, kapalı site yaşantısının sunduğu sosyal ortamlar çerçevesinde içe dönük bir yaşantıya neden olmasıdır. Alan araştırması bu durumun bireylerin kentle etkileşimlerini değiştirme ve kent kentli ilişkisini kopuklaştırma potansiyeline sahip olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Zaman içinde kendiliğinden gelişen mahalle dokusunda yaşayan hanelerin menzil örüntülerinin biçimlenişine bakıldığında ise özellikle konutun

kent içindeki konumuna bağlı olarak, konut yakın çevresi ve semtin çevresel özellikleri ile ulaşım dinamikleri ekseninde çeşitlenerek ayrışan bir yapı gözlenmektedir.

Özetle tezde ilk olarak; İstanbul bağlamında menzil konusunda tarihsel bir okumayla kent ile kentli birey arasındaki temas, gündelik yaşam deneyimleri üzerinden belirlenen kırılma noktaları çerçevesinde irdelenmekte, yaşanan değişimler anlaşılmaya çalışmaktadır. Ardından ise güncel bir karşılaştırma olarak farklı konut yerleşimlerinin bireyin deneyimlediği yaşantı ve menzil örüntülerine ne gibi etkileri olduğu, mahalle dokusu ile kapalı sitelerin bu deneyimleri nasıl etkilediği tartışılmakta; ortaya çıkan benzer ve farklı yanlar üzerinde durularak İstanbul'daki konut olgusu özgün bir bakış açısıyla ele alınarak kent ve kentli ilişkisi bağlamında incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: menzil, değişim, İstanbul, konut yerleşimi, kapalı site, mahalle dokusu

ABSTRACT

READING THE CONCEPT OF PERSONAL REACH IN ISTANBUL THROUGH THE NEIGHBORHOOD TEXTURE AND GATED COMMUNITIES

Efsun EKENYAZICI GÜNEY

Department of Architecture

PhD. Thesis

Adviser: Prof. Dr. Tülin GÖRGÜLÜ

A city dweller experiences his/her daily life through three main axes which are dwelling, working and socializing. This thesis proposes that these experiences can be discussed through the concept of “personal reach”. This study aims to unfold that the content of the “personal reach” concept, which is not only dealt with as a definition of distance but also conceptualized as an urban experience, has undergone some changes at some inflection points in the historical process that Istanbul has gone through, re-forming the urban contact area defined by the concept of personal reach, with the influence of some parameters in individual scale. In the study which focuses on these changes and their reasons in its theoretical background, the historical process from the Ottoman Empire period until today is analyzed and the concept of “personal reach” is questioned in the context of the relationship between the city and the city dweller. In the field study, the role of different housing settlements in the diversification of the patterns of personal reach is examined as a current comparison.

In the theoretical background, the study begins with a retrospective reading of Istanbul hinging on the "personal reach" concept; the inflection points that effect daily life and the urban reach area of the individual. Exploring the urban dynamics that affect the change of personal reach in Istanbul, this survey investigates the evolution process of people’s personal reach in the course of time. The conquest of Ottoman Empire, the

period after the administrative reforms, proclamation of the Republic and its affects, liberalisation policies and the change of the commonwealth in the course of liberalisation policies and finally the universal change due to globalisation and transition to information society are determined as the five main thresholds namely inflection points that change the personal reach of an individual. In the influence of the inflection points , several parameters such as urban politics, change of social organisation, developments of the transportation systems and vehicles, alteration of housing, information technologies are explored through their affects on urban life and the change of personal reach in Istanbul. In this context, how the way that city dwellers experience urban life in Istanbul effects the patterns of personal reach is queried and visually mapped through the aforementioned axes. From this perspective, the dissertation shows that the personal reach pattern of a city dweller has a varying structure in terms of scale. The personal reach patterns that initially evolved from a structure determined and formed via walking distances to a position that reach wide distance measures physically, then expanded to infinite distances virtually by the augmented information technologies.

After this historical re-reading, the study focuses on the daily life experiences and the personal reach relations in Istanbul. The choices regarding housing supply and dwelling culture which have a significant role in structuring daily life, are among the major parameters that projects different dynamics affecting the diversity potential of the personal reach concept based on the relations of the households with the urban space. Recently in Istanbul gated communities which appeared as an alternative to the traditional housing texture are offering their users a new life and accordingly a new understanding of personal reach concept. Thus, in this dissertation the personal reach patterns of the households who live in different housing settlements and types, namely traditional neighborhood texture and gated communities are comparatively analyzed. Therefore, this study makes an analysis in the axes of these two different housing settlements and explores the daily life and personal reach patterns in the frame of housing-working distances, social life, the relation between the dweller and the housing environment, through certain themes inferred from the findings of the research such as their rhythm, daily routine, expectation and choices. Reciprocally it also surveys the projections of the living experiences and personal reach patterns on the city dwellers' daily life.

Findings of the interviews carried out with 30 people who live in the neighborhood texture or a gated community in the Anatolian side of Istanbul shows that housing choice is a determining fact on the formation of personal reach concept. The field survey displays that the lives experienced in gated communities and traditional neighborhoods are diverse and have sound impacts on the formation of the users' personal reach. Considering the differences, it is discovered that gated communities creates an introverted life depending on their social facilities; in consequence they decreases social interaction with and within the city and bear the potential of alienating dwellers from urban life. It is also observed that the personal reach patterns of the groups who live in the traditional neighborhoods are being formed and diversified according to the location of the house in the city, the characteristic of the district and transportation dynamics.

In summary, this dissertation first discusses how the personal reach concept has been evolved in time in the context of Istanbul with an attempt of a historical re-reading through the proposed inflection points; and intends to apprehend, evaluate and interpret the transitions. Secondly, as a current field of comparison the dissertation studies how different housing settlements effect the daily life of the dweller and his/her personal reach patterns; and how gated communities and housing settlements of traditional neighborhood texture impact these experiences. Focusing on the similar and distinct sides, the housing phenomenon in Istanbul is being undertaken with an unique perspective in the context of the relationship between the city and the city dweller.

Keywords: personal reach, İstanbul, housing settlement, gated community, neighborhood texture

BÖLÜM 1

GİRİŞ

İnsan, bedeninin sınırlarının ya da dolaysız faaliyetlerinin gerçekleştiği alandan ibaret değildir. Zamansal ve mekansal olarak neden olduğu etkilerin toplamıdır onu oluşturan. Keza, bir şehir de dolaysız sınırlarını aşan etkilerin toplamından ibarettir. Şehrin, varoluşunun ifade edildiği fiili genişliği ve menzili budur [1].

Günümüz metropollerinde yaşam oldukça hızlı akar... İnsanlar hep bir yerlere yetişmenin telaşını yaşarlar. Vakit çok kıymetlidir. Hergün aynı saatlerde, aynı ulaşım araçlarıyla, aynı güzergahlar üzerinde uzun süreler yolculuk yapan insanlar, gün boyunca aynı işi aynı biçimde yapmaya devam ederler. İş çıkışında yine aynı koşturmacayla eve dönülür. Sosyal bir faaliyette bulunulacağı zaman günler öncesinden programlar yapılır, herkese uyan bir mekan ve vakit aranır. Hayat, bir koşturmacanın içinde durup alınan nefeslerle devam eder. Bu yoğun tempo içinde konut hala bir ölçüde mahremiyet alanı olarak üstlendiği rolü devam ettirirken iş ise yaşamı idame ettirmek için olmazsa olmazlardandır. Bu bağlamda, kentli bireyin gündelik yaşantısının sınırları, ev-iş temposunun içine sosyal yaşamın da eklemlenmesiyle, barınma, çalışma ve sosyalleşme ilişkilerinin oluşturduğu üç temel eksenle deneyimlenir.

Dolayısıyla birey ve kent arasındaki ilişki düşünüldüğünde kentin mekansal özellikleri, sunduğu sosyo-kültürel olanaklar, teknolojik altyapı, ulaşım faktörleri gibi birçok parametre kentte süregelen yaşantının biçimlenişini etkiler; kent yaşantısının rengi ve yansımaları böylece şekillenir. İnsanlar bu çok parçalı bütünden tercihleri ve imkanları çerçevesinde kendilerine pay alırlar ve birçok kişisel ve kentsel ölçütün denkleme katılmasıyla yaşantılarının sınırları ortaya çıkar. Bu çalışma, bahsedilen sınırların kişisel oluşumlarını anlamak üzerine kuruludur.

Çalışma kapsamında kişilerin bahsedilen gündelik yaşam sınırları, diğer bir deyişle kentsel ölçekteki deneyimlerinin oluşturduğu mesafeler tariflenirken “menzil” kavramı kullanılmaktadır. Bu kavram tek başına bir uzaklık tarifi olarak ele alınmamakta; kişinin yaşantısının geçtiği çevre, sosyal faaliyetlerinin oluşturduğu ağ, ihtiyaçlar eksenı gibi gündelik hayatın bütününe dair bir tarif içerecek biçimde çok boyutlu olarak kavramsallaştırılmaktadır.

Kavramın kökeni araştırıldığında, Nişanyan Etimolojik Sözlük’te karşımıza “yolculukta iniş yeri, durak”, Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi’ne bakıldığında “Osmanlı Devleti’ndeki ulaşım sistemlerinde konaklama yeri”, Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedi’ye göre ise “eskiden kervanların, posta tatarlarının yolculukta konakladıkları, at değiştirdikleri konaklama yeri” ve “ulaşmak istenen hedef, amaç, erek”, Doğan Hasol’un yazdığı Ansikopedik Mimarlık Sözlüğü’ne göre de “yolculukta konaklama yeri, konak” ya da “iki konak arasındaki bir günlük uzaklık” gibi tanımlarla karşılaşılmaktadır [2], [3], [4], [5]. Diğer yandan kavramın 16. ve 17. yüzyılda konut anlamında kullanıldığı da görülmektedir [6], [7]. Bu tez kapsamında, hem barınma hem de uzaklık anlamları içeren menzil kavramına farklı bir perspektif kazandırılmakta, gündelik yaşamda bireyin kentle temas alanını ifade eden bir deneyim olarak ele alınmaktadır.

Tarih boyunca kentin ve kentsel yaşamın geçirdiği dönüşümler ekseninde kentli bireyin sahip olduğu menzilin de içeriğinin değişerek bir takım kırılmalar üzerinden farklı formülasyonlarla biçimlendiği, nitelik değiştirdiği söylenebilir. Dolayısıyla bu tezde kent/kentli ilişkisine farklı bir perspektiften bakmaya çalışılmakta, tarihsel süreçte bireyin menzil örüntülerinin değişimine ilişkin bir okuma yapılarak günümüzde kavramın çeşitliliği irdelenmekte; hem kentsel hem de bireysel ölçekte bir takım dinamiklerle menzilin tekrar ve yeniden biçimlenerek çeşitlendiği savunulmaktadır.

1.1 Literatür Özeti

Tarihsel süreç ele alındığında kentsel değişim/dönüşümlerde ekonomik, siyasal, sosyal, kültürel ve teknolojik parametrelerde yaşanan kırılmaların önemli rol oynadığı, kentin bir parçası olan bireylerin yaşantılarının da bu parametrelerdeki dengelere göre kentle birlikte değişerek, zamanla farklı boyutlar kazandığı görülmektedir. Dolayısıyla, kentsel

makroformun özellikleri, konut çevrelerinin çeşitlenmesi ve şekillenmeleri, iş alanlarının konumlanması, uygulanan kentsel politikalar, iletişim/ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler vb. dinamiklerin kentsel düzeni ve kentlinin sosyo-kültürel hayatını, gündelik yaşamının işleyişini etkilediği söylenebilir. Bu bağlamda kentin ve kentlinin ikili bir yapı içerisinde evrildikleri, buna ilişkin olarak da bireyin menzil örüntülerinin bu süreçte dönem dönem farklı özellikler kazanarak daralıp genişleyen bir çeşitliliğe sahip olduğu öngörülebilir.

Menzilin süreç içindeki biçimlenişi incelendiğinde, öncelikle Sanayi Devriminin önemli bir kırılma noktası olduğu anlaşılmaktadır. Bu kırılmada, sanayi öncesi kent yaşantısı ile sanayi sonrası deneyimlenen hayatın birbirlerinden oldukça farklı olmalarından dolayı bireyin menzil örüntüleri arasında keskin bir ayrım ortaya çıkmaktadır. Bu ayrımı yaratan farklar incelendiğinde Gideon Sjoberg; Mübeccel Kiray; Paul K. Hatt ve Albert J. Reiss Jr.'ın kentsel yerleşimlerin tarihi ve sanayi öncesi kentlerle ilgili çalışmalarından yola çıkılarak özellikle sanayi öncesi kentlerde konut ile işyerinin birbirinden farklılaşmamasının barınma ve çalışma olgularının ortak bir mekanda çözülmesini ya da iş mekanının konuta yürüyüş mesafelerinde konumlanışını beraberinde getirdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu dönemde bireyin menzil örüntülerinin biçimlenişinde bahsedilen barınma-çalışma ilişkileri kapsamında ortak mekan kullanımının menzili sıfırladığı ya da oldukça kısa mesafelerle tarflenebilir bir yapıya sahip olmasına sebebiyet verdiğinden bahsedilebilir. Bu süreçte kentin kendisinin de küçük ve yürüyüş mesafeleriyle tanımlanabilir bir ölçekte olduğu da göz önünde bulundurulduğunda bireyin menzili daha anlaşılır olacaktır. Oysa, Sanayi Devrimi'yle birlikte hayatlarımıza giren teknolojiyle oluşan yeni kentsel biçimlenişler ve mevcut kentlerin geçirdiği dönüşümler yeni yaşantı formlarının kurgulanmasını sağlamış; bu zamana kadar kentle, kent içinde devinen bireyle, barınma ve çalışma ilişkileriyle ilgili süregelen ezberler bozulmuştur. Aynı zamanda ulaşım olgusunun da gelişmesiyle sadece kentin kendisi ve kentlinin yaşantısı değişmemiş, kentlerin biraraya gelme özellikleri, kentin gelişimi gibi konular da başkalaşmıştır [8], [9], [10]. 20. yüzyıla gelindiğinde eşi görülmemiş bir büyüklükle, büyük bir nüfusun akını ve denetimsiz bir genişlemeyle birlikte elverişsiz yaşam koşulları ve karmaşayla tanımlanan sanayi kentinin ortaya çıktığını belirten Lewis Mumford gibi Bülent Duru ve Ayten Alkan'da kırsal özellikleri, doğal güzellikleri

koruyan kentin artık ortadan kalktığını ifade etmektedirler [11], [12]. Sanayi devriminden sonra kentlerde her alanın en iyi ekonomik getiriye verecek şekilde biçimlendirilmek istendiğinden bahseden Louis Wirth ise bu süreçte mekan rekabetinin önem kazandığını ve genel olarak çalışma bölgeleri ile konut bölgelerinin birbirlerinden ayrıldığını belirtmektedir [13]. Benzer şekilde Sjoberg ve Kıray'ın da ifade ettiği gibi sanayi devriminden sonra yaşanan değişimlerle artık kentlerdeki eve yakın iş mesafeleri toplumun gereksinimlerine uygun olmadığından işyerleri ile konutlar ayrılmıştır [8], [9]. Bu bağlamda bireylerin barınma ve çalışma mesafelerinin değişmesiyle menzil konusunda önemli bir dönüşüm yaşandığı, bireyin kentle ilişkisinin farklı deneyim pratikleri üzerinden yeniden kurgulanarak yeni menzil örüntüleri doğurduğu söylenebilir.

İlerleyen zaman içindeyse yoğunluk, arsa ya da kira bedeli, ulaşım, estetik, saygınlık ve bunların yanında gürültü, trafik gibi olumsuz etkenlerden uzak olma gibi nedenlerle insanlar artık kentin merkezi alanlarının dışındaki bölgeleri konut yerleşimleri olarak seçmeye başladıkları görülmektedir. Bu durumda çalışılan işyeri lokasyonu, gelir seviyesi, toplumsal statü, ön yargılar, gelenekler ve alışkanlıklar da kent nüfusunun farklı yerleşimleri seçmelerinde önemli rol oynamaktadır. Böylece, Wirth'in Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentleşme adlı makalesi'nde belirttiği gibi, gereksinimlerinin ya da yaşam biçimlerinin birbirlerine uyumuna bağlı olarak konut bölgelerinde yaşamayı ya da oradan ayrılmayı seçen kentliler, kendileriyle maddi anlamda eşit konumda olan, sosyal olarak benzer özellikler gösteren grupların bulunduğu daha homojen ortamlarda yaşamayı tercih etmektedir [13]. Bununla birlikte Toplumsal Yapı Toplumsal Değişme adlı kitabında Mübeccel Kıray'ın altını çizdiği gibi, çalışma ve hayat kazanma düzeni de konut işyeri ayrılığını getirmekte ve ailenin birden fazla üyesi zamanını evin dışında geçirmeye başlamaktadır. Toplumda devamlılığı sağlayan ilişkilerin konutun dışına çıkarak haberleşme araçlarına, kitlesel yayın araçlarına ve durmadan yenilenen yapıtlarla ticarileşmiş çevrelerde bir araya gelmeleri ve basın, yayın, tiyatro, müzik ve benzeri ilişkilerin sürekli yenilenerek toplumun zenginliğini oluşturmaya başlamasıyla da aile üyeleri arasındaki etkileşimi azaltmaktadır [14]. Böylece bireylerin yaşantılarının sanayi toplumu öncesine göre farklı bir ritimde ilerlediği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda kentli bireyin yaşantısının şekillendiği mekanların farklılaştığı ve çeşitlendiği, menzil

örüntülerinin biçimlenişini etkileyen faktörlerin arttığı ve aralarındaki ilişkilerin değiştiği söylenebilir. Diğer yandan, barınma-çalışma mesafelerinin artması ve sosyalleşme ilişkilerinin deneyimlendiği alanların artıp yaygınlaşmasıyla birlikte kişisel menzilin farklılaştığı ve genişlediği de ifade edilebilir. Ayrıca yaya ölçeğindeki formülasyondan kentin geneli üzerinde daha dağınık ve geniş çaplı bir menzile ulaşılmasında ulaşım araçlarının gelişiminin de önemli bir yeri olduğu vurgulanmalıdır.

20. yüzyılın son birkaç on yılına gelindiğindeyse sermayenin küreselleşmesiyle dünya kenti kavramının öne çıktığından bahseden Bülent Duru ve Ayten Alkan, metropolleşme olgusunun önem kazandığını, postmodernizm tartışmaları ekseninde mekanın ve zaman-mekan ilişkilerinin yeniden sorgulandığını ifade etmektedirler [11]. Bu süreçte, metropol olgusunun fiziksel sınır tanımlarını aşarak daha yaygın bir sistem oluşturmasıyla kent artık sınırlandırılmış bir birliktelik olarak görülmemekte, toplumsal ve mekansal söylemlerin birlikteliğiyle yeni sınırların, biçimlerin oluşmasıyla farklılaşmaktadır. 2009 yılında düzenlenen Urban Age Konferansı'nda da belirtildiği gibi, kent artık sadece coğrafi olarak ölçülememekte, fiziksel sınırlarıyla başlayan mekansallığı bunlarla tanımlanamayan ve kontrol edilemeyen bir bütünlük haline gelmektedir [15].

Günümüz metropol yaşantısına bakıldığında, ulaşım ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler sayesinde bireyin kentle ilişkisinin, bir yerden bir yere gidişi, kenti kullanışı ve gündelik hayatının zaman-mekan ilişkisi bağlamında değiştiği, farklı biçimlerde bir birlik kurgusu oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bilişim teknolojilerinin gelişmesiyle insanlar artık birbirlerini görmeden de iletişim kurabilme, bir noktadan bir noktaya farklı şekillerde ve sürelerde ulaşabilmektedirler. Günekut Akın'ın deyişiyle modernleşmenin işleyişine dair bir kavram olarak ortaya çıkan zaman-mekan sıkışması, ulaşılabilirliğin ve ulaşımın hızının artışıyla birlikte insanların doğal mekan deneyiminden uzaklaşması, bu konudaki algının değişimini etkileyen faktörlerle mekanın sıkışarak dünyanın küçülmesi olarak yorumlanabilir [16]. Diğer yandan, 20. yüzyılın sonlarında dünya genelinde evrensel olarak hissedilen değişimleri enformasyon çağına adım atılması, küreselleşme ve yeni ağların oluşturulması üzerinden tarifleyen Manuel Castells, bu parametrelerin zaman-mekan ilişkisini farklı bir düzleme taşıdığının altını çizmektedir [17]. Benzer şekilde İlhan Tekeli'nin de

vurguladığı gibi 20. yüzyılın son dönemlerinden itibaren literatürde yer eden bilgi toplumunda insanlar sanayi toplumuna göre mekanda daha sık yer değiştirmektedirler [18]. Bu noktada günümüzün önemli kavramlarından bir diğeri olan küreselleşme konusuna da dikkat çekilmelidir. Küreselleşmenin birleştirirken böldüğünü söyleyen Zygmunt Bauman'a göre bu kavram dünyanın tek tipliğini teşvik etmektedir. O'na göre, iş, finans, ticaret ve enformasyon akışı bir yandan yerküresel boyutlara ulaşırken diğer taraftan da bir yerelleşme, mekan sabitleme süreci de işlemektedir. Bu nedenle de mekansal ayırım, ayırma ve dışlama küreselleşme süreçlerinin bir parçası olarak artmaktadır [19]. Genel olarak dünya üzerindeki yaşantıyı, kentler, teknoloji, politika ve daha birçok parametreyle dönüştüren bu kavram bireylerin gündelik hayatlarında da önemli değişimlere neden olmakta, ortaya çıkan yeni platformlarda birbirlerinden çok farklı yaşamlar süren insanlar, diğer yandan da milyonlarca kişiyle günün aynı saatlerinde benzer mekanlarda benzer işleri yapmaktadır. Bauman'a göre iletişimde zaman sorunu ortadan kalkarak anlık bir boyuta ulaşınca mekan ve mekansal ilişkiler e-posta hızıyla hareket edenler için sorun olmaktan çıkmakta böylece artık burası/orası, iç/dış, yakın/uzak gibi ayırımlar pek kalmamaktadır [19]. Bu söyleme paralel olarak Paul Virilio da günümüzde mesafelerin gerçekliğinin gittikçe ortadan kalktığını, coğrafi aralıkların gerçekliğinin yok olduğunu dile getirmektedir. Neredeyse anında gerçekleşen iletişim imkanları çerçevesinde tele-kıtaların oluştuğunu savunan Virilio, bu durumda coğrafi temelli olguların günümüzde gerçekliklerinin kaybolduğunu belirtmektedir. Coğrafyanın sonuna tanıklık ettiğimizi öne süren Virilio'ya göre, geçen yüzyıldaki mesafeler farklı toplumların birbirlerinden uygun bir uzaklıkta olmalarını beraberinde getirirken, günümüz iletişim devrimi çağında interaktifliğe bağlı bir döneme geçiş yapıldığından artık eski mesafelerden bahsedemeyiz [20]. Bu bağlamda sanayi devriminin sonu ile bilişim çağının etkilerinin dünya genelinde hissedildiği evresel dönüşüme yeni bir kırılma olarak dikkat çekilebilir. 1990'lı yıllarla birlikte dünya genelinde etkileri hissedilen küresel dönemde bilgisayarlar, akıllı telefonlar, tabletlerle birlikte dijital bir devrim olarak bilişim devriminin başladığı; ilişkili olarak da bu süreçte menzil kavramında farklı bir kırılmanın yaşandığı, yeni dünya anlayışı ve yapısıyla birlikte daha esnek, çeşitli boyutlarla zenginleşen ve bireyin yaşantısının gündelik sınırlarının kentin dışına taşmasıyla yeniden değişen, dönüşen yeni bir menzil

kurgusunun oluştuğundan bahsedilebilir. Sanal iletişim sayesinde menzilin bir yandan sonsuza ulaşabildiğı diğeryandan fiziksel olaraksa sıfırlandığı ifade edilebilir.

Sonuç olarak, 21. yüzyıla gelindiğinde birey artık ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle otomobil, hızlı tren, uçak, gemi gibi çeşitli kara, hava ve deniz ulaşımını sağlayan araçlarla gün içinde farklı kentlerde, hatta ülkelerde bulunabilmekte, iletişim teknolojilerindeki hızlı ilerleme sayesinde bilgisayar, telefon gibi araçlarla, internet üzerinden farklı mekanlardaki (kent, ülke, vb.) kişilerle saniyeler içinde karşılıklı olarak konuşabilme ve görüşebilme, birçok işini on-line olarak halledebilme şansını yakalayabilmektedir. Diğeryandan, Mehmet Marın ve Hakan Altıntaş'ın da ifade ettiğı gibi bilgisayar, modem ve bir telefon hattının kullanılmasıyla bir ev çok uzaktaki bir iş yerine bağlanabilmekte ve kolayca bir ofise dönüştürülebilmektedir. Günümüzde A.B.D. ve benzeri gelişmiş ülkelerde yaygın bir şekilde kullanılan bu yöntemle, milyonlarca kişi işyerlerine gitmeden tele-çalışma (tele-working) yoluyla evlerinden çalışma hayatına katılabilme olanağı yakalamaktadır. Bu teknolojinin yaygınlaşmasıyla ev ile işyeri arasında gerçekleşen yolculukların sayısında bir düşme beklenmekte; ayrıca bu teknolojilerin geleceğinkent formunu, çalışma koşullarını, ulaşım sistemini, iş ve konut yerlerinin seçimini etkileyeceğı düşünülmektedir [21]. Öte yandan Castells de elektronik iletişim ve enformasyon sistemlerinde yaşanan gelişmelerle gündelik hayattaki işlevler, çalışma, alışveriş, eğlence, sağlık, eğitim, kamu hizmetleri, yönetim gibi pratiklerin işlevlerin bu yolla gerçekleştirilebilmesinin mümkün olmasıyla birlikte enformasyon teknolojilerinin kentler üzerindeki etkisinin tele-çalışmada ciddi bir artışa neden olabileceğini söylemektedir. Ancak Castells'e göre, bu gelişmeler ofiste çalışmanın son bulduğı anlamına değil, çalışma mekanlarının çeşitlilik gösterdiği anlamında gelmektedir. Ayrıca enformasyon teknolojilerinin gündelik hayatın uzamsal boyutu üzerindeki fiili etkileri düşünüldüğünde, yeni toplumda "ev merkezli" olmanın önemli bir eğilim olduğunun da altını çizen Castells, bu durumda kentlerin sonunun geldiğinin söylenemeyeceğini fakat insanların mekanlar arasında toplumsal ağların kazandığı gevşekliğe bağlı olarak giderek artan bir hareket kabiliyetiyle mekik dokuyacaklarını öne sürmektedir [22]. Bu perspektiften bakıldığında son yıllardaki bu gelişmelerin kent yaşantısına ve kentli bireye etkisinin önceki dönemlerdeki değişimlere göre çok daha hızlı ve fazla olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Konuya menzil açısından yaklaşıldığında ise bilişim teknolojileriyle hayatımıza giren tele-çalışma ve internet kullanımı sayesinde, sanayi devrimi öncesinde barınma-çalışma mekanlarının ayrılmadığı yapıda ortaya çıkan menzil örüntülerine benzer bir yapılanmanın tekrar oluşmaya başladığı, ancak bu yeni durumda zaman-mekan ilişkilerinin farklılaşmasıyla yeni bir boyut kazanmış olduğunun altı çizilmelidir.

Menzilin değişimi üzerindeki etkileri bağlamında kentin kendisi ve teknolojiye yaşanan değişim incelendikten sonra önemli bir kriter olarak bireyin süreç içinde kendini konumlandırışına da bakılmalıdır. Bu noktada, 18. yüzyılda siyasi, ekonomik, dinsel ve politik bağların pençesindeki kentli bireyin, Georg Simmel'in de ifade ettiği gibi, 19. yüzyılda kendisini diğerlerinden ayırt etmek istediği farklı bir dünya algısına ve kavrayışına sahip olduğu görülmektedir. İlerleyen zamanlarda ise yeni bir kentli olarak metropol insanı ve onun içinde yaşadığı karmaşık ağ yapısında yeni bir yaşam ortamı oluşmaktadır [23]. Dolayısıyla, menzil kavramı üzerine bir okuma yapılırken kentte ve ilişkili alanlarda yaşanan değişim, dönüşümün aynı zamanda bireyin sahip olduğu özellikleri de değiştirmekte olduğu vurgulanmalıdır. Bu bağlamda menzili biçimlendiren önemli parametrelerinden biri olarak bireyin barınma ilişkilerinin temelindeki konut olgusunun altı çizilmelidir. Tarihsel süreçte bir değerlendirme yapıldığında, kentlinin geleneksel barınma kültürünün değişiminin 18. yüzyıldan itibaren başladığını, ev mekanının biçimlenişinde ve kullanımında eski kalıpların yıkıldığını, böylece kent ve konut mekanının değişmeye başlayarak barınma açısından genel birliğin yok olduğunu dile getiren Uğur Tanyeli'nin sözleri önemlidir. Tanyeli'ye göre, çeşitlenen hane halkları, değişen mahremiyet ve konfor tanımlarıyla birlikte gündelik yaşantıda bir dönüşüm yaşanmakta; geleneksel dünyadaki tektip/benzer yaşam biçimleri nedeniyle kimsenin birbirini merak etmediği yaşamın bitişiyle farklı doğrultular ortaya çıkmaktadır [24]. Diğer bir bakış açısından konuya yaklaşan Abdi Güzer ise konutun tüketim toplumu kültüründe bir yandan tüketimi yönlendiren ana mekan olma özelliği taşıdığını diğer yandan da kendisinin bir tüketim objesi niteliğine sahip olduğunu ifade etmektedir. Güzer ayrıca, farklı gelir ve kültür grupları nedeniyle tüketimin özel bir gruba göre yönlendirilmekte olduğunu, ürün aracılığıyla da statü ve sınıf farklarının ortaya çıkarılarak, tasarımcının birincil işlevinin de sınıfları ve statüleri belirten yaşama biçimleri tasarlamak olduğuna dikkat çekmektedir. Günümüzdeyse konutun işlevselliği

değişim geçirmekte; iletişim olanaklarının, bazı pazarlama stratejilerinin uzantısında konut, tüketicinin yönlendirildiği ve denetlendiği bir odak halini almakta, televizyon, gazete, telefon, internet gibi vazgeçilmez donanımları bulunan konut, bunları bir arada tutan ve işleyişlerini düzenleyen ortamı yaratmaktadır [25]. Son 20 küsur yılda kentlerin çok hızlı büyüdüğünü ifade eden David Harvey ise bu büyümenin kentin mekansal biçiminde önemli değişikliklere sebep olduğunu söyleyerek kent sistemindeki çeşitli faaliyetlerin konum ve dağılımında önemli bir yeniden örgütlenme yaşandığını belirtmektedir. Bir kentteki iktisadi faaliyetin konumunun değişmesinin iş fırsatlarının konumunun değişmesi anlamına geldiğini savunan Harvey, konut faaliyetlerinin değişmesinin ise konut fırsatlarının konumunun değişmesi anlamına geldiğini anlatmaktadır. Bütün bu değişikliklerin, ulaşım harcamalarındaki değişikliklerle ilişkili olmasını muhtemel bulan Harvey, ulaşım hizmetinin elde edilebilirliğindeki değişikliğin konutun konumundan iş fırsatlarına erişimi etkilediğini belirtmektedir [26].

Özetle, bireyin kentle ilişkisi bağlamındaki deneyimleri çerçevesinde biçimlenen menzil örüntülerinin tarihsel süreçte yukarıda bahsedilen kırılmalar ekseninde farklı nitelikler kazanarak değiştiği; sanayi devriminden önce barınma-çalışma ilişkisinin birlikteliğinden ötürü oldukça dar bir alanda şekillendiği fakat sanayi devrimiyle birlikte özellikle ulaşım alanındaki teknolojik gelişmelerin ve kentin kendisindeki özelliklerin değişmesiyle genişlediği, kentsel ölçekte yayılarak çeşitlendiği, günümüzdeyse çok daha farklı bir çeşitlilikle birçok parametre ekseninde farklı sonuçlar doğurduğu, kimi zaman sıfırlandığı kimi zamansa hiç olmadığı kadar geniş mesafelere ulaştığı dile getirilebilir.

İhsan Bilgin'in deyişiyle konut sektörü sürekli varoluşa ve yaşama dair sorunların üzerinden tartışıldığı bir alan olarak ele alındığında, bu konuda yaşanan gelişmelerin kentli bireyin menzil örüntülerinin değişiminde önemli bir rolü olduğu söylenebilir [27]. Çünkü Sema Erder'in de ifade ettiği gibi günlük yaşamın sürdürüldüğü alanlar olarak konut alanları salt barınak olmanın ötesinde, bireyler arası ilişkiler, hane halkları arası ilişkiler, kurumlarla ilişkiler bakımından toplumsal etkileşimin, toplumsal iletişimin ve toplumsal güç ilişkilerinin somut olarak yaşandığı alanlardır. Bu nedenle de özel yaşamla kamusal yaşamın kesiştiği alanlar olarak konutun bulunduğu alanın niteliği orada yaşayanların ortak yaşamlarını, kamusal olanaklara ulaşma/ulaşmamalarını,

toplumsal sistem içindeki konumlarını büyük ölçüde belirlemektedir. Konut alanlarının niteliğinin o alanda yaşayanların günlük yaşam kalitesini, iş olanaklarını, çevre koşullarını, yaşam şansını, eğitim olanaklarını, çocukların geleceğini doğrudan etkilediğini savunan Erder, konut alanlarının kullanıcısının barınma ihtiyacını karşılamasından öte, kısa ve uzun dönemli, çok boyutlu toplumsal etkileri olan bir ortam da sunduğunu vurgulamaktadır [28]. Bu perspektiften bir bakışla menzil kavramının merkez alındığı tez kapsamında barınma kültürünün en önemli bileşeni olan konut olgusu kentli bireyin menzil örüntülerinin biçimlenişindeki başat parametrelerden biri olarak ele alınmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın güncel yanını oluşturan alan araştırmasında farklı konut çevrelerindeki yaşamlar incelenmekte, buralarda yaşayan bireylerin menzil örüntüleri araştırılmaktadır. Farklı konut, iş, sosyo-kültürel çevrelerde deneyimlenen hayatların kent içinde bazı zamansal/mekansal ölçeklerde birbirlerine temas ettiği, zaman zaman örtüştüğü ya da karşılıklı bir ilişkiyle birbirlerini etkiledikleri düşünüldüğünde, benzer çevrelerdeki yaşantıların kentin bu parçalarını kullanım şekilleri, buralarda geçirilen zamanlarını değerlendirişleri, bulundukları noktadan kente katılımları, gösterdikleri sosyalleşme özellikleri gibi bir takım ortak davranış özellikleri sergiledikleri savlanabilir. Ya da konuyu tersine ele aldığımızda ortak sosyo-kültürel yaşamları paylaşan kentlilerin benzer kentsel çevre tercihlerinde bulunmaları ve benzer yaşam perspektifleri sunmalarının da söz konusu olabileceği söylenebilir.

Ayrıca, konut-iş mesafesi ilişkisinde tarih boyunca gözlenen ayrışıp-kavuşma durumu ve bunun yaşantıyı şekillendirme biçimlerine de menzil kavramının sorgulanması yolu ile farklı bir çerçeveden bakılabilir. Bu çerçeveden bir bakışla günümüz kentlerindeki konut olgusunda gözlenen çeşitlilik ve konut yerleşimlerinin kentin içinde konumlanışları ile sundukları yaşam çevreleri bağlamında kentli bireyin menzil örüntüleri farklılaşmaktadır. Tez kapsamında, özellikle son birkaç on yıldır sunumlarına hızla devam edilen kapalı site yaşantısı ile geleneksel mahalle dokusu arasında farklı menzil kurgularının oluşabileceği fikrinden yola çıkılmaktadır. Kentin farklı yerleşim bölgelerinde bulunan konutların ortaya koyduğu menzilin de birbirlerinden farklı özellikler göstereceği düşünüldüğünden çalışmanın bu yerleşimlerin imkan verdiği, sunduğu potansiyelleri, kent sakinlerinin gündelik yaşam alışkanlıkları ve ulaşım verileri

üzerinden incelenmesiyle, daha okunur bir hale geleceği düşünülmektedir. Bu yüzden çalışmanın alan araştırması kapsamında düzenlenen menzil şemaları üzerinden farklı konut türlerinde yaşayan hanelerin kentle etkileşimlerini kavramak adına konut çevrelerini kullanımları, barınma-çalışma mesafeleri, sosyalleşme ve ulaşım pratiklerini temel alarak gündelik yaşam deneyimleri irdelenmekte; ortaya çıkan menzil örüntülerine odaklanılarak mevcut durumu anlamaya yönelik olarak görsel zeminden okuma yapan bir anlatım biçimi benimsenmektedir.

Menzil kavramı üzerinden bir tartışma sunan bu tez temel iki eksen üzerinden ilerlemektedir. Öncelikle, İstanbul'daki kentli bireyin menzil örüntülerinin biçimlenişi üzerine tarihsel bir geri okumaya yer verilen çalışmanın kuramsal kısmında, menzilin değişiminin hissedildiği kırılma noktaları belirlenerek kavramın farklılaşması anlaşılmaya çalışılmaktadır. Bu kırılmalar; fetihle yaşanan değişim, Tanzimat Fermanı'yla başlayan süreç, Cumhuriyet rejiminin ilanı ve etkileri, liberalleşme politikaları ekseninde ulus devlet anlayışının değişimi ve son olarak da küreselleşme ve bilgi toplumuna geçişle birlikte yaşanan evrensel dönüşüm sürecidir. Belirlenen bu beş kırılmanın her birinde temel olarak menzilin değişiminde rolü olan politik ortam, kentsel politikalar, sosyal yapının değişimi, ulaşım sistem ve araçlarının gelişimi, barınma kültüründe yaşananlar ve teknolojik ilerlemeler gibi bir takım eksenlerde kentsel hayatın ve menzilin nasıl değiştiği araştırılmakta; İstanbul'daki kentsel yaşantının deneyimlenişinin bireyin menzil örüntüleri üzerindeki etkisi irdelenerek tarihsel eşiklerle sorgulanmaktadır. Tez kapsamında belirlenen bu kırılma noktaları, tezin bağlamı doğrultusunda menzilin farklılaştığı geçiş süreçlerini temsil eden dönemler olarak ele alınmaktadır. Farklı bakış açıları üzerinden alternatif süreç ve dönemlere de dikkat çekilebilir. Dolayısıyla bu kırılma noktaları her zaman çok keskin ve ani değişimlere işaret etmeseler de özünde, menzilin biçimlenişin farklılaştığı eşikler olarak belirlemektedir.

Kuramsal altyapı oluşturulduktan sonra ise güncel bir tartışma olarak İstanbul'daki barınma kültürünün kentli bireyin gündelik hayatı üzerine ne gibi etkileri olduğunu mahalle dokusu ve kapalı sitelerde deneyimlenen hayatlar çerçevesinde oluşan menzil örüntüleri üzerinden karşılaştırmalı olarak inceleyen alan araştırması yer almaktadır. Bu bağlamda İstanbul'un karmaşık yaşantısında deneyimlenen menzil ilişkilerinin farklı

konut türlerinde yaşayan hanelerde ne gibi etkilerle biçimlendiği anlaşılmaya çalışılmaktadır. Tezin bu kısmında öncelikle araştırmanın biçimlendirilmesine faydası olan benzer çalışmalar araştırılmakta, tezle aralarındaki farklara değinilmektedir. Ardından tezin tasarımının nasıl bir kurguya sahip olduğu ve izlenen yollar tartışılmaktadır. Sonraki aşamada, alan araştırmasının bağlamsal çerçevesi kurgulanmakta, araştırmanın temel kavramları belirtilmekte ve tez kapsamında cevap aranan sorular sıralanmaktadır. Verilerin toplanması ve değerlendirilmesine ilişkin yöntem açıklandıktan sonra örneklemin özelliklerine değinilmektedir. Yapılan anket ve görüşmeler doğrultusunda alan araştırmasının bulguları ortaya koyulduktan sonra sonuçlar üzerinde durulmakta; farklı konut türlerinin kullanıcılarına sunduğu menzil örüntüleri arasındaki benzer/farklı yönler sorgulanarak konut çevrelerinin bireylere sunduğu/dayattığı yaşam potansiyelleri analiz edilmektedir. Alan araştırmasının hipotezi ise; farklı konut yaşam çevrelerinde (kapalı siteler ve mahalle dokusunda) deneyimlenen gündelik yaşantıların değişik niteliklere sahip karakterler sergiliyor olmaları ve bireylerin menzil örüntülerinin de bu durumdan etkilenecek kentsel ölçekte birbirlerinden farklılaştığıdır. Bir başka deyişle; barınma kültürü çerçevesinde farklı konut türlerinin sağladıkları yaşam ve çevrelerinin kullanıcılarının hayatlarına farklı perspektifler sunduğu düşünülmektedir. Bu nedenle de kapalı siteler ve mahalle dokusunda ikamet eden hanelerin yaşantılarının farklı menzil örüntüleri oluşturacakları öngörülmektedir. Tezin en son bölümde ise çalışmanın genel sonuçları ve değerlendirmelere yer verilmektedir.

1.2 Tezin Amacı

Bu çalışmanın genel amacı kent ve kentli arasındaki ilişkiyi gündelik yaşamda kentle temas alanını ifade eden menzil kavramı üzerinden okumaktır. Bu noktadan hareketle tez kapsamında önce menzil'e yüklenen yeni ve özgün anlamın açılması hedeflenmektedir. İstanbul'da kentin gündelik yaşamı etkilediği tarihsel sürecin haritalanmasını, kentsel ölçekte kişisel menzilin hangi etkenlerle ve nasıl değiştiğini tartışmayı hedefleyen tezde öncelikle bu bağlamda öne çıkan kırılma noktaları belirlenmekte, çalışma bu kırılmalar ekseninde menzil kavramının değişimini sağlayan etkenlerin araştırılması üzerinden ilerlemektedir. İkinci olarak ise günümüz İstanbul'unda deneyimlenen yaşantı ve menzil ilişkilerine odaklanılan tezde anket ve

görüşme teknikleri kullanılarak niteliksel yönü ağır basan bir alan araştırmasına yer verilmektedir. Konut olgusu kentsel hayatta farklı menzil deneyimlerinin oluşmasındaki başat rolüyle öne çıkan parametrelerdendir. Dolayısıyla alan araştırmasında güncel bir karşılaştırma olarak konut konusundaki çeşitliliğe değinilmekte, kendi dinamikleri ile süreç içinde dönüşen mahalle dokusu ile tek elden, tek seferde sunulan kapalı site yerleşimlerinin kullanıcılarının kentle etkileşimlerini ve gündelik yaşamlarını nasıl değiştirdiği elde edilen özgün verilerle oluşturulan menzil örüntüleri incelenerek kavranmaya çalışılmaktadır. Bu bağlamda çalışmada, İstanbul'un Anadolu yakasındaki farklı konut yerleşim bölgelerinde mahalle dokusu ve kapalı sitelerde yaşayan bireylerle yapılan görüşmelerin ışığında, bu alanların mekansal organizasyon, ulaşım gibi çeşitli parametreler bakımından farklılıklarının kişilerin menzilleri bağlamında daraltıcı/genişletici, özgürleştirici/dayatmacı özelliklerinin olup olmadığı, hangi özelliklerin bahsedilen kavrayışlara imkan verip vermediğini tartışmak üzere bir okuma yapılmaktadır. Ayrıca, gündelik yaşam ve rutin üzerinden hanehalklarına ve teker teker üyelerine ait oluşturulan şemaların özelliklerinin irdelenmesi, birbirleriyle olan farklı/benzer yanlarının araştırılması, bu yönlerin anlaşılmasına çalışılmasıyla yapılan konut türü (ve yerleşim bölgesi) tercihlerinin yaşam biçimlerini nasıl ve ne şekilde etkilediği, kişilere sağladığı potansiyellerin ortaya konulması bağlamında yorumlara olanak vermektedir. Böylece, konut yerleşimlerine kentsel ölçekte yeni bir anlayışla yaklaşılmasına olanak sağlayan çalışma sayesinde bireyin gündelik yaşam verileri üzerinden kentteki günlük yaşantının seyri kişisel menzil kavramı bağlamında irdelenmektedir.

1.3 Orijinal Katkı

Kentli bireyin gündelik yaşamının barınma, çalışma ve sosyalleşme ilişkilerinden oluşan üç ana ekseninde deneyimlendiği savunan bu çalışmanın mevcut literatüre orijinal katkısı bahsedilen deneyimleri “menzil” kavramı üzerinden tartışmaya açmasıdır. Çalışma kapsamında sadece bir uzaklık tarifi olarak ele alınmayan bu kavram kentsel bir deneyim olarak kavramsallaştırılmakta, İstanbul'un yaşadığı tarihsel süreç içinde bir takım kırılma noktalarında içeriğinin dönüştüğü ve menzilin tariflediği kentle temas alanın bireysel ölçekte bazı değişkenlerin etkisiyle tekrar ve yeniden biçimlendiği savunulmaktadır.

Araştırmasının konut konusunda yapılan konut yeri/tipi seçimi, hanehalkı hareketliliği gibi çalışmalara zemin sağlayabilmesi; mevcut durum üzerinden karşılaştırmalı bir analiz içerdiği için bölgesel olarak konut yerleşimlerinin insanların yaşamlarına sağladığı farklı açılımları gösterebilmesi; konut çevrelerine yönelik bir araştırma tabanı olarak okunabilmesi ve farklı bölgelerde yapılacak benzer araştırmalara da yol gösterebilmesi açısından literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir. İstanbul konut olgusu üzerine yapılan araştırmalar açısından zengin bir literatüre sahiptir, ancak bu çevrelerde yaşamayı tercih eden bireylerin yaşantıları arasında niteliksel anlamda bir karşılaştırmaya rastlanmamaktadır. Bu doğrultuda bir araştırma konut çevrelerine yönelik doğru analizlerin yapılmasına yardımcı olacaktır. Ayrıca İstanbul'daki farklı konut yerleşimlerinde deneyimlenen hayatları anlayabilmek adına bireyin gündelik hayatla ilgili verilerinden yola çıkılarak yaşam biçimleriyle ilgili seçeneklerini, tercihlerini, bunların hayatlarına etkilerini, kentle kurdukları karşılıklı ilişkilerini sorgulayan bir çalışma bulunmadığından konut üzerine bu kapsamdaki bir araştırma aynı zamanda kent ile ilişkili tartışmalara da katkı sağlayacaktır. Öte yandan kişilerin konut dışında geçirdikleri zamanlarda ne yaptıkları, uzak/yakın mesafelere nasıl gittikleri konuları da araştırıldığından çalışma aynı zamanda konut çevrelerine yönelik yer seçimi araştırmalarına da zemin oluşturma potansiyeli taşımaktadır.

Çalışmanın bir diğer katkısı ise medyada sürekli ortak birçok söylemle reklamlarına, tanıtımlarına yer verilen kapalı sitelerin kullanıcılarına gerçekten bahsedilen özelliklerde bir yaşam sunup sunmadığını tartmak, gündelik yaşama etkilerini tartışmak ve kentle olan ilişkilerini yeniden gözden geçirmektir. Böylece medyada sürekli olumlanan özelliklerin gerçekten nasıl işlediği, bu tür yerleşimlerde deneyimlenen hayatların ne tür ilişkiler ve menzil örüntüleri ortaya koyduğu güncel ve gerçek bir bakış açısıyla yansıtılmakta; çalışmanın yapılacak olan yeni konut projelerine farklı bir perspektif kazandırabileceği ve gündelik yaşamın ritminin farklı konut çevrelerinde nasıl attığını tartışmaya açabileceği düşünülmektedir. Dolayısıyla bu çalışma, kentsel ölçekte yapılan çalışmalarda, konut ve konut yerleşimlerine yönelik tasarım projelerinde, gayrimenkul yatırımlarında, planlama, üretim ve tüketim bağlamlarında hem kullanıcının hem de üretici firmaların daha bilinçli hareket edebilmeleri adına

kenti ve kentliyi etkileyecek benzer çözüm arayışlarında getirdiği yaklaşım dolayısıyla farklı bir perspektif sunmaktadır.

Bir önemli nokta ise 21. yüzyılda teknolojik gelişmelerle insanların yaşantısındaki bazı mesafelerin sanal ortamlarda yitirilmesi, bir kısım çalışan için iş menziline aslında hiç olmadığı kadar genişleyerek dünyaya yayılırken diğer yandan da bilgisayara erişim mesafesiyle sınırlanarak sıfırlanabiliyor olmasının barınma-çalışma ilişkisi bağlamında günümüzde gelinen noktayı anlayabilmek adına anlamlı oluşudur. Bu perpektiften bakıldığında, çalışmanın iş yeri-konut ilişkisi, gündelik yaşantı ve ulaşım kavramı arasındaki karmaşık ilişki ağlarının biçimlenişine dair bir yorumlama ortamı sunacağı da söylenebilir.

Türkiye’de yaşanan konut sorununun özellikle kentleşme sonrası kazandığı boyutlar açısından disiplinlerarası bir çalışma alanı oluşturduğunu ifade eden Hülya Turgut, sosyal, psikolojik, politik, ekonomik özellikleri ve değerleri yansıtan fiziksel bir ünite olan konutu oluşturan kültürel, davranışsal ve mekansal çevre özelliklerinin farklı kültür gruplarında ve konut çevrelerinde farklı etkileşim örnekleri sergilediğini belirtmektedir [29]. Bu tezde de kent, kentli ve konutun mevcut disiplinlerarası kapsamı öne çıkarılmaya çalışılarak farklı dinamiklerden beslenen bir çalışma hedeflenmektedir. Menzil konusuna yeni bir perspektifle bakmayı öneren ve konuyu kentli bireyin kentle etkileşimi bağlamında bir deneyim olarak kavramsallaştıran bu tez kapsamında birçok farklı alanla ilişkili bir okuma yapılmakta ve birçok farklı alana yardımcı olabilecek yaklaşımlar ortaya koyulmaktadır. Kentleşme, konut olgusu ve sunumu, ulaşım dinamikleri, kentsel politikalar gibi birçok konuyla ilişkili olarak tasarlanan bu çalışmanın aynı zamanda şehir planlama, mimarlık, sosyoloji gibi farklı alanlardan beslenen ve onlara hizmet eden boyutlarıyla disiplinlerarası bir niteliği olduğu söylenmelidir.

İSTANBUL'DA KİŞİSEL MENZİLİN DÖNÜŞÜMÜ

İstanbul, Bizans İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu gibi iki önemli imparatorluğun parçası olmuş, başkentlik yapmış, derin tarihsel kökenlere bağlı, çok katmanlı yapısı ve coğrafi konumuyla ne'î şahsına münhasır bir kettir. Yüzyıllardan beri etnik ve dinsel açıdan farklı grupları barındıran kent, farklı halklara birlikte yaşama olanağı sunmuş ve bu toplulukların yansımalarını barındırmıştır. Hristiyan kentinden İslam kimliğine geçişle önemli inanç kırılmalarına sahne olan kentte sosyo-politik olarak önemli kırılmalar yaşanmış, Cumhuriyet'in ortaya koyduğu laiklik anlayışıyla sekülerlik ağırlık kazanırken ilerleyen yıllarda durum daha karmaşık bir hal almıştır. Bu süreçte belirli dönemlerden kesitler alındığında kentin sosyo-ekonomik, coğrafi, yapısal, teknolojik, idari ve politik durumundaki değişimlerle birlikte kent sakininin sosyo-kültürel çerçevesi, dini inançları, yaşantı biçimleri arasında belirgin farklar göze çarpmaktadır. Tam da tarihindeki bu özgün süreçlerle İstanbul, tezin sorguladığı menzil kavramının araştırılması, zaman içindeki değişiminin kavranabilmesi açısından farklı perspektifler sunan önemli bir okuma kaynağıdır. Dolayısıyla çalışmanın bu bölümünde, menzilin tarihsel süreçte geçirdiği değişimlerin İstanbul ölçeğinde araştırıldığı, bu değişime zemin oluşturan kırılma noktalarının belirlenerek kentli bireyin menzil örüntülerinde zamanla gözlenen evrilmenin bu kırılmalar üzerinden ortaya çıkan etkenler ekseninde araştırıldığı bir geri okumaya yer verilmektedir.

Genel olarak, İstanbul'la ilgili yapılan çalışmalara göz atıldığında historiyoğrafik bir işleyişe rastlanmaktadır. Bu konuda çoğul aktörlü bir dünyada yaşandığının kabul edilerek işe başlanması gerektiğini savunan Tanyeli, tekil güzergahların değişimin tek

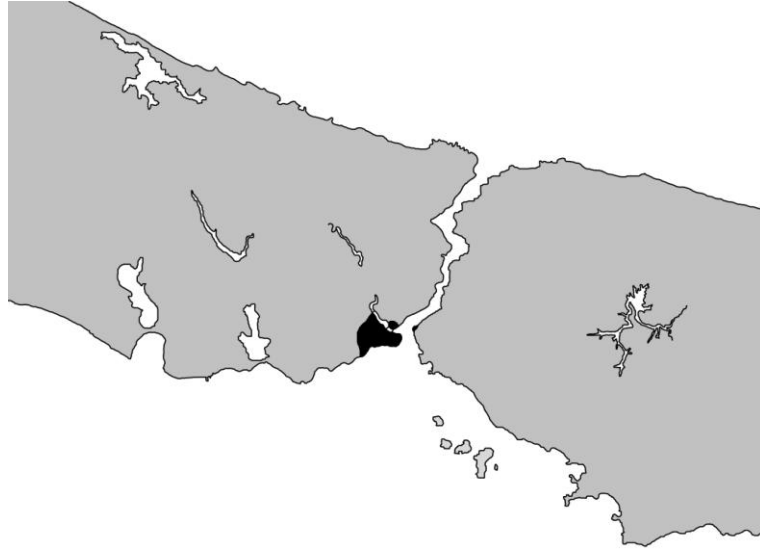
doğrultusu olmadığını anlamının önemini vurgulamaktadır [24]. Bu bağlamda, bahsedilen anlamda bir kurgu sağlayabilmek için bölüm kapsamında öncelikle menzil dönüşümüne sebep olduğu düşünülen kırılma noktaları belirlenerek İstanbul'da kişisel menzilin dönüşümüne ilişkin bir tablo ortaya koyulmakta; bu kırılmalar ekseninde kentin mekansal yapısındaki değişim, barınma-çalışma ilişkilerinin değişimi, ulaşım olgusunda yaşanan gelişmeler ve kentlinin sosyo-kültürel yaşamında gözlenen farklar araştırılmaktadır. Böylece, menzilin dönüşümünde rol alan farklı aktörler üzerinden kent-kentli ilişkisi bağlamında çok yönlü bir okuma hedeflenmekte, aynı zamanda İstanbul'un bireyin yaşantısını ve dolayısıyla da menzil örüntülerini tarihsel süreçte nasıl etkilediği haritalanmaktadır.

Aşağıdaki çizelgeden de takip edilebileceği gibi ilk kırılma noktası kente yeni sahiplerin gelmesi ve kültürel yapının değişmesini sağlayan fetihtir. Bu aşamada kent, imparatorluğun rakipsiz tek metropolü karakterini taşımaktadır. 19. yüzyılda modernitenin etkisiyle yaşanan gelişmeler ve Tanzimat Dönemi'nin etkisi ikinci, 20. yüzyılda Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle değişen rejimle birlikte ulus-devlet anlayışının olduğu dönem üçüncü kırılma noktası olarak ele alınmaktadır. Ankara'nın başkent oluşuyla birlikte kentin ikinci plana gerilemesi ve bu durumun kentte yarattığı problemlerin incelendiği bu dönemde ayrıca, tek partili dönem ve çok partili döneme geçiş süreçlerinin neden olduğu değişimlere değinilmektedir. Mevcut anlayışın farklılaşması ve liberalleşme politikalarının dönüştürücü etkisinin yaşandığı 1980'li yıllar ise dördüncü kırılma olarak değerlendirilirken beşinci ve son olarak ise küreselleşme ve bilgi toplumuna geçişle birlikte dünya genelinde topyekün hissedilen evrensel dönüşümün yaşandığı 1990'lı yıllarla başlayan ve hala devam etmekte olan süreçten bahsedilmektedir.

Çizelge 2. 1 İstanbul’da menzilin değişim, dönüşümünü etkileyen kırılma noktaları ve temel etkenler

1. KIRILMA	1453- OSMANLI İMPARATORLUĞU
MAHALLE KAVRAMI / ORGANİK KENT DOKUSU / ÇIKMAZ SOKAKLAR / YANGINLAR - KAYIKLA ULAŞIM ATLI ARABA / YAYA ULAŞIM - DİN TEMELLİ YAŞAM / HAREMLİK SELAMLIK İLİŞKİLER - KAHVEHANE HAMAM / ÇARŞI / MESİREYE GİTME ALIŞKANLIĞI	
2. KIRILMA	1839 - TANZİMAT FERMANI
KENTTE MODERNLEŞME ÇABALARI / GALATA VE PERA / MODERN KENTLİ İMGESİ - MAHALLE SINIRLARININ AŞINMASI - İLK APARTMANLAŞMA ÖRNEKLERİ - VAPUR / RAYLI SİSTEMLER / İLK KÖPRÜLER - KIYI BOYUNCA YERLEŞMELER / İKİ YAKANIN BİRBİRİNE BAĞLANMASI - KAMUSAL ALANIN GELİŞİMİ - YENİ SOSYALLEŞME DENEYİMLERİ	
3. KIRILMA	1923 - CUMHURİYETİN İLANI
ANKARA'NIN BAŞKENT OLUŞU / TEK PARTİLİ DÖNEM - SEKÜLERİZM / KADIN VE ERKEĞİN KAMUSAL ALANDA BİRLİKTELİĞİ - CUMHURİYET BALOLARI / GAZİNOLAR / PLAJLAR / ÇAY BAHÇELERİ / SEMT PARKLARI - 1939-1951 HENRI PROST UYGULAMALARI / MEYDANLAR / BULVARLAR / YOLLAR - KENTE GÖÇ - NÜFUS ARTIŞI - İLK GECEKONDU ÖRNEKLERİ - DOLMUŞ OLGUSU / OTOMOBİL SAHİPLİĞİNİN ARTIŞI / KARAYOLU ULAŞIMININ YAYGINLAŞMASI	
1945 - 2. DÜNYA SAVAŞININ BİTİŞİ	
ÇOK PARTİLİ DÖNEME GEÇİŞ - GECEKONDU OLGUSUNUN ARTIŞI / KAT MÜLKİYETİ YASASI - 1950-1960 ADNAN MENDERES DÖNEMİ / BÜYÜK İMAR OPERASYONU / MEYDANLAR / BULVARLAR / YOLLAR / SAHİLLE BAĞLANTILI YOLLAR - YAP-SATÇI KONUT SUNUMU / KOOPERATİF ÜRETİMİ / İLK TOPLU KONUT ÖRNEKLERİ - RAYLI SİSTEMLERİN TASFİYESİ - KARAYOLU ULAŞIMININ EGEMENLİĞİ - KENTİN DIŞA DOĞRU YAYILMASI - PLANLI DÖNEME GEÇİŞ - BOĞAZİÇİ KÖPRÜSÜ ÇEVRE YOLLARI / İKİ KITA ARASI BAĞLANTI - MERKEZİ İŞ ALANLARININ OLUŞUMU	
4. KIRILMA	1980 - LİBERALLEŞME POLİTİKALARI
1983-1993 TURGUT ÖZAL DÖNEMİ / 1984-1989 DALAN OPERASYONLARI - DENİZ OTOBÜSÜ HAFİF METRO / ÇAĞDAŞ TRAMVAY / FSM KÖPRÜSÜ - TOPLU KONUT KANUNU / ÖZEL SEKTÖR KONUT ÜRETİMİ / İLK KAPALI SİTE ÖRNEKLERİ - KÜRESELLEŞME - ÇOK MERKEZLİ METROPOLİTEN KENTLEŞME - ALIŞ-VERİŞ MERKEZLERİ - YÜKSEK OFİS BİNALARI	
5. KIRILMA	1990 - EVRENSEL DÖNÜŞÜM KÜRESELLEŞME VE BİLGİ TOPLUMUNA GEÇİŞ SÜRECİ
KENTSEL ALANLARIN ÇEPERLERE YAYILIŞI / DESANTRALİZASYON - EKONOMİK KRİZ - TERSİNE GÖÇ - DEPREM - İLETİŞİMİN YENİDEN TANIMLANMASI / SMS / İNTERNET / E-MAIL - FESTİVALLER / BİENAL	
2000’LER - NEO-LİBERAL MUHAFAZAKAR POLİTİKALAR	
2003 -... R.TAYYİP ERDOĞAN DÖNEMİ / 2004-...KADİR TOPBAŞ - KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİ / TOKİ - KİPTAŞ - GYO’LAR / KAPALI SİTELER - ANADOLU YAKASI YENİ İŞ ALANLARININ OLUŞUMU - TAKSİM-LEVENT METROSU / EKSPRES OTOBÜS / FÜNİKÜLER / METROBÜS / KADIKÖY-KARTAL METROSU / MARMARAY / AVRASYA TUNELİ ÇALIŞMALARI / 3. KÖPRÜ TARTIŞMALARI - İLETİŞİM ARAÇLARININ ÖNEM KAZANMASI / İNTERNET HIZINDA YAŞAM - GÖRÜNTÜLÜ TELEFON / TELE-KONFERANS - YENİ ÇALIŞMA BİÇİMLERİ / TELE-ÇALIŞMA - YENİ SOSYALLEŞME ANLAYIŞLARI	

2.1 1. KIRILMA: Fetih ve Kültürel Değiş-Tokuş, Kentin Sahipleri Değişiyor



Şekil 2. 1 Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul¹

Bizans İmparatorluğu'nun önemli bir merkezi olarak konumunu uzun yıllar koruyan İstanbul, 1453 yılında Osmanlı İmparatorluğu topraklarına katılmıştır. Stratejik konumu ve kozmopolit yapısıyla öne çıkan kent işgal edildikten üç yıl sonra imparatorluğun başkenti olmuş, böylece siyasi, kültürel, iktisadi ve dini bir merkez haline gelmiştir. Ayrıca, kentin sahiplerinin değişmesiyle önemli bir kültürel değiş tokuşun deneyimlendiği kentte, o zamana kadar süre gelen gündelik yaşam kentin bir İslam kenti olmasıyla birlikte değişime uğramıştır.

Osmanlı İmparatorluğu dönemi İstanbul'una bakıldığında kentin üç ana bölümden oluştuğu görülmektedir; Marmara ve Haliç arasındaki en büyük parçayı oluşturan İstanbul kısmı, Haliç'in kuzeyinde Galata bölgesi, üçüncü olarak da Asya kıtasında İstanbul'un karşısına denk gelen Üsküdar (bkz. Şekil 2.1). İstanbul bölümü olarak bilinen tarihi yarımada Müslüman kesim yaşamakta, Galata'da ise küçük merkezlerde ikamet eden azınlıklar yer almaktaydı. Üsküdar kısmı ise diğer iki önemli merkezin yanında daha önemsiz, daha az gelişmiş ve daha az nüfuslu bir yapıya sahipti [30], [31].

¹ Bu harita [15], [47] ve [81] numaralı kaynaklardan üretilmiştir.

Bu bağlamda yaşananlar düşünüldüğünde İstanbul'daki demografik yapının farklılaşması, gündelik hayatta deneyimlenen pratiklerin kente yeni gelen kesimlerle değişmesi ve kentsel ortamın yeniden düzenlenmesi ile fetih kent ve kentli ilişkisinin yeniden kurgulandığı bir sürece geçişi temsil etmektedir. Dolayısıyla kent sakinlerinin kentle etkileşimlerinin farklılaştığı ve buna bağlı olarak da menzil örüntülerinin süreçten etkilendiği düşünüldüğünde tez kapsamında kentsel ölçeğe hissedilen bu önemli değişim bir kırılma noktası olarak nitelendirilmektedir. Çalışmanın bu kısmında Osmanlı İmparatorluğu döneminde gündelik hayatın ne tür bir işleyişi olduğu, sahip olduğu düzen incelenmekte, konu başkent sakinlerinin menzillerinin belirleyici öğeleri üzerinden tartışmaya açılmaktadır.

2.1.1 Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Gündelik Hayatın Akışı ve Menzil Kavramının Belirleyici Öğelerinin Sorgulanışı

Osmanlı İmparatorluğu döneminde kent sakinlerinin menzil örüntülerinin biçimlenişinin anlaşılabilmesi adına öncelikle bu süreçte hayatın deneyimlenişi kavranmalıdır. Bu nedenle çalışmanın bu kısmında sıradan bir İstanbullu'nun yaşantısını genel hatlarıyla anlayabilmek adına alt başlıklar oluşturulmakta; öncelikle barınma ve yaşam kültürünün önemli bir parçası olan mahalle kavramı üzerinde durulmakta, kişisel menzilde esnemeler yaratan sosyo-kültürel yaşantı ve öğeler incelenmekte, ardından aile yapısı ve kadın-erkek ayrımının altı çizilerek barınma mekanları ve menzil ilişkilerine odaklanılmaktadır. Çalışma hayatının bireyin menzili ile arasındaki etkileşim lonca disiplini ve esnaf örgütleri gibi oluşumlar üzerinden sorgulandıktan sonra ise ulaşım olgusunun nasıl şekillendiği ve olgunun İstanbulluların menzil ilişkilerine etkisi üzerine bir okumaya yer verilmektedir.

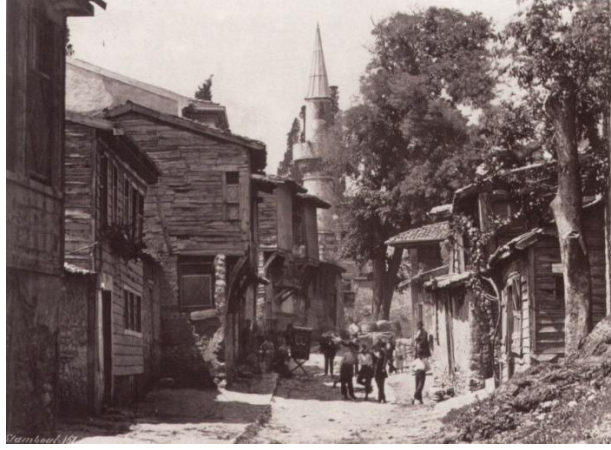
2.1.1.1 Yaşam Kültürü “Mahalle”

İstanbul'daki gündelik hayat konusu incelenirken uzun yıllar aynı şekilde devam eden bir yaşantı kültürü halini alan “mahalle” kurgusuna özellikle değinilmelidir. Bu kurgu Osmanlıların yaşam biçimlerini ve düşünce yapılarını kavrayabilmek, hayat anlayışları ve sosyo-kültürel perspektifleri hakkında bilgi sahibi olabilmek açısından önemlidir. Bu bağlamda öncelikle mahalle olgusunun ortaya çıkışının altındaki nedenlere değinilmelidir. Fetihten sonra kentte Bizansın Hristiyan cemaatleri ile İslami gelenekler

biraraya gelmiş, Müslümanların coğrafyada yerini almasıyla nüfus yapısı karmaşıklaşmıştır. Fakat Hristiyanlık ve İslamiyetin farklı inanç gelenekleri çerçevesinde dini kutuplaşma yaşanmaya başlanmasıyla gündelik hayatın şekillenışı önemli ölçüde etkilenmiştir. Böylece Müslüman ve Hristiyan grupların kentin farklı bölgelerine yerleştirilmeleri ile kentin gündelik yaşamının önemli bir simgesi olan mahalle kültürü doğmuştur. Mahalle olgusu Işın'ın da belirttiği gibi, gündelik hayatın hem dar ölçekli iktisadi, kültürel ve dini pratiklerini içermesi, hem de geniş ölçekli şehir yaşantısının kurucu ögesi olması bakımından önemli bir gözlem alanıdır [32].

Mahallenin hem toplumsal hem de fiziki bir bütün olarak aile varlığına ve ilişkilerine denk gelen bir kentsel kurum olduğunu dile getiren Kuban, bu kurumun yakın ilişkiler içindeki bir sosyal yapılanmayı yansıttığını söylemektedir [33]. Mahalle sınırlarının topografik bir gerçeklikten çok, kültürel bütünlüğün sağlandığı noktadan başlayıp dağıldığı noktaya kadar devam eden toplumsal bir aidiyet duygusuyla çizildiğini ifade eden Işın ise, kent topografyasında mahalle hücrelerinden oluşan bir organizma karakterinin ortaya çıktığına ve mahalledeki toplumsal çerçevenin dışarıdan din, içeriden ise yerel kültürlerle belirlendiğine dikkat çekmektedir [32]. Böylece kentlinin menzilinin öncelikle yaşadığı mahalle sınırları ile belirlendiği, ardından da mensup olduğu dine ait kurumlar etrafında ikinci bir sosyalleşme alanı ölçüsünde çeşitlenen bir örüntü oluşturduğu düşünülebilir.

Kurulan ilk mahallelere bakıldığında dini, kültürel ya da etnik kimliklere sahip cemaat tipi bir örgütlenme biçiminde iskan edilmiş küçük ölçekli yerleşim birimlerinden oluşan bir düzenlemenin olduğu anlaşılmaktadır. Müslüman mahallesinin merkezinde tipik olarak cami/mescid yer alır, bu merkezler dini ve idari açıdan cemaat yaşamını düzenlerdi. Aynı doğrultuda Hristiyan ve Yahudi cemaatlerin mahalleleride kilise ve sinagoglar etrafında biçimlenirdi [32]. Mahalledeki diğer temel öğelere bakıldığında her birinde evlerin, dükkanların, hamam ve pazaryerlerinin bulunduğu bilinmektedir [34]. Maddi olanakların elverdiği ölçüde mahallelere okul, kütüphane, imaret ya da çeşme gibi yapıların yaptırıldığını söyleyen Faroqhi, İstanbulluların gündelik yaşamını belirleyen bu çerçevenin bazı değişikliklere uğrasa da, bütün Osmanlı dönemi boyunca varlığını sürdürdüğünden bahsetmektedir.



Şekil 2. 2 19. yüzyılda İstanbul’da henüz belediye nizamnamelerine göre düzenlenmemiş bir sokak [33]

Mahalle sakinleri ele alındığında ise genellikle birbirine komşu ailelerin akraba oldukları ve mahalleye giren çıkanın denetlenmeye çalışıldığı bilinmektedir [35]. Bu bağlamda mahalle olgusunun kent sakinlerinin menzillerini hem gündelik yaşam sınırları, hem de geleneksel yapısı bağlamında etkilediği anlaşılmaktadır.

Mahalledeki sosyo-kültürel yaşantı ve öğeleri

Osmanlı İmparatorluğu döneminde sıradan bir Müslümanın gündelik yaşantı sınırlarının evinin bulunduğu mahalle ortamı, işinin bulunduğu bölge ve ibadet mekanlarından ibaret olduğu; mahalle ölçeğinde birçok gereksinim karşılanabildiğinden bu sınırların dışına pek çıkmadığı, yaşamın döngüsel bir biçimde örf ve adetlere dayalı olarak sorgusuz sualsiz devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu nedenle insanların menzillerinin birbirlerine benzediğini; kadınların ve erkeklerin menzillerinde temel farklar gözlenirken kendi aralarında benzer menzillere sahip oldukları öngörülebilir. Bu dönemde temel olarak bir mümin olma özelliği taşıyan bireyin bu özelliğinin temel etkinliklerine de yansıdığını ifade eden ışın, eğlenme kültürü gibi kişisel etkinliklerde bile sistemin dini çerçeve etrafında işlediğini ve genel ritüellere göre bir anlayış benimsendiğini vurgulamaktadır [36]. Bu perspektiften dinin kısıtlayıcı özellikleri çerçevesinde menzil konusuna yeniden yaklaşıldığında, gündelik hayatın kapalı bir çerçeve içinde kendisini tekrar ettiği, döngüsel bir tempoyla ilerlediği düşünülebilir.

Bu sebeple çalışmanın bu kısmında Osmanlı İmparatorluğu döneminde, insanların yaşantı kalıplarında ve mekansal sınırlarında oluşan esneklikler üzerinden menzillerinin

biçimlenişini anlamak adına mahalle yaşantısı çerçevesindeki sosyo-kültürel yaşantı ve öğelerine değinilmektedir.

Bu bağlamda öncelikle kültürel iletişim merkezleri olarak kahvehanelerden bahsedilmektedir. 16. yüzyılın ortalarından itibaren açılan kahvehaneler, evlerde ve mahallelerde yaşanan gündelik hayatın kapalı çemberini kıran, özellikle erkekler için yaşamlarının geçtiği ev, geçimlerini sağladıkları işyerleri ve ibadet ettikleri cami ya da tekke gibi dini merkezlerin dışında ilk defa sosyalleşmek adına kamusal bir özellik sunan mekanlar olarak öne çıkmaktadır [37]. Dolayısıyla, kamusal alanın yeni kültürel kurumlarından biri olan kahvehaneler, Selma Akyazıcı Özkoçak'ın da ifade ettiği gibi İstanbul'daki kamusal yaşantıyı dönüştürmeye başlayan temel mekanlardandır [38]. Benzer şekilde Işın da sözlü kültürün buralarda sohbete döküldüğünü ve kentin nabzının tutulduğunu belirtmektedir [32]. Uğur Kömeçoğlu ise kamusal alanın sekülerleşmesinin araçları olan kahvehanelerin birer enformasyon merkezi olarak algılanabileceğini ifade etmektedir [39]. Menzil bağlamında konuya yaklaşıldığında ise, kahvehaneler erkeklerin menzil sınırlarının esneklik kazanmasını tetikleyen mekanlar olarak okunabildikleri gibi gündelik yaşamın rutin döngüsünü kıran, dışa açılma sağlayan bir tür zenginleştirme aracı olarak da yorumlanabilir.

Bireyin sosyo-kültürel yaşantısının bir diğer önemli ögesi ise çok fonksiyonlu bir mekan olarak tanımlayabileceğimiz hamamdır. Osmanlı döneminde fakir ve orta halli evlerde banyo mekanı olmaz, sadece konaklarda yaşayan kesimin bahçelerinde hamam daireleri bulunur, evlerinde bu tür imkanlara sahip olmayanlar hamama giderlerdi [40]. Ancak evlerinde hamamları olsa bile yalnızca yıkanma yeri olarak görülmeyen bu mekanlar aynı zamanda buluşma, konu komşu ile eğlenme, yabancılarla tanışma, haberleşme ve yeme içme gibi etkinliklerin yapılabilirdi, erkeklerin baskılarından uzakta olunabilen bir sosyalleşme biçimi olarak kadınlarca tercih edilirdi [34], [41]. Ayrıca kadına ait sosyal yaşantının belki de tek kamusal mekanı olarak karşımıza çıkan hamamlar, Müslüman kadınlarca sokağa çıkabilmek için bir gerekçe olarak da kullanılmaktaydı [38]. Öte yandan bu mekan erkekler için de dostlar ve arkadaşlarla buluşmak için gidilen, yıkanılıp masaj yaptırdıktan sonra çay kahve içilen, çubuk tütürülen bir buluşma mekanı olma özelliği de taşırdı [30]. Bu doğrultuda hamamların erken modern dünyada kent sakinlerinin sosyal yaşantılarına zenginlik katan, bireyin

evinin dışında farklı bir sosyalleşme alışkanlığına sahip olmasını sağlayan, konut dışında deneyimlenen alan ve mekanlar açısından kentle teması artıran ve menzil örüntülerinin genişlemesini sağlayan bir mekan olarak öne çıkığı savunulabilir. Dolayısıyla, kahvehaneler gibi kent sakinlerinin gündelik yaşantısındaki sınırlara esneklik katan mekanlardan olan hamamların da bireylerin menzillerine değiştirdiği, günlük rutinleri dışında hareket edebilecekleri, sosyalleşebilecekleri alternatif bir yapı ortaya koyduğu düşünülebilir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde bireylerin kentsel yaşama katılımlarının bir diğer önemli parçasının ise alışveriş olgusu yoluyla gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Kahvehane ve hamam örneklerinde olduğu gibi, alışveriş yapmak amacıyla evinden çıkan bireyin yaşantısında bir tür hareketlilik yaşandığı ve bireyin bu anlamdaki kentsel deneyimlerinin menzil örüntülerine etkide bulunduğu öngörülmektedir. Bu konuda pazarlar ya da dükkanların kadın ve erkek satıcılarla müşterilerin bir araya geldikleri yerler olduğunu ifade eden Suraiya Faroqhi, kent merkezindeki dükkanlara kadınların ancak özel bazı durumlarda gidebildiklerinden kendi mahallelerindeki dükkanlara daha sık gittiklerini vurgulamakta, ayak işlerini yapmak için sıklıkla uşaklar ve çocuklar kullanılsa da alışverişe gitmenin özellikle evden çıkmak için önemli bahanelerden olduğunu altını çizmektedir [35]. Genel olarak evin içinde ve sosyal yaşamda tecrit edilen kadınların alışveriş için dışarı çıkmadıklarını ifade eden Lewis ise kadınların kapıya gelen satıcılardan alışveriş yaptıklarını, köleleri ve haremağaları ile birlikte alışverişe çıkışlarının nadir olduğunu söylemektedir [34]. Böylece, gerek ihtiyaçlarını karşılamak gerekse zevk için yapılan alışverişin kentsel yaşama katılımı sağlamada azımsanmayacak bir rolü olduğu ve bireyin menzilini esneten bir diğer olgu olduğu düşünülebilir. Kadın ve erkek, gündelik yaşamda çoğu zaman farklı mekanları kullanıyor olsalar da alışveriş yapılan mekanların zaman zaman iki cinsi bir araya getirdiği anlaşılmaktadır. Özellikle kadınların kamusal alanda erkekler kadar özgürce hareket edemedikleri bilindiğinden çarşılar bu esnekliği sağlayan birkaç mekandan biri olarak değerlendirilebilir ve kadınların mahalle menzilinin dışına nadir de olsa çıkmasını sağlayan önemli bir yapı olarak okunabilir.

Bu noktada farklı bir sosyalleşme deneyimi olarak mesireye gitme alışkanlığının da altı çizilmelidir. Bu gezintilere kadınlar, evin çocukları ve reisleri de katılır, mesire yerinde

erkekler ve kadınlar ayrı ayrı yerlere yerleşerek kendi aralarında ahbablık etmek için toplanır, eğlenirlerdi [34], [35]. Buradan eğlence anlayışında da haremlik selamlık durumun devam ettiği ve yine belirli kurallar çerçevesinde sosyalleşildiği anlaşılmaktadır. Mesirelerin toplumsal hayat ve boş zamanları değerlendirmek açısından en hareketli mekanlar olduğunu belirten Shirine Hamadeh, kahvehane ve meyhanelerin erkek egemen eğlence dünyasının aksine mesireler sayesinde kadınların ve çocukların bariz bir biçimde görünür hale geldiklerini belirtmektedir [42].



Şekil 2. 3 Mesirede kadınlar [32]

Ayrıca mesireye gitmek, halkın içe kapanık kabuğunun mahalle ölçeğini de kırarak kent coğrafyasında daha özgür bir biçimde hareket etmeye başladığının bir göstergesi olarak yorumlanabilir ve menzil örüntülerinin bu yolla genişlediği ifade edilebilir. Böylece ailesi, akrabaları ya da arkadaşlarıyla, erkeklerin kahvehane buluşmaları; kadınların ev gezmesi ve hamam sefaları dışında kendi seçtikleri bir açık alanda bir araya gelmeleri, bu tezin temel sorunsalı olan menzil kavramının değişimi bağlamında önem arz etmektedir. Dış mekanda sosyalleşmek adına atılan bu adım, her ne kadar belirli kurallarla işlese de, kentlinin gündelik yaşamına bir renk katmış, hareketlerine “özgürlük” getirmiştir.

2.1.1.2 Kadın-Erkek Ayrımı ve Barınma Mekanlarının İlişkisi

Osmanlı İmparatorluğu döneminde dini temellere oturan aile kurgusu, barınma kültürünü biçimlendiren başlıca faktörlerdendir. Ailenin düzeni, sosyo-kültürel ilişkileri, inançları, İslam dininin kuralları, mevcut gelenek ve görenekler gibi birçok etkenin

imparatorluk başkentindeki barınma mekanlarını etkilediği, sultanın sarayından yoksulların evlerine kadar herkesin konut mekanının bu doğrultuda düzenlendiği bilinmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde barınma mekanlarına bakıldığında; İstanbul'daki yaşamın merkezi sultanın sarayı olduğunu dile getiren Lewis, kent içinde kent özelliği taşıyan bu mekanda yaşayan halkın hayatlarının büyük bir kısmının sarayda geçtiğini ifade etmektedir. Kent sakinlerinin evleri ise çeşitli biçimler alabilmekteydi; sadrazam ya da diğer ileri gelenlerin evleri bahçe içinde ya da Boğaz'ın kıyısındaki saray gibi yüksek duvarlarla çevrili yapılardı. Zengin aileler bahçe içinde ya da sokağa bakan ahşap ve kerpiç konaklarda yaşarlarken halkın geri kalanı küçük, sade, tek katlı meskenlerde ikamet ederlerdi. Bütün konut yapılarının ortak özelliği, kadınların evin geri kalanlarından ayrı bölmelerde yaşaması, yani evlerin haremlik selamlık olarak ikiye ayrılmasıydı [34]. Ayrıca, küçük, büyük, tek ya da bitişik her evin küçük bir bahçesi olduğunu ifade eden Kuban, bahçelerin kadınlar için önemine dikkat çekerek bu mekanların evi adeta bir hapishane olmaktan kurtaran çok temel bir öge olduğunu vurgulamaktadır [33].

Barınma konusu ele alındığında iç/dış ilişkisinin saray ölçeğinden küçük ölçekli konutlara kadar benzer çerçevede devam ettiği, yaşamın genel olarak yüksek duvarlarla çevrilmiş sınırlı mekanlarda özellikle kadınlar için belirli bir mahremiyet temeline dayalı olarak sürdürüldüğü anlaşılmaktadır. Tez bağlamında konutta geçen yaşantı ile kişisel menzil ilişkisi de çalışmanın genel kurgusu bakımından önemlidir; konuya bu açıdan yaklaşıldığında, mahremiyetin cinsler açısından ortaya çıkardığı yaşamsal kurguların menzile olumlu/olumsuz etkilerinin olduğu, kadın ve erkeğin menzil örüntülerinin birbirlerinden farklılaştığı sonucuna varılabilir. Yaşantısının büyük bir kısmını evin içinde geçiren kadının, istediği zaman istediği yere gidemediği, sokaklarda özgürce dolaşamadığı için erkeğe göre çok daha dar bir menzile sahip olduğu öngörülebilir. Hatta ancak hamama gitmek, komşu ziyareti gibi amaçlarla sokağa çıkabilen kadının yine kapalı bir mekana girerek sosyalleştiği anlaşılmakta, dolayısıyla kadının sosyalleşmesinin sürekli olarak duvarlarla sınırlandığı görülmektedir. Erkeğin durumuna bakıldığında ise çocukluktan itibaren kadına göre çok daha özgür bir biçimde sosyalleşen erkeğin, belirli kurallar ölçüsünde dışarıda istedikleri gibi

dolaşabildikleri, gündelik hayata katılımlarının kadınlara göre çok daha serbest bir düzende yaşandığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla erkeklerin gündelik menzillerinin hem iş yaşantılarından ötürü hem de İslam dininin gereklilikleri ve kısıtlamalarından ötürü kadına göre çok daha geniş olduğu ifade edilebilir. Böylece İslam anlayışı bağlamında erkek egemen bir sisteme işaret edilen yapıda Müslüman kadın ve erkeklerin gündelik yaşantılarının birbirlerinden farklı olduğu, kamusal hayatın görünür kısmını erkeklerin oluşturduğu kadınların ise çok daha sınırlı bir hareket alanına sahip oldukları söylenebilir. Bu nokta ilerleyen dönemlerde kadın ve erkeklerin menzillerinde gözlenen çözümlerin ve değişimlerin anlaşılması, birbirlerine yaklaşan, benzeyen menzil örüntülerinin kadın-erkek ilişkilerinin toplumdaki değişimi ve kadının görünürlüğüne şekillenışı bağlamında önemli bulunmaktadır.

2.1.1.3 Çalışma Düzeni ve Yaşantıya Etkileri

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, İstanbul'da yaşayan sıradan bir kentlinin gündelik hayatı barınma alışkanlıkları dışında, çalışma yaşantısını oluşturan kurumlar ile manevi kültürü oluşturan dini kurumlar tarafından biçimlendirilmektedir. Böylece kişinin yaşantısının bu ekseninde biçimlenen bir alanda geçtiği ve menzil örüntülerinin de bu ilişkiler çerçevesinde belirlendiği düşünülebilir. Kadının yaşantısının genel olarak evde geçtiği düşünüldüğünde, iktisadi ve dini kurumların özellikle erkeklerin hayatları üzerinde önemli etkileri olduğu açıktır. Bu nedenle araştırmanın bu kısmında Osmanlı İmparatorluğu döneminde erkeklerin çalışma alışkanlıkları, uymak durumunda kaldıkları zorunluluklar, gelenekler incelenmekte, iş ilişkilerini de şekillendiren önemli birlikteliklerden olan esnaf örgütleri ve lonca disiplinine kısaca göz atılmakta ve menzil konusuyla ilişki kurulmaya çalışılmaktadır.

Çalışma hayatı ele alındığında önemli bir birliktelik olarak karşımıza esnaf örgütleri çıkmaktadır. Bu örgüt yoluyla bir araya gelen kentliler benzer ihtiyaçlara ve yaşam koşullarına sahip kişilerle birlik oluşturmakta ve bağlı oldukları cemaate göre sınıflandırılmaktaydı. Böylece sivil yaşamlarını dini kurallara mahallelerde sürdüren gruplar iş yaşamında ise örgütlerine göre bir tür birliktelik deneyimlemekteydi [30], [32]. Osmanlı İmparatorluğu döneminde çalışma hayatını yönlendiren bir diğer önemli olgu ise lonca disiplini idi. Zanaatkarların çıkarlarını toplu olarak korumayı tercih

etmesi, bunun yanında devletin de mal tedarikinde zanaatkarların ya da tacir grupların resmi taahhütlerde bulunmalarını istemesiyle oluşan bu sistemde ortak çıkarlar doğrultusunda gruplar toplu olarak sorumlu kılınmıştır [43]. Dolayısıyla hem esnaf örgütleri hem de lonca disiplini etrafında şekillenen çalışma hayatına katılım özellikle erkeklerin toplumsal hayatını şekillendiren, gündelik yaşam açısından son derece önemli bir oluşum olarak değerlendirilebilir, menzil örüntülerinin biçimlenmesinde ve kent-kentli ilişkisinin kurgulanışında başat bir etken olarak ele alınabilir.

Bu noktada, barınma-çalışma ilişkisi açısından menzil konusuna yaklaşıldığında, ortaya benzer niteliklere sahip örüntülerin çıktığı görülmektedir. Örneğin, Suraiya Faroqhi, zanaatkar ve tüccarların çoğunun eviyle işinin ayrı ayrı yerlerde olmasının mahallelerin dış dünyaya kapalı kalabilmelerini sağladıklarını öne sürmektedir. Özellikle büyük kentlerde bulunan iş semtlerinde hanlar, kapalı çarşılar, çeşitli vakıflara ait dükkanlarla dolu sokaklar olduğundan bahseden Faroqhi, bu semtlerde fazla ikamet edilmediğini vurgulamaktadır. Diğer yandan, zanaatkar ve tüccarların her gün işlerine gidip gelirken yolda ne kadar zaman harcadıklarına ilişkin bilgimiz bulunmamaktadır fakat o dönemdeki kentlerin çoğunun günümüz ölçülerine göre çok daha küçük sayılabileceği göz önüne alındığında bu mesafelerin çok fazla olmadığı düşünülmektedir. Ancak, İstanbul'un daha 18. yüzyılda bile bir baştan bir başa yaya dolaşamayacak kadar büyük bir kent olarak bir istisna olduğu düşünüldüğünde Üsküdar, Galata, ve Eyüp gibi semtlerde ikinci derecede kentsel merkezlerin oluştuğu, bu sayede insanların çoğunun uzak mesafelerdeki iş yerlerine gitmek zorunda kalmadıkları bilinmekte; Boğaz'da, Haliç'te ve Marmara Denizi'nde de kayıkla ulaşımın çok yaygın olması sayesinde Boğaz'daki köylerde yaşayanların daha 18. yüzyılda kentle bağlantı içinde oldukları anlaşılmaktadır [35]. Bu noktada, önemli bir istisna olarak mütevazî zanaatkarların, özellikle de bekarken geceleri dükkanlarında kalmış olmalarının mümkün olduğu ve 19. yüzyılın başında çalışanların ev kirasından tasarruf etmek için dükkanlarda yaşamalarının yaygın olduğu belirtilmelidir [43]. Benzer biçimde Stefanos Yerasimos da Osmanlı döneminde İstanbul'daki tüccarların ve zanaatkarların hanlarda ya da kapalı çarşılarda işyerleri kiraladıklarını ve yaşamlarını farklı yerleşim birimlerinde sürdürdüklerini belirtmekte, bu durumun istisnası olarak konut ve dükkanın aynı binada olabildiğinden bahsetmektedir [7]. Kiray ise kentli nüfusun, iş yeri ile konutunun

birbirinden farklılaşmadığını; aynı yapı içinde olduğunu savunmakta, sarayları örnek vererek Osmanlıda Ağa Kapısı'nın yeniçeri komutanının hem işyeri hem de ailesiyle beraber oturduğu konutu olduğunu, yani buraların hem konut hem ofis olarak kullanıldığını belirtmektedir. Büyük merkezlerdeki çarşıların dışında çoğu zaman esnaf ve zanaatkarların da işyerlerinin üst katlarında ya da arkalarında oturduklarını vurgulayan Kıray, işyerleri konutlarından ayrı olanların sayıca çok olmadığını ve hepsinin rahat yürüme mesafesine yerleştiğini öne sürmektedir [9]. Bu noktada, Selma Akyazıcı Özkoçak'ın örneklediği kahve tüccarının yaşantısından bahsetmek de anlamlı olacaktır: alt katını kahve dükkanı olarak kullandığı değirmende kalan bu tüccar, erken modern dünyada işiyle özel hayatını bu denli iç içe geçirerek yaşayan geniş grubun bir parçası idi. Çünkü evli olan erkekler genelde ailelerini memleketlerinde bırakarak kente para kazanmaya gelirlerdi [38].

Buraya kadar yapılan araştırmalardan Sanayi Devrimi öncesindeki dönemin temel bir özelliği olarak sayabileceğimiz çalıştıkları yerde yaşayan kişilerin varlığının barınma-çalışma ilişkisi bağlamında menzil sınırlarını kimi zaman sıfırladığı söylenebilir. Bu durum her ne kadar büyük oranda erkekler için geçerli olsa da o dönemin yaşantısının genel hatlarının anlaşılması açısından önemlidir. Diğer yandan, bireyin kentsel deneyimi düşünüldüğünde, belirli semtlerde dinlerine göre cami, kilise ya da sinagogların etrafında gruplar halinde yaşayan kesimlerin çalıştıkları yerlerin de genelde bu yerleşmelerin yakınlarında yer aldığı tahmin edildiğinden farklı bölgelerde yaşayan grupların menzillerinin genel olarak kentin tamamını değil, bulundukları mıntıkeyi kapsayacak şekilde sınırlandığı öngörülebilir. Ancak bu yapının Sanayi Devrimi'ni takip eden süreçte barınma-çalışma mesafeleri arasındaki ilişkinin değişmeye başlamasıyla birlikte farklılaşarak yeni menzil örüntüleri ortaya koyduğu anlaşılmaktadır. Çalışma kapsamında bu değişim diğer kırılma noktalarında ele alınmaktadır.

2.1.1.4 Ulaşım Olgusu ve Menzil İlişkisi

Kişilerin yaşamlarına etki eden dinamiklerden biri olarak karşımıza çıkan ulaşım olgusu, Osmanlı İmparatorluğu döneminde bireyin kentsel ölçekteki hareketliliğini etkilemesi bağlamında kent sakinlerinin menzillerini belirleyen, sağladığı imkanlar ölçüsünde

menzili genişleten ya da sınırlayan öğelerin başlıcalarındandır. Teknolojik gelişmelere paralel ilerleyen ulaşım olgusuna bakıldığında, 19. yüzyıl öncesi İstanbul'unda insanların mesafeleri yürüyerek, at üstünde ya da deniz yoluyla kat edebildikleri bilinmektedir. Arazi şartlarının ve mevcut sokak dokusunun zorlukları da eklendiğinde o yıllarda kentte yaşayanların bir yerden bir yere ulaşım konusunda zorlandığı söylenebilir ve bu şartlar altında kişilerin menzillerinin ulaşımındaki mevcut olanaklarla birlikte evrilerek geliştiği fikri savunulabilir. Bu perspektiften konuya yaklaşıldığında, çalışmanın bu parçasında Osmanlı döneminde menzil konusunu kavrayabilmek adına ulaşım ilişkileri incelenerek gündelik yaşama etkileri üzerinde durulmaktadır.



Şekil 2. 4 Deniz ulaşımını sağlayan sandallar [32]

İstanbul'da 19.yüzyılın ikinci yarısına kadar kent içi yolculukların çoğunluğunun yaya olarak ya da kayıkla yapıldığı bilinmektedir. İstanbul'daki ilk kamu ulaşım sistemi olan kayıklar, belli iskeleler arasında dolmuş esasına bağlı olarak belirli bir ücret karşılığında yük ve yolcu taşırdı [44]. Boğaz köylerinde yaşayan ve şehirde çalışan yoksul yolcular ise evlerinden işlerine giderken mal taşımacılığında da kullanılan mavna adlı büyük teknelerden faydalanırlardı [34]. Robert Mantran, özellikle Haliç ve Boğaz'daki deniz trafiğinin günümüzdeki motor sistemine benzediğini, gün boyunca durmadan çalışarak yolcu taşıdığını belirtmektedir [30], [45]. Tarihi yarımada, Galata, Üsküdar ve Boğaz köylerindeki yerleşimler arasında deniz yoluyla gidip gelme ihtiyacından dolayı iki yaka arasındaki ulaşımın erken geliştiğini söyleyen Zeynep Çelik, bu tarihlerde deniz ulaşımının öncelikle tercih edilmesinin nedenlerinin kara ulaşımına göre daha hızlı olması olduğunu vurgulamaktadır [47]. Benzer şekilde kentin coğrafi özelliklerinin at ve

araba ile yapılan karayolu ulaşımına çok da elverişli olmadığını ifade eden Gülgün Üçel-Aybet, iskan bölgelerinin çoğunun kıyılarda olmasının da denizyolu ulaşımının tercih edilmesinde etkili olduğunu dile getirmektedir [45].

Diğer yandan, Mantran kentin topografik yapısındaki iniş çıkışların arabacılık için uygun olmadığını, bu nedenle kara ulaşımında genellikle at kullanıldığını ifade etmekte, sadece gerekli haller için atlı arabalardan faydalandığını belirtmekte, ayrıca arabaların geçebileceği cadde sayısının oldukça sınırlı olduğunu vurgulamaktadır [46]. 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar kara ulaşımında yoğunluklu olarak kullanılan atlı arabalar/fayton ele alındığında, kent sakinlerinin uzak yerlere gidişlerini kolaylaştırdığı anlaşılmaktadır [44]. Dolayısıyla, atlı arabaların kullanımının kent sakinlerinin günlük yolculuklarında kat ettikleri mesafeleri değiştirdiği söylenebilir, menzilin bu araçlarla birlikte daha serbest bir hale geldiği düşünülebilir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyıldan önceki ulaşım olgusu ele alındığında bu sistemdeki olanakların kişilerin günlük kat edebilecekleri mesafelerde başat rol oynadığı açıktır. Bu konuda yaşanan gelişmelerle birlikte kentli artık yaya olarak gidebileceği mesafelerin dışına çıkabilmektedir. Bu konuda zaman içinde yaşanan gelişmeler ve kişilerin menzilleri üzerindeki etkileri çalışmanın ilerleyen kısımlardaki diğer kırılma noktaları kapsamında ayrıca tartışılmaktadır.

2.2 2. KIRILMA: Tanzimat ve Modern Yaşamla Temas

Tanzimat Fermanı (1839) sonrası İstanbul'una bakıldığında bu dönemle birlikte; Batıdaki modernleşme etkisinin ağırlıklı olarak hissedilmeye başlandığı, o zamana kadar süre gelen Osmanlı'nın mevcut düzeninin farklılaşmaya başladığı ve kentte birçok anlamda değişim, dönüşümün baş gösterdiği görülmektedir. Bu nedenle tanzimatla başlayan süreç tez kapsamında yeni bir kırılma olarak ele alınmakta, menzil konusunda yaşanan değişimler öne çıkan etkenler ekseninde incelenmektedir.

Tanzimatla birlikte yaşananlara genel olarak bakıldığında imparatorlukta ilk defa eşitlik, özgürlük ve insan hakları kavramlarının önem kazandığı, Batının üstünlüğünün kabul edilerek batılı kurum, yönetim biçimleri ve fikri yapının ithal edildiği görülmektedir [47]. Yeni düzenden önemli biçimde etkilenen kentte çıkarılan yasa, yönetmelik ve kurallarla farklı bir fiziksel yapı ortaya çıkmış, bu süreçte laikleşme eğilimi hızlanmıştır

[31], [35]. Tanzimat döneminin önemli özelliklerinden biri de İstanbul'un çağdaş bir başkent ve yeni koşullara uyan bir dünya kenti olabilmesi fikridir [48]. Bu doğrultuda kentin yaşadığı modernleşme hem sosyo-ekonomik yapıda hem de fiziksel çevrede dönüşümlere sebep olmuş, aynı zamanda nüfus yapısında da değişimler yaratmıştır [49]. Nüfusun batıda tarihi yarımada ve Galata bölgesinde yoğunlaştığı bu dönemde, kentin batı ve kuzey sınırları surlarla belirlenirken Boğaz sahilinde ve Haliç'in kuzeyinde yeni kentsel alanlar gelişmiş, Üsküdar ve Kadıköy Anadolu tarafının en büyük köyleri olmuştur. Zamanla kentin sınırlarında önemli genişlemeler yaşanmış; Taksim'den Şişli'ye, Tophane'den Dolmabahçe'ye, Teşvikiye ve Nişantaşı'na doğru bir yönelim oluşmuştur [47].

Tanzimat Fermanı'ndan sonra kentte gerçekleştirilen reform hareketleri ve yapıli çevrenin biçimlenişine etki eden faktörler özetlendiğinde; Avrupa'dan örnek alınan yeni kanunların çıkarıldığı ve Avrupalı nezaretlerin kurulduğu, kentsel hizmetlerin düzenlileştirilmesi konusunda ana arterlerin genişletilerek sokakların yeniden düzenlenmesi konusunda önemli kararlar alınması, yeni yolların açılması, kaldırımların yapımı gibi önemli adımlar atıldığı görülmektedir [47], [33], [50], [49]. Ayrıca bu dönemde, ağırlıklı olarak ahşap konut dokuya sahip kentte yaşanan yangınlar nedeniyle ciddi tedbirler alınmış; organik mahalle dokusu yeniden düzenlenerek sokaklar ızgara sistemine sokulmaya çalışılmış, dar, çıkmaz sokakların ortadan kaldırılması amaçlanmış, kagir bina yapımı ya da evlerin arasına yangın duvarları yapılması mecbur kılınmıştır [47], [35], [41].

Kentte gerçekleşen reform hareketleri ve yapıli çevrenin biçimlenişine etki eden faktörler üzerinde kısaca durulduktan sonra, tezin bu kısmında Tanzimatla birlikte başlayan kentsel değişim, dönüşüm hareketleri kent sakinlerinin menzillerinin değişimi açısından incelenmektedir. Bu bağlamda yapı üretimi ve barınma alternatiflerinin gelişimi, mahalle kurgusunun dağılışı ve yeni yaşantı biçimlerinin doğuşu incelemekte; önemli bir değişim, dönüşümün deneyimlendiği Galata ve Pera'daki yaşantıya göz atılmakta, ardından bu dönemde ulaşım alanında yaşanan gelişmelere yer verilerek bu parametreler doğrultusunda kentlilerin menzilleri okunmaktadır.

2.2.1 Farklı Barınma Alternatiflerinin Oluşumu ve Menzil İlişkisi

Tanzimatın ilanıyla başlayan süreçte gerçekleşen ekonomik ve toplumsal dönüşüm diğer birçok alanda olduğu gibi yapı üretimi alanında da farklılaşmalara neden olmuştur. Bu dönemde konut türlerinde farklı alternatifler ortaya çıkmış ve yapı üretimi değişmiştir. Önemli bir gelişme olarak konut tipolojisine “sıra ev” ve “apartman” gibi daha önce var olmayan türler ithal edilmiştir [51].

Yaşanılan gelişmeler etkisinde özellikle kentin zengin kesimleri farklı barınma alternatifleri ve yaşam çevrelerini tercih etmeye başlamış, bu doğrultuda aydınlatılan caddeler ve alışveriş merkezleri gibi yeni sunulan hizmetlerden faydalanmak üzere şehrin kuzey sınırında yeni oluşan ve bir alışveriş merkezi olarak ün salan Şişli’deki yeni apartman dairelerine taşınmaya başlamışlardır. Bu gelişmelere paralel olarak kadınların yaşamlarında farklı bir hareket alanı açılmış, o dönemin Avrupası’nda olduğu gibi İstanbul’un bu bölgeleri de özellikle hali vakti iyi olan kadınlara çekinmeden kendilerini toplum içinde gösterebilecekleri bir ortam sağlamıştır [35]. Dolayısıyla Tanzimat öncesi dönemde yaşantı sınırları konutlarının içi ve belirli bir çevrede geçen kadının menzil örüntüsü bu dönemde değişmiş, konut dışında deneyimlenen çevrelerin serbestleşmesi ve genişlemesiyle gündelik menzil deneyimi önceki dönemlere göre değişip yeni bir boyut kazanmıştır.

Bu dönemde barınma anlamında bireylerin menzillerinde değişime neden olacak önemli bir diğer gelişme olarak sayfiye yaşantısına değinilmelidir. 19. yüzyılın ortalarında önce padişah ve yönetici kesim tarafından yaz geldiğinde sayfiyeye gitme alışkanlığı başlamış, bu alışkanlık zamanla alt gelir gruplarına kadar yayılmıştır. 20. yüzyılın ilk çeyreğine gelindiğinde Boğaziçi, Nişantaşı, Çamlıca ya da Marmara sahillerindeki birbirlerinden uzak bahçeler içinde yaşanan sayfiye yaşantısı alternatif bir hayat biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır [16]. Dolayısıyla bu süreçte kentlilerin gündelik yaşamlarında ve barınma alışkanlıklarında yaşanan farklarla kentin birçok bölümü kullanılmaya başlandığından yeni menzil mesafelerinin tanımlandığı, kent içindeki konutun haricinde sayfiyedeki konutla bireylerin menzillerinin zaman zaman genişlediği anlaşılmaktadır.

Yine bu tarihlerde üst gelir grubuna mensup nüfusun Kadıköy sahiline ilgisinin artması ile kırsal nitelikli boğaz köyleri kentsel dokunun bir parçası haline gelmiştir. 19. yüzyılın

sonlarına doğru vapur seferleri ve banliyö trenlerinin ulaşım katkıları ile Kadıköy yakası gelişmeye başlamış, sahil bölgesinde üst gelir grupları ikamet ederken tren istasyonları etrafındaysa üst-orta gelir grupları yerleşmiştir. Kadıköy'ün merkezindeki gelişim ise yüzyılın son on yılında başlamış, burası kentin en çok tercih edilen konut yerleşimi haline gelmiştir. Tarihi yarımada'nın terk edilmeye başlanması ile birlikte yeni ortaya çıkan semtlerle bu bölge arasında fiziksel, kentsel, mimari ve modernleşmeyle ilişki kurma açısından fark oluşmuştur [16]. Bu bağlamda menzilin kentsel alanların gelişmesi ve değişmesiyle farklılaştığı da düşünülebilir.

2.2.1.1 Mahalle kurgusunun dağılışı ve yeni yaşantı biçimleri

19. yüzyıl İstanbul'unda farklı parametrelere bağlı olarak yaşanan gelişmeler ekseninde yaşanan kentsel değişim kent sakinlerinin yaşantısı üzerinde farklı yansımalar sebep olmuştur. Mevcut barınma biçimleri ve alışkanlıklarında ortaya çıkan değişimle, Osmanlı İmparatorluğu'nun temel mekansal özelliklerinden biri olan mahalle kurgusunun sert yapısı bu dönemde kırılmaya başlamış, ortaya çıkan yeni yaşam biçimleri mahalle kültürünün büyük oranda dağılmasına sebep olmuştur. Kentlinin menzil sınırlarının önemli belirleyicilerinden biri olan mahalle kurgusunda uzun yıllar devam eden keskin hatların bu dönemde geçirgenlik kazanması ile mahalle sakinlerinin yaşantı biçimleri değişime uğramış, bu durum bireyin mahalle sınırları dışına çıkışıyla birlikte yeni menzil arayışları doğurmuştur. Bu nedenle çalışmanın bu kısmında mahalle kurgusunun değişimi araştırılmakta, yaşantı biçimlerindeki değişim incelenmekte ve barınma kültüründe yaşanan farklılaşma ele alınmaktadır.

18. yüzyıl sonlarına kadar bireyin gündelik hayatına bakıldığında, mahalle ölçeğinde bir bütünlükten bahsedilebileceği fakat 19. yüzyıla birlikte mahallenin sosyo-kültürel çerçevesinin parçalandığı ve geleneksel yaşantı biçiminin yeni oluşmaya başlayan çok merkezli kent yaşantısı içinde erimeye başladığı söylenebilir. Zengin ve fakirin bir arada yaşadığı mahalle yapısından farklı olarak, ekonomik hayat toplumsal bir statü ölçütü haline geldiğinden, zengin kesimler kendilerine yeni mekanlar aramaya başlamış ve bu durum mahalle yapısının değişim sürecinin bir parçası olmuştur [36]. Mahallede yaşanan değişimler aile yaşantısına da etki etmiş, aile içinde uyulması gereken kurallar esnemiş ancak tam anlamıyla bir modernleşme gerçekleşmemiş, geleneksel normlar bir

şekilde korunmuştur. Böylece, Tanzimat'la modern ve geleneksel olmak üzere iki farklı türde aile yapılanması ortaya çıkmış, geleneksel yaşantı alt tabakada devam ederken üst tabakada modernleşme doğrultusunda bir değişim yaşanmış; birey kişiselleşerek kendi yaşam kültürünü kurmuştur [52]. Bu dönemde gündelik yaşamda ev kadınının haricinde işçi ve entelektüel kadın olguları oluşmuş, modern okullarda eğitim verilen kadınlar bu sayede çeşitli iş kollarında görev almaya başlamışlardır [53]. Böylece Tanzimat sonrasında kadınlar da erkekler gibi çalışabilir, eğitim alabilir, düşünsel anlamda kendilerini geliştirebilir hale geldiklerinden kadınların menzillerinde önemli ölçüde bir genişleme gözlenmiştir.

2.2.2 Kentin Modernleşen Yüzü Galata ve Pera'da Yeni Deneyimler

19. yüzyılda İstanbul'daki Batılı kentsel görünüm ve içerik anlayışına duyulan ilgi, sosyal hayat ve yaşam biçimini etkilediği kadar fiziksel ve yapısal çevreyi de etkilemiş, Galata ve Pera bu durumun en etkileyici ve yoğun olarak hissedildiği bölge olarak gerek fiziksel gerek sosyo-kültürel açıdan Avrupa başkentlerine benzer bir görünüm kazanmak anlamında İstanbul ölçeğinde öne çıkmıştır. Bu sebeple tezin bu kısmında kentin bu bölgesinde deneyimlenen yaşantı incelenmekte ve menzilin değişimi ile ilişkisi sorgulanmaktadır.

Batı sanatını ve yaşam biçimini bu bölgeye taşıyan elçiliklerin 17. yüzyıldan itibaren çevrede yoğunluk kazanması, burada yaşayan Levanten grupların artmasını sağlamış ve 19. yüzyıldaki reformlarla da bölgenin öneminin iyice pekişmesi, Galata ve Pera kentin en önemli odaklarından biri haline gelmesine neden olmuştur. Batıyla kurulan sıkı ilişkiler sayesinde bölgede ticaret ve finans burjuvazisi oluşmuş, giderek zenginleşen bu kesimler 19. yüzyılın ikinci yarısında güçlenerek kent içinde daha etkin hale gelmişlerdir. Tarihi yarımada yaşam eskisi gibi devam ederken Galata tarafında işhanları, bankalar, tiyatrolar, oteller, büyük mağazalar (bonmarşeler) ve çok katlı apartmanlar inşa edilmiş, tek ailenin yaşadığı konut alışkanlığı giderek birden fazla aileyi barındıran apartmanlara dönüşmüş, sıra evler de bu bölgede yaygınlaşan bir diğer konut türü olmuştur [31]. Bu bağlamda bir karşılaştırma yapıldığında kentin bu kısmındaki Batılı yaşam tarzının insanların gündelik yaşamlarını özellikle barınma-

Çalışma ve sosyalleşme açısından etkilediği ve burada yaşayanalışan bireylerin menzillerinin diğer bölgelerde yaşayan halka oranla farklılaştığı anlaşılmaktadır.

Öte yandan Osmanlı yönetiminin, bu bölgedeki gayrimüslim halkın sosyal yaşamlarındaki renklerden etkilediği ve bu doğrultuda yaşam biçimlerinde ve ilgi alanlarında bir takım değişimlerin ortaya çıktığı bilinmektedir. Örneğin; saray Pera'ya daha yakın bir nokta olan Dolmabahçe'ye taşınmış, Pera'daki tiyatro ve balolara ilgi duyan padişah buraları ziyaret etmeye başlamış ve buradaki davetlere benzer organizasyonlar düzenlemiştir [31]. Bu noktada, gayrimüslimlerin yaşantılarının Müslüman kesimin menzilini gerek sosyal hayat, gerekse barınma biçimi bağlamında etkilediği, onlarla birlikte hareket alanlarında bir takım esnemelerin oluştuğu düşünülebilir.



şekil 2. 5 20.yüzyılın ilk yarısında İstiklal Caddesi'nden görünüş [33]

Barınma ve çalışma yaşantısının menzille ilişkisi açısından konuya yaklaşıldığında ise; memur, esnaf ve tüccarlardan oluşan mütevazi sosyal kesimin genellikle yakınlardaki işyerlerinde çalıştıkları düşünülebilir. Galata tarafında daha çok idari binaların bulunurken, Pera'da ise tiyatrolar, elçilikler, oteller, lüks mağazalar ve zengin kesimin evlerinin bulunduğunu söyleyen Derin Öncel; "elitler"ın Pera'yı tercih ettiğini, Galata'daki çalışma alanı ve civarının ise orta ve biraz üstündeki sosyo-ekonomik gruba mensup meslek sahipleri ve okumuş kişilerce tercih edildiğini belirtmekte, hem Galata hem de Pera'da yaşayan sınıflar için İstiklal Caddesine yakınlığın tercih edildiğini ifade etmektedir [49]. Ayrıca, Pera'da modernleşme doğrultusunda kentsel doku ve mimari anlamda yaşanan gelişmelerin genç nüfusu burada yaşamaya özendirdiği, bölgedeki

kurum ve işletmelerde çalışmanın ve buraya yakın yerlerde oturmanın cazip bir yaşam biçimi halini aldığı söylenmektedir. Diğer yandan lüks mağaza ve dükkanların yanı sıra pasajlarıyla da ünlenen Pera bölgesinde, alt katları genel olarak dükkan ve mağaza olarak kullanılan bu alanların üst katları konutlara ya da konaklama işlevine ayrılmıştır [49]. Bu anlamda bölgenin kentteki barınma çalışma menzili anlamında yeni bir kurgu oluşturduğu, bu kurguya sosyal yaşamdaki gelişmelerin eklenmesiyle birlikte bu alanlara yakın olmanın zengin bir menzil biçimlenişi doğurduğu düşünülebilir.

Pera'daki yaşantının sosyal olarak kentin diğer kesimlerine göre oldukça zengin olduğunu yazan Akın, burada tiyatro, konser, sirk, karnaval ve çeşitli bayram eğlenceleri gibi etkinliklerin yapıldığını, tiyatrolar, kahvehaneler, birahaneler, pastaneler, restoranlar, kafeşantanlar, park ve bahçelerin insanlarla dolduğunu, otellerde kulüplerde toplantılar düzenlendiğini söylemektedir [31]. Sosyal ilişkileri canlandırma açısından önemli görev üstlenen bu mekanlar sayesinde bölge üst tabakadan insanların buluşarak vakit geçirdikleri bir nokta haline gelmiştir [35]. Anlaşıldığı gibi farklı sosyalleşme biçimlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte gündelik yaşantı değişime uğramış, bu da kişilerin kent ve çevreleriyle olan ilişkilerinin hem sosyal hem de kişisel anlamda dönüşümünde rol oynamış ve günlük menzillerini değiştirmiştir.

Çalışmanın temel eksenini oluşturan kişisel menzilin değişimi konusu üzerinde düşünüldüğünde, kentin geri kalan kısmına oranla Galata ve Pera'da deneyimlenen yaşamların 19. yüzyılda kente hakim olan farklı atmosferin kavranması açısından mühimdir. Bu noktada hayatlarına eskiden olduğu gibi dini inançları ekseninde devam eden, yeniliklere karşı çıkan ya da önemsemeyen kesimlerle zaten hep bir adım daha batılı olan Galata ve Pera'da ortaya çıkan yeni hayatların nasıl bir birliktelik içinde olduklarının anlaşılması gerekmektedir. Özellikle tarihi yarımada ile Galata ve Pera'daki yaşantılar ele alındığında menzil bağlamında kişilerin yaşadıkları bölgelerin ve onların kişilere sundukları açılımların farkları yarattığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda menzilin biçimlenişinin farklı gruplara göre değişmeye başladığı, kent ve kentli ilişkisi çerçevesinde kavramın değişimine ve kentin farklı bölgelerinin taşıdığı izlerin farklı menzil örüntüleri doğurduğuna ilişkin bir fikir yürütülebilir.

2.2.3 Tanzimat Dönemi Sonrasında Ulaşım Alanında Yaşanan Gelişmelerin Menzile Etkisi

Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra teknoloji alanında yaşanan gelişmeler, özellikle ulaşım konusunda kentte birçok uzun soluklu değişime neden olmuştur. Öncelikli olarak deniz ulaşımında birçok gelişme yaşanmış, ardından kent raylı sistemlerle tanışmış; köprüler, sokaklardaki arabalar ve İstanbul'un ilk metro sistemiyle birlikte atılan adımlarla ulaşım sistemi artık kentte hareketi çok daha kolaylaştıran bir hal almıştır. Bu bağlamda modernleşme sürecinin de bir parçası olarak gelişen toplu taşımacılık anlayışının gündelik hayatın deneyimlenişine yeni boyutlar kazandırdığı, menzil ilişkilerinin önemli bir noktasına yerleştiği ifade edilebilir; bu teknolojilerdeki gelişmelerle birlikte kişilerin menzillerinde büyük çaplı bir değişimin yaşandığı söylenebilir. Yeni ulaşım araç ve sistemlerinin kentin farklı noktaları arasına erişimi kolaylaştırdığında kent sakinlerinin ulaşım ve hareketlilik anlamında daha rahat, hızlı ve esnek bir yapıya kavuştuğu düşünülebilir. Menzil üzerindeki etkileri çerçevesinde çalışmanın bu parçasında İstanbul'da ulaşım olgusu etrafında yaşanan gelişmeler incelenmekte, menzil kavramıyla ilişkisi sorgulanmaktadır.

Kayıktan Vapura, Şirket-i Hayriye: Osmanlı'nın İlk Kamusal Ulaşım Girişimi

Deniz ulaşımında bu döneme kadar kayıklarla sağlanan ulaşım, artan nüfus ve deniz trafiğinin yoğunlaşması ile yerini vapurlara bırakmıştır. İlk başlarda Tarihi yarımada-İstinye arasında çalışan vapurların yetersiz kalması süreç içinde vapur sayısının artırılması, sefer saatlerinin çeşitlenmesi ve sıklaşmasının gerekliliğini ortaya çıkarmış, 1851 yılında vapur işletmeciliğinde dönüm noktası olan Şirketi-i Hayriye kurulmuştur [44], [47]. Bu sayede Boğaz köyleri sayfiye yerleşimi olma özelliklerini kaybederek bütün yıl boyunca yaşanabilecek semtler haline gelmişlerdir. Vapur hatlarında yaşanan gelişmelerle bir yandan kent içi deniz ulaşımı kolaylaşırken, diğer yandan da bu hatların ağırlıklı olarak kullanılmaya başlanması kentin kıyı ekseninde yayılmasını sağlamıştır [44]. Vapurların hatlarına bakıldığında, Üsküdar-Eminönü arasında çalışan hat sayesinde Üsküdar'ın da kente bağlanarak birçok sakininin tarihi yarımada işe gidebilmesine olanak sağladığı, Üsküdar-Beşiktaş ve Harem-Kabataş hatlarıyla da iki kıta arasındaki ulaşımın geliştiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, Boğaz ve Haliç köylerine giden hatlar sayesinde buralardaki atölyelere, fabrikalara ve kalabalık mahallelere

ulaşılabilmiş, Yeşilköy ve Adalar hattı ise daha çok sayfiye evleri olan üst sınıf gayrimüslimler tarafından kullanılmıştır [47]. Deniz ulaşımında Şirket-i Hayriye dışında iki farklı girişime daha rastlanmaktadır. Bunlardan ilki İdare-i Mahsusa, diğeri ise Haliç Vapur Şirketi'dir [44].



Şekil 2.6 Vapur ve sandallar bir arada [54]

Bu gelişmelerle birlikte kent sakinlerinin menzilleri konusunda bir değişim yaşandığı, kentsel parçaların birbirleriyle bağlantılarının sağlanmasının aynı zamanda insanlar arasındaki ilişkileri kolaylaştırdığı, konut-iş menzillerinde bu döneme kadar olmadığı oranda ulaşım kolaylığından doğan çeşitlilik sağladığı varsayılabılır. Böylece, kent merkezinden uzak yerlerdeki evlere gitmenin deniz trafiğindeki gelişmelerle birlikte bu dönemde kolaylaştığı ve kentin farklı bölümleri arasındaki kopuk ilişkinin onarıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca, kentlilerin tarihi yarımada tarafındaki işlerine sabah gidip akşam dönebilme olanaklarının doğması ya da eskiye oranla çok daha kolaylaşması, konut yerleşmelerinin bu hatlar boyunca sıklaşmaya başlamasının da etkisiyle kentlinin menzilinin daha önceki dönemlere göre genişleyip çeşitlenmesine ve vapurla sağlanan ulaşım ile birlikte kent içi yolculuk sürelerinin yeniden tanımlanarak mekan-zaman ilişkisinin farklılaşmasına neden olduğu savunulabilir.

Kenti bağlayan ilk köprüler

19. yüzyılda ulaşımı kolaylaştırma projeleri bağlamında İstanbul'da yapılan köprülere değinilmelidir. Tanzimat modernleşmesiyle birlikte gündelik hayatın çok parçalı sosyo-kültürel yapısı bütünleşme sürecine girmiş, kent topoğrafyasındaki farklı kültürel dokular birbirlerine köprü ve caddelerle yakınlaşmış; geleneksel kent ile modern kentin

birbirine bu sayede bağlanmıştır. Köprülerin İstanbul ve Galata arasındaki insan akışını hızlandığını, vapurlar sayesinde de bölgesel bütünleşmenin kuvvetlendiğini ifade eden Işın, coğrafi özellikler ve doğanın kentteki kültürel bütünleşmenin önünde bir engel olmaktan çıktığını, böylece gündelik yaşamın bütünsel bir davranış sergilemeye başladığının altını çizmektedir [36]. Bu bağlamda kentte yapılan ilk köprüler sayesinde kentlinin ulaşım parametrelerinin köklü olarak değiştiği, günlük yolculuk kalıplarının yeniden tanımlandığı ve ulaşım menzillerinin bu köprülerle birlikte farklı bir noktaya ulaştığı ifade edilebilir. Köprülerden önce ve sonra kişilerin gündelik hayatlarında deneyimledikleri kentsel alanların farklı olacağı düşünüldüğünden köprülerin, kişilere sağladıkları ulaşım kolaylıkları ve kazandırdıkları yolculuk zamanı bağlamında kişisel menzili değiştiren önemli ulaşım belirleyicilerinden olduğunun altı çizilmelidir.



Şekil 2.7 Galata Köprüsü ve yaya ilişkisi [47]

Bu dönemde yapılan köprülere bakıldığında; 1836 yılında Azapkapı-Unkapanı arasında yapılan ahşap Hayratiye Köprüsü'nün Haliç'in iki yakasını birleştiren ilk köprü olduğu, ardından 1845'te Karaköy-Eminönü arasındaki iki ucu birleştiren ilk ahşap köprü olan Galata Köprüsü'nün yapıldığı, 1852'de ise Ayvansaray ile Hasköy arasına Yahudi Köprüsü diye bilinen ahşap bir köprünün inşa edildiği görülmektedir [44], [33]. Anlaşıldığı üzere bu köprüler sadece iki kara parçasını birbirine bağlamakla kalmamış, diğer yandan kentin gelişimini, kentlinin de kenti deneyimleyiş biçimini ve menzilini etkilemiştir.

Raylı Sistemlerle Tanışma ve Tramvay

Tanzimat dönemiyle birlikte kentteki kara ulaşımı ve raylı ulaşım da yaşanan gelişmeler de kişilerin gündelik yaşamlarına ve menzillerine etkileri bağlamında karşımıza çıkan önemli dinamiklerdendir. Tekeli, Tanzimat sonrasında zengin kesimin fayton sahipliğinin arttığını ve bu ulaşım türünün yavaş yavaş yaygınlaştığını ifade etmektedir [44]. 19. yüzyılda deniz ulaşımındaki gelişmelerin ulaşımı rahatlattığını fakat kara ulaşımında eksikliklerin olduğunu belirten Çelik ise yerleşimler arasında karadan bağlantı kurulmasına ihtiyaç olduğunu vurgulamaktadır [47]. Bu doğrultuda 1860'lı yıllarda İstanbul caddelerinde yolcu ve eşya taşımacılığı için demiryolu yapılmış; Dersaadet Tramvay Şirketi kurulmuş, böylece ilk atlı tramvay 1871 yılında Azapkapı-Galata, Aksaray-Yedikule, Aksaray-Topkapı ve Eminönü-Aksaray olmak üzere dört hatta çalışmaya başlamıştır [55]. Osmanlı İmparatorluğu'nun ikinci kamu ulaşım türü olarak ortaya çıkan atlı tramvayların gelişimine bakıldığında 20. yüzyılın ilk yıllarında elektrikli hale getirildikleri gözlenmektedir [56]. İstanbul ve Beyoğlu yakalarında ayrı ayrı gelişen tramvay hatları atlı tramvaydan elektrikli tramvaya geçişle birleştirilmiştir [44].

Kent ulaşımındaki üçüncü raylı sistemse demiryollarıdır. 1870'li yıllarda demiryolu raylı sistemlerinin kurulmasıyla bu hatlar üzerinde banliyö trenleri işlemeye başlamış, hatlar boyunca banliyöler gelişmiş ve sistem kentin biçimlenişini etkilemiştir. Avrupa yakasında Rumeli Demiryolları Şirketi adıyla işletilen bu sistem Sirkeci'den Küçükçekmece'ye giderken ilerleyen yıllarda Samatya ve Yenikapı istasyonları da eklenmiştir. Anadolu yakasında ise Anadolu Demiryolu Şirketi'nin işlettiği sistem tarafından Haydarpaşa-İzmit hattı yapılmıştır [44]. İstanbul-Sofya arasındaki hattın 1874'te hizmete girmesinden sonra demiryolu hatları gelişmiş, Marmara sahili mahallerinden geçtikçe banliyölerle kent merkezi arasındaki bağlantı kuvvetlenmiştir [47].

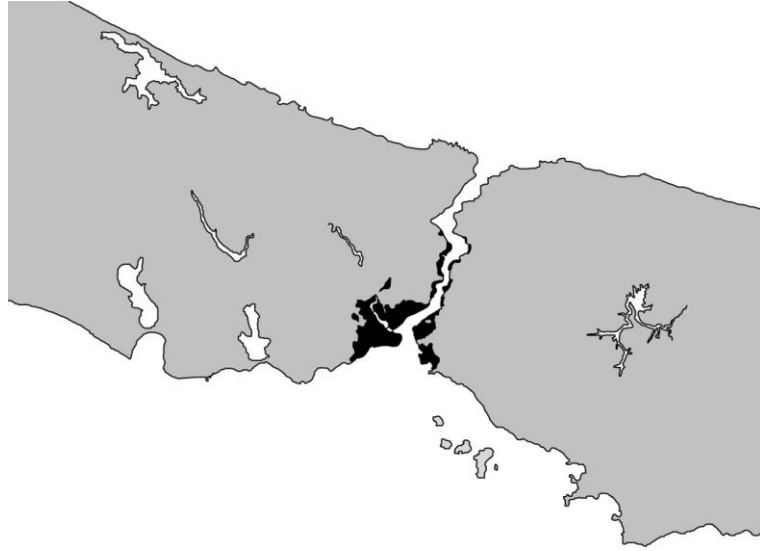
Yer Altından Gitmek, İstanbul'un ilk metrosu "Tünel"

19. yüzyılda Galata bölgesinde ticari faaliyetlerin artmasıyla bölgenin daha iyi ulaşım koşullarına sahip olması önem kazanmış ancak tramvay hattı ekonomik nedenlerle mevcut yolları izleyerek düzenlendiğinden, bu bölgeyle doğrudan bir bağlantı sağlanamamıştır. Karaköy'den Pera'ya hergün ortalama kırkbin kişinin kullandığı Yüksek Kaldırım'daki yolculuğu daha kolay ve hızlı hale getirmek üzere kentteki ikinci

raylı kitle ulaşım sistemi olarak İstanbul Tüneli 1875 tarihinde açılmıştır [47]. Böylece Galata'nın ticaret bölgesiyle Pera'daki konut ve eğlence merkezi arasında gidiş-geliş kolaylığı sağlanmıştır [57]. O yıllarda Tünel Meydanı ve çevresindeki sokakların oldukça hareketli yerler olduğunu belirten Jak Deleon, tünelin de bu durumda payının olduğunu söylemektedir [58].

Ulaşım menzil ilişkisi üzerine genel bir değerlendirme yapıldığında vapur, atlı araba, tramvay, tünel, köprü, tren istasyonu, liman, iskele vb. ulaşım araç ve yapılarının kent ve kentli için önemi vurgulanmalı, kentin iki yakasını birbirinden ayıran deniz öğesinin artık birleştirici bir işleve bürünmeye başladığının altı çizilmelidir. Çünkü daha önce olmadığı kadar önemli ölçüde bir farklılık deneyimleyen kentte, bu alandaki gelişmeler kenti etkilediği kadar kişisel menzili de değiştirmiştir. İnsanların gündelik hayatlarında kat ettikleri mesafelerin çeşitlenmesini, kimi zaman farklı araçlar kullanarak mesafelerin kısılmasını, kimi zamansa daha önceden gidilemeyen yerlere ulaşılabilmesiyle yeni erişim mesafelerinin tanımlanmasını, barınma-çalışma menzilin yeniden kurgulanabilmesini sağlamıştır. Işın'a göre, Abdülhamid döneminde Beyazıt'tan Erenköy'e gitmek isteyen bir orta halli İstanbullu köprüye kadar tramvayla gidip Haydarpaşa'ya vapurla geçerek Erenköy'e trenle ulaşabildiğinden ve aynı iş gününde geri dönebildiğinden günümüz insanından daha az şanslı değildir. Oysa bu tarihten önce böylesine bir kent içi yolculuk ancak yazlığa giderken katlanılabilecek türden bir külfetti [59]. Dolayısıyla Mete Tapan'ın da belirttiği üzere, bu yüzyıla kadar yayalar kenti olarak ifade edilen İstanbul'da toplu ulaşımın gelişmesiyle birlikte hem kentteki yolların genişletilmesi/yenilenmesi gerekmiş hem de kentin farklı kısımlarının ulaşılabilirlik ilişkileri yeniden tanımlanmıştır [60].

2.3 3.KIRILMA: Yeni Rejim, Eski Kent ve İstanbul'un Gözden Düşüşü



Şekil 2.8 Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul¹

Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte ülkede yaşanan rejim değişikliği Türkiye'nin tarihinde yaşanan en önemli kırılma noktalarındandır ve 1924 yılında İstanbul yerine Ankara'nın yeni başkent ilan edilmesi de İstanbul'da yaşanan değişim anlamında bir eşiktir [61]. Yeni bir başkent seçiminin radikal bir karar olduğunu ifade eden Tekeli, bu kararda yeni yönetimin Osmanlı Batılılaşmasını yozlaşmış olarak görmesi ve yeni/gerçek bir Batılılaşma modeli aramasının etkili olduğunu, İstanbul'da bu isteğin gerçekleşmesinin mümkün olmadığının düşünülmesi nedeniyle de yeni modelin Ankara'da yaratılmak istendiğini söylemektedir [62].

Bu süreçte İstanbul bir nekahat ve bekleme dönemine girmiş, devletin kaynakları Ankara ve Anadolu'ya aktarılmıştır. Yeni başkentle birlikte yeni bir devlet inşa etmenin devletin kaynaklarını tükettiğini savunan Kuban, savaş öncesi ekonomide İstanbul'un yeniden inşa edilmesi için gerekli yatırımların yapılmasının çok da mümkün olmadığını ifade etmiştir [33]. Yeni rejimin ilanıyla birlikte yaşanan siyasi kırılma İstanbul'da kentsel ve toplumsal anlamda önemli bir değişim sağlamış, yönetim Cumhuriyet öncesi yaşamla araya kalın bir çizgi çekerek farklı bir kent ve kentli anlayışı geliştirmeye çalışmıştır.

¹ Bu harita [15], [47] ve [81] numaralı kaynaklardan üretilmiştir.

Çalışmanın bu bölümünde yeni rejime geçişle birlikte İstanbul üzerine bir okuma yapılmakta, yaşananlar öncelikle tek partili dönemdeki reformlar çerçevesinde kent ve kentlinin pozisyonundan ele alınmakta, ardından çok partili döneme geçiş süreci üzerinde durulmaktadır.

2.3.1 Cumhuriyet Sonrasında Yaşanan Reformlarla Başkalaşan Gündelik Hayatın Yeni Göstergeleri ve Tek Partili Dönem

Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren ülke, otoriter bir tek partili yönetim (CHP) altına girmiş, 2. Dünya Savaşı sonrasına kadar ülkede hiçbir yasal muhalefet topluluğu faaliyet gösterememiştir [63]. Demokrasiden çok batılılaşmanın bir gereği olarak kabul edilen tek partili dönemdeki laiklik anlayışıyla devlet kamusal yaşamı kontrol etmiş ve bu tavır çok partili döneme kadar katı şekilde uygulanmıştır [61]. Ülkeye batılı bir görüntü verilmeye çalışılarak batıyla olan iletişimin kolaylaşmasının hedeflendiği bu dönemde, İslam dünyasıyla olan bağlantılar koparılmaya çalışılmıştır [63]. Bu reformlarla yeni rejimin çağdaş bir kentli profili ortaya koymaya uğraştığı, eskiyle olan bütün ilişkisini reddederek kendini yenilemiş bir devletin ortaya çıktığını ispatlamaya çalıştığı düşünülebilir. Gündelik yaşama çok önemli ölçüde müdahale anlamına gelen bu reformlar insanların yaşantısının birçok boyutunu etkilemiş, modernleşme, Batılılaşma, çağdaşlaşma gibi adlar altında insanların o güne kadar süre gelen yaşantılarının karşısına birçok yasak ve engel koyan yeni sistem, insanları ister istemez değişimin zorunlu bir parçası haline getirerek çok boyutlu bir dönüşüme sebep olmuştur.

Cumhuriyet'le birlikte modernleşme projesinin bir parçası olarak kılık kıyafet düzenlemeleri yapılmış, tiyatroya gitmek, balolarda dans etmek gibi yeni sosyalleşme pratiklerine önem verilmiş, mevcut yaşam tarzı ve estetik değerlerdeki bu değişimler bir yandan Cumhuriyet insanının ideal özellikleri arasına girerken diğer yandan ise sosyal tabakalaşmayı doğurmuştur [61]. Bu ideolojik değişimin görüntüleri hem toplumsal yapıyı dönüştürmüş hem de modern anlayışın temel biçimlerini ortaya çıkarmıştır.

Bu dönemde kadınların konumundaki değişimin çok önemli olduğunu ifade eden Nilüfer Göle; gündelik yaşamda laikliğin kadınların sosyal ve fiziksel görünürlüğüyle

ilişkilendiğini, kamu yaşamına vatandaş ve çalışan olarak giren kadının erkeklerle beraber toplumsallaşmasının modern ve laik bir yaşamı tasvir ettiğini belirtmektedir. Böylece, erkek toplumu üzerine kurulu bir yaşamdan iki cinsiyetli bir yaşam tarzına geçilmiş, sosyal anlamda da önemli bir değişim yaşanmış ve homojen bir toplum idealine ulaşılmaya çalışılmıştır [61].

2.3.1.1 İstanbul’da Çağdaşlaşan Kentli ve Barınma Biçimlerindeki Değişim

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte yaşananlar İstanbul üzerinden değerlendirildiğinde, bu yıllarda konut üretimi bakımından savaş sonrası şartların zorluğu ve kaynakların daha öncelikli alanlara kaydırılması gibi nedenlerle durgunluk yaşandığı görülmektedir. İlhan Tekeli’nin de ifade ettiği gibi, doğal olarak bu dönemde ekonominin konuta ayırabildiği yatırımlar oldukça düşük kalmış, kentleşme hızının düşüklüğü nedeniyle konut sorunu acil bir problem olarak belirmemiştir [64]. Düşük gelirli kamu personelinin konut sorununu çözmek için 1926 yılında Emlak ve Eytam Bankası ile İmar Bankası kurulurken bir yandan da oldukça büyük bir imar ve iskan problemiyle karşılaşmış, dünyada baş gösteren ekonomik sıkıntı Türkiye’yi de etkilediğinden imar konusunda durgunluk devam etmiştir. 1930’larda inşaat sektöründe bir canlılık başlayınca büyük kentlerde yüksek gelir grubunun yaşamaya başladığı apartman yapımı hızlanmış, diğer yandan dar gelirlilerin konut problemi ise devam etmiştir [65]. Türkiye’de 1920-1930’larda konut konusunda üst gelir grubuna yönelik apartmanlaşma olgusunun başlamasıyla, yaşadıkları konakları terk eden gruplar buralara yerleşmişlerdir. Apartmanda yaşamının çağdaş bir konut tipi olmasından öte, burada sürülen yaşamın daha “iyi” olacağına ilişkin bir yaklaşımdan dolayı “çağdaş” olduğunu savunan Tanyeli, bu açıdan bakıldığında o dönemde yaşanan modernleşme sürecinin ülkenin içinde bulunduğu yeni mimari durumla ilgili değil, apartmanda yaşayarak kendi zevkini, durumunu, çağdaşlığını, modernliğini gösteren yeni kentli ile ilgili olduğunu vurgulamaktadır. Tanyeli’ye göre modern olan mekan değil insandır ve apartman geleneksel konuta karşıt olarak üretildiğinden dolayı bu anlamda bir aracı konumundadır [24]. Batıdaki gündelik yaşam pratiklerinin özellikle İstanbul’da kabul edilmesi ve görünürleşmesiyle birlikte oluşan hızlı dönüşümlerin toplumsal yozlaşma eleştirilerine sebep olduğunu belirten Gül Neşe Doğusan’a göre ise, bu dönüşümler en çok konut algısında ve ev yaşantısında geleneksel olandan bir kopma olarak gözlenmektedir [66].

Cumhuriyetin ilk yıllarında barınma bağlamında gerçekleşen bir diğer gelişme ise bu dönemde yapılan konut kooperatifleridir. Türkiye’deki ilk konut kooperatif örneklerinin 19. yüzyılın son çeyreğinde kurulduğu, Cumhuriyet dönemindeki ilk konut kooperatiflerinin ise başkentte 1934 yılında kurulan Bahçelievler Yapı Kooperatifi olduğu bilinmektedir. Bu yıllardan 2. Dünya Savaşı yıllarına kadar konut, ülke genelinde bir sorun olmaktan öte bir kentleşme problemi olarak ele alındığından bu süreçte işçiler, mühendisler için birçok lojman yapılsa da endüstrileşmeyle birlikte artan göçle konut problemi ortaya çıkmıştır [66].

Tanzimat sonrasındaki dönemde İstanbul’u modernleştirmek için batılı uzmanlardan yardım alma geleneği Cumhuriyetin ilanından sonra da devam etmiş; kentin gelişmesini nazım planla denetim altına alabilmek adına ilk girişimler 1930’larda atılmıştır [47]. İstanbul’da yüzyıllar boyunca oluşan organik kent dokusunun çağdaşlaştırılması çabaları Tanzimat dönemiyle birlikte batılı ülkelerden örnek alınarak artmış, kentte bu bağlamda bir takım değişimler gözlenmiştir. Baha Tanman ve Cana Bilsel, bu çalışmaların parçalar halinde düşünülmüş olduğunu, bütüncül bir plana göre yapılan çalışmaların ancak Cumhuriyet döneminde başladığını ifade etmektedirler [67]. Bu bağlamda tez kapsamında İstanbul'a gelerek uzun yıllar çalışmalar yapan ve çalışmaları kentin değişimi, dönüşümü açısından oldukça dikkat çeken Fransız plancı Henri Prost'tan ayrıca bahsedilmektedir.

2.3.1.2 İstanbul’da Bir Fransız Plancı: Henri Prost ve Çalışmalarının Menzile Etkisi

İstanbul’un 20. yüzyılın ortalarındaki yeniden inşa çalışmalarına bakıldığında Prost’un planlarının önemi anlaşılmaktadır. İstanbul’un ilk master planını 1937 yılında yapan Prost, işlevsel bölgeler, geniş meydanlar, bulvarlar başta olmak üzere birçok öneri üretmiş, önerilerinin bir kısmı 2. Dünya Savaşı koşullarına rağmen uygulanmış olsa da 1950 yılında Demokrat Parti’nin iktidara gelmesiyle görevi sonlandırılmıştır [68].

Çalışmalarında genel olarak kentin kendine özgü dokusunu ve mimari anıtlarını korumayı, bunlarla birlikte çağdaş altyapı sistemleri kurmayı, gerekli hijyen koşullarını sağlamayı, ulaşımı rahatlatmayı, rekreasyon alanlarını düzenlemeyi hedefleyen Prost, kentin iki yakası ve Boğaziçi kıyıları için planlar yapmış, bunların haricinde çeşitli kentsel düzenlemeler gerçekleştirmiştir [67]. Atatürk Bulvarı’nın açılması, Taksim

İnönü gezisi, Maçka Parkı, Lütü Kırdar Spor ve Sergi Sarayı, Karaköy ve Eminönü Meydanları'nın genişletilerek düzenlenmesi, Üsküdar'daki meydan ve rıhtım düzenlemeleri, Boğazdaki sahil yollarının açılması yapmış olduğu çalışmalardan bazıları olan Prost'un çalışmaları kentin mekansal dönüşümünde önemli bir rol oynamıştır [69].

Prost'un planladığı meydanların, gezi alanlarının, çocuk oyun alanlarının ve eğlence alanlarının kentsel mekanda hareket özgürlüğü ve mekanın çok amaçlı kullanımına olanak sağladığını söyleyen İpek Yada Akpınar, kamusal açık alanlara önem vermesinin seküler bir hayat tarzının görselleştirilmesine de yardımcı olduğunu, bu alanlarla kadınların ve çocukların kapalı yaşantılarının kırılarak görünürleştirilmeye çalışıldığını böylece karma bir toplumun amaçlandığını ifade etmektedir [68]. Prost'un bu konuda sergilediği tavır kişilerin gündelik yaşamları ve menzil konusu bağlamında dikkate değerdir. Çünkü, kent sakinlerinin özellikle sosyal hayatları bağlamında deneyimledikleri alanların Prost'un çalışmalarının etkisiyle değiştiği, dolayısıyla da kentli bireyin menziline farklılaştığı, ayrıca kadın ve erkeğin birlikteliğiyle iki cinsin benzer menzil örüntülerine sahip olmaya başladıkları söylenebilir.

Diğer yandan, saçaklanarak yayılmaya devam eden kentte konut alanlarının çeperlere doğru yayılmasıyla ortaya çıkan ulaşım problemleri ve mahalleler arasındaki ulaşım eksikliğini fark eden plancı, eski yolların genişletilmesi ve yenilerinin açılması yönünde çalışmalarda bulunmuştur [67].



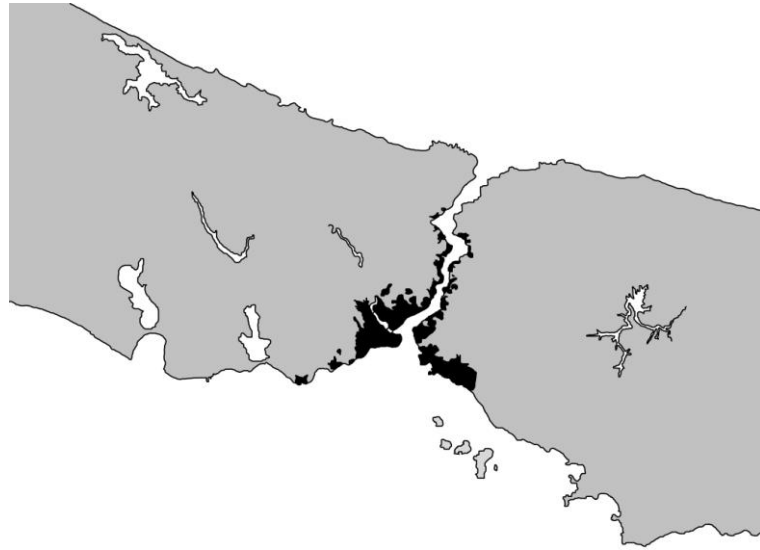
Şekil 2. 9 Eminönü Meydanı [67]

Ulaşım sorunlarına çözüm arayan plancının kent merkezini bir uçtan diğer uca duraksamadan ulaşılacak bir modern otoyol sistemi oluşturmayı hedeflediğini ifade

eden Cana Bilsel'e göre, bu çalışma kentsel anlamda yapısal bir dönüşüm ortaya koyan bütüncül bir plan niteliği taşıması bağlamında dikkat çekicidir [69], [70]. Öte yandan konut alanları üzerinde de çalışan Prost, Marmara sahilinde kıyı ve demiryolu boyunca oluşmuş olan mevcut dokunun konut yerleşimine dönüştürülmesini önermiş, Anadolu yakasında daha çok konut alanlarının gelişeceğini öngörmüştür [70].

Dolayısıyla kentin iki yakası için de önemli çalışmaları olan Prost'un uygulamaları sayesinde İstanbul'da yaşayanların günlük ulaşım verilerinin değişimiyle birlikte bu dönemde bir yerden bir yere gitme konusunda kentin kentliye kolaylık ve alternatif sağlamaya başladığı, kentlinin de bu duruma ayak uydurduğu belirtilebilir, menzil konusunda Prost'un planlamaları doğrultusunda yeni yapılanmaların ortaya çıktığı düşünülebilir.

2.3.2 2. Dünya Savaşı sonrasında İstanbul ve Çok Partili Dönem Yılları



Şekil 2. 10 1940'lı yıllarda İstanbul¹

Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte başlayan reform hareketleri ve bu ekseninde yaşanan tek partili dönemin laik değişimi ülkenin genel tarihi açısından önemli bir kırılma noktası iken dünya genelini etkileyen savaşla birlikte mevcut sisteme oldukça zıt yeni bir dönüşüm rüzgarının etkisi hissedilmeye başlanmıştır. Dolayısıyla 2. Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'de siyaset, ekonomi, politika ve uluslararası ilişkiler anlamında büyük

¹ Bu harita [15], [47] ve [81] numaralı kaynaklardan üretilmiştir.

ölçüde bir değişim yaşanmıştır. 1946 yılında çok partili sisteme geçilen ülkede, 1950-1960 yılları arasında iktidara Demokrat Parti gelmiş, bu dönem DP ya da Menderes Dönemi olarak Türk tarihine geçmiştir [71]. Bu dönemde İslami kimlik ve söylem Cumhuriyet'in ilk yıllarının aksine siyasal sistem içinde kendine bir zemin bulmaya başlaş olsa da 1960 yılındaki darbe ile DP hükümeti ve Menderes dönemi sona ermiştir [61], [63], [71].

Bu dönemi değerlendirirken 1950'ler Türkiye'sinde savaşın ardından önceki dönemin ulusalcı düşünce yapısının devre dışı kaldığını ve ABD hayranlığının üst gelir grubundaki kentlilerin gündelik yaşamında etkili olduğunu ifade eden Tanyeli, bu dönemdeki en büyük farkın tasarım talebi ve arzında özel sektörün sisteme girişi olduğunu belirtmektedir [72]. Diğer yandan Kuban ise savaşın ardından Amerikan imgelerinin hayatın her kesiti için üstün bir statü niteliği kazandığını ifade etmektedir [33].

2.3.2.1 Menderes Dönemi ve Yıkarak Yapmak

1950'li yıllar İstanbul'una bakıldığında önemli ketsel değişimler yaşandığı gözlenmektedir. Kentsel dokunun ve makroformun değişmesinin temel etkenlerinden biri de bu yılların ikinci yarısında İstanbul'da gerçekleştirilen çalışmalardır. Çok partili döneme geçiş ile iktidara gelen DP yöneticileri, CHP ideolojisine karşıt biçimde imar hareketi için başkenti değil birçok açıdan ülkenin en büyük potansiyeline sahip kenti olan İstanbul'u uygun görmüş, yeniden bu kent üzerine yoğunlaşmıştır [73], [74].

Menderes'in kenti yeni bir çehreye kavuşturma ve modern bir şehir haline getirme söylemleriyle büyük bir yıkım ve inşaat hareketi yaşanan kentte mekansal ve sosyal anlamda önemli ölçüde değişim yaşanmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda, yeni yol ağlarının oluşturulması ve "Trafığın su gibi akması" bütün ülke için önemli bir konu haline gelirken, caddelerin genişletilmesi, eski yapıların yıkılması ve yeni bina üretimi gibi faaliyetler de gerçekleştirilmiştir [75]. Dolayısıyla siyasal meşruiyet ve halkla ilişkiler projesi olarak geniş çaplı kentsel müdahalelerden oluşan imar operasyonu İstanbul'un kentsel gelişimi, değişimindeki önemli kırılma noktalarından biri olmuştur [76].

Kamu ulaşımına karşı duyduğu antipati ve otomobillere ve geniş caddelere olan merakıyla kente damgasını vuran Menderes, kentin o döneme kadar ulaşımında

kullanılan önemli bir araç olan tramvayı kaldırtmış ve kentin otomobille daha hızlı bütünleşmesine önayak olmuştur [77]. Bu süreçte yağ lekeli biçimde büyüyen, yüksek yoğunluklu kentsel dokular gelişmiş, aynı zamanda özel otomobil sahipliği de artmış ve önemli trafik sorunları ortaya çıkmaya başlamıştır [62]. Barbaros Bulvarı, Sahil yolu ve Vatan ve Millet Caddeleri gibi birçok önemli caddenin yanı sıra Karaköy, Eminönü ve Beyazıt gibi önemli meydanlar tekrar düzenlenmiştir. Boğaz köylerinin bütünleştiği bu dönemde kent, Londra Asfaltı ve Haydarpaşa-Pendik yönlerinde açılan yollarla doğu ve batı yönünde, Barbaros Bulvarı ve Büyükdere Caddesi ile de kuzeye doğru genişlemiş, ayrıca belediye sınırları dışındaki arazilerde kural dışı şekilde parselleme hızlanmıştır [73]. Yayılar kenti olan eski Osmanlı İstanbul'unun bu dönemde yapılan yol çalışmalarıyla birlikte yok olduğunun altını çizen Kuban, Menderes'in yıkımlarıyla kentin gittikçe sorunlu bir hale sokulduğunu ifade etmiştir [33]. 1960 yılındaki askeri müdahale ile birlikte Menderes'in imar operasyonu iyice yavaşlamak durumunda kalmıştır [60].



Şekil 2. 11 Barbaros Bulvarı yapım çalışmaları [165]

Bu bağlamda, Menderes'in çalışmaları ışığında İstanbul'un kentsel makroformunun biçimlenişinde çoğu zaman siyasi gücün etkili olduğu anlaşılmakta, İstanbul'un o dönemdeki şehresinin değişmesinde rol sahibi olduğu, kentin biçimlenişini derinden etkilediği görülmektedir. Ayrıca, önceki dönemlerde kamu ulaşımı ekseninde yapılan çağdaştırma çabalarıyla değişen kent, bu defa otomobil ve karayolları üzerinden yeniden biçimlenmiş, konut ve iş alanlarının kentteki yerleşiminde farklı bir yöneliş

oluşturmuştur. Dolayısıyla Menderes'in kentsel ölçekteki çalışmalarının kent sakinlerinin gündelik yaşantısını ve kişisel menzillerini değiştirdiği söylenebilir.

2.3.2.2 Değişen Kentte Alternatif Konut Sunumları ve Menzil İlişkisi

Bu dönemde önemli bir gelişme olarak, göçün etkisiyle hızla artan kent nüfusunun ortaya çıkardığı konut problemlerine gecekondular ve yapsatçı konut sunumlarının geliştirilmesiyle çözüm aranmaya başlanılmasından bahsedilmelidir [78]. Kente yeni gelen düşük gelirli grupların yeni bir barınma biçimi olarak 1945'lerde ortaya çıkardığı gecekondular olgusu özellikle 1950'den sonra yaygınlaşmıştır [51]. Bu olgunun boyutları ve kentsel ölçekte yayılım hızı hem kentsel yönetimin hem de kamuoyunun dikkatini çekmiştir [161]. Gecekondularda yaşayan kesimlerin seçmen olarak önem kazanmalarıyla birlikte 1948 yılından itibaren farklı dönemlerde aflar çıkarılarak gecekonduların yasallaştırılmaları sağlanmaya çalışılmış, ancak yine de gecekonduların sürecinin bir konut sunumu olarak meşrulaştırılmasından kaçınılmıştır [64].

Hızlı kentleşmenin gerektirdiği kadar imarlı arsa üretilmediği ve planlama süreçlerinin yetersiz kaldığı bu dönemde, oluşan rantlarla birlikte tek parselde bir mal sahibinin konut yapabilmesi kuralı gibi sebeplerle orta sınıfın konut sahibi olması zorlaştığından bu soruna çözüm olarak apartmanlaşma ve kat mülkiyeti olguları ortaya çıkmış; konut sahibi olmak isteyenler biraraya gelerek yüksek arsa fiyatlarını aralarında bölüşmeye başlayarak küçük sermayeli bir girişim olan yapsatçı konut üretimini başlatmışlardır [78]. İstanbul'da 1950'lerin ikinci yarısından itibaren ortaya çıkan bu pratik ilerleyen yıllarda ülke genelini etkilemiştir [24].

Öte yandan bu süreçte konut problemini çözebilmek amacıyla, 1946 yılında Emlak ve Eytam Bankası'nın devamı niteliğinde olan Türkiye Emlak ve Kredi Bankası kurulmuş, halka krediler verilmeye başlanmıştır. İstanbul Levent Mahallesi konut yerleşimi örneğinde olduğu gibi yapılan kooperatiflerde bir yandan Amerikan tarzı etkiler hissedilirken diğer yandan da orta sınıf memurların konut ihtiyacının karşılanması hedeflenmiştir [66]. Bu süreçte İstanbul'daki kentsel kimlik dönüşümü ve insanların kent yaşamına katılımının artışıyla yeni bir yaşam biçimi ortaya konmaya çalışıldığını belirten Akpınar, geçmiş simgeleyen eski mahallelerin yerlerine yeni dönemin ruhunu yansıtacak projelerin gerçekleştirildiğini ve bunların medeyada "yeni yaşam", "ideal

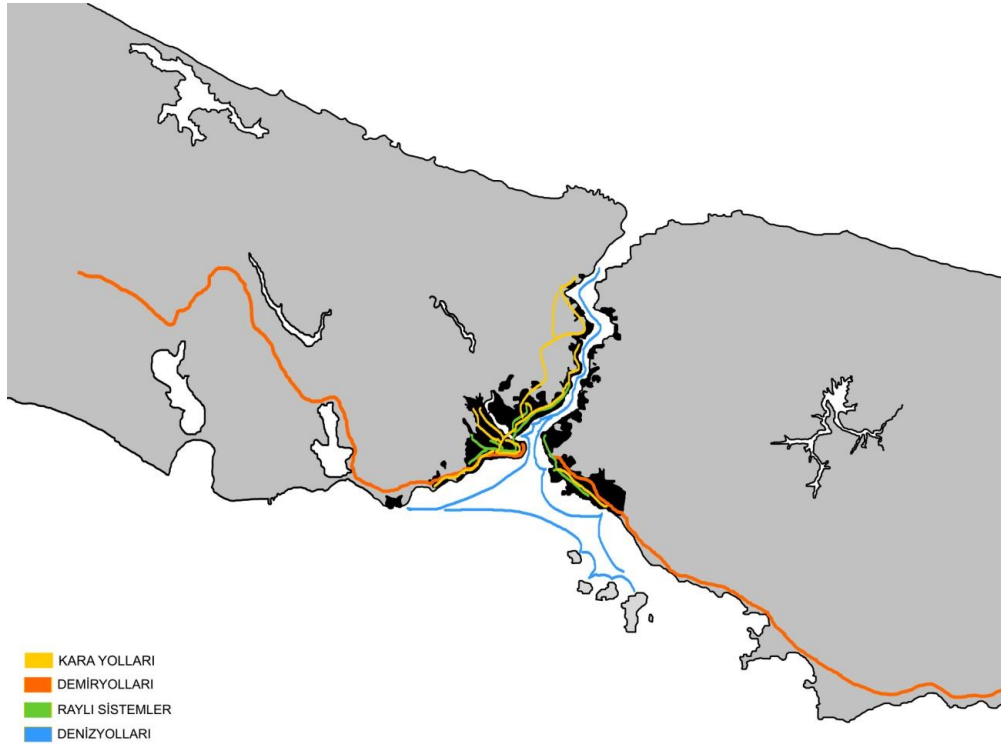
yaşam” argümanlarıyla sunulduğuna dikkat çekmektedir. Levent, Ataköy, Koşuyolu, Zincirlikuyu, Etiler ve Küçükçekmece gibi semtlerde üst orta sınıfa yönelik sunulan toplu konut yerleşimleri yeni banliyö alanları –bahçeşehirler- olarak bu dönemin öne çıkan örneklerindendir [75]. Bu örneklerin günümüzdeki kapalı sitelerin İstanbul’daki öncülleri oldukları düşünülürse, bugünün önemli barınma trendi olarak dikkat çeken yerleşimlerin, o zamanlar da aynı emellerle piyasaya sürüldüğü, kentlilerin yaşamlarını gündelik hayatlarını biçimlendirmeleri bakımından etkiledikleri, kişisel menzillerini farklılaştırdıkları öne sürülebilir. O zamanlarda da kentliler arasında yaşantılarını diğer gruplardan ayrı geçirmek ve kendileriyle ortak paydaları olan kişilerle bir arada yaşamak isteyen, kentin “problem”lerinden sıyrılmak için bu tip konut yerleşimlerini tercih eden kesimlerin olması anlamlıdır.

Ayrıca, önemli bir konu da konutun kullanıcısına sunduğu olanakların da değiştiği bu dönemde Mimar Samim Oktay’ın yazısından; artık günlük yorgunluktan sonra eve gelindiğinde su, elektrik, havagazı, telefon gibi konforların zamanın alelade şeylerinden olduğu ve bunlardan faydalanılmak istenmesinin normal karşılandığı öğrenilmektedir [79]. Bu bağlamda yeni oluşan gündelik yaşam pratiklerinin özellikle orta ve üst sınıfların tarafından önemseddiği söylenebilir, bu pratiklerin sundukları deneyimlerle kişilerin menzillerini eskiye oranla değiştirdikleri ifade edilebilir.

Konut yerleşimlerinin kentsel ölçekteki dağılımına bakıldığında 1950’lerden önce elit kesimin denize paralel olarak gelişen lineer hatlar üzerinde seyrek bir şekilde yerleştiği, ancak bu döneme gelindiğinde hatların içerilere doğru genişlemeye ve yoğunlaşmaya başladığı görülmektedir. Önceleri izlenen doğrultunun demiryolu hatları boyunca olduğu görülürken zamanla bu sefer karayolu doğrultusunda bir ilerleme yaşanmış ve doğu-batı aksını tanımlayan E-5 karayolunun Marmara Denizi tarafı orta ve üst-orta tabakaların mesken alanlarına dönüşmüştür. Kuzeyde ise düşük gelir gruplarının gecekondu semtleri yoğunlaşmış, orta ve büyük boy sanayi de bu arterin kıyısında yerleşmiştir. Sanayi yerleşimleri ile mesken alanlarının iç içe geçtiği bölgelerin şişmesi ile oluşan makro ölçekli bu genişleme ve yayılma hareketi planlı yapılmadığından Mübeccel Kiray’ın “yağ lekelerine” benzettiği rastlantısal bir morfolojik karakter oluşmuştur [80].

2.3.3 Cumhuriyet Sonrasında Ulaşımın Gelişimi ve Menzile Etkileri

Çalışmanın bu kısmında Cumhuriyetin ilanından sonra 1960'lı yıllara kadar ulaşım alanında yaşanan gelişmelere yer verilmekte, kente etkileri üzerinde durulurken menzil konusuyla ilişkisi tartışılmaktadır. Ulaşım konusunda bu dönemde yaşanan gelişmelere bakıldığında kentte bir bütünlük duygusunu ortaya çıkarmaya yönelik çalışmalar yapıldığı söylenebilir. Bu durumun kente ve kentliye etkisi, menzil konusunda sağladığı açılımlar ele alındığında menzilin fiziksel olarak artık genişlemeye ve esnek bir hal almaya başladığı öne sürülebilir.



Şekil 2. 12 1940'lı yıllarda kentin temel ulaşım hatları¹

Yukarıda yer alan haritada Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1960'lı yıllara kadar geçen süreçte ulaşım alanında yaşanan gelişmeler ekseninde kentsel makroformda hizmet veren temel ulaşım hizmetlerine yer verilmektedir. Bu haritadan yola çıkılarak ilerleyen sayfalarda ulaşım üzerine bir değerlendirme yapılmaktadır.

¹ Bu harita [15], [44], [47] ve [81] numaralı kaynaklardan üretilmiştir.

Kara ulaşımının önem kazanması

1930'lu yıllara kadar İstanbul'da kıyılar boyunca yayılan yerleşim alanlarından Tarihi Yarımada ve Galata-Beyoğlu bölgesindeki iş merkezlerine ancak atlı araba, kısmen de vapur ya da tramvayla ulaşılabilmekteydi. Bu yıllarla birlikte kentin çok çeşitli güzergahlarında seferler yapmaya başlayan otobüslerin ulaşımında yerini almasıyla dengelerin yavaş yavaş değiştiği, kentin 1950'lere gelindiğinde artık büyük oranda otobüs ve otomobilin kullanıldığı bir hal aldığı anlaşılmaktadır [81], [44], [56]. Bu noktada 1936-1951 yılları arasında İstanbul'da bulunan Prost'un daha önce değinilen çalışmalarının kentin ve yol sisteminin biçimlenmesinde önemli bir rol oynadığının tekrar altı çizilmelidir.

Göçün de etkisiyle plansız bir biçimde büyüyen kentteki kamu ulaşımı örgütlerinin illegal bir biçimde gelişen bu yeni yerleşim alanlarına ulaşamadığı ve kent içi yolculuk ihtiyacını karşılamakta yetersiz kaldıkları, bu süreçle eş zamanlı olarak dolmuş olgusunun ortaya çıkarak ulaşımındaki açığı karşılamaya çalıştığı ve kısa sürede kırsal yerleşmeleri kentlere bağlayan önemli bir araç haline geldiği görülmektedir [82].

Motorlu araç sayısında hızlı bir artış yaşan bu dönemde kent içi taşımacılıkta ağırlık raylı taşımacılıktan motorlu araçlara kaymış, Menderes döneminde tramvayların kaldırılmasıyla kamu ulaşımında gerileme yaşanmaya başlamıştır [56]. Motorlu araçların sayılarındaki artışla birlikte trafikte önemli tıkanıklıkların da baş gösterdiği bu dönemde yol yapımına büyük yatırımlar yapılmış, kıtalar arasındaki işyeri konut dağılımındaki dengesizliklerle birlikte araçların boğazdan geçme talebi artmış, kıtaları birbirine bağlayacak bir köprü projesi gündeme gelmiştir [56]. Öte yandan kent kuzeye doğru genişlemeye başlamış, Şişli'den Maslak'a kadar uzanan eksenin batısında sanayi bölgeleri ve çevrelerinde konut bölgeleri oluşmuştur [83].

Deniz ulaşımında yaşanan gelişmeler ve kara ulaşımıyla etkileşimi

Cumhuriyet'in ilk yıllarında dünya genelinde yaşanan ekonomik kriz, İstanbul'daki deniz ulaşımını da etkilemiş ve vapurla yolculuk yapan kişi sayısı azalmıştır. Bu nedenle çeşitli önlemler alınmış, bu hatta bütün yıl oturumu özendirmek ve Boğaziçi'nin canlandırılması yönünde çalışmalar yapılmıştır. 2.Dünya Savaşı'nın sürdüğü yıllara gelindiğinde ise şehir hatlarındaki gemilerin taşıdıkları yolcu sayılarında kent

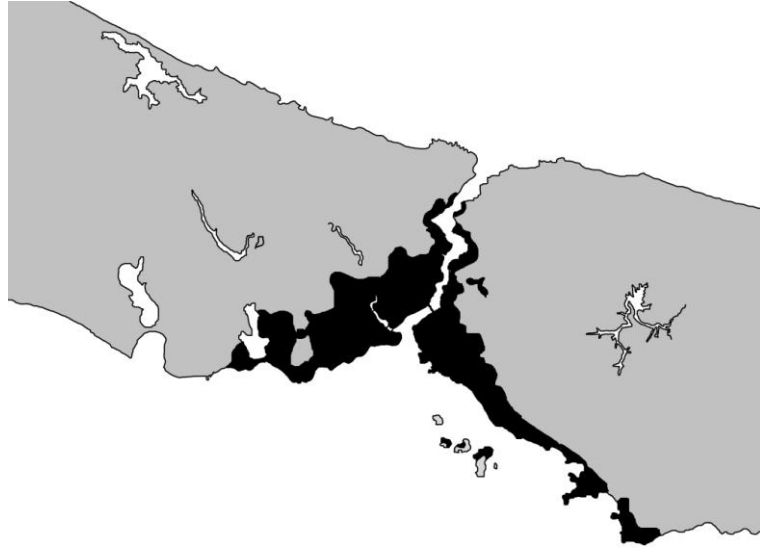
nüfusundaki artışla karşılaştırılamayacak kadar önemli bir artış gözlenmiştir [44]. Yaşanan bu artış kentin kıyılar boyunca yayılmaya başlamasıyla ilişkilendirildiğinde konut bölgelerinin kıyılarda yer almasıyla kentsel yaşantının değişime uğradığı düşünülebilir.

1945 yılında Şirket-i Hayriye'nin Devlet Deniz Yolları ve Liman İşletmesi Umum Müdürlüğü adını alan Devlet Deniz Yolları'na devredilişi ve şehir hatları vapurları aynı elden yönetilmeye başlaması da bu dönemin deniz ulaşımı açısından atılan önemli adımlarındandır [56]. 1950'li yıllarda karayollarında yaşanan gelişmelerle, otobüs ve otomobille yapılan taşımacılığın önemi arttığından araba vapurlarına olan talep de çoğalmıştır. Aynı dönemde denizde dolmuş motorlar çalışmaya başlamış, bu şekilde kentin iki yakasındaki çeşitli noktalar arasında ulaşım sağlanmıştır [44]. 1960'lı yıllarda yolcu ve otomobillerin birlikte taşınmasını sağlayan feribotlar deniz filosuna katılsa da karayolu ulaşımının hakimiyeti kentler arası denizyoluyla seyahat etme talebini azaltmıştır [56].

Raylı ulaşımın geçirdiği değişim

Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte ülkenin elindeki demiryolu sisteminin durumunun oldukça kötü olduğu bilinmektedir. Bu nedenle yabancı şirketlerin elinde olan demiryolu hatlarının önce millileştirildiği sonra ise ülkenin demiryolu bulunmayan bölümlerine de ulaşımın sağlanmasının hedeflendiği, fakat 1950'li yıllarda karayollarında yaşanan gelişmeler nedeniyle demiryollarına yapılan yatırımın bu süreçte yeniden azaldığı görülmektedir [56]. Ayrıca, Cumhuriyetin ilk yıllarında Anadolu ve Avrupa Yakasındaki tramvay sisteminde gelişme yaşanmış, İstanbul Tramvayları ve Tünel'in kanunla birleştirilmiş, İETT kurulmuştur. Yine 1950'li yıllarda, motorlu araçların sayısının artmasıyla kent içi ulaşımında ağırlığın raylı ulaşımdan motorlu araçlara kaymasıyla birlikte tramvayların taşıdığı yolcu sayısında düşüş yaşanmış, Avrupa yakasındaki Banliyö trenlerinde de elektrifikasyon çalışmaları yapılmıştır[44]. Avrupa ve Anadolu yakasındaki raylı sistemler 1960'larda kaldırılarak yerlerine otobüs ve trolleybüsler sisteme dahil edilmiştir [83].

2.4 4.KIRILMA: Liberalleşen Kent Politikaları Ve Ulus-Devlet Anlayışının Değişimi



Şekil 2. 13 1970'li yıllarda İstanbul¹

Türkiye’de 1960 yılındaki askeri darbeye siyasal rejimde bir dönüm noktası yaşanmış; yeni Anayasayla demokrasinin ve devletin niteliğinde değişiklikler meydana gelmiş, sosyal devlet ilkesi kabul edilirken refah devleti anlayışı sisteme girmiştir [84]. Dolayısıyla ülke genelinde 1960’larla başlayan süreç ile 1970’lerde geleceğe ve kolektif bilince dayanan siyasal bir değişim gerçekleşmiştir. Döneme politik olarak baktığımızda 1970 yılından itibaren İslami inancın siyasete taşındığı, 1980’li yıllarda Anavatan Partisi’nin iktidara gelişiyle muhafazakar değerlerle, liberalizm arasında yeni bir sentez arayışına girildiği, dolayısıyla birçok alanda serbestlik ve özerklik sağlandığı, piyasa ekonomisinin geliştiği, özel radyo ve televizyon kanallarının çoğaldığı, özel üniversitelerin ve vakıfların sayılarının arttığı anlaşılmaktadır [61]. 1980 yılındaki askeri darbeye ülke yine bir kırılma noktasına gelmiş, eski söylemler geçersizleşmiştir [51]. Ekonomik politikası önemli değişikliklere uğrayan ülkede; içe dönük ekonomi politikası dışa dönük bir hale gelmiş, altyapı hizmetleri bilgi toplumunun gerektirdiği telekomünikasyon yatırımlarına ağırlık verilerek yeniden kurgulanmaya çalışılmıştır. Küresel bir ekonomi için gerekli olan yeni ekonomik kurumların geliştirilmeye çalışıldığı bu dönemde inşaat sektörü gelişmeye devam etmiştir [78]. Ulusal ekonomiye yönelik üst düzey hizmetlerin merkezi olan İstanbul ise bu dönemde

¹ Bu harita [15], [47] ve [81] numaralı kaynaklardan üretilmiştir.

ülkenin bütününe hizmet veren kültür ve medya endüstrilerinin yanı sıra, ticaret ve finans açısından da öne çıkmıştır [163].

Yaşanan bu keskin değişimler çerçevesinde, 1980'lerde ülke yönetiminin başında olan Turgut Özal'ın politik anlayışıyla çerçevesinde kentsel platformda ve ülke genelinde önemli etkileri olan liberalleşme politikaları tez kapsamında dördüncü kırılma olarak ele alınmaktadır. Özal dönemindeki gelişmelere göz atılan bölümde özellikle ortak bir anlayış çerçevesinde çalışmalar yapan İstanbul Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın kentsel çalışmalarına da yer verilmekte ve menzil konusu üzerine barınma ve ulaşım alanındaki değişimler ekseninde bir araştırma yürütülmektedir.

2.4.1 Sivil Cumhurbaşkanı Turgut Özal ve 1980'ler, “Bırakınız Yapsınlar Bırakınız Geçsinler” Dönemi

1983-1989 yılları arasında Başbakanlık yapan ve ardından da Cumhurbaşkanı olan Turgut Özal döneminde, darbeyle birlikte toplumsal yapı üzerinde oluşan askeri hakimiyet kaybolmuş, Müslümanlarla liberaller arasında yeni bir ilişki kurulmuş ve bu yılların ekonomi politikaları zenginle fakir arasındaki farkı artıran ve zengin girişimcilerden oluşan yeni bir sınıf ortaya çıkarmıştır [63], [14], [61].

Askeri darbenin ardından dünyadaki küresel eğilimlere ve liberal politikalara paralel bir yaklaşım izlenmeye başlanarak özelleştirmeler yapılmış, devletin toplumsal ilişkilerdeki düzenleyici rolü azalmıştır. Böylece küresel hareketlere paralel olarak İstanbul'da hızlı bir dönüşüm yaşanmaya başlanmıştır. 1980'li yıllardan itibaren kent içindeki sanayi kenar kentlere aktararak buralarda yeni bölgeler oluşturulmuş ve sanayisizleşen kentte üretici hizmetlerde uzmanlaşarak beyaz yakalı istihdamı artmıştır [81]. Bu dönemde ülke dünya pazarlarıyla bütünleşmeyi artırarak küreselleşme sürecindeki yerini almaya çalışmış, telekomünikasyon yatırımlarına öncelik verilmiş, altyapı geliştirme stratejileri değiştirilmiş ve bu eksende ülkede köklü değişiklikler baş göstermiş, özellikle İstanbul'un Türkiye ekonomisi bağlamında anlamı farklılaşırken kent yeniden dünya kenti kimliği kazanma şansı yakalamıştır [62]. Dünya çapındaki akışlara kendini iyice açan ülkede başlayan hızlı dönüşümle İstanbul insan, para, mal ve simge akışlarının yoğunluğunun en çok hissedildiği nokta haline gelmiştir [77].

Liberalleşme sürecine girilmesiyle İstanbul'la ilgili yapılan çalışmalarda planlama olgusunun geri planda kaldığını ifade eden Tapan, bu dönemde kentin bir rant yaratma mekanizması haline gelmiş olduğunu ve imar kararlarında yerel yönetimlere büyük haklar tanındığının altını çizmektedir [60]. Ayrıca, planlı konut çevreleri üretmek amacıyla Toplu Konut İdaresi'nin (TOKİ) 1984 yılında kurulmasıyla oluşturulan yasalarla konut alanına kaynak aktarımı hızlandırılmış, kent formu oluşum süreçleri değişmeye başlamıştır [164]. Belediyelerin kaynaklarının artırılmasıyla merkezi yönetimin denetimi azaltılmış, imar planlarında yetkilerin belediyelere devredilmesiyle kentleşme süreci değişmiştir [84]. Diğer yandan Özal'lı yıllarda kentte yapılaşma patlaması yaşanmış; küçük ölçekli işletmelerin yerlerine süpermarketler, büyük alışveriş merkezleri açılmaya başlanmış, beş yıldızlı oteller, iş merkezleri ve yüksek ofis yapıları çoğalmış, kentin silüetinde birçok gökdelen ve yüksek yapı belirmiştir [76]. Merkezi iş alanlarının Maslak'a kadar uzanması ve bu aksın iki yanında gökdelenlerin yükselmesinin haricinde, ANAP iktidarı boyunca öngörünüm bölgelerine villa siteleri yapılarak Boğaziçi'nin görünümü değişmiş, yeşil alanlar hızla betonlaşmıştır [85], [80].

Bedreddin Dalan'ın kentsel çalışmaları

Turgut Özal'ın başbakanlık döneminde, 1984-1989 yılları arasında İstanbul belediye başkanı olarak görev yapan Bedrettin Dalan, bu süre boyunca çok sayıda önemli proje gerçekleştirmiştir. Birçok yerde kentsel biçimlenişi etkileyen projeleriyle kent yaşantısını ve kentin gündelik seyrini değiştiren kararlar almaktan çekinmemiştir. Özel girişimciliği temel alan bir yeniden yapılanmayı benimseyen Dalan, projeleriyle hızlı göçün zarar verdiği İstanbul'u ülkenin önde gelen kenti olmaktan çıkarıp bir dünya kentine dönüştürmeyi hedeflemiştir. Kentte küresel işlevlere göre tasarlanmış modern, teknolojik donanımlı ofis blokları uluslararası bir ticari bölge oluşturmaya başlamış ve İstanbul'un Türkiye'nin dünya gözündeki vitrini haline gelmesi yönünde çalışmalar yapılmıştır [86].

Tarlabaşı Bulvarı, Boğaz'daki Kazıklı Yol, Kadıköy-Maltepe Sahil Yolu gibi önemli kentsel projeler gerçekleştiren Dalan'ın ele aldığı en önemli proje, "Haliç gözlerim gibi masmavi olacak" sözüyle özdeşleşen ve İstanbul'da gerçekleşen en büyük projelerden biri olan Haliç'i temizleme projesidir. Dalan'ın planı, Haliç kıyılarındaki sanayi alanlarının kaldırılarak kamuya açılması ve yeşil alanlara dönüştürülmesini öngörmüştür [87], [88],

[89]. Günümüzdeki kentsel dönüşüm projelerinin ilk örneklerinden sayabileceğimiz bu proje dahilinde Haliç'teki birçok fabrika ve konut yıkılarak kentin endüstriyel mirasının büyük bölümü yok edilmiş, bu çalışmalar günümüzdeki Haliç'in kimliğinin oluşmasında önemli yer tutmuştur [90], [91], [89]. Bu dönemde Özal'la uyumlu bir şekilde çalışan Dalan'ın ilişkilerinin bozulmasından sonra politik yaşamdaki ağırlığı ortadan kalkmıştır.

2.4.2 Konut Sunumunda Yaşanan Gelişmeler ve Değişen Kentsel Çehrenin Menzille İlişkisi

1960 yılı askeri darbesiyle 1980'ler arasındaki konut üretimine bakıldığında, önceki dönemlerdeki sunum biçimlerinin bu süreçte geliştiği ve diğer yandan da 1980 sonrasında ağırlık kazanacak yeni sunumların öncülerinin olduğu bir tür geçiş dönemi yaşandığı görülmektedir [64]. Bu dönemde yaşanan en önemli gelişme 1961 Anayasasıyla birlikte planlı bir ekonomi deneyimine giren ülkede konut sorununun çözümüne artık devlet planının kararları çerçevesinde yaklaşılmaya başlanmasıdır. Bu bağlamda, gecekondululuğu çözüm olarak değil önemli bir problem olarak görülmeye devam edilmiş, aflarla ya da çıkarılan yasalarla genel olarak gecekondululuğa sahiplerine kentsel yaşamda güvence sağlamak temel kaygı haline gelmiştir. Böylece, ticarileşmeye başlayan gecekondululuğu sadece bir barınak olmaktan çıkarak kentsel rantın bir parçası haline almış ve sonrasında gecekondululuğu alanlarında çok katlı apartmanlaşma başlamıştır. Arsa fiyatlarının yükselmesiyle birlikte orta sınıfların konut sahibi olma konusunda yaşamaya başladıkları zorlukların da etkisiyle yapsatçı sunum biçimine alternatif olarak kooperatif eliyle sunum biçimi gelişmiş, 2. Dünya Savaşı sonrasında Ankara'da üretilmeye başlanan bu sunum biçimi 1960'lı yıllarda verilen kredilerle yaygınlaşmıştır [78]. 1960-1980 yılları arasındaki dönemde ayrıca, ilerleyen dönemde konut alanında öne çıkacak olan ilk toplu konut örnekleri üretilmiştir [64].



Şekil 2. 14 1970’li yıllardan gecekondu örnekleri, Gültepe mahallesi [33]

1980’li yıllara gelindiğinde ülkedeki inşaat sektörünün teknoloji, girişimcilik ve yapı malzemesi bağlamında geliştiği görülmektedir. Ayrıca bu dönemde büyükşehir belediyeleri oluşturulmuş, gelirleri artırılarak imar planlamaya ilişkin karar ve yetkiler de belediyelere devredilmiş, toplu konut üretiminin öneminin artmasıyla TOKİ bu dönemde geliştirilmiştir [64]. İstanbul’da ikamet etmekte olan nüfusun çoğalmasıyla altyapı, ulaşım, hava kirliliği, trafik, yasadışı yapılaşma vb. sorunlarla İstanbul tıkanma noktasına geldiğinden ekonomik olanakları olanlar kent merkezleri dışında alternatif yaşam çevreleri aramaya başlamışlardır. Bu gereksinimden doğan üretim biçiminin başkalaşmasıyla toplu konut anlayışının değiştiğini söyleyen Tülin Görgülü, inşaat firmalarının alt gelir grubuna yönelik olarak değil, orta ve orta üst gelir grubuna yönelik olarak çok sayıda konut üretir hale geldiklerini belirtmektedir. Bu bağlamda konutlar çeşitlenmiş, villalar, yüksek bloklar çoğalmış, toplu konut yerleşmeleri sosyal donatılarla zenginleşmiş, alt kent niteliğine dönüşen toplu konut yerleşmeleri kişiler için bir tür güvence halini almıştır [92]. Belediyelerin kendilerine verilen hakları serbestçe sermayeye rant yaratmak üzere kullandıklarını ve İstanbul’daki Dalan döneminin bunun önemli örneklerinden olduğunu ifade eden A.Tuna Kuyucu, TOKİ ile devlet tarafından yapı kooperatiflerine büyük fonların aktarılmasıyla büyük müteahhitlere kaynak sağlandığını, orta sınıflara yönelik olarak da konut sahipliğinin kolaylaştığını dile getirmektedir [93].

Bu dönemde konut bağlamında yaşanan önemli noktalardan biri de çıkarılan imar affıdır. 1980 askeri müdahalesinin ardından kentsel mekandaki kontrolünü pekiştirmek isteyen yeni rejimin işgalci konutları düzene sokmak için bir reform yaptığını ifade eden

Murat Güvenç ve Eda Ünlü-Yücesoy, 1984 yılında çıkarılan afla, boyutlarına ve inşaat koşullarına bakılmadan bütün kaçak inşaatların ve kaçak eklemelerin düzene sokulduğunu ifade etmektedirler [94].

Yeni barınma trendi olarak kapalı siteler¹

1980'lerle başlayan süreçte küresel anlamda yaşanan gelişmeler, özellikle İstanbul ölçeğinde gerçekleştirilen mekansal çalışmaların etkisiyle kentsel anlamda önemli bir dönüşüme sebep olmuştur. Bu dönüşüme bağlı olarak büyük inşaat şirketleri gelişmiş, konut piyasası kentin en karlı sektörü haline gelmiş ve toplu konut üretiminde hızlı bir artış yaşanmıştır. Sunumu yapılan konutlara bakıldığında çoğunlukla otoyollar boyunca üretilen çok katlı, özdeş apartman bloklarından oluşan konut yerleşimlerinin çeperlere doğru yayıldığı ve üst gelir grubuna hitap eden kapalı sitelerin de bu dönemde kent sakinlerinin kullanımına sunulmaya başlandığı görülmektedir [95], [90]. Küçük müteahhit grubunun yerini büyük inşaat şirketlerinin almasıyla bu dönemde küçük girişimciler piyasadan çekilmek durumunda kalmış, diğer yandan devletin de bir girişimci halini aldığı süreçte, özel sektörle birlikte orta gelir grubuna yönelik sunulan projeler zamanla üst-orta gruplara hitap etmeye başlamıştır. Öncelikle kentsel boşluklarda üretilen büyük ölçekli kapalı site projeleri gittikçe kentlerin çevrelerine doğru yayılma eğilimi göstermiştir [96], [95]. 1980'li yıllardan itibaren metropoliten alanda sıklıkla gözlenmeye başlanan bu yerleşimler, 1990'lı yıllara gelindiğinde dikkat çekecek boyutlara ulaşmıştır. Bu tür yeni yerleşimlerle birlikte öncesinde bir statü simgesi olarak algılanan deniz gören lüks bir dairede yaşama alışkanlığı değişerek insanlar komşularını, arkadaşlarını ve günlük işlerini hallettikleri mahalle yaşantısını arkada bırakarak tanımadıkları ailelerle bir site içinde yeni bir yaşantı kurmayı tercih etmeye başlamışlardır [97].

Bu çalışmada kapalı siteler, çalışmanın ana konusu olan menzil kavramının tarihsel süreçte geçirdiği dönüşüm açısından önemli bir etken olarak ele alınmaktadır. Osmanlı dönemindeki mahalle dokusunda gündelik yaşantının genel olarak mahalle sınırları içinde geçiren birey ile kapalı sitede yaşayanlar arasında bir benzerlik olduğu

¹ Literatürde korunaklı yerleşim, korumalı yerleşim ya da kapalı siteler gibi çeşitli terminolojik karşılıklarla anılan site yaşantısı bu tez kapsamında özellikle etrafındaki dokuyla arasındaki ilişki bağlamında kapalı site olarak tanımlanmaktadır.

düşünülebilir. Çünkü, her iki oluşumda da temel ihtiyaçlar karşılanabilmekte, özellikle kadın ve çocuklar için korunaklı bir yapı sağlanmaktadır. Dışarıdan giriş-çıkışların kontrollü oluşu da her ne kadar kontrol biçimleri farklı olsa da benzer noktalardan biri olarak gösterilebilir. Ancak mahalle yapısındaki topluluklar akrabalık, hemşerilik ya da din ve çalışma alanı vb. temelli oluşurken kapalı sitelerde yaşayan grupların daha çok sosyo-ekonomik grup ve hanehalkı türü olarak benzeşmekte, site dışındaki çevreyle aralarında özellikle ekonomik anlamda bir ayırım oluşmaktadır. Diğer yandan iki yerleşim arasında yaşanan ayrışım farklılaşsa da buralarda yaşayan kent sakinlerinin menzillerinin yerleşimin sınırları ölçüsünde gelişmesi bağlamında da benzerlik taşıdığı ifade edilebilir.

1980'li yıllarla birlikte sunumları başlayan kapalı siteler incelendiğinde, günümüze kadar geçen süreçte bu tür konut yerleşimlerinin hızla farklı ölçek ve niteliklerde kentin birçok farklı alanında karşımıza çıktığı görülmektedir. Barındırdıkları sosyal mekanlar ve donatılarla sundukları çeşitli hizmetlerle, kullanıcılarına vaadettikleri yaşantılar açısından site sakinlerinin gündelik yaşamlarının daha önceden kentin mahalle dokusundaki hayattan farklı olduğu öngörüldüğünde, menzil kavramının bu yeni konut yerleşim türüyle birlikte değişime uğrayabileceği düşünülebilir. Barınma olgusunun hanelerin menzilleri üzerinde yadsınamaz bir rolü olduğu fikrinden yola çıkılarak bu yeni yerleşim türünün bireylerin menzillerini ne şekilde etkilediğinin araştırılması tez açısından önemli bir noktadır. Bu nedenle çalışmanın ilerleyen bölümlerinde günümüz İstanbul'undaki kapalı sitelerle ilgili araştırma derinleştirilmekte, alan araştırması kısmında mahalle dokusu ve kapalı sitelerdeki yaşantıların bireylerin menzilleri üzerindeki etkileri incelenmektedir.

2.4.3 Ulaşımda Farklı Arayışlar Ve Yeni Menzil İlişkileri

1980'li yıllardan 1960'lara doğru bakıldığında, bu süreç içerisinde, mevcut ulaşım sistemlerinin kent genelinde benzer şekilde çalışmaya devam ettiği görülmektedir. Ancak daha önce de bahsedildiği gibi karayollarına ağırlık verilmesiyle birlikte 1960'larda tramvay hatlarının iptal edilmesi ve karayolları ekseninde bir ulaşım planlaması üzerine yoğunlaşılması bu bağlamda önemlidir. Diğer yandan 1960'lı yıllarda yol yapım çalışmalarına devam edilirken önemli kavşaklarda alt ve üst geçitler

yaptırılmaya başlanmış ve böylece yollardaki trafik birbirini kesmeden devam eder hale gelirken yaya ve araç trafiği de birbirinden ayrılmıştır [44]. Yine bu yıllarda motorlu araçların sayısındaki artışla karayollarında ve kent içi yollarda trafik sıkışıklığı gözlenmeye başlamıştır [56]. Bu durum kentin iki yakası arasındaki iş yeri-konut dağılımının dengesiz biçimlenişiyle birleşince köprünün yapım konusu önem kazanmış ve ilerleyen yıllarda kentin ilk köprüsünün yapımına başlanmıştır [44]. 1970'li yıllarda büyüyen kentin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için otobüs hatlarında artış yaşanırken, daha geniş bir alana daha az araçla hizmet verilmeye başlandığından kentteki yoğun alanlarda minibüs, dolmuş, taksi gibi küçük girişimcilere daha çok pay bırakılmıştır. Otomobil üretiminin başlamasıyla birlikte özel otomobil sayısında yaşanan artış, kent içinde yapılan yolculuklarda özel araçların payının sürekli artmasına neden olmuştur. 1980'li yıllarda kent içi araçlı yolculuklara bakıldığında ise, bunların yarısının dolmuş ve minibüs gibi küçük girişimci araçlarıyla karşılandığı, geri kalanının ise özel araçlar ve kamu toplu taşıma araçları arasında bölüşüldüğü görülmektedir [44]. Otobüs sayısının kentin her alanına yeterli olacak seviyede servis verememesi nedeniyle, 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren, İETT otobüs filosunu genişletmiş, halk otobüsleri bu süreçte toplu taşımacılıkta önemli bir yer edinmiş ve 1987 yılında deniz ulaşımında deniz otobüsleri hizmete başlamıştır [83].

İki Kıtayı Bağlayan Köprüler Ve Değişen Menzil

Ulaşım konusunda yaşanan problemler ve araç sayısının gün geçtikçe artışıyla birlikte kente bir köprü yapma fikri uzun yıllar tartışılmıştır. Diğer yandan kara ulaşımında yaşanan gelişmeler ve kentin dağılımı kıtalar arası bağlantı sağlayan köprülere olan ihtiyacı artırdığından bu konuda önemli çalışmalar yapılmıştır. Sırasıyla açılan birinci ve ikinci köprüler kentin ve kentlinin yaşantısının değişiminde önemli rol oynamış, bireyin menzillerinde dönüştürücü bir etki yaratmıştır.

Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı İstanbul'la ilgili 1960'ların en büyük tartışma konularından biri olmuştur. Ancak, iki yaka arasındaki ulaşımı sağlayacak ilk köprü olan Boğaziçi Köprüsü'nün yapımıyla ilgili kamuoyundaki tartışmalar köprünün yeni alanların yerleşime açılmasının haricinde kentin kuzeyindeki Karadeniz kıyılarında bulunan orman alanlarına doğru da yeni yerleşimlerin özendirileceği, böylece kentin su havzasına zarar verileceği konularını da beraberinde getirmiştir [33]. 1973 yılında açılan

köprü, Mete Tapan'ın deyişiyile İstanbul'un zaman-uzaklık matriksini değiştirmiş, metropoliten alanın gelişme dinamiğini belirlemiş ve bu dönemde kentin gelişimini etkileyen gelişmelerin en önemlilerinden biri olmuştur [60], [96]. Temelde Asya ve Avrupa yakaları arasında kurulan ilişkiyi çok önemli bir şekilde etkileyen köprü, özellikle otomobille yapılan geçişlerde çok büyük bir fark yaratmış, Boğaz'daki geçişlerde kamu araçlarından özel araçlara doğru bir yönelime neden olmuştur. Kentte yeni büyüme ve mekansal biçimlenme eğilimleri ortaya çıkaran bu durum, yapılan çevre yollarıyla birlikte kentin yapısını büyük ölçüde etkilemiş, yaratılan hızlı ulaşım sistemi kentsel yer seçimi kararları üzerinde değişime neden olmuştur [44].



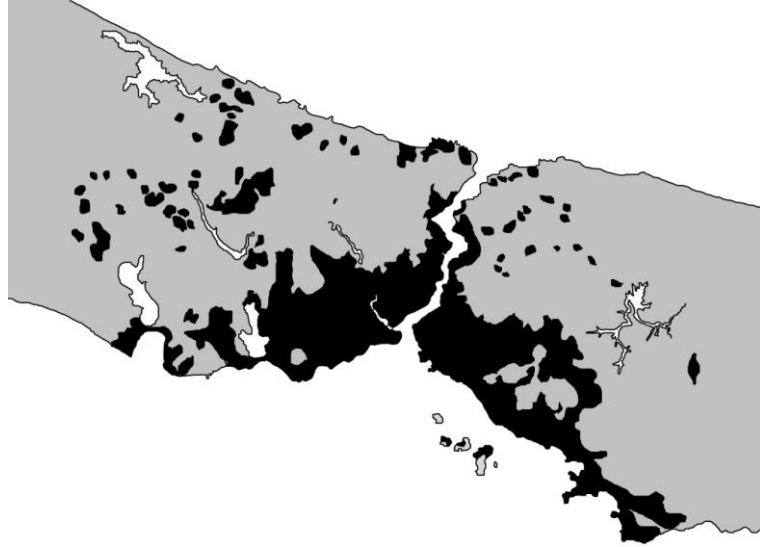
Şekil 2. 15 Boğaziçi Köprüsü'nün açılış günü [98]

Köprü ve çevre yolu sayesinde değişen mekansal yapıya paralel olarak karayolları doğrultusunda kentin doğusunda Bostancı-Maltepe-Kartal-Pendik-Gebze'ye doğru konut ve sanayi alanları oluşurken batıdaysa Silivri'ye doğru çoğunlukla yazlık karakterindeki yerleşmeler yoğunluk göstermeye başlamış, bu eksen de iki yaka arasındaki nüfus dengesinde hızlı bir değişim gerçekleşmiştir [83]. İki kıtayı birbirine bağlayan bu köprünün yapımıyla birlikte kent geri dönüşü olmayan yeni bir doğrultu kazanmıştır. Bu sayede köprünün ve onunla ilişkili yapılan yolların etkisiyle kent coğrafyasının genişleme parametreleri farklı bir boyut kazanmıştır. Dolayısıyla gerek konut alanları gerekse sanayinin yerleşimleriyle kent sakinleri yeni menzil ilişkilerine sahip olmuştur. İki kıta arasındaki mesafelerin katediliş sürelerini de değiştiren köprü, sağladığı yeni güzergahlarla hem barınma çalışma ilişkilerini hem de ulaşımındaki yeni açımlarıyla kentlinin menzilin de değiştirmiş, bu anlamda kentte bir kırılma yaşanmıştır.

Boğaziçi Köprüsü'nden sonra İstanbul'da Asya ve Avrupa kıtaları arasında bağlantı sağlayan ikinci köprü olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü 1988 yılında açılmıştır. En az Boğaziçi Köprüsü kadar tartışmaya yol açan bu köprü de ilki gibi kentin mekansal matrisinin değişiminde çok etkili olmuştur. Bu köprünün etkisiyle kent kuzeye doğru genişlemiş, buralarda yeni sanayi ve konut alanları tanımlanmış, plansız kentleşme araba sahipliğinin artışıyla birleşince kentin çeperleri hızlı bir biçimde genişlemiştir [99]. Ayrıca, köprünün açılmasıyla kuzey yönünde gelişimi hızlanan kentte önemli değişiklikler meydana gelmiş, çevreyolu bağlantıları üzerinde Maslak gibi yeni iş merkezleri ve alt merkezler oluşmuştur. E-5 Otoyolu'nun kuzeyinde Ataşehir, Halkalı, Bahçeşehir gibi toplu konut alanları düzenlenmiş, imar aflarıyla da yasadışı yapılaşmada apartmanlaşma süreci hızlanmıştır. 1980 öncesinde, Ataköy, Levent, Etiler, Fenerbahçe, Bostancı gibi yerleşimlerde oluşmaya başlayan kapalı sitelere orta-üst, üst gelir grupları yerleşmeye başlamış, sanayi kuruluşları Kocaeli, Adapazarı, Trakya yönlerinde desantralize olurken kaçak yapılaşma ise en çok Sultanbeyli, Ümraniye, Pendik ve çevre yörelerde oluşmuştur [83]. Özel otomobil sahipliğinin sürekli artışıyla birlikte kentteki yaşam biçimi ve yerleşme yapısı değişmiş, insanlar gittikçe kent yaşamından uzaklaşarak daha bireyci hale gelmiş, toplumsal açıdan farkların arttığı bir düzen ortaya çıkmıştır. Ayrıca bu durum konut alanlarının kentin etrafına yayılmasına, alışveriş merkezleri, sanayi parkları, araştırma alanlarının kurulmasına da imkan tanıdığından yeni bir yerleşim yapısı oluşmuş, büyük ölçüde otomobil sahipliğine göre organize olan kentte otomobil fonksiyonel bir ihtiyaç haline gelmiştir [44]. Dolayısıyla ikinci köprünün etkisiyle kentsel ölçekte menzilin genişlediği ve tanımladığı yeni alanlarla yayılarak bireylerin yaşantılarına menzilleri bağlamında çeşitlilik sağladığının altı çizilebilir.

2.5 5.KIRILMA: Evrensel Dönüşüm; Küreselleşme Ve Bilgi Toplumuna Geçiş

Sürecinde Arada Kalmış Bir Kent



Şekil 2. 16 1990'lı yıllarda İstanbul¹

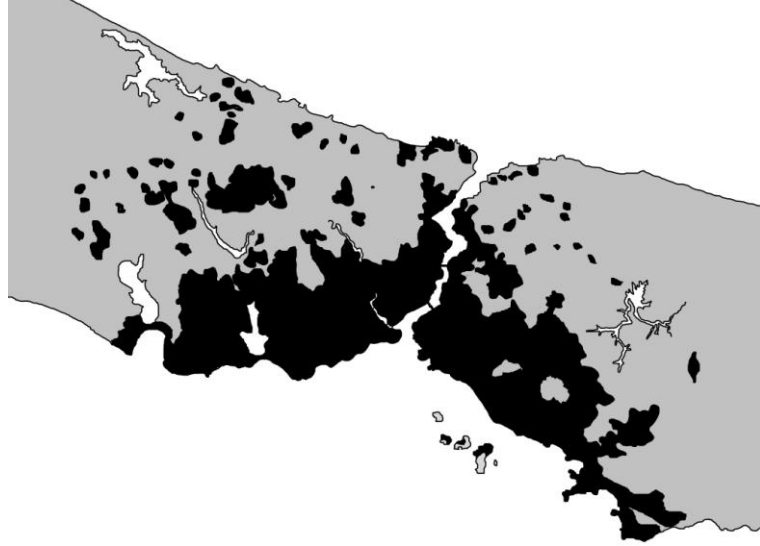
1990'lı yıllarla başlayan ve günümüze kadar devam eden süreçte dünya genelinde küreselleşme olgusu ve bilişim teknolojilerinin gelişimiyle evrensel bir dönüşüm yaşanmaktadır. Küresel ölçekte önemli bir değişime sebep olan bu dönem çalışma kapsamında ele alınan son kırılmadır.

1990'lı yıllarda sıkça tartışılan “küreselleşme” olgusu, sürekli bir hareketliliğin olduğu bir dünya anlayışından yola çıkarak, sınırların geçişkenliğinin arttığı bir gelecek vaatetmektedir [100]. Küreselleşme, aslında kültür ve politika çerçevesinin dışında ekonomide geçerli olan, sermayenin tek ve global bir mantığının olması anlamına gelen bir olgudur. Son yıllarda sürekli üzerinde tartışılan küresel kentlerde özellikle ticaret, eğlence, dinlence, konut gibi sektörler gelişmekte; bunun bir parçası olarak iletişim ağları, havaalanları, telekomünikasyon çerçevesinde yer değiştiren insanın, yerel dokudan arınmış, steril atmosferde rahat etmesi yönünde çabalanmaktadır [101]. 1980 sonrasında dünya kapitalizmine hızla eklemlenmeye başlayan Türkiye’de ise küreselleşme sürecinin öncüsü olarak karşımıza İstanbul çıkmaktadır [102]. 1990'lı yıllara kadar sanayi sektörünün yerel ekonomide öncü rol oynadığı İstanbul'u Murat Güvenç “azman sanayi kenti” olarak adlandırırken, Zeynep Enlil ve Yiğit Evren bu

¹ Bu harita [15], [47] ve [81] numaralı kaynaklardan üretilmiştir.

durumla ilişki kurarak, son yirmi yılda kentin kabuk değiştirmekte olduğunu ve ekonomik tabanının sanayiden hizmetler sektörüne doğru yapısal bir dönüşüm sürecine girdiğinden bahsetmektedirler [103], [104]. Çağlar Keyder ise, 1990-2000 yılları arasındaki değişime dikkat çekerek bu dönemde gerçekleştirilen özelleştirme ve sanayinin desantralizasyonu nedeniyle kentin hızla sanayisizleştiğini ve giderek üretici hizmetlerde uzmanlaşan bir küresel kente dönüştüğünü vurgulamaktadır [105]. Bu bağlamda, belli bir mesafeden bakıldığında İstanbul'un uçsuz bucaksız ve çok çeşitli hareketliliklerin değişmez bir kaynağı olduğunu ifade eden Saskia Sassen, dünyanın doğu-batı, kuzey-güney akslarına ve diğer bütün olası varyantlarına ulaştığını ve sermaye akışı coğrafyasının tam ortasında bulunduğunu belirtmektedir [106]. Ancak bu konuda, bilgi teknolojilerindeki gelişimindeki yavaşlık, modern türden hizmetlerin sermaye birikimine ve istihdam artışına yol açacak kadar öncü bir sektör haline gelmediğini söyleyen Keyder, bu bağlamda küresel kent modeli beklentilerine göre kentin yeterli olmadığına dikkat çekmektedir. Bir yandan ise vitrinlerin sergilediği lüks mallar, yeni ofis binaları ve üst düzey konut yerleşimleri, sokaklardan okunan gösteriş tüketimiyle kentte canlı bir gelişim yaşanmaktadır. Dolayısıyla Keyder gibi Erbatır Çavuşoğlu da İstanbul'un küresel para, sermaye, insan, fikir, gösterge ve bilgi akışının yoğunlaşması açılarından küreselleşirken ana modelde öngörüldüğü tarzda bilgi ve teknoloji, para, mal, insan, kültür akışları açısından bir küresel kent halini alamadığı söylemektedir [86], [102]. Benzer biçimde Ali Çarkoğlu ve Fuat Keyman da İstanbul'un ulaşım, deprem, günlük yaşamda şiddet gibi çok ciddi sorunları olduğunu, bu durumun kentin bir küresel kent olarak tüm potansiyeline ve önemli niteliklerine rağmen çok ciddi bir çarpık kentleşme ve yaşanabilirlik alanında ciddi sorunlarına sahip bir kent olduğunun altını çizmektedirler [107].

Kısacası, 1990'lı yıllarla birlikte ülkede yeni bir dönüşüm içine girilmiş; bilgi toplumuna geçiş ve küreselleşme süreçleri etkisini göstermeye başlamıştır. Böylece, bir yandan nüfusun mekansal dağılımı ve insanların birbirleriyle ilişki kurma şekillerinde bir dönüşüm yaşanırken diğer taraftan da toplumsal anlamda iş ilişkileri, bilgi ve yönetime yaklaşım değişmiştir [84]. Farklı yaklaşımlar göz önünde bulundurulduğunda, İstanbul'un 1990'larda dünya genelinde başlayan evrensel dönüşümde küreselleşme ve bilgi toplumuna geçiş sürecinde arada kalmış bir kent olduğu söylenebilir.



Şekil 2. 17 2010 yılında İstanbul¹

Bu noktada, bahsedilen süreçte yaşanan değişim, dönüşümlerin kentsel ölçekteki yansımalarının daha kolay anlaşılabilir bir hale gelmesi amacıyla 1990'lı yıllar ve 2000'li yıllarda İstanbul'un metropoliten alanını gösteren haritalara göz atılabilir. Haritalardan da anlaşıldığı üzere yirmi yıllık süreçte İstanbul'un kentsel alanları kuzeye doğru genişlemiş ve kent içindeki boşluklar kullanıma açılarak yapılaşma artmıştır. Bu bağlamda yaşananların kapsamlı bir şekilde anlaşılması amacıyla çalışmanın bu bölümünde 1990'lı yıllarla birlikte İstanbul'da yaşanmaya başlayan değişim, dönüşüm 2000'li yıllarda yoğunlaşan neo-liberal muhafazakar politikaları da kapsamına alarak okunmaktadır.

2.5.1 Neo-Liberal Muhafazakar Politikalar ve İstanbul

2000'li yıllardan beri hükümette olan muhafazakar kesimin politik yaklaşımlarıyla birlikte küreselleşme sürecinde kendine farklı bir pozisyon edinen kentin izlediği rota yaşanan dönüşümün anlaşılması bağlamında önemlidir. Muhafazakar bir görüntü çizen yöneticilerin neo-liberal politikaları ve Osmanlı dönemine öykünen açılımlar sergileyen tavırlarıyla kentte önceki dönemlerle karşılaştırıldığında yaşantının önemli ölçüde farklı izler taşımaya başladığı gözlenmektedir. Dolayısıyla gelinen noktada ortaya çıkan ikili durum, kentin ve kentlinin yaşantısı üzerinde farklı boyutlarda etkilemektedir.

¹ Bu harita [15], [47] ve [81] numaralı kaynaklardan üretilmiştir.

Neo-liberal küreselleşme ölçüleri ele alındığında İstanbul'un bir başarı grafiği çizdiğini belirten Keyder, şehrin ulus aşırı şirketlerde çalışan seçkinler için dünya çapında bir iş platformu, küresel bir yaşam tarzını sürdürmek isteyen kozmopolit tüketiciler için ise her şeye erişebilen büyük bir mağaza haline geldiğini söylemektedir. Kentin merkezindeki semtlerin küresel yaşam biçimlerine uygun olarak güzelleştiğini, lüks oteller ve iddialı restoranlarla birlikte gece hayatı ve yeme-içme kültürünün de artık dünya basınında yer aldığını vurgulamaktadır. 1990'lara kadar yöneticilerin o dönemde küresel bir başarı sağlayabilmek için gerekli adımlar atmadığını dile getiren yazar, bu tutumun değiştiğini ve kentin küresel sahneye taşınması aşamasında 1990'ların ortasından beri kentin yönetiminde bulunan partinin çalışmalarındaki sürekliliğe dikkat çekmektedir. Keyder, 2002 yılında AK Parti'nin iktidar oluşunun ardından kentin küresel platformda kendine yer etme stratejilerinin ivme kazandığını ifade etmektedir [86]. Bu partinin "ahlaki yozlaşma"nın önüne geçmeye çalıştığını ifade eden Nilüfer Göle ise 1990'larda İslam'ın kamusal alanda daha görünürleştiğini, toplumsal yaşama ait kurumlarla kuralların daha çok tartışılmaya başlandığını, dolayısıyla siyasal gerilimin de arttığını belirtmektedir. Göle'ye göre, tıpkı Cumhuriyetin ilan edilişinden sonra halkın yaşam tarzının, davranışlarının ve günlük alışkanlıklarının etkilenmeye çalışılması gibi yeni süreçte de keskin ayrımlar ortaya çıkmış, böylece gündelik yaşamda yeni kamusal görünürlükler yeşermiştir [61]. Dolayısıyla mevcut anlayışın bazı ölçeklerde farklılaşmasıyla ortaya çıkan gerilimin kent sakinlerinin yaşantıları üzerinde etkilere neden olduğu söylenebilir. Ayrıca bu dönemde Başbakan Recep Tayyip Erdoğan ile İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş'ın birlikte uyum içinde çalışmaları kentte mekânsal anlamda birçok çalışmayla sonuçlanmıştır. Tezin bu kısmında kent sakinlerinin hayatlarını ve menzillerini etkilediği düşünülen bu çalışmalara yer verilmekte; 1990'lı yıllarla birlikte İstanbul'da özellikle küreselleşme ve politik iradenin etkilerinin önderliğinde yaşanan değişim takip edilmekte ve bu durumun farklı alanlara yansımaları araştırılmakta; barınma ve ulaşım konusunda yaşanan değişimler incelenmekte, gündelik yaşantı ile bireyin menzili üzerindeki etkileri sorgulanmaktadır.

2.5.2 Konut Sunumunda Yaşanan Değişimler, Politik İradenin Sosyal Yaşantıya Etkileri Ve Menzilin Sorgulanması

Çalışmanın bu bölümünde İstanbul’da konut sunumunda atılan adımlar incelenmekte, özellikle politik iradenin müdahalesiyle gerçekleştirilen projelere değinilmekte ve genel tavrın barınma alışkanlıklarına ve gündelik yaşantıya etkileri araştırılmakta, menzil konusu ile etkileşimi sorgulanmaktadır.

Öncelikle yapı üretimi piyasasına bakıldığında, 1980 sonrası dönemde piyasaya bir yandan yeni aktörlerin girdiği, diğer yandansa mevcut bazı aktörlerin etkinliklerinin azaldığı görülmektedir. Örneğin, küçük müteahhitlerin yerini büyük sermayeli yapı şirketlerinin aldığı, yapsatçı sürecin etkisinin kalmadığı, büyük ölçekli konut yerleşmelerinin büyük inşaat şirketleri ve kooperatifler tarafından üretilmeye başlandığı bir döneme girilmiştir. Kamunun etkisi azalmaya başlamasıyla kentin yeni yapı çevresi; TOKİ, Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları (GYO), İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin kurduğu KİPTAŞ ve büyük sermayeli yapı şirketleri tarafından finanse edilerek üretilmeye başlamıştır [108]. Özellikle son yıllarda TOKİ tarafından yapılan çalışmalar, kentsel dönüşüm projeleri vb. büyük/küçük ölçekli projelerin çoğalması kentin mevcut konut alanlarının dönüşümüne neden olduğu gibi birçok alanda da yeni örüntüler ortaya koymaktadır. Özellikle mevcut konut alanlarına siyasal anlamdaki müdahaleyle yapılan dönüşüm projeleri önemli ses getirmektedir. Çalışmanın bu kısmında TOKİ ve kentsel dönüşüm projelerinden bahsedilmekte, barınma konusunda yaşanan değişimlerle birlikte gündelik yaşamdaki olası etkileri ve menzil konusu tartışılmaktadır.

2.5.2.1 TOKİ ve Kentsel Dönüşüm Projeleri, Barınmaya Siyasal Müdahale

Cumhuriyet tarihinin en önemli krizlerinden biri olan 2000-2001 krizi sonrasında çıkarılan birçok yasayla birlikte mevcut yerel yönetim yapısı değiştirilmiş, yerel yönetimlerin hakları artırılmış, yeniden yapılandırılan TOKİ Başbakanlığa bağlı bir kurum haline getirilmiştir. TOKİ’ye hazine arazisi ve imar düzenlemeleri konusunda, hazine arazisi üstünde kar amaçlı konut yapabilme, planlama ve imar revizyonları yapma, gecekondü dönüşüm alanlarında kamulaştırma yapabilme, yerel yönetimlerden bağımsız plan yapabilme, küçük mülkiyetleri birleştirme, hazine arsalarını kullanabilme, orman statüsünü yitirmiş olduğuna karar verilen alanların (2-B arazileri) imara açılması

ve büyük inşaat şirketleri için yatırım alanları haline getirilmeleri gibi çeşitli yetkiler verilmiş, böylece kurum ülke genelindeki önemli aktörlerden biri haline gelmiştir [93]. TOKİ'ye bu yetkiler verilirken diğer yandan yerel yönetimlere de dönüşüm projeleri geliştirme konusunda haklar sağlanmıştır. Dolayısıyla İstanbul'da, konut sunumu konusunda öncelikle toplu konut ve dönüşüm projeleri olmak üzere çeşitlenmeler yaşanmıştır. Toplu konut konusunda yaşanan çeşitliliğe örnek olarak kapalı siteler, alışveriş merkezleriyle bütünleşmiş ya da ayrı residans/konDOMINYUMLAR, TOKİ'nin yaptığı toplu konut alanları ve kooperatif birliklerinin yaptığı toplu konut alanları gösterilebilir [78]. 2000'li yıllarda yapı sektöründe konut piyasasının önde gittiğini, ulusal ve uluslararası sermaye tarafından yapı üretimine büyük yatırımlar yapıldığını belirten Arda İnCEOĞLU, TOKİ'nin konut üretimi konusunda inanılmaz bir faaliyet gerçekleştirdiğini ifade ederken, Ebru Seçkin TOKİ'nin "mimarısız yapılar" üreterek ise prototip bir konut mimarisine yöneldiğini söylemektedir [109], [108]. Bu süreçte atılan önemli adımlara bakıldığında, 2004 yılında çıkarılan ve gecekondu yapımını ülke tarihinde ilk defa bir suç olarak tanımlayan yasayla birlikte, büyük gecekondu yıkımlarının başlatıldığı, diğer yandan kamunun elindeki taşınmazların özelleştirildiği ve bu politikalar ekseninde kentin birçok alanında büyük konut projeleri, alışveriş merkezleri, oteller inşa edilmeye başlandığı, orman alanlarının imara açıldığı ve yoksul mahallelerin tasfiye edildiği görülmektedir [93].

Özellikle İstanbul'un birçok tarihi çevresinde gerçekleştirilen kentsel dönüşüm projeleri (KDP) ile "koruma alanları"nın da dahil olduğu yenileme projeleriyle, kentin çeşitli yerlerinde belediyelerce önemli mekansal, ekonomik ve sosyal müdahalelerde bulunulmuştur. Ayazma-Tepeüstü, Başibüyük, Zeytinburnu ve Tozkoparan'daki kentsel dönüşüm projelerine başlandığı süreçte "koruma alanları"yla ilgili dönüşüm projeleri kapsamında Tarlabası, Fener-Balat, Süleymaniye, Sulukule ve Ayvansaray'da yenileme projeleri başlatılmıştır [93]. Özellikle bu projelerle yoksul halkın yaşadığı bu alanlara yapılan müdahalelerde ne yeni yapılan projelerin ne de kendileri için önerilen yeni yerleşimlerin masraflarını karşılayamayacakları için bölge halkları çoğu zaman coğrafi olarak yer değiştirmek durumunda kalmıştır. Bu halkın işyerlerinin de mahallelerine genelde yakın olması nedeniyle yerinden edilmeleri hem ekonomik hem de sosyal olarak birçok olumsuz etki yaratmış; halk ekonomik problemler, sosyal parçalanmalar

ve kültürel uyumsuzluklar çekmeye başlamıştır [93]. Bu durumda kentin mekansal ve toplumsal haritasının yeniden çizildiğini ifaden eden Ayfer Bartu Candan ve Biray Kollukoğlu, yoksul kesimlerin yerlerinden edilerek yeni kent alanlarına ve oradan da şehrin dışına sürüldüklerini, zenginlerin ise iş, eğlence ve yeni yaşam mekanlarıyla içe kapandıklarını ifade etmektedirler [110]. Dolayısıyla bu büyük ölçekli projelerle birlikte kent sakinlerinin hayatlarında hem üretilen yeni konut alanları hem de diğer projelerle çalışma ve sosyo-kültürel anlamda önemli bir değişim/dönüşüm yaşandığı söylenebilir. Bu projelerle birlikte metropoliten alanda yer değiştiren bireylerin yaşantılarının deneyimlendiği alanların değiştiği ve aynı zamanda da bu durumla ilişkili olarak menzil konusunda zorunlu bir değişimin ortaya çıktığı gözlenmektedir.

Bu dönemde ayrıca, İstanbul Metropolitan Planlama (İMP) ofisi tarafından İstanbul’u sermaye odaklı küresel kent yapmaya yönelik olarak kentin çeşitli bölgelerine mega projeler önerilmiştir [93]. 2000’li yılların başlarında ortaya konan KDP başlığı altında ortaya çıkan mega projelere; Zaha Hadid’in Kartal için önerdiği ilçe planı ile Ken Yeang’ın Küçükçekmece ilçesi için önerdiği çalışmalar örnek verilebilir [110]. Hükümetin bir diğer projesi ise; afet riski taşıyan kentsel alanlarda planlanan dönüşüm çalışmalarıdır. Bu bağlamda hazırlanan kentsel dönüşüm yasa tasarısı onaylanmış binlerce yapının yıkılarak yerlerine yenilerinin yapılacağı, 20 yıllık bir sürece yayılması öngörülen yeni bir çalışma başlatılmıştır.

2.5.2.2 Kapalı Siteler Kentin Her Yerinde

Kapalı siteler konusundan bir önceki kırılma döneminde bahsedilmişti. Ancak 1980’lerle birlikte İstanbul’da görmeye başladığımız bu yerleşimler 1990’lardan sonra çok daha büyük bir hızla çoğalmış ve kentin birçok bölgesinde yayılmıştır. Bu nedenle çalışmanın bu kısmında 1990’lar sonrasında bu yerleşimlerle ilgili yaşanan gelişmelere yer verilmektedir.

1990’lı yıllar sonrasında lüks konut üretimine ağırlık verildiğini belirten Tülin Görgülü, konut üretiminde hızlı bir gelişme yaşandığını ve çok çeşitli büyüklük ve standartlarda konutlar üretilmeye başlandığını ifade etmektedir. Emlak Bankası’nın hızlı bir konut üretimine başladığını, kooperatiflerin çoğaldığını, yap-satçı üretimin tüm hızıyla inşaat yapmaya devam ettiğini vurgulayan Görgülü’nün de altını çizdiği gibi özel sektör büyük

araziler üzerinde çok miktarda konut üretimine geçmiştir [92]. Kapalı siteler bu konut üretiminin en önemli parçasını oluşturmaktadır.

Tüzin Baycan Levent ve Aliye Ahu Gülümser, bu tür yerleşimleri tipolojik olarak dört farklı biçimde incelemekte; düşeyde düşey korunaklı yerleşimler/korunaklı kuleler/rezidanslar; yatayda yatay korunaklı yerleşimler/korunaklı villa kasabaları ve korunaklı apartman blokları; karma tipte korunaklı yerleşimler/korunaklı kasabalar olmak üzere sınıflandırmaktadırlar [111]. Yatayda ve düşeyde yayılan bu yerleşimler, öncelikli olarak kentin boş arazilerinde kendilerine yer seçerken, yayıldıkları alanlar genişledikçe ve arazi fiyatlarının pahalılığı gibi nedenlerle kentin merkezinden uzaklaşmaktadırlar. Gereksinim duydukları alanların fazla olması nedeniyle özellikle kentin merkezi alanlarında düşeyde yükselmek durumunda kalan bu yerleşimler Levent ve Gülümser'in de altını çizdikleri gibi öncelikle yoğunluklu olarak Avrupa yakasında merkezi iş alanlarının yakınlarında yer alırken zamanla Asya yakasındaki yeni iş alanlarında ve konut yerleşim zonlarında da inşa edilmeye başlanmıştır. Kimi zaman alışveriş merkezleri ve ofis bloklarıyla entegre bir biçimde de üretilen bu kulelerde 24 saat güvenlik, temizlik servisine, spa alanlarına, çocuk bakım ve sağlık merkezlerine, spor ve fitness salonları, sosyal merkezler ve eğitim tesislerine kadar kullanıcılarına birçok hizmet sunulmaktadır [111]. Rezidans/kondominyum olarak da anılan bu konut tipinin hedef kitlesi genellikle kentle içiçe olmak isteyenler, kısıtlı zamanı olan serbest meslek sahipleri, üst düzey yöneticiler, yalnız yaşayanlar ya da sıklıkla İstanbul'a gelmek durumunda olan yüksek gelir grubu mensuplarıdır [112].

Büyük alan gereksinimi nedeniyle kentin kuzeyinde yoğunlaşan yatay korunaklı yerleşimler ise büyük oranda villa tipi bahçe içinde tek unitelerin biraraya gelmesinden oluşurken daha küçük ölçekli projeler ise kentin daha merkezi bölgelerinde bulunabilmektedir. Bu tür konut yerleşimlerinde genellikle çocuklar için oyun alanları, kapalı/açık spor tesisleri bulunmakta, sosyal alanlar oluşturulmakta ancak alışveriş merkezi, restoran/kafe/bar ya da sinema gibi hizmetler ise kent merkezine uzak olan yerleşimlerde bulunmaktadır. 24 saat güvenli olan bu yerleşimlerin İstanbul'da 1999 yılında yaşanan depremden sonra daha fazla tercih edilmeye başlandığı bilinmektedir. Bu yerleşimler sadece kendi duvarları içindeki alanları değiştirmekle kalmamakta ayrıca belirli bir altyapı ya da planı olmayan çevrelerindeki alanlarında gelişimine yardımcı

olmaktadır. Apartman bloklarından oluşan siteler ise İstanbul'daki en eski site tipidir ve villa sitelerinin orta gelir grubuna yönelik olan alternatiflerini oluşturmaktadırlar. En eski örnekler olarak kentin Avrupa yakasına yerleşen bu bloklar daha sonra Asya yakasındaki yeni konut yerleşim alanlarında konumlanmışlardır. Güvenliğin haricinde diğer türler kadar fazla hizmet sunmayan bu yerleşimlerde genel olarak ortak bir spor alanı, tenis kortu, yüzme havuzu ve kreş gibi hizmetler verilmektedir [111]. Orta ve alt-orta sınıflara yönelik olarak üretilen türdeş apartman bloklarından oluşan kapalı siteler ise genelde büyük inşaat firmaları tarafından belediyelerin toplu konutlar için ayırdıkları arazilerde inşa edilmekte ve bu sitelere taşınan grupların, eskiden yaşadıkları apartman dairelerinin yerine yeni olanları "havadar", "aydınlık", "ferah", "düzenli" gibi sıfatlarla tanımladıkları ve yeni yaşam çevrelerinden rahatsız olmadıkları görülmektedir [97]. Keyder ise alt gelir seviyelerine hitap eden çok katlı apartmanların oluşturduğu siteleri kenti çevreleyen bir halkaya benzetmekte, merkezden yaklaşık bir saat uzaklıktaki bu yerleşimlerin zamanla birer merkez haline gelme potansiyeli taşıdıklarını dile getirmektedir [95]. Orta sınıfın yaşam biçimi ve kimliğinin, tüketim biçimlerinin "ideal ev" simgesinde anlam bulduğunu ifade eden Öncü, bu tabakanın kent çeperindeki sitelere yatırım yaparak kendisini "İstanbul'un kaosu" ve "toplumsal kirliliği" dışında tutmaya çalıştığını belirtmektedir [97]. Karma tipteki yerleşimler ise diğer tiplerden bazılarını içeren bir çeşitlilik sunmaktadırlar. Bu tür konut yerleşimlerinin İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarının kuzeyindeki alanlarda bulunduğunu ifade eden Baycan-Levent ve Gülümser bunun nedeni olarak gereksinim duydukları alanın büyüklüğünü örnek göstermekte, bu türün diğer yerleşim türlerinin sunduğu hizmetlerin genel olarak hepsini sakinlerine sunduğunu ifade etmektedirler [111].

Uğur Tanyeli'nin "kent merkezinden kaçış girişimi" olarak tanımladığı bu konut yerleşimleri, Yıldız Sey'in de belirttiği gibi oldukça yüksek fiyatlara alıcı bulmakta ve 1990 sonrasında piyasanın en canlı bölümünü oluşturmaktadırlar [24], [65]. Bu tür konut yerleşimleri, bir yandan yeni yaşantı kuralları ortaya koyarken diğer yandan da mekansal ve toplumsal anlamda bir ayrışmaya neden olarak, bir ötekileştirme sorunu yaratan, birer kentsel ayrışım mekanizması olarak okunabilir. Orta ve üst orta sınıfların küresel tüketim kültürü ile bütünleşmesine ve yaşam tarzlarının değişmeye

başlamasına araç olan bu yerleşimler, Hatice Kurtuluş'un vurguladığı üzere 2000'li yıllara gelindiğinde metropoliten alanlarda kentin yeni formunu belirlemeye ve toplumsal ilişkileri mekansal olarak yeniden düzenlemeye başlamıştır [113], [114].

Keyder ise "kendi kendine yeterli olan", "şehrin gürültü ve kargaşasından uzak", "güvenli duvarlar arkasında"ki zengin sınıfın lüks tüketimi olarak öne çıkan bu yerleşimleri İstanbul'da toplumsal kutuplaşmanın mekandaki ifadesi şeklinde nitелеmektedir [95]. Küresel tüketim kültürü bağlamında bakıldığında kentin keşmekeş, kalabalık, gürültü, kirlilik gibi faktörleriyle İstanbul'daki yaşamın yetersizliğinin hissedilmeye başlandığını vurgulayan Öncü, "yaşanmaz" bir hal alan kentin üst ve orta sınıflarının "sağlıklı bir yaşam", "temiz bir çevre", "yeni bir ev özlemi"yle şehir merkezinden çevreye doğru uzaklaşmaya başladığını dile getirmektedir [97]. Dolayısıyla, kent içindeki apartman yaşamının sağlıksızlığını ortaya koyarak temiz hava, temiz su, herkesin spor yaptığı aktif bir yaşam, çocukların emniyette olduğu oyun alanları barındıran, aynı sosyal sınıftan insanları biraraya getiren sosyal bir çevre vadeden bu ideal yaşama yeni bir ev olarak kavuşulabileceği umudu ortaya çıkmıştır [97], [95], [112]. Kentin merkezi alanlarına uzakta konumlanan sitelere ilişkin reklamların söylemlerinin basit bir paradoks etrafında döndüğünü savunan Jean-François Perouse, bu sitelerin hem İstanbul'un dışında hem de içinde olarak ifade edildiğini, böylece de sitelerin bir yandan kentten kopuş söyleminden yararlanırken diğer yandan da kentle bağlarının otoyollarla kurulmaya çalışıldığının ltını çizmektedir. Perouse ayrıca bu nedenle sitelerin gelişiminin otoyol ağının gelişmesi ve yoğunlaşması hareketiyle ilişkisini de vurgulamaktadır [115].

Burhan Eren ve Emine Dolmacı ise konuya farklı bir açıdan yaklaşarak, ekonomik ve sosyal statünün göstergesi olan bu sitelerin, adres olarak kişisel referans niteliği taşıdıklarını ifade etmektedir. Eskiden kişinin oturduğu semtin kişi ile ilgili ipucu verdiğini, siyasal görüş, inanç ve eğitim düzeyinin bir kişinin toplumdaki yerini belirlediğini belirten yazarlar, günümüzde ise durumun farklılaşarak bunların yerini ekonomik statünün aldığını, bunun bir göstergesi olarak da kapalı sitelerin referans haline geldiğinin altını çizmektedirler. Dolayısıyla hem mekansal hem de toplumsal parçalanma ortaya çıkaran, toplumsal tabakalar arasındaki uçurumu büyüten bu

sistemde, toplumsal gruplar arasındaki kontak azalmış, bir nevi içe kapanma yaşanmaya başlanmıştır [116].

Konuya benzer bir açıdan yaklaşan Sema Erder ise, bu alanlar üzerinde yapılan araştırmalarda, kapalılığın daha çok çocuk ve kadınlar için geçerli olduğunun ortaya çıktığına dikkat çekmektedir. İçinde okul, yuva ve kadınların günlerini geçirebilecekleri alanlara sahip olan sitelerde yetişen çocukların kenti fazla tanımadan yetişmelerinin söz konusu olduğunu ifade eden Erder, bu durumun yeni bir orta sınıf kültürünün de habercisi olduğunun ve İstanbul'un farklı gelir gruplarının iç içe yaşadığı bir kentten, kentsel ayrımlaşmanın belirginleştiği bir metropoliten kent olmaya doğru bir kimlik değişimi yaşadığını ifade etmektedir [116]. Diğer yandan kapalı sitelerin kentsel yüzeylerde “parçalanma” ve bunun sonucunda özellikle sosyal mesafelerde artış, sosyal ilişkilerde zayıflamaya yol açtıklarını düşünen Tansı Şenyapılı, bu durumun topluma toplum özelliği veren ortak mekan paylaşma özelliğini yok ettiğini, kentsel yaşam kalitesini düşürdüğünü ve kent mekanını çöküntüye yönelttiğini savunmaktadır [117].

Eski İstanbul'un mahalle hayatını yaşatma isteğiyle sonu “country” ya da “city” ile biten lüks siteler inşa edildiğini belirten Rıfat N.Bali, mahalleyi, mahalle kimliğini, komşuluk ilişkilerini yeniden yaratmak, tanıdık yüzlerle birlikte olmak gibi ortak sunumlar olduğunu ifade etmekte, tanıtımlarda kullanılan bir diğer önemli vurgununsa konut haricinde aynı zamanda yeni bir “yaşam tarzı” ve “ayrıcılık dünyası”na yapıldığını söylemektedir. Sunumlarda sıklıkla tekrarlanan bir diğer ögenin ise “aidiyet” kavramı olduğu görülmektedir. Bu sayede yeni sitelerde kaybedilen “ait olma hissi”nin yeniden canlandırılmaya çalışıldığına vurgu yapılmaktadır. Ayrıca sitelerin çoğunda Bali'nin “web tarzı yaşam” ya da “işyerine gelmeden çalışma” olarak nitelendirdiği elektronik iletişim teknolojilerinin sunduğu konutlar arası tele-konferans, direkt e-posta servisi, internet üzerinden yapılan telefon görüşmeleri gibi hizmetler de birçok sitenin tanıtımlarında önemle vurgulanan bir başka yaklaşımdır [112].

Günümüzde sadece kent çeperinde değil merkezde de kendine yer bulan kapalı siteler farklı gelir gruplarına hitap edecek şekillerde üretilmekte, kent merkezindekiler ise kentin bütün imkanlarına kolayca ulaşım sunma yolunu tercih etmektedirler. Akcan'a göre, 1990 sonrasındaki kapalı siteler kente yakın ya da uzak olsun, kentin karmaşasından kaçmak, steril ve homojen bir yaşam sürmek için üretilmiş çevrelerdir

[96]. 19. yüzyıldan 1980'lerin sonlarına kadar banliyö teriminin karşılığı olarak yazlık yerleşimlerin, sayfiyelerin, kentin dış mahallelerinin akla geldiğini, 1980'lerin sonundan itibaren ise bu durumun değiştiğini ve kentin yakın çevresinde sabah işe gitmek için çıkılan ve akşamları dönülen, sürekli kullanılan ve ilk başlarda üst gelir grubuna hitap eden banliyöler oluşmaya başladığını söyleyen Tanyeli, bu alanların hemen hemen hepsinin kapalı ve girişleri denetimli yapılarının metropol korkusuyla anlamlandırılabilceğini ifade etmekte, Türkiye'de buralarda yaşamayı seçen kesimin paraları karşılığı asayiş değil metropolün karmaşık yapısından kaçış, yalıtılmışlık ve bir düzen satın aldıklarını vurgulamaktadır. Bu yaklaşımla yazara göre kişiler kapalı sitelerde standartlaşmanın ya da doğayla ilişki kurmanın da ötesinde metropolün çok boyutluluğu ve karmaşası nedeniyle oluşan toplumsal yabancılaşmaya karşı kapalı bir topluluk kurma şansı aramaktadırlar [24].

Tez kapsamında kapalı sitelerle ilgili yapılan literatür araştırmasında sitelerin özellikleri, sunum biçimleri incelenmiş, bu türle ilgili ortaya koyulan farklı söylem ve yaklaşımlara yer verilmekte, kent yaşantısını ve kullanıcılarını nasıl, ne şekilde etkilediği anlaşılmaya çalışılmaktadır. Tezin temel sorguladığı kavram olan menzil bağlamında konuya yaklaşıldığında kapalı sitelerin diğer konut sunumlarından farklı olarak kullanıcılarına yeni menzil desenleri sunabilecekleri düşünülmektedir. Dolayısıyla klasik mahalle dokusunda yaşayan bir hane ile kapalı sitede ikamet etmeyi tercih eden arasında konut yakın çevresini (kapalı siteler için site içi) deneyimleyiş açısından fark olduğu, bu iki yapının kullanıcılarının yaşamları üzerinde değişik etkiler ve yansımalarla bulunacağı öngörülmektedir. Bu nedenle tezin alan araştırmasında özellikle bu iki konut sunumu üzerine yoğunlaşmakta ve menzilleri irdelenmektedir.

2.5.3 Ulaşım Konusunda Yapılan Çalışmalar, Menzil Üzerine Etkileri

2000'li yıllarla birlikte İstanbul ölçeğinde gerçekleştirilen birçok büyük çaplı planlama çalışmaları ile metropoliten ölçekte yaşanan genişleme ve dağılım kentin mevcut düzeninde farklılıklara neden olmuştur. Kentin çeperlere doğru genişlemesi, kent sakinlerinin menzillerini genişleten bir etken olurken aynı zamanda da yeni oluşan alanlara ulaşılabilirliğin önem kazanmasını ve ulaşım alanında birçok yeni adım atılmasını gerektirmiştir. Dolayısıyla otomobille ulaşımın yanı sıra kamusal ulaşımın

gelişmesi yönünde çalışmalar yapılmış, trafikte yaşanan problemler alternatif plan arayışlarına sebep olmuş ve ulaşım alanında birçok proje ön plana çıkmıştır. Bu süreçte daha önceki yılların aksine münferit çözümler yerine birbirleriyle entegre olabilen yeni bir ulaşım planlaması hedeflenmiş, bu bağlamda farklı ulaşım türlerinde yeni araçlar sisteme dahil edilerek kentlinin ulaşım yöntem ve araçlarında alternatiflere yönelebilmelerine ağırlık verilmiştir. Çalışmanın bu kısmında özellikle 2000’li yıllar sonrasında İstanbul genelinde gerçekleştirilen projelerin başlıca örneklerine yer verilmekte, kişisel menzilin değişimi ve çeşitliliği irdelenmektedir.

Şekil 2. 18 2010 yılı kent-ulaşım ilişkisi¹

¹ Bu harita [15], [44], [47], [81], [118], [120], [121] numaralı kaynaklardan elde edilen bilgilerden üretilmiştir.

Kara Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler; Yeni Bir Deneyim Olarak Metrobüs Örneği



Şekil 2. 19 İstanbul trafiğinde metrobüs [118]

2000’li yıllara gelindiğinde İstanbul’un kara ulaşımında yaşanan en önemli gelişme olarak Metrobüs sistemi gösterilebilir. Kentin ana arterlerindeki trafik yoğunluğunu azaltmak, hızlı ve konforlu ulaşım sağlamak, seyahat sürelerini kısaltmak amacıyla kurulan sistem 2007 yılında öncelikle Avrupa yakasında çalışmaya başlamış, ardından Anadolu yakasına ulaşmıştır. İstanbul'un iki yakasını en kısa yoldan birbiriyle ilişkilendiren bu sistem zamanla banliyö hattı, hafif metro, tramvay, metro gibi farklı ulaşım sistemleriyle entegre edilerek gün içinde binlerce kişi tarafından kullanılır hale gelmiştir [55], [85]. Yoğunluğundan şikayet edilse de kendine ait şeritleri olan sistem trafiğe takılmadan ilerlediğinden hat boyunca yapılan yolculuklarda zaman kazandırmaktadır. Ancak, otoyollardan şerit olarak oluşturulan metrobüs yolları nedeniyle diğer araçların kullandığı şerit sayısı azaldığından, bu durumun mevcut trafiğe olumsuz yansımalarının da olduğu söylenebilir. İstanbul’da ulaşım alanında kent sakinlerinin gündelik yolculuklarında tercih ettikleri ulaşım araç ve rotalarını farklılaştıran bu sistemin kullanıcılarının menzillerini günlük yolculukları ve güzergahları bağlamında etkilediği düşünülmektedir [119].

Raylı Sistemler, Yeniden

İstanbul’daki ulaşım sistemler tarihsel süreçte ele alındığında, kentin raylı sistemlerle deneyiminin diğer ulaşım türlerine göre daha farklı olduğu söylenebilir. İstanbul özelinde Tanzimat sonrasında tramvay ve tünel metrosu gibi erken örneklerine rastladığımız raylı sistemler motorlu araç trafiğine ağırlık verilmesiyle iptal edilmiş olsa

da süreç içinde belirginleşen trafik problemlerinin önüne geçilemeyen kentte 1990'larda tekrar raylı sistemlere dönüş yapılarak yeni arayışlar içine girilmiştir. Kimi zaman yer üstünden kimi zamansa yer altından giden yeni raylı ulaşım araçları trafiğe çözüm arayışının önemli bir parçası haline gelmiş, yapılanmaların birbirleriyle entegrasyonuna daha önceki dönemlerde önem verilmezken artık bu konuya dikkat edilmeye başlanarak kent içindeki hareketliliğin sürekliliği esas alınmaya başlanmıştır.

Raylı ulaşım bağlamında bu dönemdeki gelişmelere bakıldığında hafif metro hattı ve Zeytinburnu-Kabataş tramvayı, Taksim-4.Levent arasında işleyen metro ile Taksim-Kabataş föniküler sistemi en önemli adımlarındandır. Aralarındaki entegrasyon çalışmalarına da önem verilen sistemlere bakıldığında, föniküler sistem sayesinde Yeşilköy havalimanından sadece raylı sistem kullanılarak Taksim metrosuna ve Kabataş, Beşiktaş gibi deniz ulaşım araçlarının yoğunlaştığı bölgelere erişim yapılabilirdi; Zeytinburnu-Güngören hattında açılan modern tramvay ile de sadece raylı sistem kullanılarak havalimanı, otogar ya da Taksim-4.Levent metrosuna kesintisiz ulaşım sağlanabilirdi görülmektedir [83], [120]. Ulaşım sisteminde yerini alan son gelişmelerden bir diğeri de 2012 yılında açılan Kadıköy-Kartal metrosudur. Anadolu yakasında önemli bir boşluğun giderileceği ve yaklaşık olarak günde bir milyon yolcu taşıyacağı öngörülen Kadıköy-Kartal metrosu da ulaşım sistemindeki son gelişmelerden biri olarak 2012 yılında açılmıştır. Bu yakada gittikçe artan trafik sıkıntısına yardımcı olması hedeflenen metro, Avrupa yakasında yapılan büyük çaplı ulaşım projelerinin artık diğeri yakada da gerekli olduğunun bir göstergesi olarak okunabilir. Bu projeye ek olarak Anadolu yakasında, Üsküdar-Sancaktepe arasında çalışacak ikinci bir metro hattının daha çalışmalarına devam edilmektedir [83].

Raylı sistemlerde yapılan çalışmalar genel olarak değerlendirildiğinde günümüzde Atatürk Havalimanı'ndan Kabataş'a kadar birbirleriyle entegre biçimde çalışan hatlarla kent sakinlerinin ulaşimleri rahatlatılmaya çalışıldığı ve bu noktadan deniz ulaşımı ile karşı yakaya bağlantı sağlanarak Kadıköy'deki metronun kullanımıyla Kartal'a kadar ulaşımın kolaylaştırılması yönünde adımlar atıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca, deniz ulaşımı ve raylı sistemlerin daha sonra Marmaray Projesi ve iki yakada devam eden metro/hafif metro hatlarıyla da entegre olması ve bu sayede özellikle zirve saatlerde çok yoğun olan trafik probleminin hafifletilmesi planlanmaktadır. Bu anlamda yapılan çalışmalar

sayesinde kent sakinlerinin gündelik yolculuklarında daha az zaman kaybetmeleri için sistemlerin birbirlerine entegre edilmesiyle daha rahat bir ulaşım sistemi hedeflenmektedir.

Kıtalar Arası Alternatif Geçiş Önerileri

Günümüzde Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki geçişler köprüler ve deniz ulaşımı üzerinden sağlanabilmektedir; ancak bu geçişlerdeki yoğunlukların da etkisiyle yeni arayışlar üzerinde durulmaktadır. Marmaray Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Projesi ile Avrasya Tüneli Projesi iki kıta arasındaki bağlantıyı yer altından sağlamak üzere bu dönemde geliştirilen projelerdendir. 2004 yılında inşaatına başlanan Marmaray Projesi'yle iki yaka arasındaki mevcut demiryolu hatları İstanbul Boğazının altında bir tüp tünelle birleştirilerek ulaşım da yüksek kapasiteli toplu ulaşım ile yolculuk sürelerinin azaltılarak köprülerin trafik yükünün hafifletilmesi amaçlanmaktadır [83]. Avrasya Tüneli (İstanbul Boğazı Karayolu Geçiş Projesi) ile ise sadece motorlu araçların geçeceği bir tünel/tüp çalışması yapılmaktadır. Harem-Kumkapı arasında yapılacak bu tünelle birlikte kentin iki köprüsü haricinde motorlu araçlara bir alternatif getirilecek ve ilk defa Boğaz geçişleri denizin altından sağlanacaktır [99].



Şekil 2. 20 Marmaray ve Avrasya Tüneli [121]

Kıtalar arası yer altından geçişi sağlaması öngörülen iki sistemin haricinde, 2010 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından güzergahı Garipçe-Poyrazköy olarak açıklanan kentin

üçüncü köprü projesi üzerinde de çalışıldığı bilinmektedir. Adının Yavuz Sultan Selim Köprüsü olduğu duyurulan bu projeye ilgili, kentin kuzeyindeki orman alanlarını, su havzalarını tüketeceği ve kenti yeni yapılaşma baskılarına maruz bırakacağı endişesiyle birçok karşıt fikir bulunmaktadır [81], [99], [83]. Ayrıca, yapıldığı takdirde diğer köprülerde olduğu kentin hem mekansal coğrafyası ve biçimlenişinin değişeceği hem de kent sakinlerinin yaşantılarının bu durumdan etkilenmesi beklenmektedir. Dolayısıyla kentte gerçekleşecek böyle büyük bir değişiklik bireylerin hayatlarını zaman-mekan kavramları açısından farklılaştırarak menzil örüntüleri üzerinde yeni oluşumlar ortaya çıkaracaktır.

Deniz Ulaşımında Yapılan Çalışmalar

Günümüzde İstanbul'da deniz ulaşımında kent sakinlerine hizmet sunan araçlar şehir hatlarının vapurları, deniz otobüsleri, arabalı vapurları ve motorlar olarak sıralanabilir. İki yaka arasındaki deniz ulaşımını sağlayan bu araçlar kent sakinlerinin gündelik yolculuklarında özellikle köprülerin trafiğine girmemek isteyenler ve yolculuk sürelerini azaltmaya çalışanlar tarafından sıklıkla tercih edilmektedir. Son yıllarda bu konuda yapılan çalışmalara bakıldığında vapurların yenilendiği ve sayılarının artırılmaya çalışıldığı görülmektedir. Kamusal bir sistem olmasa da deniz ulaşımında son yıllarda deniz taksilerin de hizmet vermeye başladığı, belirli bir tarifeyle bağlı olarak çalışmayan bu araçların kara ulaşımındaki taksiler gibi müşterilerine özel bir hizmet sunmayı hedeflediği gözlenmektedir. Diğer yandan postmodern bir örnek olarak, kentin turistik algısını artırmak amacıyla son yıllarda Boğaz'da özellikle turistlerin gezmelerine yönelik olarak çalışan saltanat kayıklarından da bahsedilebilir. Ayrıca, deniz ulaşımının sağlandığı bazı iskelelerin yenileme çalışmalarının yapılması ve yeni marinaların açılması da bu anlamda sıralanabilecek önemli adımlardandır.

İstanbul'un 2000'li yılların başından beri tartıştığı, Karaköy'den Tophane'ye kadar uzanan 1.200 metrelik sahil şeridini kapsayan Salıpazarı Liman Sahası'nın yeni oteller, alışveriş ve eğlence merkezlerini de içeren bir planlamayla kentin kruvaziyer deniz limanı olmasını öneren Galataport projesi ile son yıllarda sıklıkla eleştirilere maruz kalan Harem Bölgesi, Haydarpaşa Limanı ve geri sahasını kapsayan Haydarpaşa Port projesi kentsel ölçekte denizle ilişkilendirilebilecek çalışmaların başlıcalarındandır [122], [123]. Bir yandan bu kadar çok tartışılan ve itiraz edilen diğer yandan ise kentin

prestij projeleri olarak sunulan bu projeler henüz gerçekleştirilmemiş olsalar da kentsel dokuyu ve yaşıntıyı etkileyecekleri, bu anlamda bir değişim yaratacakları söylenebilir.

2.5.4 Yeni Sosyalleşme Mekanları ve Anlayışları, Yeni Menzıl İlişkileri

1990'lı yıllardan sonra küresel dinamiklerin de etkisinde kentin artan uluslararasılaşması ve dünya kapitalizmi ile bütünleşmesi kent sakinlerinin yaşantılarını sosyal anlamda değiştirmiştir. Özellikle hızlı bir kopma/ayrışma süreci başlayarak kentsel sınırlar içindeki eşitsizlikte nüfusun bir kısmı belirli alanlarda yaşamlarını sürdürmeye başlamış ve mekansal bir segregasyonla polarize olan sınıflar birbirlerinden ayrılmış, aralarındaki farklılıklar ve eşitsizlikler bu yolla bir yandan gizlenirken diğer yandan pekişmiştir. Bu ayrılmaya örnek olarak Maslak koridorunu ya da Altunizade'yi gösteren Fuat Ercan, bu çevrede çalışan insanlar için bu bölgelerin alışveriş merkezleri, eğlence olanakları sunduğunu bunlara paralel olarak da yeni barınma alanlarıyla birlikte bir yaşam biçimi oluşturulduğunu ifade etmektedir [124]. Candan ve Kolluoğlu ise 2000'li yıllarda İstanbul'un mekan siyasetinin "yerinden koparılmış" mekanlar olduklarını belirterek, Starbucks ve Ikea gibi girdikleri her ülkede neredeyse aynı mekansal düzenlemeleri tekrarlayan, aynı hizmetleri sunan uluslararası şirketleri örnek göstermektedir. Yerel koşullardan bağımsız olarak her yerde tekrarlanabilecek bu mekanları "namekan"lar olarak tanımlayan yazarlar neoliberal kapitalizmin mekansal düzenlemeleri olan bu mekanların İstanbul'da sıklıkla üretildiklerini vurgulamaktadırlar [110]. Yazarların ifade ettiği gibi günümüzde insanların sosyalleştiği bu mekanlarda genellikle sosyo-kültürel bir ayrışmanın gözlemlendiği ve insanların "kendileri gibi olan kişilerle" bir arada olmayı tercih ettikleri, aynı yerlerden alışveriş yapmayı, sinemaya, tiyatroya gitmeyi tercih ettikleri söylenebilir. Bu bağlamda İstanbul'daki yeni sosyalleşme alışkanlıklarının barınma mekanlarında olduğu gibi sınıflara ayrıldığı düşünülebilir. Yeni barınma mekanlarının çoğunluğunu oluşturan kapalı siteler ve iş kuleleri gibi sosyalleşme mekanları da içe dönük olarak tasarlanmakta, kullanıcısının dışarıyla ilişkisini koparmakta ve insanları mekanın koşullarına ve pratiklerine adapte ederek aynı zamanda kamusal alan ve sokak mantığını da belirli bir ölçüde yok etmektedirler. Dolayısıyla benzer sosyo-ekonomik ya da kültürel grupların sosyalleşme tercihlerinin de benzer mekansal tercihler üzerinden yapıldığı, farklı gruplarla kurulan temasın bu mekanlar üzerinden azaldığı düşünülebilir.

Bu bağlamda sosyo-ekonomik yapının menzil konusunda da ortak bir takım desenler ortaya koyduğu söylenebilir.

Farklı bir perspektiften konuya yaklaşıldığında, Thull ve Mersch'in de bahsettiği gibi toplumdaki değişim insanların boş zamanlarını farklı biçimlerde geçirmelerine sebep olmakta; bu zamanlar sadece rahatlama ve hiçbirşey yapmamanın dışında anlamlı ve kaliteli bir biçimde geçirilmesi gereken vakitler haline gelmekte, yeni deneyimler kazanılarak geçirilen vakitler haline dönüşmektedir. Bu durumun insanların alışveriş alışkanlıklarını da bire bir etkilediğini savunan yazarlar, alışveriş eyleminin artık günlük, haftalık ya da aylık bir takım ihtiyaçların karşılanması için yapılan bir davranış olmaktan çıkarak çok daha fazla çeşitlilik sunan mekanlarda arkadaşlarla ya da aileyle birlikte vakit geçirilen bir alışkanlık halini aldığını söylemektedirler [125]. İstanbul ölçeğinde konuya yaklaşıldığında, alışveriş merkezlerinin 1980'li yıllardan itibaren kentte hızla yoğunlaştığı, 1990'larda 10 olan AVM sayısının 2010 yılında 60'lı rakamları aşarak kentin her iki yakasında da kendilerine yer edindikleri bilinmektedir [110]. Farklı bütçelere yönelik alternatif ürün seçenekleriyle birbirlerinden ayrılan AVM'ler farklı konsept ve içerikleriyle hizmet vermektedir. Alışveriş yapmanın dışında bir tür sosyalleşme biçimi olarak da hayatımızın parçası haline gelen bu mekanlarda arkadaşlarımızla buluşmak için sözleşebiliyor, evimizin ihtiyaçlarını hepsinde bulunan hiper marketlerden karşılayabiliyor, acıktığımızda restoranlarda karnımızı doyurabiliyor, yorulduğumuzda bir kafeye oturup soluklanabiliyoruz. Bu tür hizmetlerin yanı sıra yarı-açık ve açık alanlarıyla da kitleleri kendilerine çeken bu mekanlarda son yıllarda özellikle çocuklar için oyun alanları da tasarlanmaktadır. Bu sayede çocuklu kişilerce de rahatlıkla sosyalleşebilmek ve tek mekanda birçok ihtiyacı karşılayabilmek adına önemli bir hizmet veren AVM'ler gittikçe kent sakinlerinin boş zamanlarını geçirdikleri, sosyalleştikleri mekanlar olarak öne çıkmakta, önceki dönemlerde sosyalleşme anlamında ilginin yoğunlaştığı kentsel merkezlerle yarışır hale gelmektedirler. Alan araştırmasında yapılan görüşmelerin de bu mekanların hanelerin sosyal yaşama katılımlarını etkilediğini ve menzil örüntülerinin oluşumunda önemli bir yeri olduğunu destekler nitelikte olduğu görülmektedir, dolayısıyla bu merkezler menzil şemalarının oluşumunda noktasal sosyalleşme mekanları olarak ele alınmaktadır.

2.5.4.1 Bilişim Teknolojileri ve Menzile Etkileri

1990'lı yılların sonlarında hayatımıza giren internet erişimi günümüz yaşantısının olmasa olmaz bir parçasıdır. Evdeki ve iş yerlerindeki sabit bilgisayarların dışında taşınabilir bilgisayar hatta telefonlarla, hem işle ilgili hem de her türlü diğer gereksinimlerde ilk tercih olarak kullanılan internet sayesinde dünyanın geri kalanıyla sanal erişim yoluyla bağlantı sağlanabilmektedir. Dolayısıyla bilişim teknolojilerinde gerçekleşen ilerlemelerle birçok insan için ev, artık eskiden sadece ev dışında gerçekleştirilen birçok aktivitenin yürütülebileceği bir mekan halini almaktadır.

Thomas F. Golob, Amelia C. Regan'ın da vurguladıkları gibi konuya zaman-mekan ilişkisi bağlamında yaklaşıldığında bu teknolojiler sayesinde erişilebilen alanın mevcut konum, ulaşım hızı ve türü gibi etkenlerden bağımsız hale geldiği görülmektedir. Telekomünikasyon araçları ve bilişim teknolojileriyle mesafe ve zaman ilişkisi yerden bağımsız gerçekleşmekte; alışveriş yapmak, çalışmak, bankacılık işlemleri gibi birçok aktivite mekan olgusunu ortadan kaldırarak yer değiştirmeksizin gerçekleştirilmektedir [126]. Diğer yandan internet sayesinde bankacılık işlemlerimizi bankaya gitmeden halledebilmekte, faturalarımızı ödeyebilmekte, seyahat planlarımızı yapabilmekte, işle ilgili beklediğimiz e-postalarımıza cep telefonumuzdan cevap verebilmekteyiz. Online alışveriş sitelerinden market alışverişimizi yapabilmekte, bulunduğumuz kentten/ülkeden erişemediğimiz çeşitli ürünlere ulaşabilmekte, verdiğimiz siparişi takip edebilmekte, hatta telefonla görüntülü konuşabilmekte, tele konferanslar düzenleyebilmekteyiz. Kısa süre öncesine kadar çok önemli bir yenilik olarak görülen cep telefonundan sms yollamak yerine artık çeşitli arayüzlerle hattın diğer ucundaki kişilerle yazışabilmekte hatta yüzyüze görüşme şansı yakalayabilmekteyiz. Cep telefonları, taşınabilir bilgisayarlar ve diğer iletişim araçları seyahat ederken ya da evden/işten uzaktayken bile işle ilgili ya da gündelik aktivitelerle ilgili faaliyetlerimizin gerçekleşme boyutunu yeniden tanımlamakta, bu teknolojilerle daha esnek bir takım ayarlamalar mümkün kılınmaktadır. Artık tele-çalışma yoluyla iş yaşantısına katılınabilmekte, bu bağlamda çalışma hayatı yeni bir anlam kazanabilmektedir¹.

¹ Tele-çalışma konusu ile ilgili ayrıntılı bilgiye alan tezin alan araştırması kısmında detaylı yer verilmektedir.

Konuya menzil bağlamında yaklaşıldığında insanların internet sonrasında menzillerinin sonsuza ulaştığı, bilişim teknolojileri sayesinde erişimin sınırlarının ortadan kalktığı ifade edilebilir. Bu perspektiften bir bakışla dünyada sınırların hızla eridiği, kentli bireyin birkaç on yıl öncesinde hayal edilemeyecek bir menzile sahip olduğu söylenebilir. Teknolojideki bu gelişmeler sonsuz bir erişim sağlarken diğer yandan da fiziksel olarak evden/işten çıkarak gerçekleştirilmemiz gereken birçok eylemi internet hızına bağlı olarak halledebilmemizi sağladığından, bu amaçla harcanan vakit kişilere kalmakta, farklı eylemler için harcanabilmektedir. Kısacası, bilişim teknolojileri birlikte yeniden tasarlanan zaman-mekan ilişkileri kapsamında menzil konusunda önemli bir kırılma yaşanmakta; bir yandan kişilerin menzilleri sınırsız hale gelirken diğer yandansa eylem alanlarının daralarak menzillerinin küçüldüğü görülmektedir.

2.6 Bölüm Sonuçları

İstanbul'da menzil kavramının dönüşümünün tarihsel süreçte incelendiği bu bölümde kentli bireyin menzilin belirlenen kırılma noktaları ekseninde farklı özelliklere sahip olduğu ortaya koyulmaktadır. Zaman içinde kentsel ölçekte sosyo-kültürel, ekonomik, politik ve teknolojik etkenler çerçevesinde yaşanan değişim ve gelişmelerin gündelik yaşantıda neden olduğu yeni açılımlarla kişisel menzilin daralıp genişleyen, ayrışıp kavuşan bir perspektifte çeşitlendiği anlaşılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde mahalle sınırları ve ulaşım dinamikleri çerçevesinde oldukça dar bir oluşum olarak tanımlanabilen menzil, Tanzimat döneminde modernleşme eğilimleri ile bir yandan gelişmekte diğer yandan ise cinsler açısından benzer özellikler sergilemeye başlamaktadır. Cumhuriyetin ilanı ile yeni bir açılıma sahip olan kavram, kent ve kentli üzerinde etkili olan dönüştürücü reformlarla başkalaşmakta; liberal politikaların etkisiyle 1980'li yıllarda yeniden evrilmektedir. Günümüz İstanbul'undaki güncel duruma göz atıldığında ise hükümetin neo-liberal muhafazakar politikalarının ve 2000'li yılların ayrılmaz parçası olan bilişim teknolojileri çerçevesinde bireylerin yaşantıları üzerindeki etkilerin farklı gündelik yaşantı kalıpları oluşturduğu dolayısıyla da menzil örüntülerinin tekrar tanımlandığı anlaşılmaktadır. Bütün bu kırılma noktaları ekseninde menzilin değişimi incelendiğinde bir takım ortak kentsel parametrelerin öne çıktığı anlaşılmaktadır. İzlenen kentsel politikalar bu parametrelerin başlıcalarındandır ve kentsel ölçekte alınan kararlar kentli bireyin yaşantısını ve kentle etkileşimini

etkilemektedir. Özellikle konut sunumunda yaşanan gelişmeler ve konut alanlarının metropoliten alandaki dağılımı, çalışma alanlarının yerleşimi ile ulaşım alanında yapılan çalışmalar kent sakinlerinin gündelik hayatlarını menzil örüntülerinin biçimlenişi ve bireyin kentle etkileşimi bağlamında farklılaştırmakta, bireyin yaşantısında yeni dinamikler ortaya koymaktadır.

Yaşantının temel eksenleri olan barınma-çalışma ve sosyalleşme ilişkileri üzerinden kentsel bir deneyim olarak ele alınan menzil kavramının tarihsel süreçteki değişiminin kuramsal olarak incelendiği bu bölümde ortaya çıkan kırılmalar ve eksenler araştırıldıktan sonra çalışmanın bir sonraki bölümünde günümüz İstanbul'unun kent sakinlerine sunduğu menzil ilişkileri ele alınmaktadır. Bu bağlamda, kuramsal altyapıda öne çıkan eksenler alan araştırması yardımı ile incelenmekte ve güncel bir okuma üzerinden bireyin menzil ilişkileri sorgulanmaktadır.

İSTANBUL ANADOLU YAKASI'DAKİ MAHALLE DOKUSU VE KAPALI SİTELERDEKİ YAŞANTININ KULLANICISINA SUNDUĞU MENZİL VE YAŞAM BİÇİMİ ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ

Bu bölümde, İstanbul'da kişisel menzilin günümüzde aldığı şekli anlaşılır kılabilmek adına kentli bireyin gündelik yaşantıları ve alışkanlıkları doğrultusunda, barınma-çalışma ilişkilerini, sosyal hayat deneyimlerini inceleyen alan araştırması yer almaktadır. Amos Rapoport'un dediği gibi farklı çevrelerden farklı ideallere sahip bireylerin fiziksel çevrelerle ilişkileri değişmektedir. Bu ilişkiler mekanın sosyal, kültürel, ekonomik ve fiziksel faktörlerine göre farklılık göstermektedir. Özellikle de konut olgusu barınma anlamındaki özelliğinden çok bireylerin yaşamlarına en uygun çevrelerin yaratıldığı bir bileşen, sosyal bir alandır [127]. Günümüzde konut çevreleri birbirlerinden ayrılan birçok farklı özelliklere sahip olarak farklılaşmakta, kullanıcılarına istekleri, imkanları ve beklentileri çerçevesinde sunulmaktadır. Özellikle kapalı siteler bu anlamda mahalle dokusundaki konut yerleşimlerinden farklı olarak kullanıcıların sundukları olanaklar ve güvenli yapılarıyla öne çıkmaktadır. Bauman *“Bir zamanlar şehrin etrafını kuşatan duvarlar artık şehri çok farklı yönlerde boydan boya içeriden bölmektedir. Birliktelik değil, sakınma ve ayrılma, çağımızın megapollerindeki başlıca hayatta kalma stratejisi haline gelmiştir”* demektedir [19]. Bu noktada günümüz İstanbul'undaki kapalı siteler Bauman'ın bahsettiği duvarlarla kentten ayrışma durumunun anlaşılabilir olduğu olgular olarak düşünülebilir. Ayşe Öncü'nün bu durumun İstanbul'daki gelişimini tariflediği çalışmasında; küresel tüketim kültürü bağlamında keşmekeş, kalabalık, gürültü, kirlilik gibi faktörlerle 1980'li yıllarda İstanbul'daki yaşamın yetersizliği hissedilmeye başlanması ve “yaşanmaz” bir hal alan kentin üst ve orta sınıflarının sağlıklı bir yaşam, temiz bir çevre, yeni bir ev özlemiyle şehir

merkezinden çevreye doğru uzaklaşmaya başlamasıyla kapalı sitelerde yeni yaşamlar kurulmaya başlandığı söylenmektedir [97]. O yıllardan beri hızla inşalarına devam edilen bu siteler artık kentin her yerinde farklı ölçek ve donanımlarla geleneksel mahalle kültüründeki konutlara alternatif olarak kendilerine yer bulmaktadırlar. Kentte yolculuğa çıkıldığında mevcut mahalle dokularının aralarında bile bu tür irili ufaklı sitelere rastlanabilmektedir. Gazetelerde, televizyonlarda ve medyanın diğer kollarında sürekli bu sitelerle ilgili afişler, içerdikleri donatılara ve vaad ettikleri koşullar ve hayatlara ilişkin reklamlara rastlanmaktadır. Bu perspektiften bir bakışla günümüz metropollerinde çeşitlenen konut yerleşimlerinin kullanıcılarının yaşantılarına farklı açılımlar sunulduğu fikrinden yola çıkılan araştırma kapsamında, kapalı siteler ile mahalle dokusunda deneyimlenen yaşantının kullanıcısının gündelik hayatını ve kentle ilişkisini ne şekilde biçimlendirdiği araştırılmaktadır. Farklı konut çevrelerinde yaşayan kentli bireyin menzil örüntülerinin oluşumuna dikkat çekilen alan araştırmasında bu yerleşimlerin kullanıcılarına sağladığı menzil ilişkileri üzerine odaklanılmakta, iki farklı konut çevresinin sunduğu kentsel deneyimler arasındaki farklar/benzerlikler sorgulanmaktadır.

Farklı konut çevrelerinin yakın çevre ve semt bağlamında sunulan güvenlik, donatılar, sosyal olanaklar, yeşil alanlar, ulaşım faktörleri gibi birçok farklı anlamda barındırdığı çeşitlilik, bireylerin kentle ve yakın çevreleriyle olan ilişkilerini, temaslarını dolayısıyla da sahip oldukları menzil örüntülerini etkileyecektir. Bu bağlamda konutun iç mekanı kadar yakın çevresindeki ortamın bireyin yaşantısının biçimleniş açısından da önemli olduğu anlaşılmaktadır. Bu konuyla ilişkili olarak konut alanlarının tasarımında dış mekanların tartışmasız bir rolü bulunduğunu belirten Deniz Oktay, farklı ülkelerin kentlerindeki konut gruplarında kullanıcı memnuniyetini ölçmeye yönelik araştırmaların sonuçlarının, konut grubunun başarısının iç mekanların niteliğinden çok konutlar arasındaki boşlukların nasıl tasarlandığı ile ilişkilendirildiğini göstermekte olduğundan bahsetmektedir [128]. Deniz İncedayı ise konut olgusunun sadece barınma gereksinimlerine yanıt verme işlevi çerçevesinde ele alınmasının yeterli olmadığını, konutun içerisinde yer aldığı mekanın (sokağın, kentin, mahallenin, dokunun vb.) genel bir deyişle çevrenin bir yaşama biçimi birimi olarak gerçekleştiğini ifade etmekte, bu nedenle de konut üretimi sürecinin bir çevre tasarımı konusu olarak algılanmasının

önemli olduğunu belirtmektedir [129]. Jane Jacobs da Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı adlı kitabında benzer bir yaklaşım üzerinde durmaktadır [130]. Dolayısıyla kentli bireyin gündelik hayatındaki mevcut ve potansiyel deneyimlerini menzil kavramı bağlamında araştıran bu tezde menzil ile spesifik olarak kastedilen konut dışında geçirilen zamanda yaşanan deneyimlerdir. Bu nedenle alan araştırması kapsamında farklı konut yerleşimlerinde yaşayan kişilerin günlük pratiklerinde ortaya konan fiziksel ve sosyal pratikleri konutun yakın çevresi ve semt genelindeki mekansal pratikler kapsamında incelenmektedir.

Diğer yandan, kentsel gelişme ve işlevsel farklılaşmanın mekana yansıması sonucunda, arazi kullanımı ile arazi değerleri arasındaki ilişkinin önem kazanmasıyla birlikte bu konuda yapılan çalışmalar ekonomi, demografi, coğrafya, sosyoloji, psikoloji gibi alanlarda ve kent planlamada pek çok araştırmaya dayanak sağlamaktadır. Dolayısıyla da kentsel arazi kullanımı, yer seçimi, ulaşım, göç ve hareketlilik üzerinde geniş bir literatür oluşmaktadır [131]. Bu bağlamda tezin alan araştırması bölümündeki sorgulamalar öncelikle bu literatürden beslenmektedir ve çalışmanın arayışları ile elde edilen sonuçları açısından mevcut literatüre katkıda bulunacağı düşünülmektedir. Bu nedenle de araştırmanın bu bölümünde öncelikle konuyla bağlantılı olduğu düşünülen konut alanı yer seçimi, ikametgah hareketliliği, erişilebilirlik gibi temel kavramlarla ilgili literatür araştırması yapılmakta ve alan araştırmasının çerçevesinin kurulmasında faydası olan çalışmalardan örnekler sunulmaktadır. Tez bağlamında, önemli bir parametre olan ulaşım ve bilişim teknolojileri konularında yapılan araştırmalara da yer verilmekte ve böylece çalışmanın menzil kavramıyla ilişkisi güçlendirilmeye çalışılmaktadır. Ayrıca, bireylerin menzil örüntülerinin biçimlenişlerinin görsel bir dille sunulmasının hedeflendiği bu bölümde, menzil şemaları olarak adlandırılan görsellerin altyapılarının oluşum sürecinde faydalanan çeşitli haritalama/görselleştirme yaklaşımlarına yer verilerek, şemaların nasıl ortaya çıktığı ifade edilmeye çalışılmaktadır.

3.1 Konu İle İlişkilendirilen Farklı Yaklaşımlar ve Yöntemleri

Bu araştırmanın temelini oluşturan menzil kavramının günümüzdeki çeşitliliğini farklı konut yerleşimleri üzerinden okumaya çalışan alan araştırmasının çerçevesi belirlenirken öncelikle, konu ile ilişkilendirilen farklı yaklaşımlar ve yöntemlerinden bahsedilmektedir. Dolayısıyla alan araştırması kurgulanırken aşağıda başlıklar altında sıralanan yaklaşımlar ve yöntemler incelenmekte, tez kapsamında özgün bir çalışma ortaya koyulmaya çalışılmaktadır.

- a. Hanehalkı konut alanı yer seçimi ve ikametgah hareketliliği
- b. Erişilebilirlik kavramı ve yansımaları
- c. Teknolojik gelişmeler ve ilişki ağları
- d. Kent içi yolculuklar ve ulaşım davranışları

Hanehalkı Konut Alanı Yer Seçimi, İkametgah Hareketliliği Araştırmaları Ve İlgili Kavramlar

Özellikle 1980’li yıllardan sonra konut alanında yapılan çalışmalar incelendiğinde, yer seçimi ve ikametgah hareketliliği konularına yoğunlaşıldığı görülmektedir. Konut yeri seçimi ve hareketlilik kararlarına yönelik davranışsal yapının anlaşılması, hem kentsel alanların gelecekteki değişimi hem de bu alanlardaki politikaların gelişmeleri açısından önemlidir [132], [133]. Bu konular arazi kullanım biçimleri, yolculuk talepleri, konut tüketimi, ulaştırma, kentsel planlama, konut politikası, ekonomi, sosyoloji, coğrafya gibi birçok farklı alandaki geniş çaplı araştırmalarda kullanılmaktadır [133]. Bu konularda yapılan çeşitli araştırmalara bakıldığında, sonuçların hanehalkı özellikleri, yaşam/aile döngüsü, bireysel-toplumsal yapılar, memnuniyet düzeyi, sosyo-ekonomik durum, konut mülkiyeti, konutun nitelikleri, komşuluk çevresi, ulaşım ve erişilebilirlik parametreleri ve konut-akraba/arkadaş/iş mesafeleri gibi birçok değişkene bağlı olarak çeşitlendiği anlaşılmaktadır [131]. İkametgah hareketliliği ile ilgili yapılan tanımlamalara bakıldığında farklı bağlamlarda yaklaşımlara rastlanmaktadır. Örneğin; "kentsel alanda, hanehalkının şehrin bir kesiminden başka bir kesimine yer değiştirmesi" olarak tanımlanabilen kavram, "ailenin yaşam döngüsüyle paralellik gösteren ve aile bileşimi değişiklikleriyle ortaya çıkan konut ihtiyaçlarını karşılamak üzere gerçekleştirilen düzenleme süreci" olarak da nitelenmektedir [133], [134].

Son zamanlarda bu konuda yapılan çalışmaların hanehalkının oturduğu konut ve çevresinden oluşan ikametgah demetiyle ilişkili olarak araştırıldığı görülmektedir. "ikametgah demeti" olarak tanımlanan, konutla ilgili unsurlar, çevresel özellikler, hizmet ve olanaklara erişim, iş ve ekonomik olanaklar ve sosyal ağlar gibi çeşitli bileşenleri içeren bir sistemdir ve ikamet edilen konut değiştikçe, bu bileşenlere bağlı olarak çeşitlenmektedir [134]. Tezde ise ikametgah demeti kavramı, konut seçiminde ve hareketlilik konularında konutun mekansal özelliklerinin ve fiziksel şartlarının yanı sıra ikametgah çevresi, kişilerin sosyal ağlarla olan etkileşimi, iş gibi çeşitli hizmetlere ulaşım vb. ağların da önemli olduğunun altının çizilmesine olanak sağlaması açısından önemli bulunmaktadır. Bu bağlamda tezin alan araştırmasında yapılan sorgulamaların konut dışında deneyimlenen yaşantı üzerine kurgulanması ve farklı konut yerleşimlerinde yaşayan kişilerle görüşmeler yapılması, yaşanılan çevrenin gündelik hayatı nasıl şekillendirdiğinin ve etkilediğinin anlaşılması açısından anlam kazanmaktadır.

ikametgah hareketliliği konusunda bir diğer önemli belirleyici ise "yaşam döngüsü" kavramıdır. Bu kavram bireyin doğumundan ölümüne kadar geçen sürede, birbiri ardı sıra gelen evrelerden geçişi anlatmaktadır. Hanehalkının ihtiyaç ve zlemlerindeki değişim, farklı yaşam döngüsü evrelerinde değişiklik gösterdiğinden, konut ve semt konumlarında uyumsuzluk yaşanabilmekte; yaşam döngüsündeki değişiklikler bireylerin ihtiyaçlarının önem derecelerini değiştirdiği için farklı ihtiyaçlar ortaya çıkabilmektedir. Örneğin bir ailenin yaşam döngüsü evrelerinden söz edildiğinde; ailenin oluştuğu evlilik, aile büyüklüğünün değişmediği ocuk öncesi, ailenin genişlediği ocuk sahibi olma, ocuk yetiştirme, ailenin küçüldüğü çocukların evden ayrılması, ocuk sonrası ve ailenin çözüldüğü dulluk dönemlerini içeren; ailenin oluşumundan dağılmasına kadar yer değiştirme eğilimlerinde etkili olan kritik dönüm noktaları ifade edilmektedir. Ancak, Murat zgr ve Üzeyir Yasak, günümüzde yaşam döngüsü teriminin eski önemini yitirdiğini, yerini yaşam doğrultusu kavramının aldığını ifade etmektedir. Bir bireyin yaşamının bölümlerini anlatan bir deyiş olarak yaşam doğrultusu; doğum, evlilik, ana-baba olma, boşanma ve emeklilik gibi önemli yaşam olaylarını bir seri olarak analiz etmektedir. Bu yaklaşımdan yola çıkan yazarlar ayrıca, hane halkının yaşam evreleri, ekonomik, işle ilgili ve sosyal durum değişiklikleri gibi

etkenlerin konut ihtiyaçlarında değişiklikler yaratmakta olduğunu, bu sayede konut hareketliliğinin tetiklendiğini ve belirli hareketlilik desenlerinin oluşmasının söz konusu olduğunun altını çizmektedirler [133]. Bu nedenle, alan araştırmasında görüşmecilerin yaşam döngüleri ve doğrultularına ilişkin detaylı bilgiler edinilmeye çalışılmakta, bunların hareketlilikleri ve konut alanı yer seçimleri ile ilişkileri sorgulanmaktadır.

Ülkemizde şehir içi ikametgah hareketliliği, konut yeri seçimi, ikametgah tercihleri ve memnuniyeti gibi konularda çeşitli çalışmalara rastlansa da bu çalışmalarda kişilerin konut çevrelerini, semt ve kenti kullanımları arasındaki ilişkileri inceleyen, yaşıntılar çerçevesinde ortaya çıkan farklı/benzer desenleri anlamaya çalışan bir araştırma bulunmamaktadır.

Erişilebilirlik Kavramı ve Yansımaları

Kentsel kullanım ve ulaşım gelişmeleri ile politik planlarda toplum için bir etken olarak ele alınan, bireylere farklı mekanlardaki farklı eylemlere katılım için olanak tanıyan bir ilişki olarak değerlendirilen erişilebilirlik kavramının “bir noktadan belirli bir ulaşım sistemi kullanılarak mekan kullanımını kolaylaştırmak”, “bireyin farklı aktivitelere katılıp/katılmama tercihinə karar vermesi” ve “ulaşım/kentsel mekan kullanım ilişkisi tercihleri” şeklinde farklı tanımlamaları bulunmaktadır [133], [135]. Bu kavram, ulaşım planlama, kentsel planlama, konut yer seçimi, hareketlilik, yolculuk davranışları ve coğrafya gibi birçok bilimsel alanda verilen kararlarda önemli faktörlerden biri olarak rol oynamaktadır [136], [140]. Bu konuya ilişkin araştırmalarda kimi zama konut ve iş mekanları arasındaki mesafe ya da zaman üzerinde durulmakta, kimi zaman ise belirli bir alandan belirli bir sürede farklı ulaşım araçları yoluyla erişilebilen kentsel alanlar araştırılmakta ya da bir alanın çevresiyle birlikte kişiye sağladığı olanakları ölçmekte; belirli bir uzaklık, hız ya da ulaşım türü üzerinde durulmakta; iki alanı bağlayan en kısa yollar araştırılmaktadır.

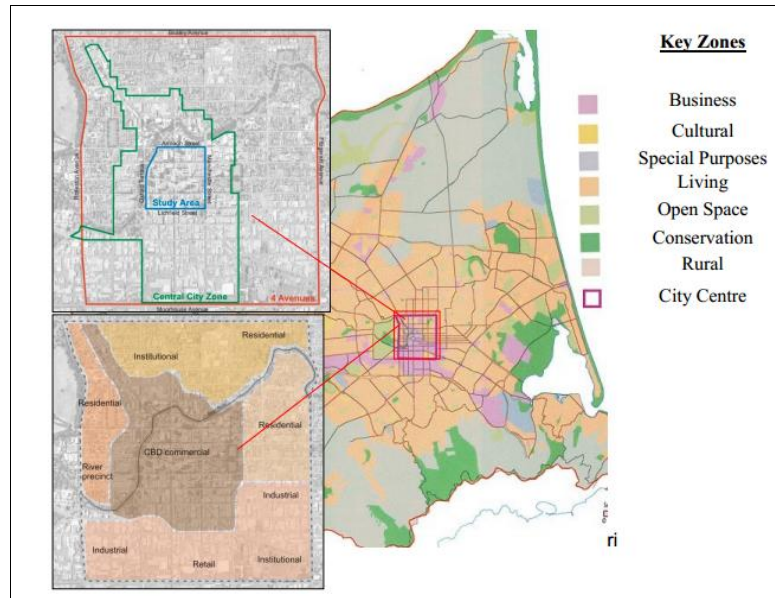
Yapılan ampirik araştırmalarda erişilebilirlikle ilgili hususların ikametgah çevresi ile yakından ilişkili olduğu saptanmakta ve büyük bir çoğunlukla doğaya ve yeşil/açık alanlara, parklara erişim veya bu alanların yakında bulunması, yüksek derecede önem arz eden semt etmeni olarak ikametgah memnuniyetine katkı sağladığı anlaşılmaktadır [133]. Ayrıca, semtin fonksiyon alanlarına erişim ikametgah memnuniyetinde önemli bir belirleyicidir. Bu anlamda merkezîyet ana etmendir ve kentin merkezi iş alanlarına,

hane halkı üyelerinin iş yerlerine, alış-veriş merkezlerine, günlük ihtiyaçların karşılandığı yerlere ve eğlence mekânlarına erişebilirlik değişkenlerinden söz edilmektedir. Kellekci ve Berköz'ün demografik özellikleri temel alarak İstanbul'daki konut yerleşimi tercihlerini inceledikleri çalışmalarında, erişilebilirlik konusunda merkeziyetin, memnuniyet derecesinin yükselmesinde en önemli faktörlerden biri olduğu saptanmaktadır [132], [134]. Özellikle kiracılar için yakınlığın, konut yeri ve çevresinin seçiminde önemli bir değerlendirme konusu olduğunu söyleyen Özgür, toplu taşıma olanaklarına ve ana yollara kolay erişebilme, spor, eğitim ve sağlık tesislerine, kültürel ve rekreasyonel yerel hizmetlere ve alış veriş mekanlarına yakın olmayı, yer seçiminde öne çıkan davranış biçimleri arasında sıralamaktadır. Akrabaların bulundukları yerlere ya da arkadaş çevresine, hatta hemşerilere, etnik vb. gruplara yakınlık boyutunda da ele alınan kavram sosyal ağların önemli bir demet bileşeni olarak karşımıza çıkmaktadır [134]. Bu bağlamda, bu tezin alan araştırması bölümünde kişilerle yapılan görüşmelerde çeşitli eylem alanlarına/donatılara erişilebilirlikleri konusunda sorular sorulmakta, gündelik hayatla ilgili erişilebilirlik verileri elde edilmeye çalışılarak menzil şemalarının kurgulanmasında kullanılmaktadır.

Elde edilen veriler erişilebilirlik parametrelerinin ölçümü, birçok farklı yöntemle yapılabilmektedir. Örneğin, her bir sokağın orta noktasından belirlenenen yakın sosyal donatılara (ilköğretim, lise, üniversite, kültürel alanlar, sağlık kuruluşları, eğlence alanları, karakol, dini tesis), en yakın rekreasyon alanlarına (açık yeşil alanlara, spor alanlarına, çocuk oyun alanlarına), ticari aktivite merkezlerine (merkezi iş alanına, büyükalışveriş merkezine, günlük ihtiyaçların karşılandığı merkeze) ve toplu ulaşım noktalarına olan kuş uçuşu hesaplanmış uzaklıklar olarak ele alınabilmektedir [137]. Ayrıca, bir etkinlik alanının konumu ya da bireyin mevcut konumunun sabit tutulmasıyla da yapılabilen araştırmalarda genel olarak erişilebilirlik, bireyler tarafından bir mekanın destinasyon olarak seçilmesiyle ilişkilendirilmekte ve yapılan çalışmalar temelde zaman, ulaşım hızı, mekanda geçirilen zaman ve mevcut konum/destinasyon mesafelerine bağlı olarak yürütülmektedir. Çalışmalarında Hagersstrands'ın günlük prizmasından bahseden Martin Dust ve Velibor Vidakovic, bu prizmanın mekana projeksiyonunun "potansiyel hareket mekanı"nı oluşturduğunu anlatmaktadırlar.

Burada potansiyel hareket mekanı kişinin ulaşabildiği bütün hareket alanlarını kapsamaktadır [138].

Jean-Paul Thull ve Marc Mersch'in Yeni Zelanda'nın Christchurch bölgesinde yaptıkları araştırmaya göre, kentsel dağılım ile yolculuk davranışları arasındaki ilişki kent ve ulaşım planlama konularında oldukça önemlidir. Kentlerin merkezden banliyö alanlarına doğru yayılımının hareketliliği etkilediğini belirten yazarlar, kent merkezinde çalışan fakat kentin eteklerine yerleşen kesimlerin "kentsel etkileşim alanları"nın arttığını ifade etmektedirler. Bu durumda özel otomobil sahipliğinin önem kazandığını belirten yazarlar, kamu ulaşımının genellikle buralarla ilişkisinin zayıf olduğunu altını çizmekte ve kentin merkezi bölgelerinden uzaktaki yerleşimlerde yaşamayı tercih edenlerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik yeni alışveriş merkezleri, aktivite alanlarının kurgulanmasıyla yakın zamana kadar kent merkezinin sağladığı sosyo-kültürel, politik, ekonomik, kamusal birçok alanın yanı sıra yeşil alanlar gibi seçeneklerin yeni konut yerleşim alanlarının yakınlarında da sağlanabilmesinin kişilere yaşamlarını sürdürebilecekleri mekansal seçenekler sunduğunu belirtmektedir [125].



Şekil 3.1 Christchurchwith Central City arazi kullanım haritası [125]

Bu çalışmadan da anlaşılabileceği gibi kişilerin yaşamayı tercih ettikleri kentsel yerleşim alanları, kentin kendisinde değişimlere yol açtığı gibi kişilerin gündelik menzillerini ulaşım, erişilebilirlik gibi birçok parametre dahilinde etkilemekte, böylece menzil konusunda bir çeşitlilik ortaya çıkmaktadır.

Bu perspektiflerden yola çıkılarak "menzil", bireyin potansiyel hareket mekanı ve kentsel etkileşim alanlarının bağlamsal içeriklerine paralel olarak bir deneyimi temsil etmekte ve bireyin gündelik yaşamı çerçevesinde kentle nasıl bir etkileşim içinde olduğunu anlamaya yönelerek, kişilerin yaşantılarının konut, iş ve sosyalleşme ilişkilerini kapsayacak şekilde, kişinin yaşantısının genel bir yansıması olarak kavramsallaştırılmaktadır.

Erişilebilirlik konusuyla ilgili bir diğer bağlam ise 21. yüzyılla birlikte enformasyon ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte erişilebilirliğin farklılaşması ve bu sayede bireylerin yaşantılarında önemli değişimlerin oluşudur. Mei-Po Kwan ve Joe Weber, çalışmalarında bu teknolojilerin sağladığı fırsatların ve sunduğu çeşitliliğin artık göz ardı edilemeyecek boyuta geldiğini savunmaktadırlar. Erişilebilirlik bağlamında günümüz kentlerinde insanların davranışlarının çok daha karmaşık hale geldiğini vurgulayan yazarlar, 20. yüzyılda kentsel form, hareketlilik ve erişilebilirlik gibi konularda yapılmış olan çalışmaların artık güncelliğini yitirdiğini ifade etmektedir. Bu teknolojiler sayesinde artık insanların interneti kullanarak birçok eylemlerini on-line gerçekleştirebildiklerine değinilen çalışmada bu sayede insanların gündelik yaşamlarındaki aktiviteleri kendilerine göre daha esnek bir biçimde yeniden biçimlendirebilecekleri savunulmaktadır [139].

Thomas F. Golob ve Amelia C. Regan da benzer biçimde erişilebilirlik kavramı açısından telekomünikasyon teknolojilerinin kişisel aktiviteler ve sanal erişilebilirlik bağlamında değerlendirildiğinde bir tür aktivite biçimi olarak ele alınabileceğine değinmektedirler. Bu teknolojiler sayesinde zaman-mekan açısından mesafelerin yerden bağımsızlaştığını ifade eden yazarlar, bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin erişilebilirlik konseptini derinden etkilediğini vurgulamaktadırlar. Gündelik hayatın birçok bileşeni gibi günlük yolculukların da enformasyon teknolojilerindeki devrimle birlikte dönüşmesiyle, insanlar çeşitli aktivitelerle sanal olarak erişimlerini sağlayabilmekte dolayısıyla da yaşamlarımızın her anında daha önemli hale gelen bu teknolojiler sayesinde gereksiz birçok yolculuktan kurtulurken aynı zamanda birçok yere/şeye erişimimiz kolaylaşmakta, erişilebilirlik artık sadece yolculuk süreci, mesafe ya da harcamalar bağlamında ölçülememektedir. Bu teknolojileri bireyin gündelik hayatı üzerindeki etkilerine bakıldığında ayrıca, tele-alışveriş yöntemiyle mal/hizmet satın

alanların bu amaçlarla yaptıkları yolculukların azaldığı, dolayısıyla da bireylerin kendilerine daha fazla zaman ayırabildikleri; tele-çalışma (telecommuting/tele-work) yoluyla evinden çıkmadan çalışan yeni kesimlerin ortaya çıkmasıyla iş konusunda günümüze kadar süregelen birçok parametrenin değişmeye başladığı anlaşılmaktadır [126].

Ulaşım ve kentsel planlama açısından konuya yaklaşan L.Bertolini, F.le Clercg ve L.Kapoen ise Hollanda'da gerçekleştirdikleri bir alan araştırması üzerinden ulaşım ve planlamanın entegrasyonu ile erişilebilirlik konusunun önemli bir etkileşim içinde olduğunu savunmaktadırlar. Ayrıca, sosyo-ekonomik davranışların ve çevresel niteliklerin de bu bağlamda önemli olduğunu ifade eden yazarlar, üç temel varsayımdan yola çıkarak insanların barınmak, çalışmak, alışveriş etmek ya da farklı mekanları ziyaret etmek gibi çeşitli bağımsız aktiviteleri gerçekleştirmek için yolculuk etmekte olduklarını; birçok olası aktivite arasından seçim yapabilme şansına sahip olmak istediklerini ve seçenekler arasında karar verirken yolculuk ücretlerinin ve sürelerinin yolculuk mesafesinden daha önemli bir sınır oluşturduğunu belirtmektedirler [141]. Tez kapsamında bu çalışmanın ortaya koyduğu yaklaşımdan faydalanılmakta; yapılan görüşmeler sırasında gün içinde tercih edilen ulaşım araçları, alternatifler ve güzergah kullanımları detaylı olarak sorgulanmakta böylece seçimlerin nedenleri ve gündelik hayatları üzerine yansımaları bireysel menzilleri bağlamında anlaşılmaya çalışılmaktadır.

Kent İçi Yolculuklar ve Ulaşım Davranışları İle İlgili Yaklaşımlar

Kent içinde yapılan günlük yolculuklar insanların en temel aktivitelerindendir, bu nedenle de bireylerin ve toplumların hareketlilik ve erişilebilirlik ölçülerinin incelenmesi, bu yolculukların karakteristik özelliklerinin anlaşılabilmesi, ulaşım tercih ve davranışlarının kavranması açısından önemlidir.

Kent içi ve kentler arasındaki yolculuklarda son dönemlerde meydana gelen artışların küresel bir fenomen olarak karşımıza çıktığını vurgulayan Marın ve Altıntaş, daha fazla ve uzun yolculuk yapma isteğinin ekonomik koşullarda meydana gelen gelişmelerle paralellik gösterdiğini belirtmektedirler. Kişi başına gelir arttıkça çalışanların daha uzun mesafeler kat etme, alışveriş etmek amacıyla daha uzaktaki ticari merkezlere gitme veya daha uzaktaki egzotik yerlerde tatil yapma gibi değişik formlardaki yolculuk

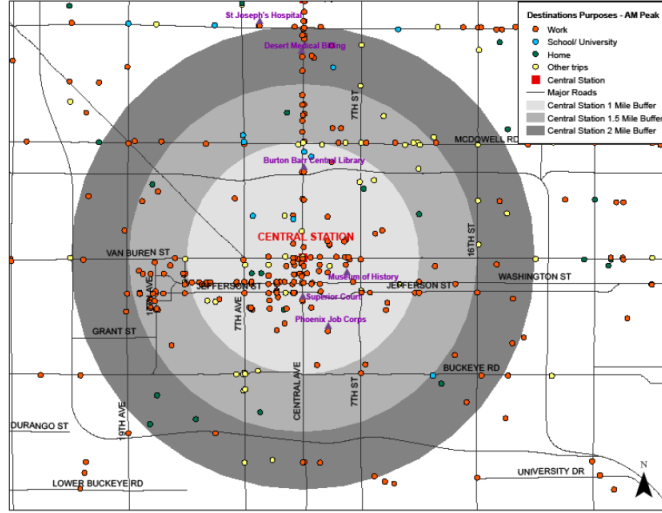
yapma isteğinin de artmakta olduğunun altını çizen yazarlar kent içindeki yolculuklarda da benzer şekilde bir artış gözlemlendiğini savunmakta, bu yolculukların önemli bir bölümünün çalışma amacıyla yapıldığını dile getirerek bu olgunun firmaların işletme yeri ve bireylerin konut yer seçimlerini, işe gitmek amacıyla yapılan yolculukları, yolculukların mesafelerini, ulaşım aracı seçimlerini, ulaşım altyapılarını ve benzer özellikleri etkileyeceğini söylemektedirler. Mevcut bir ulaşım sisteminin de hem bireylerin hem de endüstrinin yerleşim yerlerinin seçimini birçok yönden etkileyebildiğini savunan yazarlar, taşıt-km yolculuk mesafesindeki artışların, hane halkı demografisindeki değişmelerin, ekonomik statünün, konut yeri seçimi ve ekonomik yapıda zaman içinde meydana gelen değişmelere karşılık geldiğini ifade etmekte, bir kenti karakterize eden büyüme şeklinin ise ulaşım sistemi kapasitesindeki değişmelerden kaynaklanan uzun dönemli dengelere dayandığının altını çizmektedirler [21].

Ulaşım sistemi, konut ve endüstriyel yer seçimleri arasındaki kompleks ilişkilerin incelenmesi ve buna uygun yasaların geliştirilmesinde, arazi kullanımı ve ulaşım planlamasında göz önüne alınması gereken önemli bir olgu olduğunu savunan Marın ve Altıntaş, ulaşım sistemine yakınlığın hala gerçek anlamda konut yeri ve konut seçiminde ne kadar etkili olduğu tam olarak bilinmediğini, tüketicilerin kişisel tercihleri doğrultusunda konut yoğunluğu ve yerini, mahalle, konut, iş ve ulaşım faktörleri arasındaki takasa dayanarak yapıldığını söylemektedirler [21].

Farklı bir açıdan konuya yaklaşan Darçın Akın ve Mehtap Çelik'in İstanbul'daki farklı hanehalkı grupları ve üyelerinin hareket karakterlerini inceledikleri, kimin en fazla ve en az hareket ettiğini araştırdıkları çalışmalarında, kent içinde en fazla yolculuk edenler ve en uzun yolculuk mesafesine sahip olanların erkekler olduğu, çocuklarıyla birlikte yaşayan ebeveynlerden oluşan ve klasik mahalle dokusundaki apartmanlarda yaşayan hanehalklarının en fazla yolculuk yaptıkları, en uzun yolculuk sürelerinin ise daha yüksek gelire sahip, kapalı sitelerde yaşayan çocuklu aileler olduğu savunulmaktadır. Bu çalışmaya göre en düşük yolculuk oranı ise kadınlarda, gençlerde, kiracılarda, çalışanlarda, düşük eğitilmiş kişilerde ya da ehliyeti olmayanlarda görülmekte, en kısa mesafeli yolculuklara sahip kişiler ise en düşük yolculuk oranına sahip olan gruptan çıkmaktadır. Bu çalışma kapalı sitede yaşayan/yaşamayan kişilerin yolculuk oranları ve

yolculuk mesafeleri hakkında bize bilgi vermesi açısından tezin bağlamı ile ilişkilendirilmektedir. Buradan da anlaşılabileceği gibi farklı iki konut çevresinde yaşayanların gündelik menzillerinin, yolculuk oranlarına ve hareketlerine bakıldığında farklılık ortaya koyacağı öngörüsü Akın ve Çelik'in çalışması sayesinde güçlenmektedir [142].

Ulaşım parametreleri kapsamında incelenen diğer bir araştırma alanı olarak da belirli bir bölgedeki kişilerin yolculuk alışkanlıkları ve tercihlerini inceleyen kentsel ölçekli "merkez-hedef (origin-destination) çalışmaları" örnek verilebilir. Bu çalışmaların temelinde kentsel alanlarda ulaşım karakterlerinin doğru anlaşılması ve ulaşım konusu eksenindeki ihtiyaçların ve uygun çözümlerin belirlenmesi yatmaktadır. Farklı yöntemlerin kullanılmasıyla elde edilen verilerin yardımıyla ulaşım planlamacılarının seçilen bölgedeki ulaşım ağları üzerine yaptıkları çalışmalarda, ulaşım ve erişilebilirlik çalışmalarından faydalanılmaktadır. İnsanların hangi sebeplerle ve hangi zaman aralıklarında nerelere, nasıl yolculuk ettiklerini araştıran bu çalışmalarda hanehalkı ile ilgili demografik ve genel bilgiler, konut sakini ile ilgili bilgiler ve günlük yolculuklarla ilgili sorular sorulmaktadır (yolculuk başlangıç saati ve süresi, amaç, başlangıç-hedef mekan (ev temelli iş/ alışveriş/sosyal/rekreatif/diğer yolculuklar, ev temelli olamayan yolculuklar, iş temelli ev/vb. yolculuklar) ve yolculuklarda kullanılan araçlar, rotalar vb.) [143], [144]. Niceliksel veri toplama yöntemleriyle elde edilen bu bilgiler yoluyla belirlenen kentsel alanların günün farklı saatlerindeki kullanımlarını, amaçlarına göre yapılan yolculukları, mekanların farklı saatlerdeki yoğunluklarını gösteren şemalar üretilmektedir. Örneğin, Phoenix'te yapılan bir araştırmada yolculuk amaçlarına göre kent merkezindeki dağılım gösterilmektedir [145].



Şekil 3.2 Phoenix merkezinde sabah zirve saatlerinde amaçlarına göre yolculukları gösteren şema [145]

Yukarıdaki şemadan da anlaşıldığı üzere merkez-hedef çalışmalarında büyük kentsel alanlar ya da kentin tamamı üzerine söz söylenmekte, veriler niceliksel olarak bir araya getirilerek anlamlı bir bütün oluşturulmaktadır. Çalışma tez bağlamında değerlendirildiğinde ise günümüzde çeşitli donatılar ve aktivite biçimleri sunan, farklı yaşamlar vadeden konut yerleşimlerinin anlaşılmasında bahsedilen merkez-hedef araştırmaları yol gösterici bir örnek olarak ele alınmaktadır.

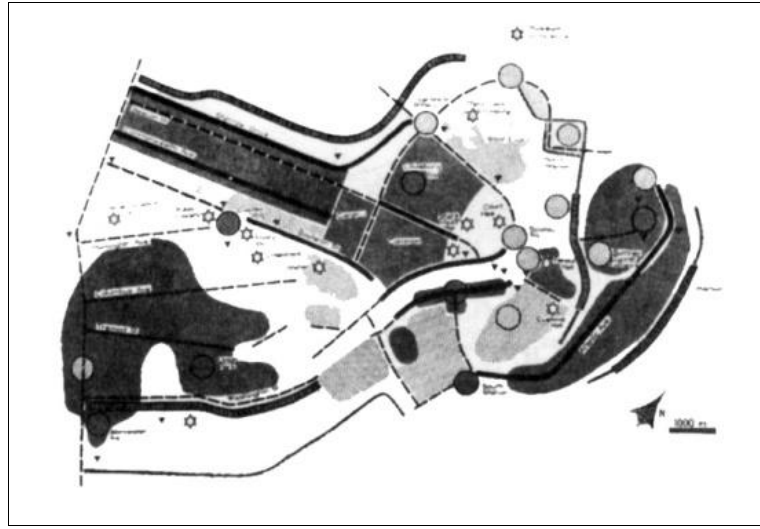
Kent içi yolculuklarla ilgili yaklaşımlar incelendikten sonra, ulaşım konusunun kentsel alanlar üzerindeki önemi tez bağlamında pekiştirilmiştir. Dolayısıyla, çalışmanın alan araştırmasında görüşmecilerden bu olgu ile ilgili bireysel veriler toplanmaktadır. Böylece bu olgunun farklı konut yerleşimleri ve kentsel alanlarla etkileşimi menzil kavramı üzerinden irdelenmektedir.

Alan Araştırmasında Faydalanılan Diğer Örnekler

Alan araştırmasının çerçevesiyle ilişkili olduğu düşünülen yaklaşımlara ve yöntemlerine değinildikten sonra, tezin bu kısmında menzil şemalarının oluşturulmasında referans alınan diğer araştırmaların başlıcalarına yer verilmektedir. Bu anlatımlardan yola çıkılarak tezde kişilerin menzillerine ilişkin görsel bir dil oluşturulması ve menzil şemaları üzerinden bir okuma yapılması hedeflenmektedir.

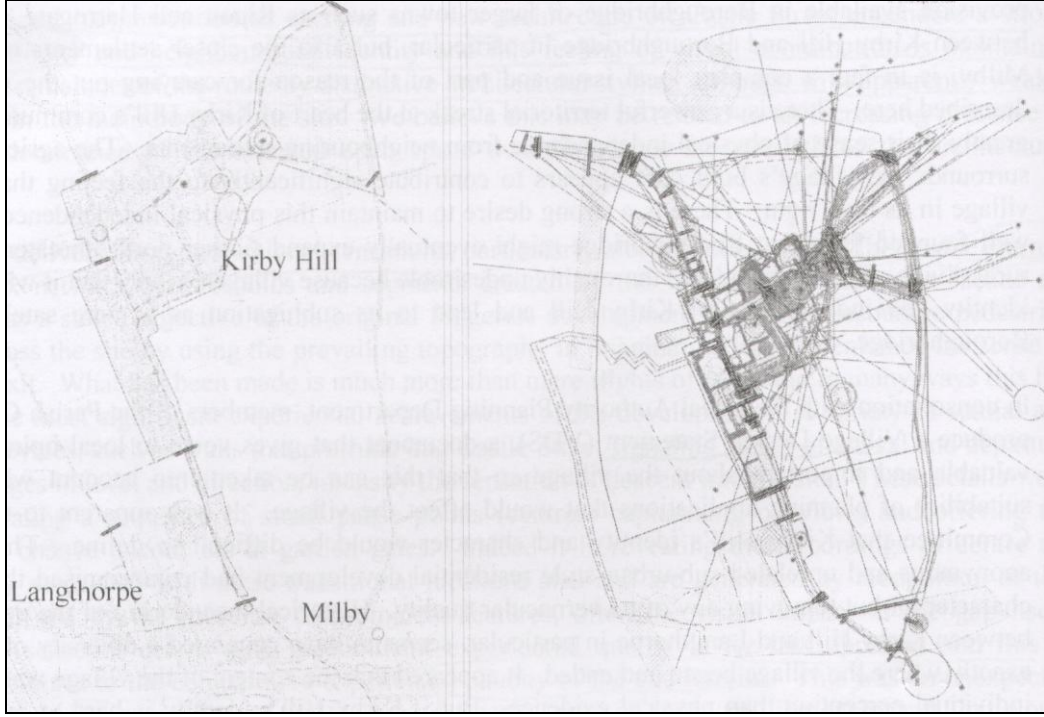
Menzil şemaları oluşturulurken haritalama konusunda kentlere görünür bir form kazandırmanın önemli bir tasarım sorunu olduğundan bahseden Kevin Lynch'in bilişsel

haritalama çalışmaları faydalanılan başlıca örneklerdendir. Kent İmgesi adlı kitabında Lynch, bir kentteki hareketli öğelerin ve özellikle de kentte yaşayan insanların ve faaliyetlerin sabit fiziksel kısımlar kadar önemli olduğunu söylemektedir. Kent düzeninde okunaklılığın hayati önem taşıdığını öne süren kitabında yazar, bu kavramın kentleri yeniden tasarlamada nasıl kullanılabileceğini sorgulamaktadır. Kentin kentlilerin gözünden de değerlendirilmesi gerektiğini savunan Lynch, çalışmasında mevcut formun ve onun kentli üzerindeki etkilerinin analizinin kentsel tasarımın ana bileşenlerinden biri olduğu fikrinden yola çıkarak alan araştırmaları ve kentlilerle görüşmeler yaparak farklı teknikler geliştirmeyi denemektedir [146].



Şekil 3.3 Sözlü görüşmelerden türetilmiş Boston imgesi [146]

Tezin menzil şemaları oluşturma aşamasında örnek alınan bir diğer çalışma olarak Kevin Thwaites ve Ian Simkins'in konut yerleşimlerinin mekansal potansiyellerinin kaydedilip haritalanması üzerine yaptıkları çalışmadan bahsedilebilir. Bu çalışmada insanların gündelik yaşam çevrelerinin grafik olarak nasıl görselleştirilebileceği üzerine deneysel bir araştırma yapan yazarlar, böylece konut yerleşimleri ile ilgili mekansal önerilerde bulunmaktadır. "Deneyimlenen çevre (experiential landscape)" olarak nitelendirebileceğimiz bu çalışmada temel olarak kentsel alanlar ve konut yerleşimlerinin mekansal deneyimleri görselleştirilmeye çalışılmakta, kent planlama ve mimarlık pratiklerinin kullanıcılara sunduğu düzenlemelerin daha kaliteli bir yaşam sunması hedeflenmektedir. Böylece, belirli bir çevrede yaşayan kişilerin gündelik deneyimleri haritalanarak o yerleşimdeki hayata dair deneysel bir harita ortaya konulmaktadır [147].



Şekil 3.4 Deneyimlenen çevre haritası örnekleri¹ [147]

Solda sadece bir kişinin deneyimlenen çevre haritası görülmektedir. Sağda ise görüşülen herkesin haritalarının bir araya getirilmesiyle oluşan bölgesel harita görülmektedir. Bu çalışma tezin alan araştırması bağlamında önemlidir çünkü buradan yola çıkılarak bir hanede yaşayan ve görüşülen tüm fertlerin haritalarının üstüste çakıştırılması fikri oluşmuştur.

Üçüncü bir örnek olaraksa Clare Cooper Marcus'un House As A Mirror Of Self: Exploring the Deeper Meaning of Home adlı kitabında kullanılan görüşmecilere çizim yaptıрма yönteminden bahsedilmelidir [148]. Marcus'un yönteminde görüşmecilerden yaşadıkları konut ve çevresinin kentle ilişkilerini serbest bir biçimde çizerek anlatmaları istenmektedir. Bu noktadan yola çıkılarak örneklem dahilinde görüşülen kişilerin de şemaların oluşum aşamasına katılabilecekleri fikri oluşmuştur. Ancak karşılaştırmalar üzerinden ilerleyen çalışmanın ortak bir dile sahip olmasının daha uygun olduğu düşünüldüğünden önceden alınan google-earth haritaları üzerine bireylerin çizim yapmalarına karar verilmiş, böylece ölçek kullanımı ve kentsel alanlar, ulaşım verileri gibi bir altlığın bulundurulmasının daha uygun olduğu düşünülmüştür.

¹ Solda sadece bir kişinin deneyimlenen çevre haritası görülmektedir. Sağda ise görüşülen herkesin haritalarının bir araya getirilmesiyle oluşan bölgesel harita görülmektedir.

Tezin bu kısmında yapılan araştırmalar dikkate alındığında, çalışmanın bahsedilen konularda yapılan araştırmalara farklı bir bakış açısı oluşturacağı söylenebilir. Farklı konut yerleşimlerinin sunduğu potansiyellerin ortaya çıkarılmasıyla aralarındaki benzer/farklı yanlar, rtuřtükleri ya da ayrı dūřtükleri durumlar/haller anlaşılmaya çalışılmakta, ortak bir paydada ne kadar buluştukları/buluşmadıkları gözlenmektedir. Dolayısıyla böyle bir çalışma farklı konut yerleşimlerinin kişilerin gūndelik hayatlarını nasıl ve ne lde etkilediği, yeniden biçimlendirdiği, dnūřtūrdūđu üzerine dūřünmeye olanak sağlamaktadır. Bu noktadan bir bakışla tezin hem kişilerin hem de konuyla ilgili özel/kamusal kuruluşların gelecek planlarına faydası olabileceği öngörülmektedir.

Çalışmanın buraya kadar olan kısmında alan araştırmasının çerçevesinin belirlenişinde faydalanılan farklı yaklaşımlara ve yöntemlere yer verilmektedir. Bundan sonraki kısımda ise öncelikli olarak araştırmanın bağlamsal erevesi kurgulanmaktadır.

3.2 Araştırmanın Bağlamsal erevesi

Kiřisel menzilin dnūřūm üzerine odaklanan çalışmanın bağlamsal alt yapısı oluşturulurken gūnmz metropolünde menzilin biçimlenişine sebep olan, bireylerin menzil örüntüleri arasındaki farkları yaratan etkenlerin neler olabileceği sorgulanmaktadır. Konutunda barınan, iře/okula giden/gitmeyen, sosyal hayata kendince katılan, yaşamdan farklı beklentileri/istekleri olan, genç/yaşlı, kadın/erkek her bireyin menzilinin farklı olacağı açıktır. Bu çalışmada yapılmak istenen ise, menzildeki bu çeşitliliğin barınmak için seçilen konut üzerinden sorgulanması; farklı konut yerleşimlerinde (mahalle dokusu ve kapalı siteler) ikamet eden hanehalklarının yaşantılarından (konut yakın çevresi, iř, sosyal hayata katılım gibi farklı ölçeklerde) kesitler sunarak ortaya çıkan menzillerin birbirleriyle kıyaslanması ve benzer/farklı ilişkilerin, yaşantı desenlerinin okunmaya çalışılmasıdır.

Bu nedenle tez, temelde barınma-çalışma-sosyal yaşam ve ulaşım olmak üzere üç farklı parametrenin birbirleriyle olan ilişkileri üzerine söz söyleyen; birbirlerine zaman zaman temas eden ya da kimi parçaları birlikte evrilen bu olguları bir bütünün parçaları olarak ele alan bir eksenle kendine yer aramaktadır. Bu anlamda gūnmz metropollerindeki yaşantıların bir aradalık, i ie geçme ve melezlik potansiyellerinin de bilincinde olarak

çalışmanın mevcut durum üzerine yapılan, geçerliliği kendi içinde sınırlı olan bir yapıya sahip olduğu söylenmelidir.

Bu bağlamda araştırmanın temel sorunsalı olan menzil kavramı kent, semt ve konut yakın çevresi gibi farklı ölçeklerde bireylerin yaşamları üzerinden incelenmekte ve hanehalklarının ikamet ettikleri konutların yaşantı biçimleri üzerindeki yansımaları, bu ölçeklerde ortaya çıkan farklı dinamikler ve eylem desenleri ölçüsünde kurulan ilişkiler bağlamında değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda tezin alan araştırmasında aşağıda listelenen ve açıklamalarına yer verilen dört temel tema bulunmaktadır.

- Menzil
- Rutin
- Uyum
- Beklentiler / Tercihler

Menzil: Kişilerin kent ve konut yakın çevrelerinde deneyimledikleri sınırlar, bilişim teknolojileri etkisiyle kurulan yeni ilişkilerle birlikte oluşan/farklılaşan fiziksel menzil ve e-menziller bu tema altında ele alınmakta ve farklı konut yerleşimleri ekseninde tartışılmaktadır.

Rutin: Bu temada bireylerin günlük davranışlarının, alışkanlıklarının desenleri, nasıl biçimlendikleri ve hangi eksenlerde farklılaştıkları incelenmektedir. Bu doğrultuda, konut yaşam çevreleri, iş çevreleri ve sosyal hayat bağlamında bir sorgulama yapılmakta, ulaşım verileri ile deneyimlenen menzil ve yaşam döngüleri üzerine düşünülerek, ortaya çıkan desenlerdeki tekrarlar sorgulanmaktadır.

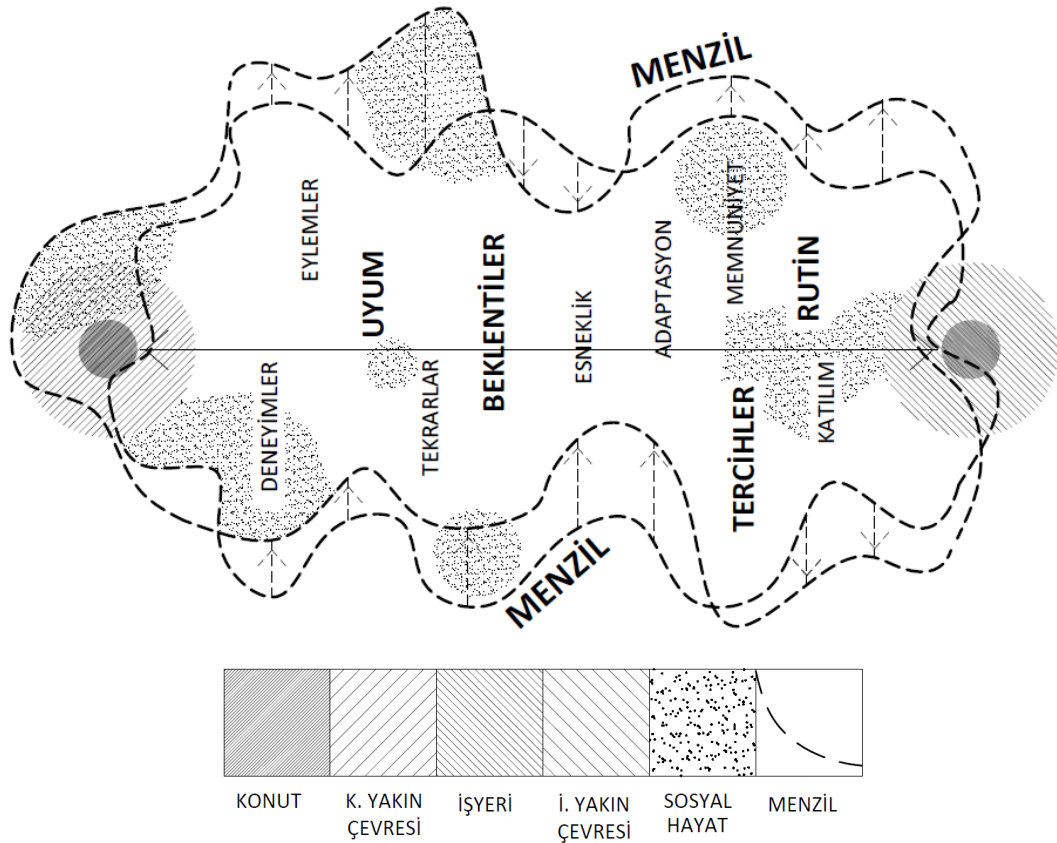
Uyum: Bu başlık altında farklı konut çevrelerinde yaşayan bireylerin kente ve konut yaşam çevresine adaptasyonu ve yaşantıya katılımı değerlendirilmekte, memnuniyetlerinin değişim parametreleri araştırılmakta böylece kişilerin yaşantılarının konut çevreleri, kent ve semt ölçeklerinde gözlenen uyumları izlenmektedir.

Beklentiler/Tercihler: Bu temada görüşmecilerin konut yaşam çevrelerini ve İstanbul'u deneyimleyiş tercihleri incelenmekte, beklentileri araştırılmakta ve konuyla bağlantılı ilişkiler sorgulanmaktadır.

Bu kavramlar çerçevesinde, kişilerin gündelik yaşamlarındaki menzil ilişkileri yukarıda sıralanan temalar üzerinden farklı ölçeklerde araştırılmaktadır. Tez dahilinde mahalle dokusu ve kapalı siteler üzerinden bir okuma yapılsa da kuşkusuz diğer barınma

biçimlerinin de ele alınarak araştırmanın alanı genişletilebilir, daha bütünsel bir yaklaşım sunulabilir. Ülkemizde farklı konut çevreleri üzerine birçok araştırma gerçekleştirilmiştir; ancak bu farklı çevrelerin konut sakinleri tarafından nasıl kullanıldığına, bireylerin yaşantılarına olumlu/olumsuz ne gibi etkileri olduğuna ve mevcut hayatı ne ölçüde değiştirdiğine/geliştirdiğine yönelik bir alan araştırması bulunmadığından bu çalışmanın bahsedilen anlamda öncül bir rol oynayacağı düşünülmektedir.

Çalışmanın bu kısmına kadar yapılan araştırma ve analizler doğrultusunda oluşturulan farklı konut yerleşimlerinin hanehalklarının menzilleri üzerine etkisini açıklamaya ilişkin önerilen bağlamsal çerçeve aşağıdaki gibidir:



Şekil 3.5 Kişisel menzilin oluşumuna dair bağlamsal çerçeve önerisi.

Buraya kadar açıklanan temellere dayalı olarak tezin alan araştırmasının oluşturulmasına katkısı olan temel sorular aşağıda listelenmektedir:

Çalışmada cevap aranan sorular:

Kullanıcısına birbirinden ayrı iki konut çevresi deneyimi sunan mahalle dokusu ve kapalı site yerleşimleri arasında bireylerin menzillerinde farklılık olduğunu öngören bu çalışmadaki temel soru menzil kavramının sözü geçen konut çevrelerinde yaşayan haneler arasında ne türbir ilişki içinde şekillendiğidir.

Bu bağlamda;

- Öncelikle mahalle dokusu ve kapalı site ölçeğindeki değişiklikler araştırılmakta, sosyo-kültürel yapı, fiziksel çevre, alt yapı ve ulaşım olanakları gibi farklı parametreler üzerinden değerlendirmeler yapılmakta,
- farklı konut çevrelerinde yaşayan bireylerin konut yakın çevrelerini ne ölçüde kullandıkları, buralarda ne kadar vakit geçirdikleri sorgulanmakta; konut yakın çevresiyle ilgili menzilleri araştırılmakta,
- farklı konut çevrelerinde yaşayan bireylerin kentsel ölçekteki menzilleri arasındaki ilişkilere yeni bir bakış açısı ile yaklaşılmaya çalışılmakta,
- iş ve sosyal hayatın iki farklı konut çevresine menzilleri bağlamında nasıl bir etkisi olduğu, değişimlerin hangi parametrelere göre menzili şekillendirdiği analiz edilmektedir.

Bu noktada araştırmanın bağlamsal çerçevesini oluşturan kavramlar yukarıda sıralanan sorular çerçevesinde incelenmektedir.

3.3 Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada yöntem olarak nitel araştırmalara hakim olan tümevarımcı yaklaşım benimsenmekte, kişilerin yaşantılarından alınan kesitlerle menzilleri araştırılmakta, yaşamsal deneyimleri çizgisel ve döngüsel olarak geçmiş, şimdi ve gelecek yaşantıları bağlamlarında yorumlayıcı bir bakış açısıyla sorgulanmaktadır.

3.3.1 Kullanılan veri toplama teknikleri

Bu çalışmada niteliksel ve niceliksel araştırma yöntemleri birlikte kullanılmakta böylece birbirlerinin zayıf noktalarını kapatmaları beklenmektedir. Dolayısıyla tezin alan araştırması veri toplama teknikleri açısından çeşitlilik kazanmakta, elde edilen verilerin harmanlanmasıyla örneklemin konut yakın çevresi ve İstanbul’u deneyimleme biçimleri

irdelenerek ortaya çıkan menzil örüntüleri mahalle dokusu ile kapalı sitelerde yaşayan haneler üzerinden analiz edilmektedir.

Aşağıdaki listede bu tez kapsamında faydalanan veri toplama teknikleri sıralanmaktadır:

1. Kapalı uçlu sorulardan oluşan kısa anket
2. Yarı-yapılandırılmış görüşme
3. Menzil şemaları oluşturma

Çalışmanın veri toplama sürecinde; görüşmelere başlamadan önce kişilere tezin kapsamı ve amacı konusunda ön bilgi verilmiş, yapılacak çalışmalar kısaca anlatılmış, görüşmelerin sohbet havasında geçebilmesi için kişilerle konuşularak rahatlamaları sağlanmıştır.

Çalışma kapsamında öncelikle niceliksel veri toplama yöntemlerinden biri olarak kapalı uçlu sorulardan oluşan kısa anket çalışması yapılmaktadır. Örneklemi oluşturan hanehalkı üyelerine anket soruları yöneltilmekte, bu yöntemle örneklemle ilgili gerekli olan veriler sistematik olarak toplanmaktadır. Bu çalışmada anket uygulama biçimi olarak yüz yüze görüşme türü uygulanmakta, böylece anketin başkası tarafından doldurulması engellenmektedir [154].

İkinci adımda ise araştırmacı, diğer yöntemlerle elde edilemeyecek bazı bilgilerin elde edilebilmesi ve araştırma sorularına yönelik olarak ayrıntılı ve derinlemesine bilgi toplanabilmesi için nitel veri toplama yöntemlerinden olan görüşme yöntemine başvurmaktadır. Bu çalışmada kullanılan görüşme yöntemi yarı-yapılandırılmış görüşme olarak belirlenmektedir [155].

Yıldırım ve Şimşek'in de değindiği gibi görüşme yönteminin en önemli avantajı araştırmacıya esneklik sağlamasıdır. Araştırmacı, görüşmenin akışına bağlı olarak soruların cümle yapısını ve sırasını değiştirebilmekte, aldığı cevaplara göre gerekli olduğu durumlarda daha derinlemesine bilgi elde edinilebilmekte, bu nedenle yeri geldiğinde ve yanlış anlamalara mahal vermemek için ek sorulara başvurabilmektedir [153]. Bu nedenle bazı sorulara alternatifler ya da sondalar hazırlanan çalışmada soruların anlaşılmadığı fark edildiğinde görüşülen kişilere farklı biçimlerde açıklamalarda bulunmaktadır. Görüşme kapsamında kişilere kent, yaşadıkları konut

yerleşimi, çalışma ve sosyal hayatları, ulaşım bilgileri vb. eksenlerde geçmiş, mevcut durum ve gelecekle ilgili düşüncelerine yönelik hazırlanan sorular yöneltilmektedir.

Menzil şemaları oluşturma olarak adlandırılan üçüncü adım, görüşmenin son veri toplama kısmını oluşturmaktadır. Her hanehalkı üyesi için görüşmeye gitmeden önce farklı ölçeklerde google-earth haritalarının çıktıları alınarak ikamet edilen konut yerleşimi ve yakın çevresi, yaşanan konut ile çalışılan bölgeyi kapsayan alan ve daha genel bir İstanbul haritası hazır bulundurulmaktadır. Görüşmelerde yöneltilen sorulara ek olarak bu haritalardan ilki üzerine kişilerden yaşadıkları konutu işaretlemeleri, yakın çevrede kullanılan mekanları belirtmeleri, konut yakın çevresinde yaya ya da araçla ulaşılan yerleri işaretleyerek ifade etmeleri istenmektedir. İkinci harita üzerine ise konut ve çalışma mekanlarını işaretlemeleri, iki mekan arasındaki ulaşımını nasıl sağladıklarını belirtmeleri, farklı güzergahlar izleniyorsa onların da işlenilmesi rica edilmektedir. İstanbul haritası üzerinde ise sosyo-kültürel amaçlı yapılan ziyaretler, alışveriş yapılan mekanlar gibi sıklıkla gidilen alanları göstermeleri, yaşantılarının genel olarak sürdüğü alanları belirterek buralara hangi yollardan ulaştıklarını ifade etmeleri beklenmektedir. Bu yolla görüşmelerden elde edilen veriler ile haritalar üzerinden yapılan çalışmaların birbirlerini desteklemesi ve beslemesi amaçlanmaktadır. Görüşmecilerin kullandıkları haritaların ve çizimlerin dil birliğinin sağlanabilmesi, ortak bir dilden sunulabilmeleri ve daha kolay yorumlanabilmeleri adına çizimler harmanlanarak yeniden düzenlenmektedir. Çalışmanın omurgasını oluşturan kişisel menzil şemaları bu şekilde biçimlendirildikten sonra şemaların hepsi bir arada değerlendirilerek benzer/farklı yanları incelenmekte ve tartışma şemaların da ele alındığı bir zenginlikte devam etmektedir.

Çalışmada kullanılan bütün veri toplama yöntemleri bir arada incelendiğinde, bir kişiyle yapılan görüşme süresi katılımcıların konuşma tempolarına, verdikleri yanıtların kısalık/uzunluklarına ve haritalama aşamasında harcanan vakitle birlikte ortalama bir saat ile iki saat arasında değişmektedir. Bütün hanehalklarıyla yapılan görüşmelerin kayıt cihazıyla kaydedildiği ve her kelimesine sadık kalınarak deşifre edildiği alan araştırmasının veri toplama süreci yaklaşık olarak on aylık bir sürece yayılmaktadır.

3.3.2 Verilerin Analizi

Kullanılan veri toplama teknikleri kısmında da açıklandığı gibi bu çalışma kapsamında çeşitli tekniklerden faydalanılmakta, dolayısıyla alan araştırmasının veri analizi aşamasında da farklı yöntemler kullanılmaktadır. Öncelikle yapılan anketlerden elde edilen verilerle hanehalkı üyelerinin demografik ve sosyo-ekonomik durumları, barınılan konut yerleşimi ve çevresine ilişkin bilgiler, barınma-çalışma mesafeleri, ulaşım alışkanlıkları gibi genel bir takım bilgiler gruplanarak biraraya getirilmekte, örneklemin anlaşılmasına yardımcı olmak üzere çeşitli çizelgeler ve grafikler oluşturularak hanelerle ilgili bilgiler derlenmeye çalışılmaktadır. İkinci olarak yapılan görüşmelerle elde edilen niteliksel verilere içerik analizi yöntemi uygulanmaktadır. Yıldırım ve Şimşek, içerik analizinde temel olarak hedefin verileri açıklayabilecek kavramlara ve ilişkilere ulaşmak olduğunu söylemektedir. Diğer yandan Şener Büyüköztürk, Ebru Kılıç Çakmak vd. ise bu tekniği; belirli kurallara dayalı kodlamalarla bir metnin bazı sözcüklerinin daha küçük içerik kategorileri ile özetlendiği sistematik, yinelenebilir bir teknik olarak tanımlamaktadırlar. Bu amaçla toplanan verilerin önce kavramsallaştırılması sonra ise ortaya çıkan kavramlara göre mantıklı bir şekilde düzenlenerek veriyi açıklayan temaların saptanması gerekmektedir. Temel olarak yapılan işlem, benzer verilerin belirli kavramlar ve temalar çerçevesinde bir araya getirilerek okuyucunun anlayabileceği şekilde düzenlenmesi ve yorumlanması olarak nitelenebilir [153], [154].

İçerik analizinin ilk aşamasını verilerin dikkatli bir biçimde okunarak anlamlı parçalara ayrıldığı kodlama işlemi oluşturmaktadır. Bütün veriler içerisinden anlam olarak yakın olanlar bir araya getirilmekte ve bunlara anlamla ilişkili isimlerden oluşan ortak bir kod verilmektedir. Böylece benzer anlamlar taşıyan veriler (sözcük, cümle ya da paragraf olabilir) arasında ilişki kurulmaya çalışılmaktadır. Verilerin hepsi kodlandığında bir kod listesi oluşturulmakta ve bu listeden verilerin incelenmesi, düzenlenmesi sırasında anahtar liste olarak faydalanılmaktadır [153]. Bu tezin alan araştırmasında da yazarın kendisinin yaptığı deşifreler yoluyla yaklaşık olarak 200 sayfa veri seti elde edilmiş, bunlar satır satır okunularak analiz edilmiş ve bir kod listesi düzenlenmiştir (Bkz. Ek B).

İkinci adımda ise belirlenen kodların belirli kategoriler altında toplanmasını içeren, temaların bulunması işlemi gerçekleştirilmiştir. Bu aşamada kodlar arasındaki ortak

yönlerin aranmasıyla toplanan veriler kategorize edilmektedir. Üçüncü aşamaya gelindiğindeyse elde edilen veriler düzenlenmekte ve bu verilere anlam kazandırılmaya çalışılmaktadır. Ayrıntılı biçimde tanımlanan ve ortaya konulan bulgular arasındaki ilişkilerin açıklanarak neden-sonuç ilişkileri kurulmasıyla, bulgulardan bir takım sonuçlar elde edilmeye çalışılmaktadır [153].

3.3.3 Araştırmanın Geçerliliği ve Güvenirliliği

Nitel araştırmalarla ilgili en önemli eleştirilerden başlıcası güvenilirlik ve geçerlilikle ilgilidir. Nicel araştırmaların aksine yaygın olarak kullanılan ve ayrıntılı yöntemlere sahip olmayan nitel araştırmaların güvenilirliğinin ve geçerliliğinin sağlanması için çeşitli önlemlere başvurulabilmektedir [153]. Bu çalışmada alan araştırması esnasında elde edilen veriler, ortaya konan kavramlara göre baştan düzenlenmiş ancak değiştirilmeden yorumsuz bir biçimde ele alınmıştır. Araştırmanın inandırıcılığının artırılabilmesi için tez kapsamında farklı veri toplama tekniklerinden (anket, yarı yapılandırılmış görüşme ve görsel dökümanlar) faydalanılırken gerekli olduğu hallerde görüşmecilerle tekrar iletişim kurularak daha derinlikli verilere ulaşılmaya çalışılmıştır.

Nitel araştırmaların özelliklerinden birisi farklı bireylere ve ortamlara göre gerçeklerin değişiklik gösterebileceği ilkesidir, bu yüzden de nitel araştırmalarda benzer gruplarla yapılan araştırmaların farklı sonuçlar doğurabileceği önceden bilinmektedir. Bu nedenle de nicel araştırmalardaki tekrar edilebilirlik” özelliğinin yerine Yıldırım ve Şimşek “tutarlılık” kavramınının daha uygun olacağını belirtmektedirler. Yıldırım ve Şimşek bilimsel araştırmalardaki güvenilirlik ve geçerlilik özelliklerini dış ve iç olmak üzere çift yönlü ele almaktadır. Dış geçerlilik ve güvenilirlikte esas olan elde edilen sonuçların benzer ortamlara aktarılabilmesi ya da benzer sonuçların alınıp alınmaması ile ilişkilendirilmekte; iç geçerlilik araştırma sırasında sonuçlara gitme sürecindeki gerçekliğin ortaya koyulmasındaki yeterlilik, iç güvenilirlik ise aynı verinin başkaları tarafından kullanıldığı takdirde aynı sonuçlara varıp varamaması ile ilgilidir [153]. Bu bağlamda, güvenilirliğin sağlanabilmesi için tez sürecinde araştırmanın yöntemi ve aşamalarının (örneklem seçimi, veri toplama, analiz etme vb.) Dikkatli bir biçimde tanımlanmasına özen gösterilmiş, alan araştırmasının veri toplama kısmı

gerçekleştirilirken görüşmecilerle benzer bir iletişim seviyesinin oluşturulmasına ve sürecin benzer şekilde ilerlemesine dikkat edilmiştir.

3.3.4 Örneklem Seçimi

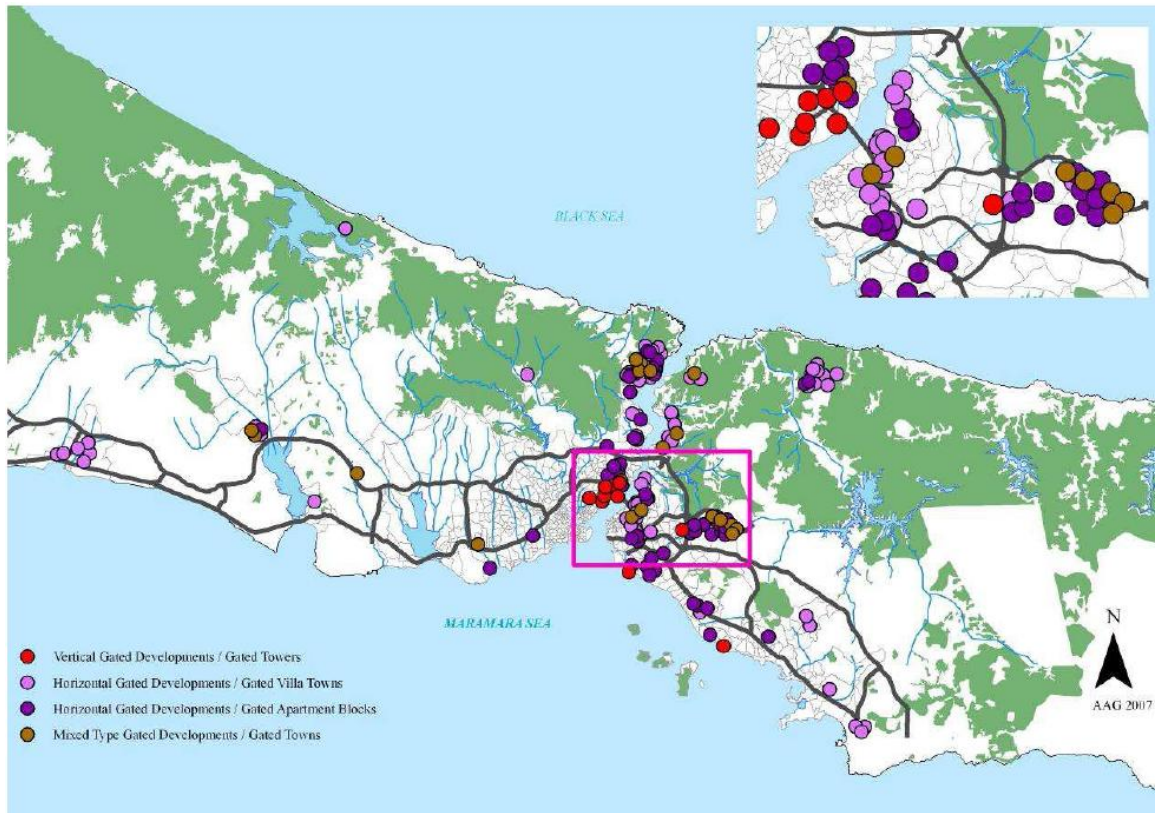
Nitel araştırmalarda örneklem seçiminde modern toplumların karmaşık ve katmanlaşmış yapısından ötürü kendine özgü özellikleri olan alt katmanlar ortaya çıkmaktadır. Bu tür araştırmalarda amaç genelleme yapmak değil bütüncül bir resim elde etmek olduğundan çalışılan konunun derinlemesine ve tüm olası ayrıntıları ile incelenmesi hedeflenmektedir. Dolayısıyla evreni temsil etme gücüne sahip sınırlı sayıda birey, olay veya olgunun araştırma kapsamına dahil etmedildiği bir örneklem seçimi yapılmaktadır [153].

Bu tezde geçirdiği kentsel değişimler, birçok anlamda barındırdığı katmanlar, sahip olduğu sosyo-kültürel çeşitlilik, küreselleşmenin etkilerinin yoğun olarak hissedilmesi vb. bağlamlarda çok merkezli bir metropol olan İstanbul, alan araştırmasının yapılacağı kent olarak belirlenmiştir.

İstanbul kadar geniş bir metropoliten alanda “yaka”nın bir araştırmacının tanımlayabileceği belki de “en parazitli coğrafi birim” olduğunu ifade eden Murat Güvenç ve Oğuz Işık’a göre yakalar ölçeğindeki çözümlemelerde farklı nitelik taşıyan konut bölgelerinden gelen sinyallerin birbirine karışması kaçınılmazdır [149]. Bu bağlamda tezin alan araştırmasının örneklemi belirlenirken aynı yakada ikamet eden bireylerin seçilmesine karar verilmiş, böylece hane halklarıyla yapılan görüşmelerin ortak bir paydadan okunabilmesi ve değerlendirilebilmesinin daha doğru olacağı düşünülmüştür. Örneklem alanı olarak ise Türkiye İstatistik Kurumu'nun hazırlamış olduğu 2010 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Nüfus Sayımı Sonuçlarına göre kent nüfusunun %35'inin ikamet ettiği Anadolu Yakası seçilmiştir [157]. Ayrıca gün içinde Asya yakasından Avrupa yakasına yapılan geçişlerin Avrupa yakasından Anadolu yakasına oranla daha fazla olması nedeniyle de bu yakada ikamet eden hanehalkı üyelerinin menzil örüntülerinin daha hareketli çizgilere sahip olabilecekleri öngörüsü de bu kararda etkili olmuştur [158]. Tıpkı Avrupa Yakası gibi Anadolu yakasının da çok çeşitli kara ve deniz ulaşım seçeneğini bir arada sunuyor olmasının, tarihi konut yerleşimlerini barındırmasının haricinde çeşitli ölçeklerde ve sosyo-ekonomik

değerlerde yeni konut yerleşimlerini içermesi seçim aşamasında etkili olan kriterlerdendir.

Araştırma kapsamında kapalı siteler ve mahalle dokusu arasında menzile dayalı bir karşılaştırma yapıldığından kentteki kapalı sitelerin dağılışının izlenmesi önemlidir. Tüzin Baycan-Levent ve Aliye Ahu Gülümser'in hazırladıkları, 2007 tarihli haritadan da anlaşıldığı gibi kapalı siteler kentin birçok yerine dağılmaktadır, ancak Anadolu yakasında yer seçimi bağlamında daha homojen bir yapıya sahip oldukları görülmektedir [150].



Şekil 3.6 İstanbul'daki kapalı sitelerin dağılımı [150]

Gün içinde yapılan yolculuklara göz atıldığında ise, Ulaşım Planlama Müdürlüğü'nün 2007 yılı için İstanbul'daki ulaşım ve hareketliliğin araştırıldığı özet çalışmadan Asya ve Avrupa yakalarında yaka içi yolculuk sürelerinin Asya için 26, Avrupa için 28 dakika olduğu öğrenilmekte, yaka geçişlerinde bu sürenin arttığı ve ortalama yolculuk süresinin 80 dakikaya çıktığı görülmektedir. Mesafelere bakıldığında yaka içinde ortalama 6-7 km olan yolculuk mesafelerinin, yaka geçişli yolculuklarda 26 km civarına yükseldiği bildirilmektedir. Diğer yandan, yaya yolculukların %88'inin ilçe içerisinde yapıldığı, mahalle içinde yapılan yolculuklarda ise yaya yolculukların oranının %70'lere

varmış olduğu, araçlı yolculukların ise %8'lere kadar düştüğu görölmektedir. Yaka içinde yapılan yaya yolculuklara bakıldığında bunların %37'sinin Asya yakasında, %63'ünün ise Avrupa yakasında yapıldığı görölmektedir. Yaka içindeki araçlı yolculukların hareketlilik oranı Asya yakasında %30, Avrupa yakasında %60 dolaylarındadır. Asya yakasından Avrupa yakasına geçişlerdeki hareketlilik %4 iken tam tersi geçişin oranı ise %2'dir [151]. Buradan da anlaşıldığı üzere yakalar içindeki ve arasındaki yolculuklar birbirlerinden farklı seyretmektedir.

Bu bilgiler ışığında, araştırma kapsamında evreni oluşturan hanehalkları bir takım homojen alt gruplara ayrılmaktadır, bu sayede gruplar arasındaki farkların okunurluğunun kolaylaşacağı düşünülmektedir. Dolayısıyla seçilen hanehalkı profili, çalışmanın bağlamsal alt yapısına uygun olacak şekilde, Anadolu yakasında ikamet eden bireyler arasından mahalle dokusundaki bir apartmanda yaşayanlar ile kapalı sitelerde yaşayanlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleri örneklerinden de gözlenebileceği gibi kentin merkez-çevre ilişkileri dönem dönem farklı etkenler çerçevesinde yeniden belirlenmektedir. Günümüzde üçüncü köprü çalışmalarının da etkisiyle bu konuda bir değerlendirme yapmanın zorluğu ortadadır. Bu nedenle alan araştırmasında örneklem seçiminde merkez ve çevre olarak bir sınırlama yapılmamakta, kentin merkezi alanları ve merkeze uzak olan alanlar olarak bir düzenleme yolu tercih edilmektedir. Bu konuda benzer bir yaklaşıma sahip olan Erbatur Çavuşoğlu, İstanbul gibi lineer biçimli ancak makro formu sürekli değişmekte olan, çeşitli ulaşım seçeneklerine sahip, çok merkezli bir kentte, merkez ve çevrenin neresi olduğunun kolay belirlenemeyeceğini ifade etmektedir [102]. Böylece günümüz İstanbul'u üzerine yapılan bu çalışmada muğlak bir alan olduğu düşünülen merkez-çeper ilişkisinin mümkün olduğu kadar esnek bırakılmasına özen gösterilmekte, tanımların değişime açık olduklarının altı çizilmeye çalışılmaktadır.

Örneklem oluşturma sürecinde, bahsedilen hanehalklarına ulaşırken öncelikle araştırmanın yapılacağı kişilerden birine ulaşılan ardından bu kişiyle yapılan görüşme sonucunda onun önerdiği başka kişilere ulaşılarak ilerleyen kartopu örnekleme yöntemi kullanılmaktadır [152]. Bu yöntemde örneklem büyüklüğü, ortaya çıkan kavramların ve süreçlerin birbirlerini tekrar etmeye başladığında, yeterli sayıda veri

kaynağına (örneğin bireyler) ulaşıldığına karar verilerek belirlenmektedir [153]. Böylece, tezin alan araştırması kısmında kartopu yöntemiyle seçilen görüşmecilerden oluşan örneklem büyüklüğü verilerin tekrarlanmaya başlanmasından sonra, elde edilen verilerin niceliksel olarak anlamlandırılabilmesi, gruplar arasındaki farkların ortaya kolay çıkabilmesi ve daha anlaşılabilir olması açısından 30 hanehalkı üyesi olarak sınırlanmıştır. 30 kişiden meydana gelen örneklemin 15 üyesi kapalı sitede, 15'i ise mahalle dokusunda yaşayan bireylerden oluşmaktadır.

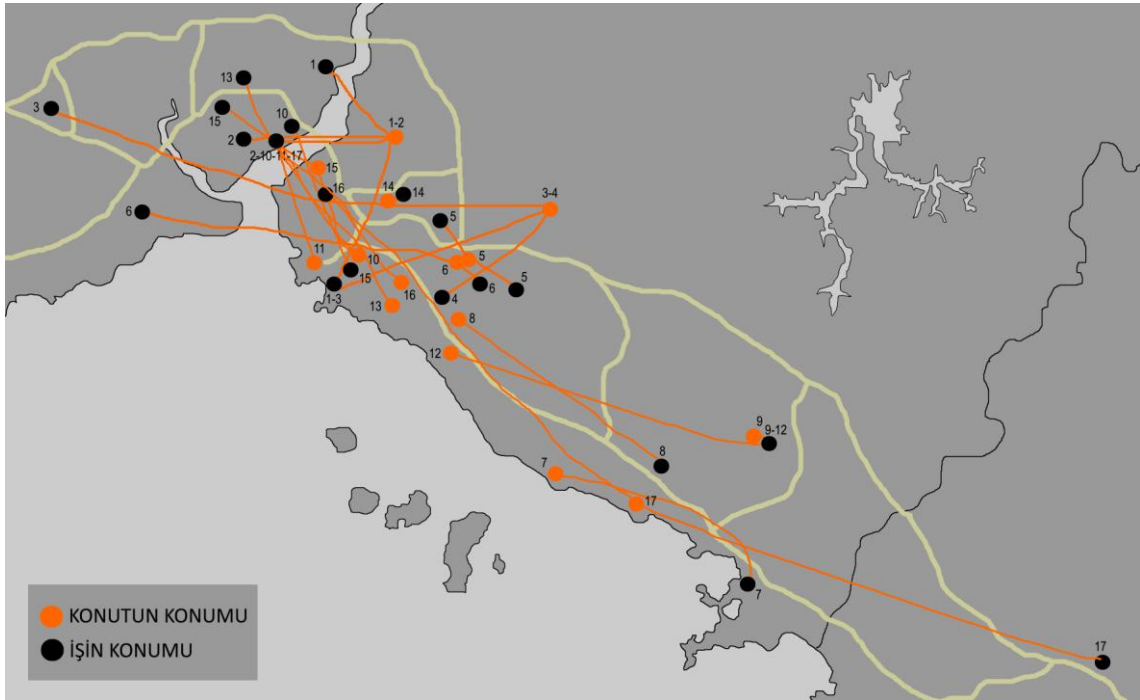
Görüşmeler esnasında hanehalkı üyeleri ile ayrı ayrı görüşülmüş, aynı evi paylaşan üyelerin birbirlerinin söylediklerini duymaları, fikirlerinin etkilenebileceği ve yönlendirilebilecekleri endişesiyle engellenmiştir. Örneklem seçiminde ise farklı sosyo-ekonomik gruplardan kişilerle iletişime geçilmeye çalışılmış, grubun içinde çalışan bireylerin olduğu kadar çalışmayanların da olmasına özen gösterilmiş, çalışan grupların işlerinin her iki yakaya da dağılmasına dikkat edilmiştir. Farklı yaş ve cinsiyet gruplarından bireylerin dengeli bir biçimde bir araya getirilmesine çalışılan örneklem seçiminde kentin Asya yakasında eski ve yeni konut yerleşim bölgelerini ele alarak farklı özellikler sergileyen alanlardan bir seçim yapılmaya gayret gösterilmiştir.

3.4 Örneklem Özellikleri

Bu çalışmada kapalı sitede yaşayan üyeler, yeni gelişen ve kapalı sitelerin ağırlıklı olduğu Çekmeköy bölgesi, mevcut mahalle dokusuna eklemlenmiş sitelerin bulunduğu Çengelköy sırtları, merkeze olan mesafesi ve sahil yolu ile ilişkisi açısından Kartal bölgesi ile kent merkezine mesafesi fazla olan Kurtköy ve kendi başına küçük bir kent özelliği sergileyen ve birçok kapalı siteden oluşan Ataşehir'de yaşayan hanehalkı üyelerinden oluşmaktadır. Mahalle dokusunda yaşayan bireyler ise Moda, Kuzguncuk, Pendik, Küçükyalı, Feneryolu, Libadiye, Yeni Sahra ve Şaşkınbakkal gibi Anadolu yakasının mahalle dokusu ağırlıklı olan çevrelerden seçilmiştir. Örneklem seçiminde sosyo-ekonomik olarak çeşitlilik gözetilmeye çalışılmış bu nedenle alt, alt orta, orta, üst orta ve üst gelir gruplarıyla görüşülmüştür. Ayrıca seçilen hanehalkları arasında da çeşitlilik sağlanmaya çalışılmış, çocuklu/çocuksuz evli çiftler, tek ebeveynli haneler, yalnız yaşayan bireyler ve evi paylaşan gruplardan oluşan bir seçim yapılmıştır. Tezde menzil konusuna odaklanıldığından örneklem seçiminde çalışan ve çalışmayan

bireylerin bulunmasına özen gösterilmiş, kadın-erkek sayılarının oranına dikkat edilmiştir. Çalışan bireylerin Anadolu ve Avrupa yakalarındaki dağılımı da seçim aşamasında önemli bir kriter olarak ele alınmış, barınma ve çalışma alanlarının Anadolu yakasının farklı niteliklere sahip bölgelerinde olmasına gayret edilmiştir.

Aşağıda alan araştırmasına katılan hanehalklarının konut ve iş çevrelerini gösteren bir haritaya yer verilmektedir. Bu yolla 30 görüşmecinin birbirlerine göre konumlanışları ve ilişkileri kentsel ölçekte okunabilmekte, bu sayı üzerinden ortaya çıkan menzillerin çeşitliliği barınma-çalışma mesafeleri üzerinden kabaca görülebilmektedir.



Şekil 3.7 Alan araştırmasına katılan hanehalklarının konut ve işyerlerinin konumlarını gösteren harita

Çalışmanın ilerleyen kısmında ise araştırmayı oluşturan örneklemin demografik özellikleri, gelir grupları, yaşadıkları konut yerleşim türleri, semtler, mevcut konutlarında yaşadıkları süreler, çalıştıkları semt, vb. özellikler düzenlenen çizelgelerle ifade edilmektedir. İlk olarak aşağıdaki çizelgede örneklemini oluşturan hanehalkı üyelerinin demografik özellikleri ve gelir durumları belirtilmektedir.

Çizelge 3. 1 Görüşülen hanehalkı üyelerinin demografik özellikleri, gelir ve eğitim durumları¹

No	HHÜ	HH türü	Cinsiyet	Yaş	Medeni Durum	Ortalama Gelir	Eğitim Durumu
1	HH1/Ü1	ÇA(+)	K	32	E	3000-4000	Ü
2	HH1/Ü2	ÇA(+)	E	35	E	5000den çok	Ü
3	HH2/Ü1	ÇA(+)	K	37	E	4000-5000	D
4	HH2/Ü2	ÇA(+)	E	49	E	3000-4000	Ü
5	HH3/Ü1	ÇA(+)	K	33	E	2000-3000	Ü
6	HH3/Ü2	ÇA(+)	E	33	E	5000den çok	Ü
7	HH4/Ü1	TE	K	41	D	5000den çok	Ü
8	HH5/Ü1	EPK	K	25	B	2000-3000	Ü
9	HH5/Ü2	EPK	E	19	B	—	L
10	HH6/Ü1	ÇA(+)	E	32	E	4000-5000	Ü
11	HH6/Ü2	ÇA(+)	K	29	E	2000-3000	Ü
12	HH7/Ü1	ÇA(+)	K	55	E	—	L
13	HH7/Ü2	ÇA(+)	E	28	B	4000-5000	Ü
14	HH8/Ü1	YY	E	29	B	3000-4000	Ü
15	HH9/Ü1	YY	E	27	B	4000-5000	Ü
16	HH10/Ü1	TE	K	27	B	1000-2000	Ü
17	HH10/Ü2	TE	K	23	B	1000-2000	Ü
18	HH10/Ü3	TE	K	57	D	2000-3000	Ü
19	HH11/Ü1	YY	K	28	B	1000-2000	YL
20	HH12/Ü1	YY	E	27	B	2000-3000	Ü
21	HH13/Ü1	YY	K	49	B	5000den çok	Ü
22	HH14/Ü1	ÇA(+)	K	33	E	—	L
23	HH14/Ü2	ÇA(+)	E	34	E	2000-3000	L
24	HH15/Ü1	ÇA	K	33	E	3000-4000	YL
25	HH15/Ü2	ÇA	E	33	E	3000-4000	YL
26	HH16/Ü1	ÇA(+)	K	27	B	2000-3000	Ü
27	HH16/Ü2	ÇA(+)	K	49	E	—	Ü
28	HH16/Ü3	ÇA(+)	E	52	E	5000den çok	Ü
29	HH17/Ü1	TE	K	28	B	1000-2000	YL
30	HH17/Ü2	TE	K	58	D	5000den çok	Ü

Örnekleme oluşturan üyelerin demografik özellikleri ve gelir durumlarına göre dağılımı aşağıdaki çizelgede gruplanmaktadır.

¹ HH: Hanehalkı, U: Üye, HHT: Hanehalkı türü / ÇA(+): Çocuklu çekirdek aile, ÇA: Çocuksuz çekirdek aile, TE: Tek ebeveyn, YY: Yalnız yaşayan, EPK: Akrabayla/Kardeşle evi paylaşan / K: Kadın, E: Erkek / E: Evli, B: Bekar, D: Boşanmış/Dul / L: Lise mezunu, Ü: Üniversite mezunu, YL: Yüksek lisans mezunu, D: Doktora mezunu

Çizelge 3. 2 Hanehalkı türü, cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim ve gelir durumuna göre örneklemen dağılımı

HH türü	Üye sayı	Cinsiyet	Üye sayı	Yaş	Medeni durum	Üye sayı	Gelir	Hane sayı	Eğitim	Üye sayı
Çocuklu aile	7	Kadın	18	24-58	Evli	15	Alt	4	lise	4
Çocuksuz aile	1	Erkek	12	19-52	Bekar	12	Alt orta	3	üniversite	21
Tek ebeveynli aile	3				Boşanmış/dul	3	Orta	5	yüksek lisans	4
Evi paylaşan	1						Üst orta	4	doktora	1
Yalnız yaşayan	5						Üst	1		

Bu çizelgeye göre, örneklem genelinde hanehalkı türleri yedi tane çocuklu aile, bir tane çocuksuz aile, üç tane tek ebeveynli aile, 1 tane evi paylaşan kardeşlerden oluşan hane ile beş tane yalnız yaşayan hane olmak üzere çeşitlenmekte; görüşülen üyelerin 18'i 24-58 yaşlar arasında kadın, 12'si ise 19-52 yaşlar arasında erkeklerden oluşmaktadır. Çizelgeden de anlaşıldığı üzere örneklemde 15 evli, 12 bekar, 3 tane ise boşanmış/dul üye bulunmaktadır. Eğitim düzeyi açısından örneklem ele alındığındaysa üyelerin dördünün lise, 21'inin üniversite, dördünün yüksek lisans ve bir tanesinin ise doktora mezunu olduğu görülmektedir. Hanelerin sosyo-ekonomik olarak dağılımına bakıldığında, dördünün alt gelir grubuna, üçünün alt orta, beşinin orta, dördünün üst orta ve birinin ise üst gelir grubuna mensup olduğu görülmektedir. Hanelerin ekonomik durumlarına ilişkin kararlar aşağıda düzenlenen çizelge doğrultusunda verilmiştir.

Çizelge 3. 3 Hane üyelerinin toplam kazançlarının ekonomik gruplara göre ayrımı¹

HH Toplam Kazancı (TL)	Ekonomik Grup
1000-3000	Alt
3000-5000	Alt Orta
5000-8000	Orta
8000-10000	Üst Orta
10000'den çok	Üst

¹ Çalışma kapsamında görüşme yapılacak hanehalklarının seçiminde ekonomik olarak çeşitliliğin sağlanması hedeflendiğinden öncelikle bu bağlamda ortaya çıkan gelir grubu profilleri incelenmiş, beş temel grup üzerinden bir ayırım yapıldığı gözlenmiştir [159]. Bu grupların hanehalkının toplam gelirine göre kategorilere ayrılabilmesinde öncelikli referans olarak Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu'nun 2012 yılı Temmuz ayında dört kişilik bir ailenin aylık sınırının 919TL, yoksulluk sınırının ise 2.995 TL olduğuna ilişkin yayınladıkları haber bülteni kullanılmıştır. Bu bağlamda, alt gelir grubunun toplam kazancı 1000-3000TL olarak belirlenirken diğer ekonomik gruplar ise bu sınırla ilişkili olarak düzenlenmiştir [160].

Örneklemede farklı semtlerde ikamet eden ve çalışan üyeler bulunduğundan aşağıdaki çizelgede bu semtler gösterilmekte, yaşanan konut türü belirtilmekte ve konut ile çalışılan işyeri arasındaki yaklaşık mesafelere yer verilmektedir.

Çizelge 3. 4 Hanehalkı üyelerinin ikamet ettikleri konut türü, konutun bulunduğu semt ve çalışılan semt, barınma-çalışma mesafeleri

No	HHÜ	Konut Türü	İkamet Edilen Semt	Çalışılan Semt	Konut-İş Mesafe (km)
1	HH1/Ü1	Kapalı Site	Çengelköy	Bebek	10
2	HH1/Ü2		Çengelköy	Fenerbahçe	20
3	HH2/Ü1		Çengelköy	Beşiktaş	12
4	HH2/Ü2		Çengelköy	Harbiye	15
5	HH3/Ü1		Çekmeköy	Hadımköy	30
6	HH3/Ü2		Çekmeköy	Fenerbahçe	22-28
7	HH4/Ü1		Çekmeköy	Kozyatağı	11
8	HH5/Ü1		Ataşehir	Ataşehir	4-5
9	HH5/Ü2		Ataşehir	Kayışdağı	4-5
10	HH6/Ü1		Ataşehir	Ataşehir	3
11	HH6/Ü2		Ataşehir	Çapa	25
12	HH7/Ü1		Kartal	Çalışmıyor	—
13	HH7/Ü2		Kartal	Tuzla	15
14	HH8/Ü1		İçerenköy	Pendik	15
15	HH9/Ü1		Kurtköy	Kurtköy	8
16	HH10/Ü1	Mahalle Dokusu	Feneryolu	Beşiktaş	15
17	HH10/Ü2		Feneryolu	Ortaköy	15
18	HH10/Ü3		Feneryolu	Evden Çalışıyor	—
19	HH11/Ü1		Moda	Beşiktaş	15
20	HH12/Ü1		Küçükyalı	Kurtköy	30
21	HH13/Ü1		Erenköy	Mecidiyeköy	30
22	HH14/Ü1		Libadiye	Çalışmıyor	—
23	HH14/Ü2		Libadiye	Libadiye	2-3
24	HH15/Ü1		Kuzguncuk	Okmeydanı	10
25	HH15/Ü2		Kuzguncuk	Kızıltoprak	11
26	HH16/Ü1		Sahra-i Cedit	Altunizade	6,5
27	HH16/Ü2		Sahra-i Cedit	Çalışmıyor	—
28	HH16/Ü3		Sahra-i Cedit	Altunizade	6,5
29	HH17/Ü1		Pendik	Beşiktaş	54
30	HH17/Ü2		Pendik	Dilovası	35

Çizelgeden de okunabileceği gibi dokuzu kapalı sitede sekizi ise mahalle dokusunda yaşayan haneler Anadolu yakasının birçok farklı yerinde ikamet etmektedir. Bunlar arasında kentin merkezi alanlarına yakın olanlar, uzak olanlar, sahil şeridinde olanlar, E-

5 Otoyolu'nun ve Minibüs Caddesi'nin yakınlarında oturanlar ile TEM Otoyolu'na yakın ikamet edenler gibi birçok farklı parametreye göre değerlendirilebilecek bir çeşitlilik bulunmaktadır. Çalışılan semtlere genel olarak bakıldığında ise konutuna çok yakın mesafelerde çalışanlar, konutundan çalışanlar, evi ile işi aynı semtte bulunanlar ve çalışmak için yaka değiştirenler gibi farklı düzenlere rastlanmaktadır. Barınma-çalışma mesafeleri ele alındığında kapalı sitelerde yaşayanlar için 3-30 km, mahalle dokusunda yaşayanlar için ise 2-54 km arasında değişen uzaklıklarla karşılaşılmaktadır. Bu bağlamda örneklem genelinde farklı barınma-çalışma menzillerinin ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Ayrıca örneklem dahilinde aynı sitede yaşayan birden fazla haneye de yer verilmektedir. Bunun nedeni aynı konut yerleşiminde yaşayan farklı hanelerin üyelerinin menzillerinin farklılaşmasında etkili olabilecek değişkenlerin daha kolay anlaşılabilmesi düşüncesidir.

Aşağıdaki çizelgede örneklemin İstanbul'a geliş nedenleri, İstanbul'da yaşam süresi ve mevcut konutta ikamet ettiği süreler listelenmektedir.

Çizelge 3. 5 İstanbul'a geliş nedeni, İstanbul'da yaşam süresi ve mevcut konutta ikamet süresi

No	HHÜ	İstanbul'a geliş nedeni	İstanbul'da yaşam süresi (yıl)	Mevcut konutta ikamet süresi (yıl)
1	HH1/Ü1	İst. Doğumlu	32	1-5
2	HH1/Ü2	İst. Doğumlu	35	1-5
3	HH2/Ü1	Eğitim+iş	15	1-5
4	HH2/Ü2	İş	16	1-5
5	HH3/Ü1	Evlilik	8	1-5
6	HH3/Ü2	İst. Doğumlu	33	1-5
7	HH4/Ü1	Evlilik	16	1-5
8	HH5/Ü1	İş	0-1	0-1
9	HH5/Ü2	Eğitim	0-1	0-1
10	HH6/Ü1	İş	8	1-5
11	HH6/Ü2	Eğitim	9	1-5
12	HH7/Ü1	Evlilik	31	5-10
13	HH7/Ü2	İst. Doğumlu	28	5-10
14	HH8/Ü1	Eğitim	8	1-5
15	HH9/Ü1	Eğitim	6	1-5
16	HH10/Ü1	İst. Doğumlu	27	15'ten fazla
17	HH10/Ü2	İst. Doğumlu	23	15'ten fazla
18	HH10/Ü3	Eğitim	39	15'ten fazla
19	HH11/Ü1	Eğitim	11	1-5
20	HH12/Ü1	Eğitim	10	0-1
21	HH13/Ü1	İş	19	5-10
22	HH14/Ü1	Aile	22	1-5
23	HH14/Ü2	Aile	20	1-5
24	HH15/Ü1	Eğitim	16	1-5
25	HH15/Ü2	Eğitim	15	1-5
26	HH16/Ü1	İst. Doğumlu	27	10-15
27	HH16/Ü2	Eğitim	30	10-15
28	HH16/Ü3	Eğitim	31	10-15
29	HH17/Ü1	Aile	26	15'ten fazla
30	HH17/Ü2	İş	26	15'ten fazla

Örneklemin İstanbul'a geliş nedenleri incelendiğinde eğitim (üniversite/yüksek lisans/doktora), iş (aile bireylerinden birinin ya da kendi işi), aile (aile bireylerinin kararıyla) ya da evlilik gibi başlıkların ortaya çıktığı görülmektedir. Çizelgeden de takip edilebileceği gibi örneklem sadece İstanbul'a sonradan gelen bireylerden oluşmamakta, İstanbul doğumlu kişilere de yer verilmektedir. Bu bağlamda örneklemi oluşturan bireylerin kentteki yaşam süreleri 0-1 ile 39 yıl arasında değişen bir grafik çizmektedir. Aynı çizelgede ayrıca bireylerin mevcut konutlarındaki ikamet sürelerine de yer verilmektedir. Buna göre, süreler 0-1, 1-5, 5-10, 10-15 ve 15'ten fazla olarak

kategorilere ayrılmıştır. Görüşülen kişilerin üçü 0-1 (2 hane), 16'sı (10 hane) 1-5, üçü (2 hane) 5-10, üçü (1 hane) 10-15, beşi ise 15 yıldan uzun süredir mevcut konutlarında yaşamaktadırlar.

Aşağıdaki çizelgede örneklemin hanehalkı türü bakımından İstanbul'da deneyimlediği barınma biçimleri ele alınmaktadır.

Çizelge 3. 6 Örneklemin İstanbul'da deneyimlediği hanehalkı türleri

	HHÜ	Çekirdek Aile	Çocuklu Çekirdek Aile	Geniş Aile	Tek Ebeveyn	Yalnız Yaşayan	Evi Paylaşan (Arkadaşla)	Evi Paylaşan (Akrabayla)	Geçici (Arkadaş yanı)	Geçici (Akraba yanı)	Diğer
Kapalı Sitede Yaşayan Haneler	HH1/Ü1										
	HH1/Ü2										
	HH2/Ü1										
	HH2/Ü2										
	HH3/Ü1										
	HH3/Ü2										
	HH4/Ü1										
	HH5/Ü1										
	HH5/Ü2										
	HH6/Ü1										
	HH6/Ü2										
	HH7/Ü1										
	HH7/Ü2										
	HH8/Ü1										
	HH9/Ü1										
Mahalle Dokusunda Yaşayan Haneler	HH10/Ü1										
	HH10/Ü2										
	HH10/Ü3										
	HH11/Ü1										
	HH12/Ü1										
	HH13/Ü1										
	HH14/Ü1										
	HH14/Ü2										
	HH15/Ü1										
	HH15/Ü2										
	HH16/Ü1										
	HH16/Ü2										
	HH16/Ü3										
	HH17/Ü1										
	HH17/Ü2										

mevcut durum
eski deneyimler

Örneklemin üyelerinden elde edilen veriler ışığında üyelerin büyük çoğunluğunun İstanbul'a geldikten sonra birden fazla hanehalkı türü deneyimlemiş olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamdaki deneyimlerin kişilerin menzillerinde farklılıklar yarattığı öngörüldüğünden örneklemin barınma deneyimleri çalışmaya dahil edilmektedir ancak kişisel menzil konusunda yapılan araştırma mevcut hanehalkı türü üzerinden ele alınmaktadır.

Diğer yandan yaşanan konutun mülkiyet durumu da bireylerin ikametgah hareketliliğini etkilediğinden kullanıcının menzil kavramı üzerinde uzun bir süreçte etkili olduğu açıktır. Ev sahibi olan bireylerin hareketliliği kiracılara göre daha az olduğundan kiracıların menzillerindeki değişimin kendi evlerinde yaşayan hanehalkı üyelerine göre daha esnek olacağı düşünülmektedir. Aşağıdaki çizelgede örneklemini oluşturan üyelerin mevcut ve bir önceki konut yerleşimleri ile mülkiyet grupları arasındaki ilişki aşağıda listelenmektedir.

Çizelge 3. 7 Mevcut ve bir önceki barınma deneyimi ve mülkiyet grupları

	Hane no	Eski Barınma Deneyimi	Eski Barınma Deneyimi	Eski Konut Mülkiyeti	Yeni Konut Mülkiyeti
Kapalı Sitede Yaşayan Haneler	1	Mahalle Dokusu	Kapalı Site	Kiracı	Ev Sahibi
	2	Kapalı Site	Kapalı Site	Kiracı	Kiracı
	3	Mahalle Dokusu	Kapalı Site	Kiracı	Kiracı
	4	Mahalle Dokusu	Kapalı Site	Ev Sahibi	Ev Sahibi
	5	Diğer	Kapalı Site	Kiracı	Kiracı
	6	Mahalle Dokusu	Kapalı Site	Kiracı	Kiracı
	7	Mahalle Dokusu	Kapalı Site	Ev Sahibi	Ev Sahibi
	8	Mahalle Dokusu	Kapalı Site	Kiracı	Kiracı
	9	Diğer	Kapalı Site	Kiracı	Kiracı
Mahalle Dokusunda Yaşayan Haneler	10	Mahalle Dokusu	Mahalle Dokusu	Kiracı	Kiracı
	11	Mahalle Dokusu	Mahalle Dokusu	Kiracı	Kiracı
	12	Mahalle Dokusu	Mahalle Dokusu	Kiracı	Kiracı
	13	Mahalle Dokusu	Mahalle Dokusu	Kiracı	Kiracı
	14	Mahalle Dokusu	Mahalle Dokusu	Kiracı	Kiracı
	15	Mahalle Dokusu	Mahalle Dokusu	Ev Sahibi	Kiracı
	16	Kapalı Site	Mahalle Dokusu	Kiracı	Ev Sahibi
	17	Mahalle Dokusu	Mahalle Dokusu	Kiracı	Ev Sahibi

Yukarıda düzenlenen çizelgeye göre, kapalı sitede yaşayan dokuz haneye bakıldığında; bunlardan sadece birinin daha önce de kapalı sitede yaşadığı, diğerlerinin ise mahalle dokusundan kapalı siteye taşındığı anlaşılmaktadır. Mahalle dokusunda yaşayan sekiz haneye bakıldığında ise; bunlardan birinin daha önce kapalı sitede yaşarken artık

mahalle dokusuna geçmiş olduğu görülmekte, bu hanenin kiracıyken yeni durumda ev sahibi olduğu gözlenmektedir. Ayrıca, görüşme yapılan 17 haneden dördü bir önceki evlerinde kiracıyken mevcut evlerinde hane sahibi oldukları, sadece bir hanede ise tersi bir durumun gerçekleştiği belirlenmiştir. Bu hanenin üyeleriyle yapılan görüşmelerde sahibi oldukları evin fiziksel koşullarından memnun olmadıklarından yeni bir konuta kiraya geçtikleri ve eski yaşadıkları konutu sattıkları öğrenilmiştir. Diğer 12 hanede ise bir mülkiyet durumu değişimi gözlenmemektedir.

Alan araştırmasının bu kısmında çeşitli grafik ve çizelgelerle örneklemenin özellikleri hakkında bilgi verilmeye çalışılmıştır.

3.5 Araştırmanın Bulguları

Araştırmanın bu kısmında mahalle dokusu ve kapalı sitelerde yaşayan hane halklarının gündelik hayatta konut yaşam çevreleri, semt ve kent ile kurdukları ilişkiler ortak bir paydadan okunmaya çalışılmaktadır. Öncelikle rneklemenin yaşantıları ve menzil ilişkilerini etkileyen dinamikler grafiklerle ifade edilmekte, çeşitli eksenlerde gruplamalar yapılarak verilerin anlamları yorumlanmaktadır. Ardından mahalle dokusu ve kapalı sitelerde yaşayan hane halklarının konut yaşam çevreleri, semt ve kent bağlamında ortaya çıkan menzil ilişkileri içerik analizi yoluyla belirlenen temalar üzerinden benzer ve farklı özelliklerini vurgulayacak şekilde ortak bir paydadan okunmaktadır.

Barınılan konutun kent içindeki konumunun bireyin menziline biimlenişindeki başlıca etkenlerden olduğundan daha önce bahsedilmiş, konutun kent içindeki yeri, yakın evre özellikleri ve ulaşım verileri gibi birçok farklı özelliğinin yanı sıra mahalle dokusu ya da kapalı site içinde yer almasının da bu durumda önemli bir belirleyici olduğu öngörülmüştü. Bu bilgiler ve öngörüler işığında, aşağıda hane halklarının bir önceki konuttan taşınma nedenleri ile mevcut konutu tercih etme sebeplerinin dağılımını gösteren bir tabloya yer verilmektedir. Böylece farklı konut türlerinde yaşayan hanelerin konutlarını değiştirmelerine neden olan sebepler ile yeni konut tercihleri arasındaki ilişkiler gözlenmektedir.

Çizelge 3. 8 Bir önceki konuttan taşınma nedenleri ve mevcut konutun tercih edilme sebepleri

HH No	Bir Önceki Konuttan Taşınma Nedeni	Mevcut Konutun Tercih Edilme Nedeni
1	Ev sahibi olma / Konut çevresinden memnuniyetsizlik / Konut çevresinin çocuk için uygun olmaması / Konutun-çevresinin güvensiz bulunması	Aileye yakınlık / Sosyal imkanlar / Güvenlik / Çocuk için uygun olması
2	Sağlık problemi	Çocuk için uygun olması / Güvenlik / Sosyal imkanlar
3	Otopark problemi / Konut çevresinin çocuk için uygun olmaması / Konutun-çevresinin güvensiz bulunması / Deprem korkusu	Çocuk için uygun olması / Güvenlik
4	Boşanma	Çocuk için uygun olması / Güvenlik
5	İstanbul'a gelme / İşe başlama	İşe/okula yakınlık
	İstanbul'a gelme / Yurttan çıkma	
6	Evlenme	Güvenlik / Ulaşım akslarına yakınlık
7	Konut çevresinden memnuniyetsizlik / Konutun fiziksel şartlarından memnuniyetsizlik / Kente katılımın zorluğu	Güvenlik / Sosyal imkanlar / Ulaşım akslarına yakınlık
8	Askerlik	İşe yakınlık
9	İşe başlama	İşe yakınlık
10	Ev sahibi olma	Bütçeye uygunluk
11	Konut çevresinden memnuniyetsizlik / Ulaşım problemleri	Sosyal imkanlar / Sosyal hayata yakınlık
12	Konutun fiziksel şartlarından memnuniyetsizlik	Sosyal imkanlar / Sosyal hayata yakınlık
13	İstanbul'a gelme / İşe başlama	Sosyal imkanlar / Sosyal hayata yakınlık
14	Konut çevresinden memnuniyetsizlik / Konutun fiziksel şartlarından memnuniyetsizlik	Bütçeye uygunluk / İşe yakınlık / Çocuk için uygun olması
15	Konutun fiziksel şartları / Konut çevresinden memnuniyetsizlik	Ulaşım akslarına yakınlık / Manzara / Sakinlik
16	Ev sahibi olma	Bütçeye uygunluk
17	Ev sahibi olma	Bütçeye uygunluk / Manzara / İşe yakınlık

Çizelge 3. 9 Bir önceki konuttan taşınma nedenleri ile mevcut konutu tercih etme sebeplerine göre örneklemin dağılımı

Bir Önceki Konuttan Taşınma Nedeni	Frekans	Mevcut Konutun Tercih Edilme Nedeni	Frekans
Konut çevresinden memnuniyetsizlik	5	Güvenlik	6
Hanehalkı dönüşümü/Yaşam doğrultusu değişimi	5	Sosyal imkanlar	6
Konutun fiziksel şartlarından memnuniyetsizlik	4	Çocuk için uygun olma	5
Mülkiyet değişimi	4	İşe/okula yakın olma	4
İşe başlama	3	Bütçeye uygun olma	4
İstanbul'a gelme	3	Ulaşım akslarına yakın olma	3
Otopark problemi	1	Sosyal hayata yakınlık	3
Ulaşım problemi	1	Manzara	2
Konut çevresinin güvensiz bulunması	1	Aileye/arkadaşlara yakın olma	1
Kente katılımın zorluğu	1		
Sağlık problemi	1		
Deprem korkusu	1		

Bir önceki konuttan taşınma nedenleri ile mevcut konutu tercih etme sebeplerinin frekanslarını gösteren bu çizelgeye göre, örneklemin mevcut konuttan önce yaşadığı konuttan taşınma nedenleri arasında en çok konut çevresinden memnuniyetsizlik,

konutun özelliklerinden memnuniyetsizlik, hanehalkı dönüşümü ve mülkiyet değişimi yanıtlarına rastlanmaktadır. Bu cevapları işe başlama, İstanbul'a gelme, otopark ve ulaşım problemi, güvenlik gibi yanıtların izlediği görülmektedir.

Mevcut konutun seçim nedenlerine bakıldığında; güvenlik ve konut yakın çevresinin sosyal imkanların en sık tekrarlanan yanıt olduğu, onu çocuğu olan ebeveynlerin çocukları için uygun bir çevre arayışının takip ettiği anlaşılmaktadır. Bu yanıtları ulaşım akslarına yakınlık, işe/okula olan mesafeler, sosyo-ekonomik imkanlara uygun olma, sosyal hayata yakınlık, manzara ve aile/arkadaşlara yakınlık gibi yanıtlar izlemektedir. Görüşülen bireylerden alınan bu yanıtlar gruplanırken evin fiziksel özelliklerinin sayılan ilk tercihler arasında olmadığı görülmüş, konut seçiminde önceliklerin farklı bağlamlarda ortaya çıktığı, bu şartların sağlandığı durumlarda konutun mekansal özelliklerine yoğunlaşıldığı farkedilmiştir. Hatta kimi zaman konutun mekansal özelliklerinin geri plana atıldığı ve önceliğin yakın çevre/siteden yana yapıldığı anlaşılmıştır. Örneğin kapalı bir sitede yaşayan HH3 örneğinde özellikle site tercihi yapıldığı, mevcut konutun bu sitede ikamet edilen ikinci ev olduğu öğrenilmiş, bir önceki konutun siteden önce yaşadıkları mahalle dokusundaki evden çok daha küçük olduğu ancak özellikle bu sitede yaşamak istedikleri için böyle bir tercihte bulundukları anlaşılmış, sitede daha büyük bir evin boşalmasıyla o evi satın aldıkları bilgisine ulaşılmıştır.

Çalışmanın bağlamı açısından örneklemin konutunun dışında geçirdiği zamanlardaki deneyimleri incelendiğinden ikamet edilen konutun büyüklüğü, oda sayısı gibi özellikler araştırmanın kapsamına girmemektedir. Dolayısıyla bu konuda detaylı bir araştırma yapılmamış, ikamet edilen konutun fiziksel özellikleri ile ilgili bilgiler tezin kapsamı dışında tutulmuştur. Ancak, konutun yakın çevresindeki özellikler araştırma bağlamında öne çıkan belirleyiciler olarak öngörüldüğünden bu konuda örneklemden detaylı bilgi alınmaya çalışılmıştır. Aşağıdaki çizelgede örneklemin yaşadığı konut yerleşiminin yakın çevresinde ne gibi olanaklara sahip olduğu incelenmektedir. Böylece hanehalklarının yaşadıkları çevre ile ilgili daha fazla fikir verilmeye çalışılmaktadır. Bu noktada, çizelgede korunaklı sitede yaşayanlar için sitenin dışındaki olanaklardan bahsedildiği belirtilmelidir.

Çizelge 3. 10 Örnekleme oluşturan hanelerin konut yerleşimlerinin yakınlarında bulunan olanaklar

Konut yakın çevresindeki imkanlar	Kapalı Site									Mahalle Dokusu							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Hastane/Klinik																	
Eczane																	
Park / Yeşil alan																	
Çocuk oyun alanı																	
Sosyal kulüp																	
AVM																	
Kültürel mekan																	
İbadet mekanı																	
Kafe / Restoran																	
Market / Bakkal																	
Semt pazarı																	
Günlük ihtiyaca yönelik dükkan																	
Toplu taşıma durakları																	

Örnekleme oluşturan hanelerin konut yerleşimlerinin yakınlarında bulunan olanaklarla ilgili yapılan araştırmalarda, kapalı sitelerin yakın çevresinin mahalle dokusuna göre daha kısıtlı imkanlar sunabildiği gözlenmektedir. Yukarıdaki çizelgeye göz atıldığında, iki konut yerleşimi arasında, çevrenin sağladığı olanaklar bağlamında, özellikle HH3, HH4, HH7, HH8 ve HH9'un ikamet ettikleri sitelerin yakın çevrelerinin bu bölgede ikamet eden bireylere sundukları imkanların kısıtlı olduğu gözlenmektedir. Bunun nedeni olarak bu sitelerin kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde yer almaları ve yeni gelişmekte olan alanlar olmaları gösterilebilir.

Her ne kadar bazılarının yakın çevrelerinin sunduğu olanaklar kısıtlı olsa da, kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarıyla yapılan görüşmelerden kapalı sitelerin sınırları dahilinde sosyal olanakların çeşitlilik kazandığı anlaşılmaktadır. Böylece site dışından karşılanamayan bir takım ihtiyaçlar site içindeki donatı ve imkanlar çerçevesinde site sakinlerine sunulmakta, site sınırlarının dışındaki eksiklikler bu yolla giderilmektedir. Bu durumun daha iyi anlaşılabilmesi için aşağıdaki çizelgede görüşülen hanehalklarının yaşadıkları sitelerin sundukları imkanlara yer verilmektedir. Çizelgelerden de anlaşılacağı gibi kapalı sitelerin keskin sınırları dolayısıyla bulundukları çevreyle aralarında genel olarak sıkı bir ilişki kurulamamaktadır. Sitenin dışındaki çevresel faktörler genel olarak semtin özelliklerine göre değişmekte, sitenin içindeki donanım ise yapım yılı, üretim teknolojisi, üzerine kurulduğu alanın metrekaresi, hedeflenen kullanıcı profili vb. özelliklere göre sitede siteye farklılaşmaktadır.

Çizelge 3. 11 Örneklem dahilinde hanelerin yaşadıkları kapalı sitelerin imkanları

Kapalı sitelerin sundukları imkanlar	HH1	HH2	HH3	HH4	HH5	HH6	HH7	HH8	HH9
24 saat güvenlik									
Park / Yeşil alan									
Çocuk oyun alanı									
Kreş									
Sosyal kulüp									
Kafe / Restoran									
Market									
Spor salonu									
Tenis kortu									
Basketbol sahası									
Futbol sahası									
Açık Yüzme Havuzu									
Kapalı yüzme havuzu									
Sauna / hamam									
Koşu / yürüyüş parkuru									
Haneler arası telefon hattı									
Kuru temizleme									
Ücretsiz teknik servis									
Açık otopark									
Kapalı otopark									

Yukarıdaki çizelge ele alındığında, bazı sitelerin sundukları olanaklara göre öne çıktığı anlaşılmaktadır. Bu özellikleri bağlamında bir karşılaştırma yapıldığında HH5, HH6, HH8 ve HH9'un yaşadıkları sitelerin kullanıcılarına sundukları imkanların/olanakların fazla olmadığı görülmekte ancak bir önceki çizelge de göz önünde bulundurulduğunda, HH5 ve HH6'nın Ataşehir semtinde bir kapalı sitede yaşadıkları ve sitelerinin yakın çevrelerinden birçok ihtiyaçlarını karşılayabildikleri okunabilmektedir. Bu bağlamda burada yaşayan haneler herhangi bir sıkıntı duymadan istedikleri her türlü ihtiyaçlarını yürüme mesafesinden halledebildikleri yapılan görüşmelerden öğrenilmektedir. HH8 ve HH9'da ise daha farklı bir durum ortaya çıkmaktadır, çünkü bu iki site kullanıcılarına sadece otopark, güvenlik ve çocuk oyun alanı sağlarken, yakın çevredeki olanaklarının da diğer sitelerin yakın çevrelerine göre oldukça kısıtlı olduğu anlaşılmaktadır. Bu noktada, bu iki sitenin kentin merkezi alanlarına uzak, yeni gelişmekte olan birer konut yerleşimi olduğu ve sadece birkaç apartman bloğundan oluşan bir kapalı site özelliği taşıdığı söylenmelidir.

Alan araştırmasının bundan sonraki kısmında anket ve yarı yapılandırılmış görüşme teknikleriyle elde edilen veri setine içerik analizi yöntemi uygulanılmaktadır. Bu

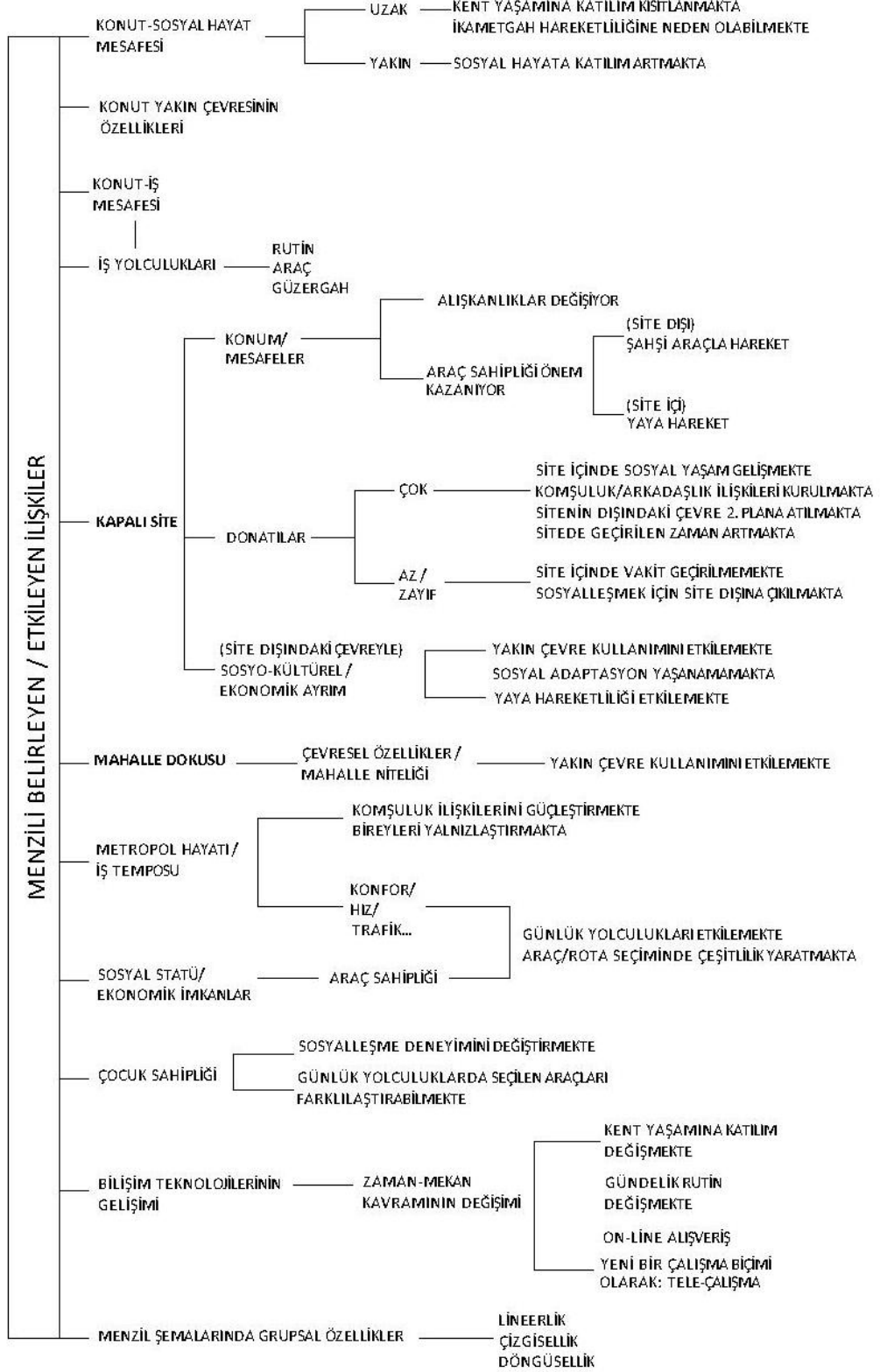
bağlamda bulgular, menzil, rutin, uyum ve beklentiler/tercihler olarak belirlenen kavramlar üzerinden elde edilen temalar aracılığı ile açıklanmaktadır. Her başlık altında öncelikle kavram çerçevesinde oluşturulan temaların önemli noktaları ve birbirleri arasındaki ilişkiler şematik olarak sunulmaktadır. Ardından temaların sıralandığı çizelgelere yer verilmekte, üçüncü aşamada ise temaların açıklamaları gelmektedir. Bu aşamada zaman zaman görüşmelerden alıntılara yer verilirken frekası oluşturan diğer açıklamalar tezin ekler bölümünde toplu halde bulunmaktadır (bkz. EK-C).

3.5.1 Araştırmanın Üzerinden Değerlendirildiği Temalar

Alan araştırması kapsamında hanehalkı üyeleriyle yapılan görüşmelerden elde edilen verilere uygulanan içerik analizinin kodlama aşamasında öne çıkan temel kavramlardan yola çıkıldığında dört temel tema belirginleşmektedir. Dolayısıyla araştırma menzil, rutin, uyum ve beklentiler/tercihler olarak sıralanan bu temalara ilişkin ortaya çıkan sonuçlar üzerinden sunulmaktadır.

3.5.1.1 Menzil İle İlgili Temalar

Çizelge 3. 12 Menzil ile ilgili oluşturulan temaların şematik ifadesi



Çizelge 3. 13 Menzil ile ilgili temalar

Tema no	Temalar	Frekans		
		MD	KS	TOP
M.1	İkamet edilen konut ile bireyin sosyal hayatının geçtiği alanların mesafeleri konut seçiminde ve menzilin belirlenişinde önemlidir.	X	X	11
M.1A	İkamet edilen konutun sosyal yaşama uzak olması, kent yaşamına katılımı kısıtlaması, bireylerin ikametgah hareketliliğine sebep olan ve yeni menzil örüntülerinin oluşmasını sağlayan etkenlerdendir.	X	3	
M.1B	Yaşanılan konutun sosyal açıdan zengin alanlara yakın olması, gündelik hayatta daha sosyal bir hale gelinebileceği düşüncesine sebep olmaktadır.	3	3	
M.1C	Konut yakın çevresinin sosyal açıdan hareketli olması ve imkanlar sunması kişilerin konut yeri ve türü ile ilgili seçimlerini etkileyen, menzillerini belirleyen etkenlerdendir.	2	X	
M.2	İstanbul gibi bir metropolde insanlar günlük yolculuklarında konfor, hız vb. nedenlerle günün saatlerine, trafik durumuna göre farklı rotalar ve ulaşım araçları tercih etmektedirler.	4	5	36
M.2A	Yaşanılan konutun işe ve/ya sosyal hayata mesafesi, tercih edilen ulaşım araç ve türleri bağlamında bireylerin gündelik programlarını etkilemekte, menzillerini şekillendirmektedir.	5	4	
M.2B	Bireylerin işe gidiş-dönüş yolculuk rutinleri, kullanılan ulaşım araçları ve onların zamansal kısıtlamalarına bağlı olmak hanelerin yer seçimi kararlarını etkilemektedir.	5	2	
M.2C	Sosyal statü, ekonomik imkanlar ve araç sahipliği kişilerin gündelik yolculuklarını tercih edilen araçlar ve alternatif güzergahlar bağlamında etkilemektedir.	7	4	
M.3	Yaşanılan konut çevresinin sosyal verileri kişilerin sosyalleşme alışkanlıkları ve menzilleri üzerinde etkilidir.	4	5	30
M.3A	Deneyimlenen konut türü, bulunduğu yer ve çevresel özellikleri bağlamında kişilerin alışkanlıklarında değişime neden olabilmekte, menzillerinde farklılık yaratabilmektedir.	X	5	
M.3B	Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının sosyalleşme biçimleri ve menzilleri özellikle sitenin donatıları, sunduğu olanaklar ve kurulan arkadaşlıklar ölçüsünde değişmekte, yakın çevrenin imkanları ikincil tercihler haline gelebilmektedir.	X	8	
M.3C	Mahalle dokusunda yaşayanların konut yakın çevresi kullanımı ve menzilleri mahallenin yapısına göre değişiklik göstermektedir.	8	X	
M.4	Metropol yaşantısı ve günlük iş temposu yaşanılan çevredeki komşuluk ilişkilerini güçleştirmekte, menzil örüntülerinin biçimlenişini etkilemektedir.	10	5	15
M.5	Kapalı sitelerde yaşayanların yaya olarak deneyimledikleri alanlar sitenin bulunduğu çevredeki dokuyla arasındaki sosyo-ekonomik ve kültürel ayrımla ilişkilidir.	X	5	15
M.5A	Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları için araç sahipliği önemli bir gereksinimdir. Bu tür konut yerleşimlerinde yaşayan hanehalkları kentle temaslarını genel olarak kendi araçlarıyla karşılamakta, araç sahibi olmayanlar bu konuda zorluk çekmektedirler.	X	6	
M.5B	Kapalı sitenin bulunduğu çevrenin sosyal olanaklarının zenginliği, hanehalklarının çevreyle sosyo-kültürel ve ekonomik uyumu, günlük ihtiyaçlarını karşılamak ve sosyalleşmek için konut yakın çevresini yaya olarak kullanmalarına neden olmaktadır.	X	4	
M.6	Bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte zaman-mekan kavramlarının değişimi, bireylerin kent yaşamına katılımını, gündelik yaşam rutinlerini ve menzillerini etkilemektedir.	X	X	12
M.6A	On-line alışveriş günümüz metropol yaşantısında öne çıkarak bireylerin menzillerinde dönüşüme neden olmaktadır.	6	3	
M.6B	Tele-çalışma yöntemiyle internet üzerinden çalışan bireylerle klasik yöntemlerle çalışanların gündelik yaşantılarının deneyimleniş ve menzilleri arasında önemli farklar bulunmaktadır.	2	1	
M.7	Menzil şemaları mesafelere ve yaşantı biçimlerine bağlı olarak çizgisel, kılcak ve döngüsel özellikler sergilemektedir.	Menzil şemalarından çıkarsanmıştır.		

M.1: İkamet edilen konut ile bireyin sosyal hayatının geçtiği alanların mesafeleri konut seçiminde ve menzilin belirlenmesinde önemlidir.

M.1A: İkamet edilen konutun sosyal yaşama uzak olması, kent yaşamına katılımı kısıtlayan, bireylerin ikametgah hareketliliğine sebep olan ve yeni menzil örüntülerinin oluşmasını sağlayan etkenlerdendir. (KS: 2/1, 2/2, 9/1)

“Sosyal hayata daha yakın olmak istiyoruz artık... yani ben taşınırsam daha çok insan bize uğrar sonra sırayla eşimle dışarı çıkabiliriz. Çünkü karşıya geçince tekrar çıkacak gücü kendinde bulamıyorsun ... civarda yapacak bir şey de yok.” 2/1(KS)

M.1B: Yaşanılan konutun sosyal açıdan zengin alanlara yakın olması, gündelik hayatta daha sosyal bir hale gelinebileceği düşüncesine sebep olmaktadır. (MD: 16/1, 17/1, 17/2, KS: 2/1, 2/2, 9/1)

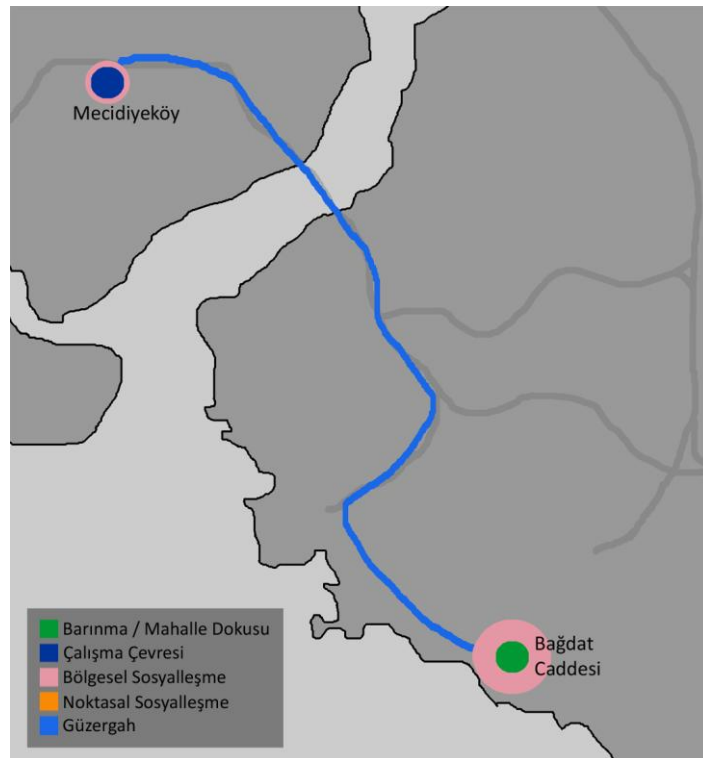
“Hem iş hem sosyal hayatıma zor. Sosyal hayatıma ulaşabileceğim bir deniz yoluna yakın olmasını isterdim, yani işim Altunizade Bostancı'da oturabilirdim mesela o zaman vapuru kullanıp Taksim taraflarına geçmem kolay olurdu. Bostancı aslında çok merkezi bir yer orda oturmak isterdim. O zaman daha rahat olur dışarı çıkmak diye düşünüyorum.” 16/1(MD)

Kapalı sitelerde yaşayan bazı hanelerin sitelerinden memnun olsalar da sitenin kent içindeki konumunun sosyal hayatlarının deneyimlendiği alanlara uzak olması ve ulaşım zorluğu sebebiyle sosyal anlamda kentten soyutlanmayacaklarını düşündükleri çevrelere doğru ikametgah hareketliliği kararı alabildikleri görülmektedir.

Bu bağlamda konut-sosyal hayat arasındaki mesafelerin bireylerin menzillerinin belirlenmesinde önemli olduğu ve ikametgah seçiminde sosyal yaşama katılımın öncelikli tercihler arasına girdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla yaşantının deneyimlendiği çevrelerin değişmesiyle hanelerin yeni menzil örüntülerine anlaşılmaktadır.

M.1C: Konut yakın çevresinin sosyal açıdan hareketli olması ve imkanlar sunması kişilerin konut yeri ve türü ile ilgili seçimlerini etkileyen, menzillerini belirleyen etkenlerdendir. (MD: 11/1, 13/1)

“Ben ev satın alacak olsam da gene bu çevrede alacağım... kozmopolit bir yerde, yürüyerek her yere yetişebileceğim bir yerde, elimin altında her şeyin olduğu Caddede bir yere taşınırım gene... Caddeye çıktığında her sevdiğin şey, alışverişse elinin altında, yemekse hepsi elinin altında, yani terzim, kuru temizlemem, kuaförüm, yani hepsi o kadar elimin altında ki hepsi benim için çok önemli.” 13/1(MD)



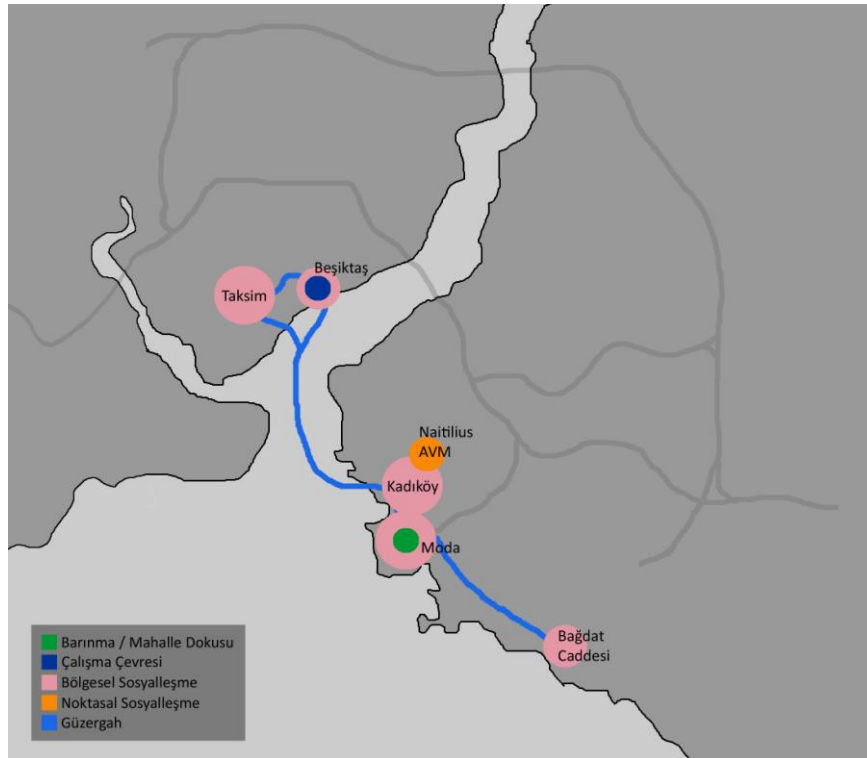
Yukarıda Bağdat Caddesi'nde ikamet eden HH13/Ü1'in menzil şeması yer almaktadır. Bu şemadan da anlaşıldığı gibi görüşmecinin yaşantısı işinin bulunduğu merkez olan Mecidiyeköy dışında genel olarak Bağdat Caddesi'nde geçmektedir. Üye buradan hem sosyal anlamda hem de kültürel anlamda faydalanmakta, alışveriş ve diğer günlük gereksinimlerini buradan karşılamakta, kendisinin de ifade ettiği gibi hayatı burada geçmektedir.

“Herşeye yakın olmak avantaj, Kadıköy’de çıkabiliyorum dışarı Taksim’e geçebiliyorum rahat. Arkadaşlarıma yakın olduğu için de tercih ettim, işe yakın değil aslında ama vapurla gittiğim için rahat, otobüs gibi indi bindi yok, sosyal yaşantı önemli, arkadaşlar önemli benim için şu anda çok memnunum, sürekli beraberiz, ya dışarı çıkıyoruz ya birinin evinde buluşuyoruz ama mutlaka görüşüyoruz hergün birileriyle.” 11/1(MD)

Aşağıda ise Moda'da ikamet eden HH11/Ü1'in menzil şeması yer almaktadır. Bu şemaya göre Beşiktaş'ta çalışan görüşmecinin yaşantısı sosyal anlamda üç temel zondan oluşmaktadır. Bunlardan ilki işi gibi Avrupa yakasında olan Taksim, diğer önemli

¹ Görüşme yapılan her hanehalkı üyesi için ayrı ayrı oluşturulan menzil şemalarında sosyalleşme ilişkileri iki farklı boyuttaki daireler üzerinden temsil edilmektedir. Büyük daire bireyin o bölgede küçük daireye göre daha fazla sosyalleştiğini ifade etmektedir.

iki odak ise yaşadığı çevre olan Moda ve Kadıköy'dür. Taksim'le kıyaslandığında bu iki merkezin deneyimlenişinin çok daha sık olduğu anlaşılmaktadır. Yürüyüş mesafelerinde bu alanlara ulaşımın kendisi için önemli olduğunu belirten görüşmeci mevcut konutu seçerken bu durumun önemli olduğunu altını çizmektedir.



Şekil 3.9 HH11/Ü1 menzil şeması

Dolayısıyla, hem beklenti ve ihtiyaçlarının karşılandığı hem de sosyal açıdan doyurucu bir merkezde yaşıyor olmak hanelerin menzil şemalarının biçimlenişini etkilemektedir. Bu durum, kentin diğer alanlarının kullanımının azalmasına ve bireyin menzillerini büyük ölçüde yakın çevreyle sınırlandırmasına sebep olabildiği gibi sosyal hayatın zenginleşmesini de sağlayabilmektedir. Dolayısıyla bu anlamda tes orantılı bir durumundan bahsedilebilir.

M.2: İstanbul gibi bir metropolde insanlar günlük yolculuklarında konfor, hız vb. nedenlerle günün saatlerine, trafik durumuna göre farklı rotalar ve ulaşım araçları tercih etmektedirler. (MD: 11/1, 16/1, 17/1, 17/2, KS: 2/1, 5/1, 5/2, 8/1, 9/1)

“En sık vapur kullanıyorum... Bana çok yakın metrobüs var, binmeyi tercih etmiyorum... köprüden geçmiyorum, çok geç saatse eğer dolmuşla köprüden geçiyorum sadece. Vapuru seviyorum, gazete okuyabiliyorum,

kitap okuyabiliyorum, sessiz olduğu için seviyorum, trafiği korna sesini sevmiyorum.” 11/1(MD)

“Sürekli arabadayım ama trafik saatine göre deniz ulaşımını tercih edebiliyorum, o zaman zamandan tasarruf ediyorum ama konfor açısından arabamı yeğlerim tabi.” 16/1(MD)

Gündelik hayatta kent içinde yapılan yolculuklarda farklı araç tercihlerinin yapılması, günlük rotalarının değişmesini, çeşitlenmesini sağlamakta; bireylerin menzil örüntülerinin alternatif rotalar/güzergahlar üzerinden tekrar tekrar kurulabileceği bir zemin yaratmaktadır.

M.2A: Yaşanılan konutun işe ve/ya sosyal hayata mesafesi, tercih edilen ulaşım araç ve türleri bağlamında bireylerin gündelik programlarını etkilemekte, menzillerini şekillendirmektedir. (MD: 12/1, 15/1, 16/1, 17/1, 17/2, KS: 2/1, 2/2, 4/1, 9/1)

“İş için bir problem yok ama sosyal hayat için taşınmayı düşünüyorum. Yani öyle kafamın estiği zaman bir yerlere gidemiyorum mutlaka bir plan yapmam gerekiyor saat koymam lazım mesela demeliyim ki son otobüs 00:45’te ona göre hareket etmeliyim... Yani aracın olursa o zaman alkol alamıyorsun ona göre bir tavır alman gerekiyor ya da otobüs bekleyeceksen o büyük bir eziyet haline dönüşüyor. Yine ulaşımına bağlanıyor yani olay öyle bir zorunluluğu oluyor.” 9/1(KS)



Şekil 3.10 HH9/Ü1 menzil şeması

Bu şemada görüldüğü üzere, işine oldukça yakın bir sitede yaşamayı tercih eden kullanıcı sosyal hayata katılabilmek adına oldukça uzun bir yol kat etmek durumunda kalmakta ve menzil şeması çizgisel özellik seğılemektedir. Kişisel aracı olmayan bu görüşmeci, toplu taşıma araçlarının rota ve saatlerine bağılı kalmanın kendisini zorladığını ifade etmekte; mevcut konutunu seçerken işine yakın olmasını tercih etmiş olmasından pişmanlık duyduğunu ve bu durumun sosyal hayatını sekteye uğrattığını dile getirmekte, taşınmayı planladığını söylemektedir.

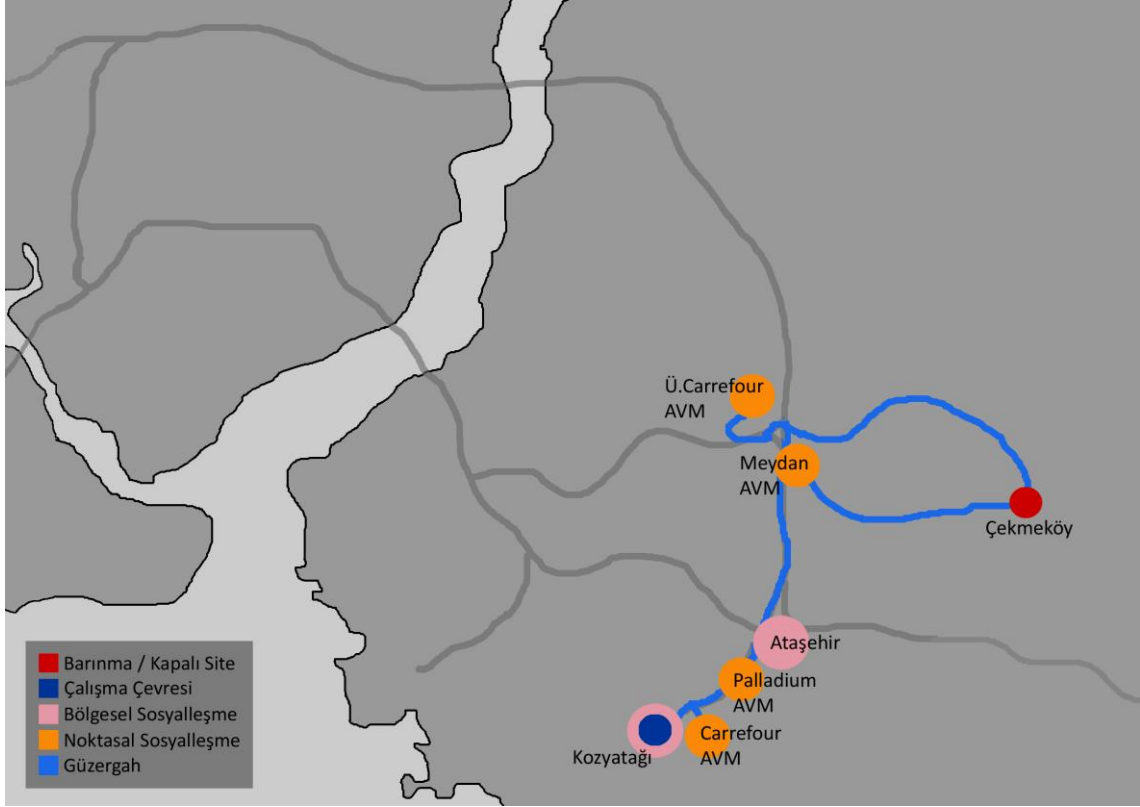


Şekil 3.11 HH12/Ü1 menzil şeması

Küçükalyalı'da mahalle dokusunda ikamet eden görüşmeci (HH12/Ü1) yaşadığı yerden konut yakın çevresinin özelliklerinden dolayı (ihtiyaçların karşılanabilmesi, yürüyüş yapabilmek, işe yakın olmak gibi) memnun olduğunu dile getirmektedir. Sosyal yaşam için farklı kentsel alanlara giden görüşmecinin menzil şeması incelendiğinde, uzak mesafelerin şemaya çizgisel nitelikler katarken sosyal hayata katılımsa kısmi kılcal özelliklere neden olmaktadır.

“Kozyatağı'nda çalışıyorum ben, ev ise Çekmeköy Evidea Sitesi'nde. Oğlumla yaşıyorum. Benim için hayat iş ve ev arasında geçiyor o yüzden de

her türlü işimi bu ikisi arasında gidip gelirken halletmeye dikkat ediyorum. Yoksa herşey aksıyor çok fazla, trafiğe kalınca bakıcı problem, çocuk problem. O nedenle de ben arkadaşlarımla falan da buralarda buluşuyorum, işimle evimin arasındaki güzergahta yani. Onun dışına çıkmamaya çalışıyorum.” 4/1(KS)



Şekil 3.12 HH4/Ü1 menzil şeması

Çekmeköy'deki Evidia Sitesi'nde ikamet eden HH4/Ü1'in menzil şeması ele alındığında, görüşmecinin hayatının büyük ölçüde evi ile işi arasındaki yolculuk güzergahı boyunca geliştiği anlaşılmaktadır. Bu görüşmecinin şemasından da anlaşılabildiği üzere sosyalleşme alanları bağlamında alışveriş merkezleri öne çıkmaktadır. Dolayısıyla, hem alışveriş yapmak hem de sosyalleşmek adına seçilen bu mekanlar menzil şemalarında “noktasal sosyalleşme” olarak adlandırılmakta “bölgesel sosyalleşme” alanlarından farklı tutulmaktadır.

Bu bağlamda bireylerin menzillerinin oluşumunda konut-iş mesafelerinin ve güzergahlarının önemli olduğu, sosyal hayatın da bu biçimlenişini etkilediği anlaşılmaktadır. Kimi zaman barınma-çalışma güzergahları sosyal hayatın biçimlenişini etkilerken bazı durumlarda görüşmeciler kentin merkezi alanlarına yönelenerek sosyal hayata buralarda katılmaktadırlar.

M.2B: Bireylerin işe gidiş-dönüş yolculuk rutinleri, kullanılan ulaşım araçları ve onların zamansal kısıtlamalarına bağlı olarak yer seçimi kararlarını etkilemekte, yeni güzergah ve menzil örüntüleri oluşturmaktadır. (MD: 10/2, 10/3, 11/1, 15/2, 16/2, KS: 2/1, 2/2)

“Kötü bir semtti daha önce yaşadığım yer, mahalleyi sevmiyordum çok karmaşıktı, işe başladıktan sonra taşındım, Kadıköy işime Haramidere’ye daha uzaktı ama işe gidişi deniz otobüsüyle tek vasıtayla rahat, Mecidiyeköy’den üç vasıtayla daha zor oluyordu ayrıca.” 11/1(MD)

“Çengelköy’de çok sakin bir yer olmakla birlikte, şimdi yavaş yavaş taşınmayı düşünüyoruz buradan çünkü bu vapur saatlerine bağlı kalmak bizi artık rahatsız etmeye başladı. Çok hayatımızı kısıtlıyor diye düşünüyoruz” 2/1(KS)

Mahalle dokusu ve kapalı sitede yaşayan hanelerden verilen örnekler doğrultusunda her iki konut yerleşiminde yaşayan görüşmeciler için konut çevresinin sunduğu ulaşım olanaklarına tabi olmanın bireylerin yaşantısını sınırladığı, konut çevresinden memnuniyetsizliğe sebep verdiği ve hanelerin daha esnek menziller sunan yerleşimler araştırmasına neden olabildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, günlük yolculuklarda tercih edilen farklı ulaşım araçları, tarifeleri ve güzergahları (güne başlama/yola çıkma/eve dönüş saatlerinin belirlenmesi vb. bağlamlarda) arasından yapılan seçimlerin kişilerin günlük menzillerinin biçimlenmesinde kısıtlayıcı/belirleyici bir etken olduğu anlaşılmaktadır.

M.2C: Sosyal statü, ekonomik imkanlar ve araç sahipliği kişilerin gündelik yolculuklarını tercih edilen araçlar ve alternatif güzergahlar bağlamında etkilemektedir. (MD: 13/1, 14/1, 15/2, 16/1, 16/2, 16/3, 17/2, KS: 3/1, 4/1, 6/1, 7/2)

“Valla ben arabayla giderim... Yani ben toplu taşıma araçlarının yerini dahi bilmiyorum gerçekten. Toplu taşıma aracı olarak sadece şeyi kullanıyorum, Üsküdar-Beşiktaş motorlarını. Bazen karşıya geçerken araba almıyorum... Arabayla gidip gelememin sebebi keyif, lüks, hem de çok kalabalık toplu taşıma araçları.” 16/3(MD)

Örnekleme genelinde üst gelir grubundan görüşmeciler, toplu taşıma araçlarını araçların kalabalıklığı, güzergahlarının yolu ve süreyi uzatması, indi bindi yapmak istememeleri gibi nedenlerle tercih etmemekte, günlük yolculuklarında özel araçla hareket etmektedirler. Bu sayede farklı rotalar kullanabildiklerini, trafikten kaçabilmek ve yolculuk süresini azaltabilmek adına kat edilen mesafeler artsa bile alternatif yolları tercih ettiklerini söylemektedirler. (MD: 15/2, 16/3, KS: 1/2, 3/2)

“Aslında kat etmek zorunda olduğumuz mesafeleri azaltmaktan çok, kat edilen mesafelerin niteliği önemli; kısa ama çok trafikli bir yoldansa uzun ama rahat gidilen bir yolu tercih eder ve bu yönde çabalarım.” 15/2(MD)

M.3: Yaşanılan konut çevresinin sosyal verileri (kafe, restoran, sinema, tiyatro, park, spor alanları vb.) kişilerin sosyalleşme alışkanlıkları ve menzilleri üzerinde etkilidir. (MD: 11/1, 12/1, 17/1, 17/2, KS: 6/1, 6/2, 7/2, 8/1, 9/1)

“Bu siteye taşınmadan önce Pendik’te oturuyorduk biz ve benim çocukluğum orada geçti diyebilirim. O zamanlar çok eğleniyorduk, mahalle gibidir orası, güvenlidir, mahalle arkadaşlarım vardı sürekli sokaklardaydık. Ama lise çağına gelince bana yetmemeye başladı Pendik, sosyal olarak gençler için eksik biraz bence biz arkadaşlarla Bağdat Caddesi’ne ya da Bostancı’ya gitmeye başladık o sıralar. Zaten sonra Kartal’a gelince bir dolmuşla hemen caddeye gider oldum, mesafe azaldı tabi. O anlamda çok memnunum 15 dakika mesafede çok sosyal bir yaşam seçeneğim var şimdi, sitenin içi de aktif, burda da çok arkadaşım oldu, sosyal tesiste, havuzda, sporda bir aradayız, dışarı birlikte çıkarız hatta. Buraya taşınınca daha rahat ettim ben, daha sosyal biri oldum bence.” 7/2(KS)



Şekil 3.13 HH7/Ü2 menzil şeması

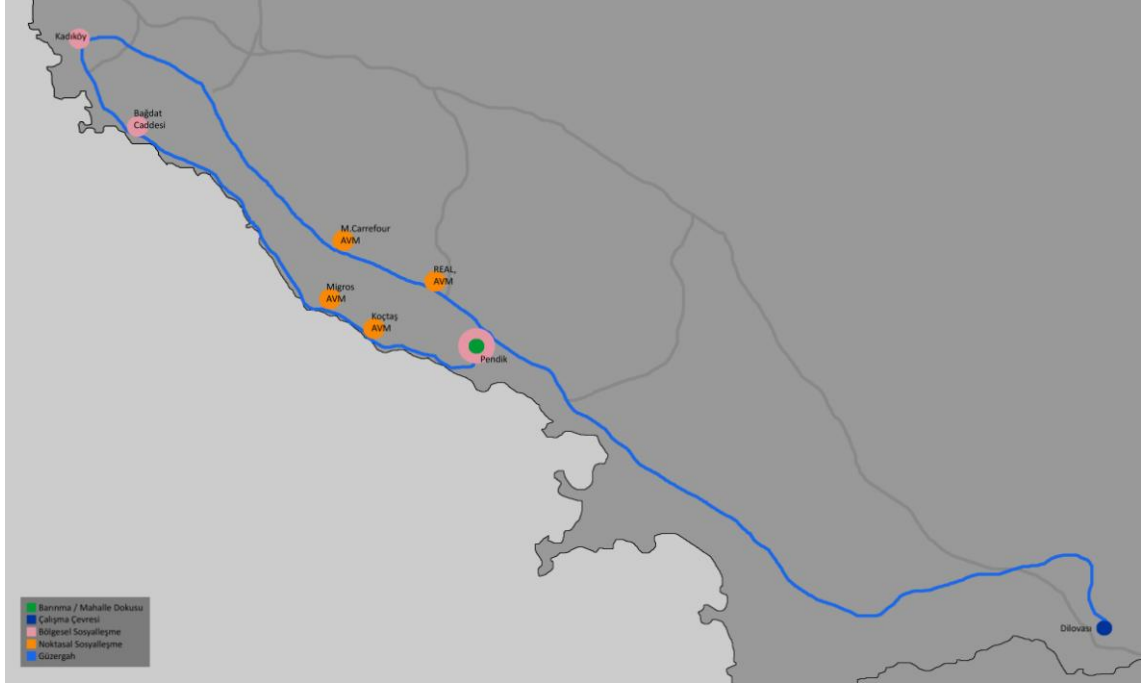
“Bizim buralarda pek bir şey yok benim gibi bir insanın faydalanacağı açıkçası, gerçi son yıllarda gelişmeye başladı Pendik, buruna marina falan açılınca fena olmadı ama ondan önce hiç bir şey yoktu o yüzden ben hiç

buralarda vakit geçirmiyordum. Sosyal olarak, arkadaşlarla falan daha çok Bostancı sahil tarafına gideriz biz, oradaki kafelere, restoranlara, sinema için AVM'lere mesela. Burada o tip ihtiyaçlarım karşılanmadığı için çok da vakit geçirmem ben Pendik'te." 17/2(MD)



Şekil 3.14 HH17/Ü2 menzil şeması

Yukarıdaki iki şema temel alındığında, her iki görüşmecinin de konut yakın çevresinden faydalanmadığı (sitede yaşayan görüşmeci için sitenin dışı kastedilmekte) anlaşılmaktadır. İş çevresinin konuta mesafesinin fazla olması nedeniyle çizgiselleşen her iki şemadan ilkinde görüşmecinin sosyalleşmek için kentin merkezi alanlarından çok uzaktaki işinin aksi istikametine yöneldiği; ikinci görüşmecinin ise konut yakın çevresini sadece günlük alışveriş için kullandığı, konut-iş güzergahının kentin merkezi alanlarına doğru olmasından dolayı bu güzergah boyunca yer alan kentsel sosyal alanlar ve alışveriş merkezlerinin oluşturduğu bir döngü içinde sosyal hayata katıldığı gözlenmektedir.



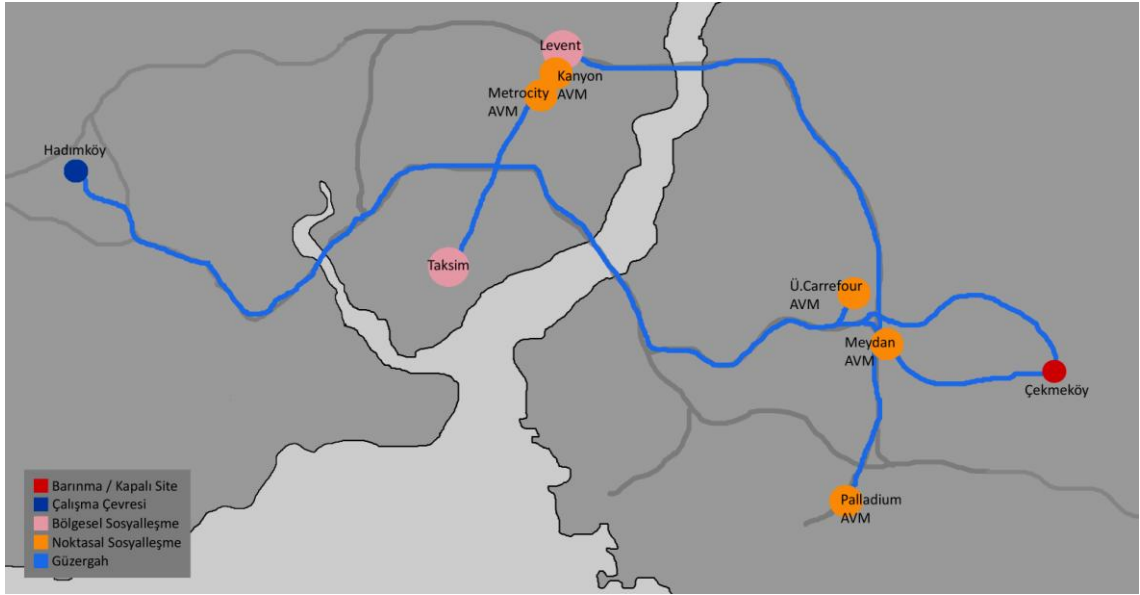
Şekil 3.15 HH17/Ü1 menzil şeması

HH17/Ü2'den farklı olarak aynı haneyi paylaştığı HH17/Ü1 ise konut yakın çevresinden memnun olduğunu ifade etmekte ve bu çevreyi önemli ölçüde kullandığını söylemektedir. Memnuniyet bağlamında ortaya çıkan farkın bireyler arasındaki yaş farkından meydana geldiği düşünülmektedir. Diğer yandan, Dilovası'nda çalışan bu görüşmecinin menzil şeması diğer üyeye çizgisel ve döngüsel niteliklerinden dolayı benzerken HH7/Ü2'de olduğu gibi kentin merkezi alanlarının dışındaki bir çevrede çalışılmasından ötürü konut-iş güzergahı bağlamında bir sosyalleşme ilişkisi ortaya koymamaktadır.

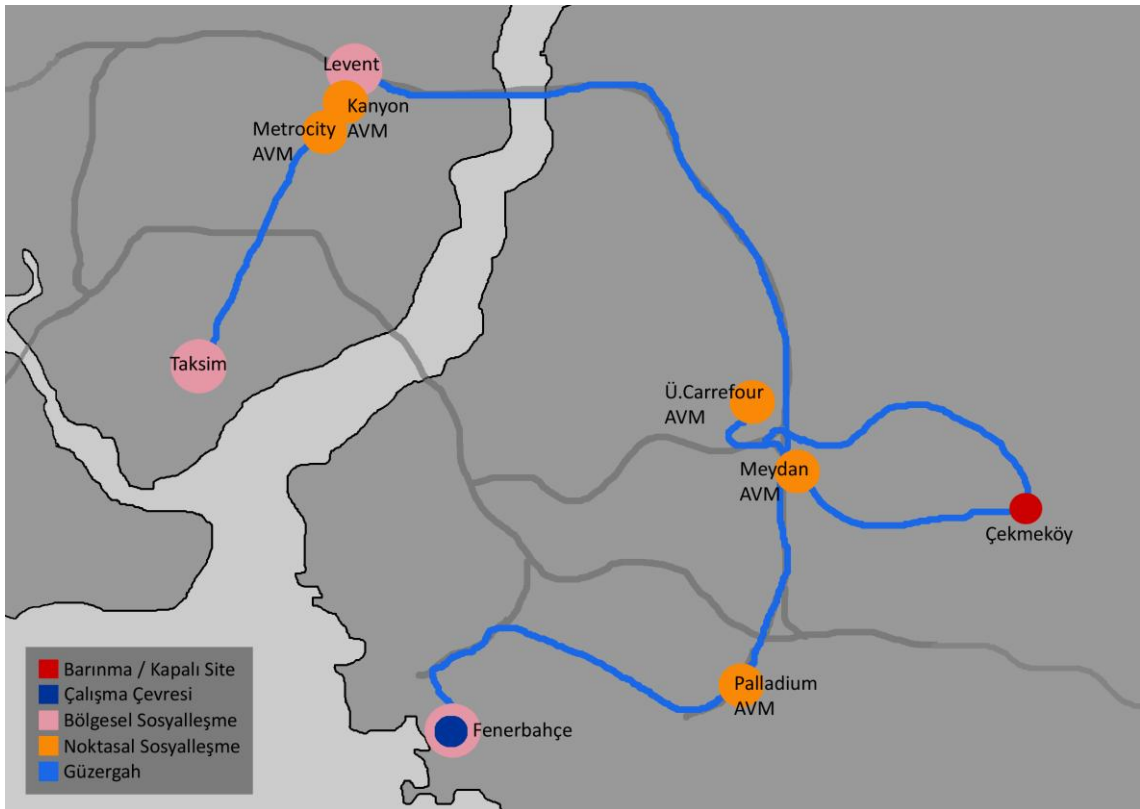
M.3A: Deneyimlenen konut türü, bulunduğu yer ve çevresel özellikleri bağlamında kişilerin alışkanlıklarında değişime neden olabilmekte, menzillerinde farklılık yaratabilmektedir. (KS: 1/1, 1/2, 3/1, 3/2, 4/1)

“Biz 2007'de geldik, buranın (Evidea) yerlisiyiz artık. Artık hayatımız burada geçiyor daha çok diyebilirim, yani bir de iş var tabi ama onun haricinde buradayız biz, vaktimizin çoğu burada geçiyor. Acıbadem'deyken daha fazla hareket halindeydik belki ama şimdi daha memnunum ben. Oradaki sıkıntıları çekmiyorum, arkadaşlarım yanımda, çocuğum rahat, sitenin içinde arabaydı trafikti öyle dertler yok. Bir de zamanla gittiğimiz yerler değişti buraya gelince eskiden daha çok Bağdat Caddesi tarafına giderdik, Moda'ya falan giderdik şimdi oralara gitmek çok uzun sürüyor biz farklı bir şey yapıyoruz 2. köprüden karşıya geçiyoruz Levent tarafına, kullandığımız yerler, AVM'ler değişti artık, eskiden daha çok bu yakada takılırdık ama

artık Avrupa yakası daha çok hayatımıza girdi, öyle bir değişim yaşadık”
3/1(KS)



Şekil 3.16 HH3/Ü1 menzil şeması



Şekil 3.17 HH3/Ü2 menzil şeması

HH3 ile yapılan görüşmeler göstermektedir ki kapalı siteler özellikle kent içindeki konumlarına ve sitenin sosyal özelliklerine bağlı olarak hanelerin sosyal hayatlarını

etkilemekte, hanelerin gündelik yaşantılarında farklı doğrultular çizilmesine, yeni alışkanlıklar edinilmesine neden olabilmektedir. Bu durumda bir önceki konutta deneyimlenen sosyal yaşam eski anlamını kaybetmekte, site yaşantısı hanelerin sosyalleşme davranışlarını hem mekansal anlamda hem de sosyal anlamda biçimlendirerek yeni menzil örüntüleri oluşturmaktadır.

M.3B: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının sosyalleşme biçimleri ve menzilleri özellikle sitenin donatıları, sunduğu olanaklar ve kurulan arkadaşlıklar ölçüsünde değişmekte, yakın çevrenin imkanları ikincil tercihler haline gelebilmektedir. (KS: 1/2, 2/1, 2/2, 3/1, 3/2, 4/1, 7/1, 7/2)

“Yaşayanlardan çok hoşnutum. Çok yakın arkadaşlarım var. Mesela şu anda çalışıyorum ve bazen geç kaldığımda eşim alıyor çocuğu kreşten ama yetişemediği zamanlarda hiç bir zaman gözüm arkada kalmıyor. Biliyorum ki birşey olmaz çünkü gerçekten güvendiğim çok yakın dostlarım var, çocuğumu onlara bırakabiliyorum. Evidea’da yaşayan insanlarla ilişkiler çok iyi, bu her sitede var mı bilmiyorum ama burada genelde yaş ortalaması aynı, ya ilk çocuklar ya da ikinci çocuk bile olsa ilk çocuk mesela maksimum yedi yaşında, herkes aynı amaçla gelmiş, çocuğu için, aynı gelir grubu genel olarak. Komşuculuk çok iyi, ben Acıbadem’de üç sene oturdum apartmandaki komşularımın bir ya da iki tanesini tanıdım. Onun dışında kimseyi tanıımıyordum. Burada ise 473 tane hanenin hepsini tanıyamazsın tabi ama çoğunu tanıyorsun. Sık sık görüşüyoruz, arkadaşlık, dostluk, yardımlaşma çok sıkı. Haftasonu haricinde hafta içi de görüşüyoruz.” 3/1(KS)

“Site bir kere fazlasıyla sosyal aktivite olarak doyurucu bir site, o anlamda ve bahçeli bir evde oturuyoruz bu da bize birçok şey sağlıyor. Öncelikle yeşil alan görmüş oluyoruz. Bu bize, çok yoğun bir işten gelip bahçede yemek yemek, büyük bir rahatlama sağlıyor... O şekilde yoğun ve stresli iş hayatından sonra eve geldiğimizde aktif bir dinlenme sağlayabiliyoruz. Ve yeterince doyurucu olduğu için çok fazla uzak yerlere gitme, hareket etme gereği hissetmiyoruz çoğu zaman.” 1/1(KS)

Örnekleme genelinde Çekmeköy Evidea Sitesi, Kartal 9 Palmiye Site ile Çengelköy Doktorlar Sitesi’nde yaşayan hanelerin site bağlamında kurdukları sosyal ilişkilerin güçlü olduğu ve bunların temelde sitelerin sosyal olanaklarına ve donatılarına (sosyal tesis, havuz, spor salonu vb.) bağlı olduğu gözlenmekte, bu tür kapalı sitelerdeki olanakların bireylerin site içinde daha fazla vakit geçirmelerini sağladığı anlaşılmaktadır (HH3, HH4, HH7, HH1, HH2).



Şekil 3.18 HH1 ve HH2'nin yaşadığı Çengelköy Doktorlar Sitesi'nden görüntüler



Şekil 3.19 HH3 ve HH4'ün yaşadığı Evidia Sitesi'nden görüntüler



Şekil 3.20 HH7'nin yaşadığı 9 Palmiye Site'nden görüntüler

Aynı zamanda kapalı sitelerdeki yaşantının bireylerin site dışında geçirdikleri vakti ve sosyalleşme alışkanlıklarını, bu amaçla tercih edilen yerleri etkilediği de anlaşılmaktadır.

“Artık biz bu siteden çıkmıyoruz dersek yeridir sanırım. Eski alışkanlıklarımız değişti, arkadaşlarla Cadde’de falan görüşürdük şimdi buradan oralara gitmemiz çok uzun sürüyor o nedenle sosyalleştığımız yerler değişti artık. Daha çok Avrupa yakasını kullanmaya başladık mesela...” 3/2(KS)

Ancak sosyal olanakları kısıtlı olan sitelerde, komşularla tanışılabilir ve bir arada vakit geçirebilecek sosyal alanların olmaması komşuluk ilişkilerini güçleştirmektedir. (KS: 8/1, 9/1)

“Bizim sitede yapacak birşey yok pek, kapıda güvenlik var, çocuklar için park falan var, sınırlı yani imkanlar öyle site içinde birileriyle arkadaş olup da vakit geçiremezsin yani, kimseyi görmüyorum bile.” 9/1(KS)

M.3C: Mahalle dokusunda yaşayanların konut yakın çevresi kullanımı ve menzilleri mahallenin yapısına göre değişiklik göstermektedir. (MD: 10/1, 10/3, 11/1, 13/1, 14/1, 15/1, 15/2, 17/2)

“Ben herşeyimi yaya olarak hallediyorum zaten. Ben arabayla, ancak elim kolum çok dolu olacak da, çok geç bir vakit olacak da, o zaman tercih ederim. Yoksa, hep yürüyorum.” 13/1(MD)

Mahalle ölçeğine bakıldığında, çevresel verilerin ihtiyaçları karşılama durumlarına göre hanelerin menzillerini şekillendirdiği, temel ihtiyaçların dışında yeterli olanaklara sahip olmayan mahallelerde yaşayan hanelerin memnuniyetinin fazla olmadığı ve yakın çevrede geçirdikleri vaktin de bu oranda azaldığı sonucuna varılmaktadır.



Şekil 3.21 HH15'in yakın çevre kullanımını gösteren uydu fotoğrafı¹

¹ Kırmızı ile taranan kısım hanenin konutunu, sarı ile taranan kısımlarsa yakın çevrede kullandıkları alanları ifade etmektedir.



Şekil 3.22 HH16'nın yakın çevre kullanımını gösteren uydu fotoğrafı



Şekil 3.23 HH17'nin yakın çevre kullanımını gösteren uydu fotoğrafı

Yukarıdaki üç harita üzerinden bir değerlendirme yapıldığında Kuzguncuk (HH15) ve Pendik'te (HH17) ikamet eden hanelerin, Sahrayı Cedit'te yaşayan (HH16) göre yakın çevrelerinden daha fazla faydalandıkları anlaşılmaktadır. Bu durum, mahalle dokusunun apartmanlardan oluşan ve diğer çevrelere oranla hanelerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik daha çeşitli olanaklar bulunmamasıyla ilişkilendirilmektedir. Dolayısıyla da mahalle ölçeğinde konut yaşam çevresinin bu tür özelliklerinin bireylerin menzil örüntülerini farklı biçimlerde şekillendirici, sınırlayıcı etki yarattığı düşünülmektedir. Diğer yandan, mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının

ihtiyaçlarını karşılayabildikleri bir çevrede yaya olarak deneyimledikleri alan sınırlarının ve bu çevrede geçirdikleri zamanın arttığı, buna bağlı olarak da araç kullanımının ve farklı yerlere gitme ihtiyacının azaldığı, menzil sınırlarının belirlenmesinde bahsedilen ilişkilerin de etkili olduğu söylenebilir.

Mahalle ile hanehalkının sosyo-ekonomik profilinin birbirleriyle uyumlu olmaması ve yakın çevreden gerekli ihtiyaçları karşılamadaki zayıflık gibi durumlar halinde ise kişilerin yürüyüş mesafeleri daralmaktadır. Bu durumda bireyler çevreyle ilişki kurmakta güçlük çekmekte ya da istekli olmamakta dolayısıyla yakın çevre menzilleri daralmaktadır. (MD: 16/2, 16/3)

“Pazara, markete, fırına, eczaneye falan giderim. En fazla yarım saat falan yürüdüğüm oluyor arabamı almadan gidiyorum çünkü... Sıradan günlük gereksinimler için mahalleyi kullanıyorum, alışveriş ya da yemek yemek gibi şeyler için zaten uygun değil bize göre yerler yok.” 16/2(MD)

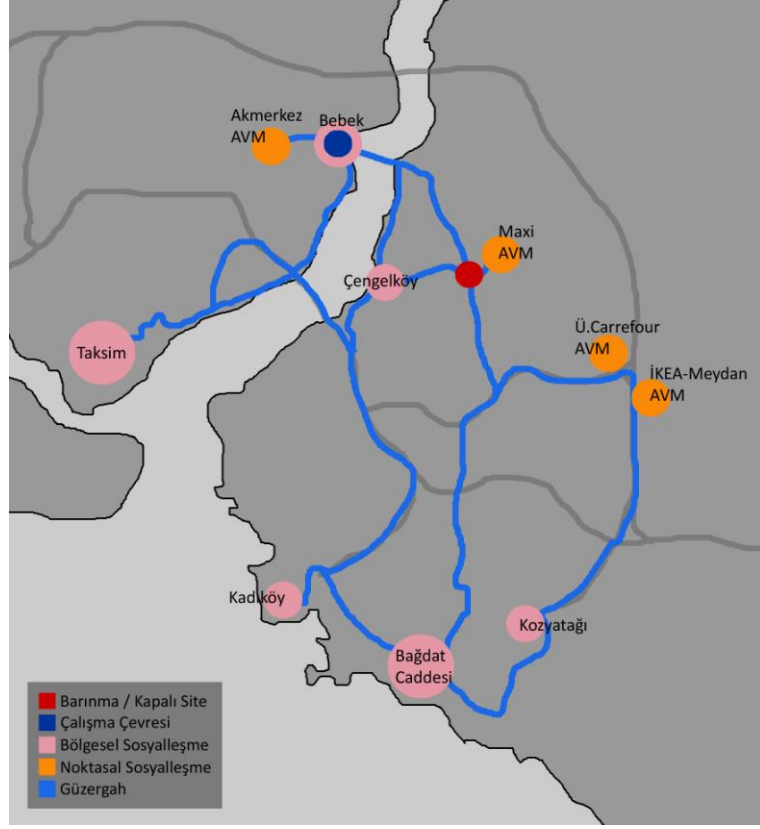
M.4: Metropol yaşantısı ve günlük iş temposu yaşanan çevredeki komşuluk ilişkilerini güçleştirmekte, menzil örüntülerinin biçimlenişini etkilemektedir. (MD: 10/1, 10/2, 10/3, 14/1, 14/2, 15/1, 15/2, 16/1, 16/2, 16/3, KS: 1/1, 5/1, 5/2, 8/1, 9/1)

“Kapıda falan eğer görüşürsek konuşuyoruz ama kimseye öyle gidip gelmiyorum. Yani taşındığımızdan beri kapımı hiç çalmadılar. Herkes kendi işinde gücünde, kadınlardan ev hanımı olanlar var benim gibi ama onlarla da görüşülmüyor, büyük kentte kimse kimseye güvenmiyor sanırım.” 14/1(MD)

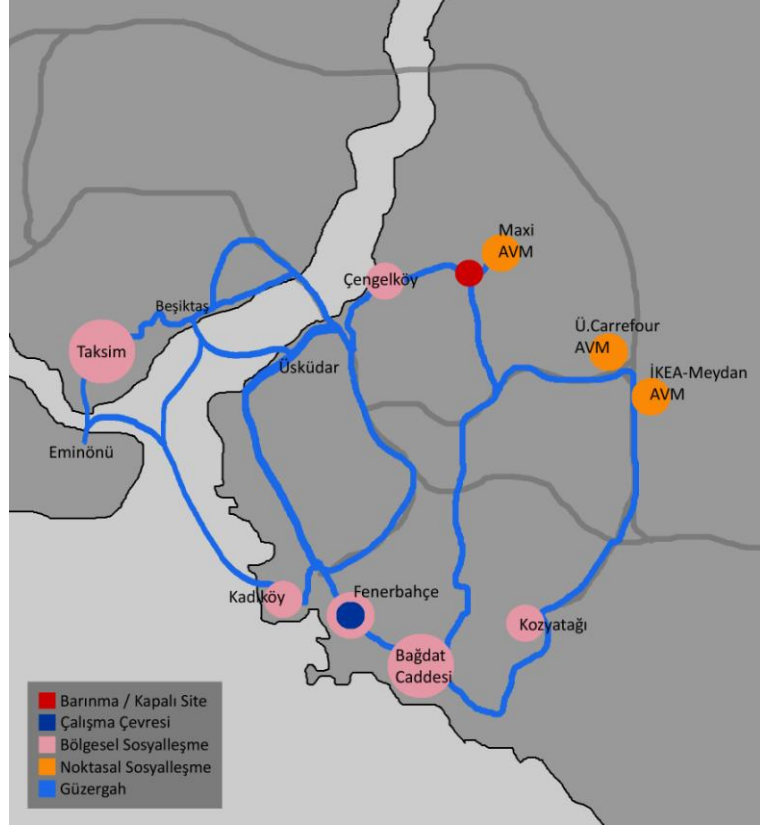
“Çalışan bir insan olarak zaten etrafımdaki insanları çok fazla tanımıyorum yan komşum dışında... Sonuçta sabah 8’de evden çıkıp akşam 7’de eve girdiğim için insanları görmüyorum.” 1/1(KS)

M.5: Kapalı sitelerde yaşayanların yaya olarak deneyimledikleri alanlar sitenin bulunduğu çevredeki dokuyla arasındaki sosyo-ekonomik ve kültürel ayrımla ilişkilidir. (KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, 8/1)

“Sadece site içinde yürüyüş mesafesinde biryerlere gidiyorum. Site dışına hemen hemen hiç çıkmıyorum. Bir, yanımızda ufak bir alışveriş merkezi var, ona da gerçi arabayla gidiyoruz, yürüyerek gitmiyoruz yani sitenin dışına yürüyerek hiç çıkmıyorum nerdeyse.” 1/2(KS)



Şekil 3.24 HH1/Ü1 menzil şeması



Şekil 3.25 HH1/Ü2 menzil şeması

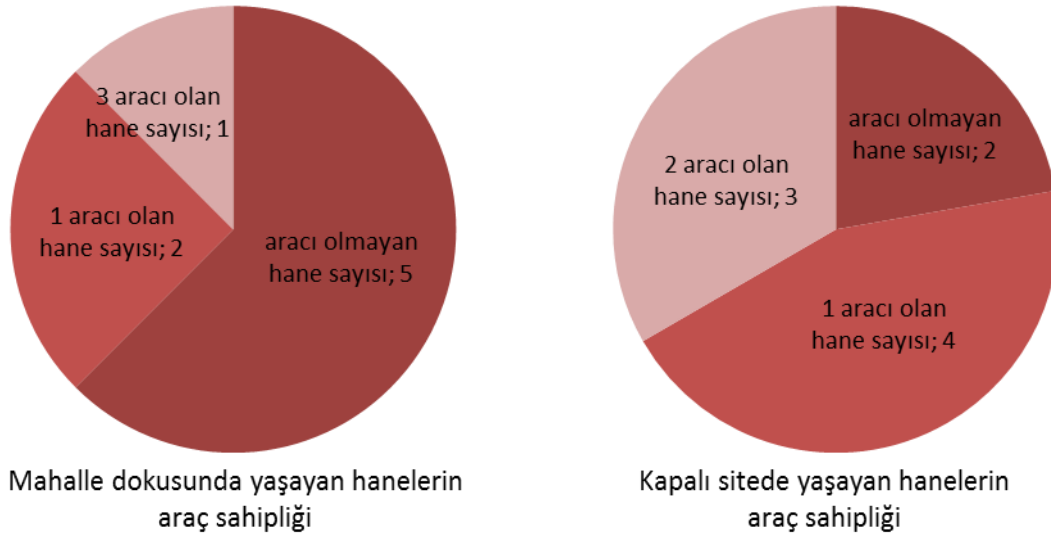
Yapılan görüşmeler göstermektedir ki site ile içinde bulunduğu kentsel doku arasındaki özellikle sosyo-kültürel ve ekonomik ayırım, hanehalkı üyelerini site içinde vakit geçirmeye yönlendirmekte, yakın çevrede yaya olarak bir deneyime fazla rastlanmamaktadır. Site dışındaki kentsel hayata kişisel araçlarıyla katılmayı tercih eden görüşmeciler, site sınırlarının dışındaki yaşantıyla aralarına bir tür set koymaktadırlar.

M.5A: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları için araç sahipliği önemli bir gereksinimdir. Bu tür konut yerleşimlerinde yaşayan hanehalkları kentle temaslarını genel olarak kendi araçlarıyla karşılamakta, araç sahibi olmayanlar bu konuda zorluk çekmektedirler. (KS: 1/1, 2/1, 2/2, 3/1, 3/2, 9/1)

“Buralarda pek bir yer yok öyle sosyalleşmek, gezmek arkadaşlarla çıkmak için. Araba olmayınca siteden dışarı çıkmak zaten problem, mesela arkadaşşıma gitmek istiyorum gidemiyorum.” 2/2(KS)

Bu durumda özellikle yaşanan konutun kentin merkezi alanlarına ve buralara ulaşmasını sağlayacak toplu taşıma duraklarına mesafesi ile kentin önemli ulaşım akslarıyla ilişkisinin etkili olduğu söylenebilir.

Çizelge 3. 14 Hanehalklarının kişisel araç sahipliği



Çizelgeden de anlaşıldığı gibi örneklem dahilinde kapalı sitelerde yaşayan hanelerin araç sahipliği, mahalle dokusunda yaşayanlara göre daha fazladır. Bu noktada araç

sahipliğinin özellikle hanenin ekonomik refahıyla ilişkili olduğu ve her iki konut türünde de bu bağlamda bir benzerliğin ortaya çıktığı belirtilmelidir.

M.5B: Kapalı sitenin bulunduğu çevrenin sosyal olanaklarının zenginliği, hanehalklarının çevreyle sosyo-kültürel ve ekonomik uyumu, günlük ihtiyaçlarını karşılamak ve sosyalleşmek için konut yakın çevresini yaya olarak kullanmalarına neden olmaktadır. (KS: 5/1, 5/2, 6/1, 6/2)

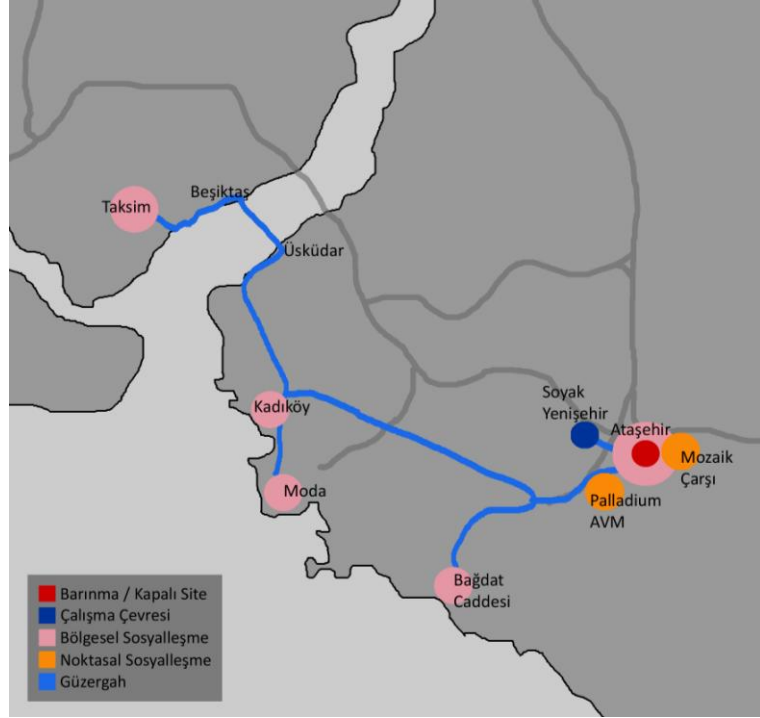
Kapalı sitelerde yapılan görüşmelerde genel olarak site ile yakın çevre arasında sosyal bir ayrışım olduğundan bahsedilmektedir. Ancak Ataşehir'deki kapalı sitelerde yaşayan haneler böyle bir durumun olmadığını, semt genelinde homojen bir sosyo-ekonomik profil bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle de diğerlerinden farklı olarak burada yaşayan hanehalklarının sitelerinin dışında yakın çevrelerinde geçirdikleri vakit ve sosyalleşme alışkanlıkları ile özellikle yaya olarak deneyimledikleri alanlar daha fazladır. Bu durumda ayrıca, semtin sitelerden oluşan yapısının ve çevredeki yaşamın canlılığının konut yakın çevresindeki yaşam deneyimini artırdığı düşünülmektedir.



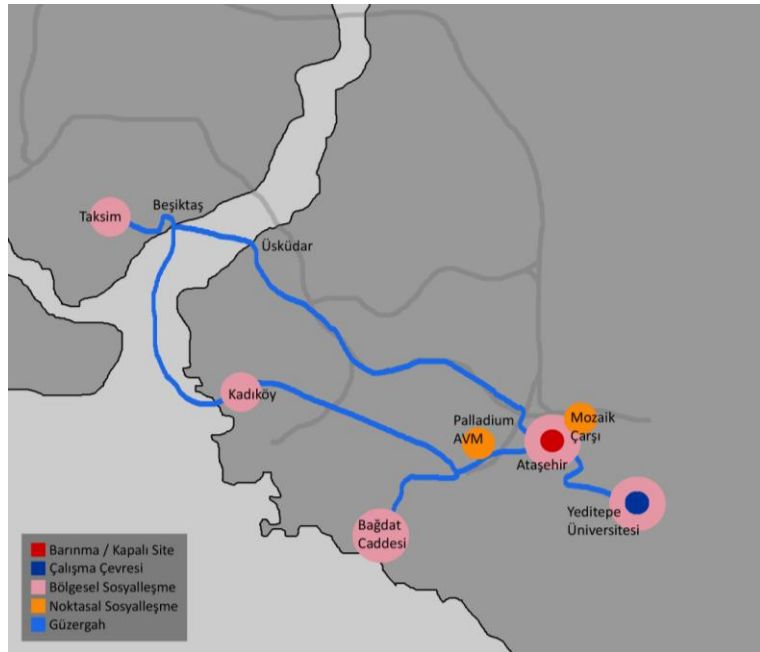
Şekil 3.26 HH5 ve HH6'nın yaşadığı konut çevresi ve deneyimlenen alan

Ataşehir'de yaşayan ve örneklem dahilinde farklı örnekler olarak ortaya çıkan bu iki hanenin (HH5, HH6) menzil şemalarına aşağıda yer verilmektedir. Bu iki hanenin konut çevrelerini ve semtleri Ataşehir'i deneyimleme davranışları oldukça benzerdir. Her iki hane de ihtiyaçlarını karşılamak için Ataşehir'den faydalanmakta, genel olarak

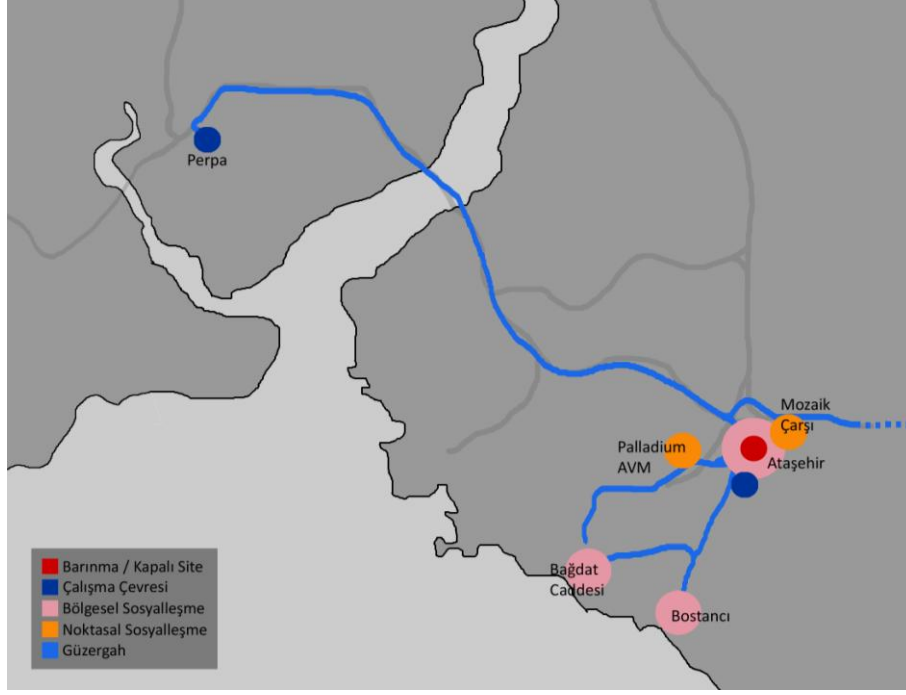
yaşamlarının büyük çoğunluğunu burada geçirmekte, benzer bir alanda sosyalleşmektedirler.



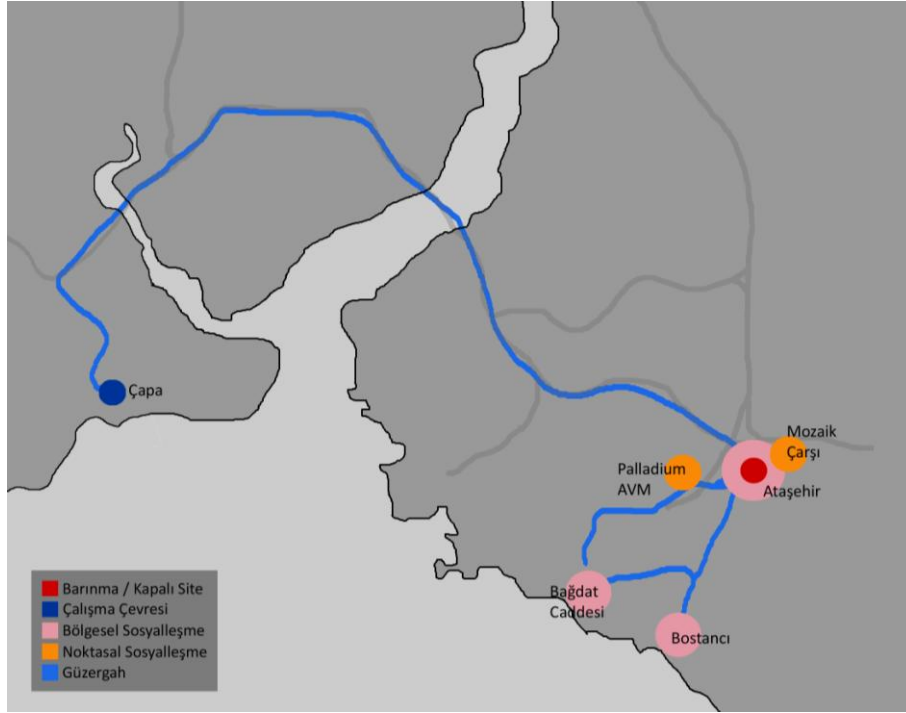
Şekil 3.27 HH5/Ü1 menzil şeması



Şekil 3.28 HH5/Ü2 menzil şeması



Şekil 3.29 HH6/Ü1 menzil şeması



Şekil 3.30 HH6/Ü2 menzil şeması

Yukarıdaki dört menzil şemasına göre yakın çevresinden ihtiyaçların karşılandığı, kendi yaşam çevresinde sosyalleşebilen bir merkezde yaşayan hanehalkı üyelerinin kentsel menzilleri genel olarak değerlendirildiğinde, yaşanan çevrenin dışına çıkmaya başladığında şemaların kılcal özellikler göstermeye başladığı söylenebilir. Bu durum

Ataşehir'in kentin sosyal anlamda zengin diğer bölgelerine ve hanelerin çalıştıkları yerlere uzaklıkları ile ilişkilendirilebilir.

M.6: Bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte zaman-mekan kavramlarının değişimi, bireylerin kent yaşamına katılımını, gündelik yaşam rutinlerini ve menzillerini etkilemektedir.

İnternet kullanımı bireylerin gündelik yaşam pratiklerini giderek daha fazla biçimlendirmektedir.

M.6A: On-line alışveriş günümüz metropol yaşantısında öne çıkarak bireylerin menzillerinde dönüşüme neden olmaktadır. (KS: 1/1, 6/2, 9/1, MD: 10/1, 10/2, 11/1, 15/2, 16/1, 17/1)

"İnternet benim hayatımı çok kolaylaştırıyor, market alışverişimi bile internetten yaparım ben, getiriyor işte evime kapıma kadar ben neden gideyim. Bir de internetten alışveriş yapmamamın en büyük sebebi bu rahatlığının dışında her şeyi karşılaştırıp alma ihtimalin çok fazla oluyor, bir yere gitsen onu karşılaştıracağın ürün çeşidi çok olmaz ya da özellikleriyle ilgili yorumları bilemezsin." 6/2(KS)

On-line alışveriş sayesinde dünyanın herhangi bir yerindeki ürünlere sahip olabilme şansını yakalamanın yanı sıra alışveriş sırasında harcanan vakit, ürün arama gibi sorunların ortadan kalkması, gün içinde yapamayacağımız alışverişlerin birkaç saat içinde elimizde olması gibi şanslar doğmakta ve bunu sadece telefon/bilgisayar kullanarak bulunduğunuz yerden yapabildiğiniz için ekstra yolculuk yapmanız gerekmemektedir. Dolayısıyla bilişim teknolojileri ile birlikte bireyin sanal menzil (e-menzil) sınırları genişlerken fiziksel menzil ise daralmaktadır.

M.6B: Tele-çalışma yöntemiyle internet üzerinden çalışan bireylerle klasik yöntemlerle çalışanların gündelik yaşantılarının deneyimlenişi ve menzilleri arasında önemli farklar bulunmaktadır. (MD: 10/1, 10/3, KS: 6/2)

Bu sayede bulunduğu yerden ayrılmadan/istediği yerden istediği saatlerde ve istediği biçimde çalışan bireyler işe gitmediklerinden konut-iş menzilleri "sıfır"lanmaktadır. Böylece geçmişteki ev-iş yeri birlikteliği farklı bir anlamda yeniden doğmaktadır. Sanayi devrimi öncesi kentlerde evini atölye olarak kullanan ya da dükkanının üst katında yaşayan bireyin yerini günümüzde internet bağlantısı ve bilgisayarıyla evden çalışan kentli bireyler almaktadır. Tele-çalışma özellikle yarı-zamanlı ya da serbest çalışan

bireylerce sıklıkla tercih edilmekte; vakitten ve masraftan kazanç sağlayan bireyin menzil sınırları kayganlaşmakta, mesafeler sanal ortamda uzarken fiziksel anlamda ise kısalmaktadır.

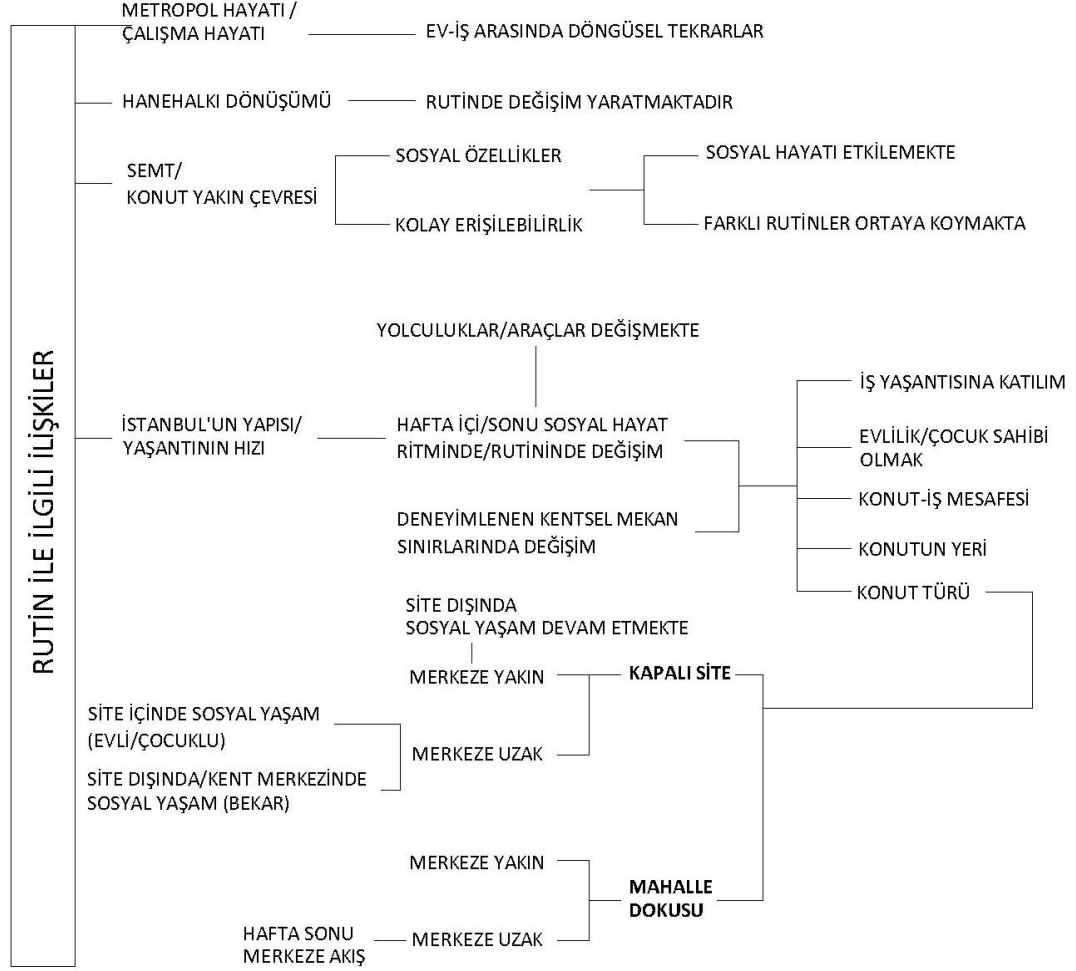
“Benim evim yıllardır ofis olarak kullanılır, kızlarım böyle bir ortamda büyüdü diyebilirim. Sabahları çalışanlar gelir akşam giderler. Kızlarım da bana yardımcı oluyorlar o yüzden böyle bir aile ortamı havası oluyor o hoşuma gidiyor açıkçası. Ama tabi çalışanlar mesai bitince gidiyor ama senin işin bitmiyor hem evindesin hem işindesin çünkü ikisini de aynı anda düşünmek gerekiyor. Böyle bazen insan işten sıkıldığında kendini eve gidip TV izleyeceğim falan diye avutur ya öyle birşey yok, hiçbir yerden kaçamıyorsun ama kendi kendinin patronusun sonuçta.” 10/3(MD)

M.7: Menzil şemaları mesafelere ve yaşantı biçimlerine bağlı olarak çizgisel, kılcal ve döngüsel özellikler sergilemektedir.

Menzil bağlamında oluşturulan şemaların genel özellikleri incelendiğinde; konutun çalışılan yere mesafesinin artmasıyla birlikte menzil şemalarının çizgiselleştiği, sosyal hayatın deneyimlendiği alanların şemalarının kılcallaştığı görülmektedir. Barınma-çalışma-sosyal hayat alanlarının birbirlerine yakınlığı ise menzil örüntülerini döngüselleştirmektedir. Sonuç olarak araştırma ortaya koymaktadır ki her iki konut dokusu için de barınma-çalışma mesafeleri ve sosyal alanlara yakınlık kentli bireyin menzil örüntülerinin biçimlenişini, bir başka deyişle çizgiselliğini, döngüsellikini ve/ya kılcallığını etkilemektedir. Çizgisel şemalara örnek olarak; HH7/Ü1, HH7/Ü2, HH10/Ü3, HH17/Ü1, HH17/Ü2, HH6/Ü2, HH12/Ü1, HH13/Ü1, HH14/Ü1, HH14/Ü2; döngüsel özellikler gösteren şemalara örnek olarak HH1/Ü1, HH1/Ü2, HH8/Ü1, HH15/Ü1, HH15/Ü2, HH16/Ü3; kılcal özellikler gösteren şemalara örnek olarak da HH2/Ü1, HH3/Ü2, HH4/Ü1, HH12/Ü1, HH15/Ü1, HH15/Ü2, HH16/Ü1, HH16/Ü2, HH16/Ü3, gösterilebilir. Alan araştırması kapsamında yer verilmeyen menzil şemaları için Bkz.EK D. Bu noktada, menzil örüntülerinden oluşan şemaların genel değerlendirmesi yapıldığında çizgisellik, kılcallık ve döngüsellik gibi özelliklerin her şemada tek başına yer almayabildiği, bazı durumlarda (HH15/Ü1, HH15/Ü2, HH16/Ü3 gibi) birden çok özelliğin bir araya gelerek menzil şemalarını biçimlendirdiği görülmektedir.

3.4.1.2 Rutin ile İlgili Temalar

Çizelge 3. 15 Rutin ile ilgili oluşturulan temaların şematik ifadesi



Çizelge 3. 16 Rutin ile ilgili temalar

Tema no	Temalar	Frekans		
		MD	KS	TOP
R.1	Metropol yaşantısı ve çalışma hayatı kişilerin yaşantısını önemli ölçüde biçimlendirmektedir. Kişiler genel olarak evleri ve işleri arasında oluşan bir rutinde yaşamlarını sürdürmektedir.	4	7	11
R.2	Hanehalkı dönüşümü (özellikle evlilik ve çocuk sahibi olmak) bireylerin gündelik hayatlarındaki rutinlerinin değişimine neden olabilmektedir.	1	5	11
R.2A	Çocuk sahibi olmak hanehalklarının gündelik yaşama katılırken kullandıkları araç seçimlerini etkilemektedir. Bu durum aile bireylerinin menzillerinde dönüşüm yaratmaktadır.	1	6	
R.3	Yaşanılan semtin/konut yakın çevresinin sosyal özellikleri, kolay erişilebilir oluşu sosyal hayatı etkilemekte, gündelik yaşamda farklı rutinler ortaya koymaktadır.	4	3	7
R.4	İstanbul'un yapısı, yaşantının hızı ve iş temposu nedeniyle hafta içi ve hafta sonlarında hayatın ritmi değişmekte, bireylerin kentle etkileşimleri dolayısıyla da menzil örüntüleri farklılaşmaktadır.	7	3	34
R.4A	Konut-iş mesafesi fazla olan hanehalkı üyelerinin sosyalleşme biçimleri hafta içi hafta sonu değişim göstermektedir.	2	1	
R.4B	Hafta içi ve hafta sonu rutinleri ve deneyimlenen kentsel mekan sınırları, iş yaşantısına katılıma göre değişmektedir.	4	4	
R.4C	Evli ve çalışmayan kadınların hafta içi ve hafta sonu rutinleri değişmektedir.	2	1	
R.4D	Çalışan ve çocuk sahibi kadınların hafta içi ve hafta sonu rutinleri çocuklarının programlarına göre biçimlenmektedir.	X	4	
R.4E	Hafta içi ve hafta sonu yolculuk desenleri, tercih edilen ulaşım araçları farklılaşmaktadır.	3	3	
R.5	Hafta içi ve hafta sonu hanehalklarının vakit geçirdikleri alanlar konut türü ve konutun bulunduğu yere göre değişmektedir.	X	X	14
R.5A	Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde sosyal açıdan zengin donatılara sahip kapalı sitelerde yaşayan evli ve çocuk sahibi hanehalkları hafta sonunda merkezi alanlarda yaşayan hanehalklarına göre yaşadıkları sitenin içinde daha çok vakit geçirmektedirler.	X	3	
R.5B	Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde, sosyal anlamda zengin donatılara sahip olmayan kapalı sitelerde yaşayan (özellikle) bekar hanehalkları hafta sonlarını çoğunlukla kentin merkezi alanlarında geçirmektedirler.	X	2	
R.5C	Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerdeki mahallelerde yaşayan hanehalklarının hafta sonunda yakın çevrede geçirdikleri vakit azalmakta, kentin daha merkezi ve sosyal alanlarına doğru bir akış gerçekleşmektedir.	3	X	
R.5D	Kentin merkezi alanlarındaki sitelerde yaşayan hanehalkları genellikle hafta sonlarında konut yakın çevrelerinden ayrılarak kentin farklı alanlarına yönelmeyi tercih etmektedirler.	X	4	
R.5E	Kentin merkezi alanlarına yakın konut çevrelerinde yaşayan bireylerin (özellikle bekar olanlar) sosyal yaşantıları ulaşım açısından problem yaşayanlara (süre ve araç bulma açısından) göre daha hareketlidir.	2	X	

R.1: Metropol yaşantısı ve çalışma hayatı kişilerin yaşantısını önemli ölçüde biçimlendirmektedir. Kişiler genel olarak evleri ve işleri arasında oluşan bir rutinde yaşamlarını sürdürmektedir. (MD: 14/2, 15/1, 15/2, 16/3, KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, 4/1, 8/1, 9/1)

“Ben hafta içi hiçbirşey yapamıyorum genelde iş yüzünden, geç çıkıyorum eve gidip yemek yiyip biraz vakit geçirip yatıyorum, hadi ertesi gün gene aynı şeyler.” 8/1(KS)

İş yaşantısı ve temposu metropolün karmaşasıyla birlikte kişilerin menzilini önemli ölçüde belirlemekte, bireylerin gündelik hayatı bu ilişkilere göre düzenlenmektedir. Yapılan görüşmeler doğrultusunda bu durumun her iki konut yerleşim türü için de geçerli olduğu anlaşılmaktadır.

R.2: Hanehalkı dönüşümü (özellikle evlilik ve çocuk sahibi olmak) bireylerin gündelik hayatlarındaki rutinlerinin değişimine neden olabilmektedir. (MD: 14/1, KS: 1/1, 2/2, 3/1, 4/1, 6/1)

“Bizim için işle birlikte hafta içi dışarı çıkıp vakit geçirme durumu zaten azalmıştı ama çocuktan sonra nerdeyse sıfırlandı diyebilirim. Sosyal anlamda arkadaşlarla falan ancak hafta sonunda görüşebiliyoruz o da herkese uyarsa tabi, eskiye göre azaldı çok.” 1/1(KS)

Yapılan görüşmelerden yaşantının akışının değişmesinde evliliğin önemli bir faktör olduğu, ancak sosyal yaşantıda dönüşüme neden olan en belirleyici özelliğin ise ailenin çocuk sahibi olmasıyla yaşandığı anlaşılmaktadır. Çocuğun doğumundan belirli bir yaşa gelene kadar aileye bağımlı olması, ebeveynlerin sosyal yaşantılarını kısıtladığı gibi sosyalleşme biçimlerini de dönüştürmektedir.

“Hayatım genelde onun (çocuğun) çevresinde geçiyor artık. Onun düzenine kendimi uydurmaya çalışıyorum. Herşeyden uzak kalıyorum, ne sinemaya gidebiliyorum ne tiyatroya gidebiliyorum, ne spor aktivitelerine gidebiliyorum ama bu benim yaşam tarzımla da alakalı bir şey bir de çocuk artık seni bağımlı yapıyor.” 14/1(MD)

R.2A: Çocuk sahibi olmak hanehalklarının gündelik yaşama katılırken kullandıkları araç seçimlerini etkilemektedir. Bu durum aile bireylerinin menzillerinde dönüşüm yaratmaktadır. (MD: 14/1, KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, 3/2, 6/1)

“Dışarı çıkarken yanımda kızım da olacaksa yol uzasa bile tek bir aracı tercih ediyorum. Kendi başıma çıkacaksam eğer evden (Libadiye) Üsküdar’a ya da Kadıköy’e gidip vapura binmeyi, karşıya geçip tramvayı ya da başka bir aracı kullanmayı tercih ediyorum. Daha kısa sürüyor öyle ama çocukla giderken onu zaptetmek gerekiyor, bir sürü malzeme taşımam da gerektiği için çocukla ilgili zor oluyor.” 14/1(MD)

“Çocuk olduğu zaman arabayla gidiyoruz yani onunla nereye gidersek gidelim arabayı alıyoruz.” 2/2(KS)

R.3: Yaşanılan semtin/konut yakın çevresinin sosyal özellikleri, kolay erişilebilir oluşu sosyal hayatı etkilemekte, gündelik yaşamda farklı rutinler ortaya koymaktadır. (MD: 10/1, 10/2, 11/1, 13/1, KS: 6/1, 6/2, 7/2)

“Çok seviyorum yaşadığım yeri, sıkıntı duyduğum hiçbirşey yok, herşeye çok rahat ulaşabiliyorum, konutum ve çevresi beni çok mutlu ediyor, konutum çok iyi durumda değil orta halli bir konut ama benim için önemli değil ama çevrem çok iyi durumda, beni sosyal ve kültürel olarak doyuruyor, entellektüel olarak da iyi bir semt Moda.” 11/1(MD)

Sosyal olanaklar açısından kullanıcısına imkan sağlayan semtlerde ya da bu tür çevrelere ulaşımı kolay yerleşimlerde ikamet eden kişilerin sosyal hayatları bu konuda daha şanssız olanlara göre çok daha hareketlidir. Yapılan görüşmeler doğrultusunda, bu durumun hanehalklarının sosyalleşmek adına kentin farklı alanlarına gitme gereği duymadıkları gözlemlenmekte, yaşantılarını genel olarak bu çevrelerde geçirdikleri anlaşılmaktadır. Dolayısıyla kentin bu tür sosyal merkezlerinin hanelerin menzil örüntülerinin ve gündelik rutinlerinin biçimlenişinde etkili olduğu sonucuna varılmaktadır.

R.4: İstanbul’un yapısı, yaşantının hızı ve iş temposu nedeniyle hafta içi ve hafta sonlarında hayatın ritmi değişmekte, bireylerin kentle etkileşimleri dolayısıyla da menzil örüntüleri farklılaşmaktadır. (MD: 10/1, 10/2, 11/1, 12/1, 15/1, 16/1, 17/1, KS: 1/1, 8/1, 9/1)

“Hafta içi yaşantım işe gidiş gelişlerim etrafında şekilleniyor, geç saatlere kadar çalıştığım için ne zaman kalıyor ne de gücüm başka bir şey yapmak için. Hafta sonundaysa daha fazla sosyalleşiyorum tabi başka yerlere gitmeye çalışıyorum, o zaman bir nefes alabiliyorum.” 15/1(MD)

İstanbul ve yoğun iş temposu kentli bireyin kendine vakit ayırmasını güçleştirmekte, sosyal hayata katılımı ve yaşantının rutinini etkilemektedir.

R.4A: Konut-iş mesafesi fazla olan hanehalkı üyelerinin sosyalleşme biçimleri hafta içi ve hafta sonu değişim göstermektedir. (MD: 17/1, 17/2, KS: 9/1)

“Hafta içi sosyal olarak bir şey yapmıyorum diyebilirim iş çıkışı eve gitmem zaten iki saat sürüyor, bir de dışarda vakit geçirsem ertesi gün kalkamam, yoruluyorum zaten işten ve yoldan.” 17/1(MD)

R.4B: Hafta içi ve hafta sonu rutinleri ve deneyimlenen kentsel mekan sınırları, iş yaşantısına katılıma göre değişmektedir. (MD: 10/1, 13/1, 15/2, 17/2, KS: 1/2, 7/2, 8/1, 9/1)

Görüşmeler göstermektedir ki kentli bireyin hafta içi barınma-çalışma/egitim bağlamında kentsel deneyimlerindeki tekrarlar bir rutin oluşturmakta; hafta sonunda ise çalışma hayatına katılmayan bireylerin boş zamanın artmasıyla daha farklı mekansal ve sosyal deneyimler çerçevesinde kentle etkileşim değişmektedir.

“Evde haftada bir kere en azından görüşülüyor arkadaşlarla. Evde olmadığı zamanlarda şehir merkezlerinde görüşülüyor. Bağdat Caddesi, Kadıköy merkez, Taksim mesela. Gerçi çalışma hayatına yoğun bir şekilde girdikten sonra Taksim’de pek buluşmaz olduk, ve Anadolu tarafında yaşamaya başladıktan sonra da. Yani daha çok hafta sonu buluşuyoruz Cumartesi günleri özellikle akşamları ya da Pazar günleri kahvaltıya gidiyoruz, hafta içi buluşacaksak festival ya da doğum günü gibi programlarda ancak.” 15/2(MD)

R.4C: Evli ve çalışmayan kadınların hafta içi ve hafta sonu rutinleri değişmektedir. (MD: 14/1, 16/2, KS: 7/1)

Çalışmayan hanehalkı üyelerinin hafta içi ve hafta sonu deneyimledikleri kentsel mekan sınırlarında farklılık gözlenmektedir. Bu, genel olarak aile olmaktan kaynaklanan bir durumdur; çünkü hafta sonları çalışmayan üyeler ailenin diğer fertleriyle birlikte vakit geçirmekte, hanehalkı fertleri bu günlerde biraraya gelmektedir.

“Hafta içi çalışmadığım için istediğim zamanda istediğim yere giderim ama ... akşam eşim dönmeden eve dönüyorum ki kalan vakti onunla geçireyim... Hafta sonu geldiğinde zaten eşimle birşeyler yapmayı tercih ediyorum, hafta içi geç saatlere kadar çalışır ya da spora gider o yüzden akşam geç gelir genelde. Ama hafta sonu çalışmayı sevmediği için gitmez ofisine, iki günü bana ayırır genelde.” 16/2(MD)

R.4D: Çalışan ve çocuk sahibi kadınların hafta içi ve hafta sonu rutinleri çocuklarının programlarına göre biçimlenmektedir. (KS: 1/1, 2/1, 3/1, 4/1)

“Bu her günün artık birbirine benzemesi beni iyice delirtiyor ama sanırım bu İstanbul’da yaşamakla ilgili bir şey. Daha küçük bir yerde olsak, işim eve yakın olur, kendime daha çok vakit ayırırm bu kadar da koşturmam diye düşünüyorum. Şimdi tek nefes alabildiğim zaman hafta sonu onda da çocuğumla ilgileniyorum sabah gene erkenden kalkıyorum yani ve başka bir mesai başlıyor.” 4/1 (KS)

R.4E: Hafta içi ve hafta sonu yolculuk desenleri ve tercih edilen ulaşım araçları farklılaşmaktadır. (MD: 15/1, 17/1, 17/2, KS: 3/1, 8/1, 9/1)

“Bu yakadaysak arabamızla gidip geliriz hep, daha rahat oluyor çünkü zaten hafta içi eşim kullanıyor arabayı, işe gitmek için ve ben hep toplu taşımayla gidiyorum, o nedenle hafta sonunda da öyle bir çile çekmek istemiyorum açıkçası, trafik de olsa rahat rahat gitmek istiyorum.”
15/1(MD)

Aşağıdaki çizelgede görüşülen hanehalkı üyelerinin her birinin günlük yolculukları sırasında kullandıkları ulaşım araçları kara, raylı ve deniz ulaşımı olarak ayrılmış bir biçimde ifade edilmektedir.

Çizelge 3. 17 Hafta içi/sonu günlük yolculuklarda kullanılan ulaşım araçları¹

No	HHÜ	Kara ulaşımı								Raylı ulaşım			Deniz
		Kişisel araç	Taksi	Şirket arabası	Servis	Dolmuş	Minibüs	Otobüs	Metrobüs	Metro	Tramway	Füniküler	
1	HH1/Ü1												
2	HH1/Ü2												
3	HH2/Ü1												
4	HH2/Ü2												
5	HH3/Ü1												
6	HH3/Ü2												
7	HH4/Ü1												
8	HH5/Ü1												
9	HH5/Ü2												
10	HH6/Ü1												
11	HH6/Ü2												
12	HH7/Ü1												
13	HH7/Ü2												
14	HH8/Ü1												
15	HH9/Ü1												
16	HH10/Ü1												
17	HH10/Ü2												
18	HH10/Ü3												
19	HH11/Ü1												
20	HH12/Ü1												
21	HH13/Ü1												
22	HH14/Ü1												
23	HH14/Ü2												
24	HH15/Ü1												
25	HH15/Ü2												
26	HH16/Ü1												
27	HH16/Ü2												
28	HH9/Ü1												
29	HH17/Ü1												
30	HH17/Ü2												

No	HHÜ	Kara ulaşımı								Raylı ulaşım			Deniz
		Kişisel araç	Taksi	Şirket arabası	Servis	Dolmuş	Minibüs	Otobüs	Metrobüs	Metro	Tramway	Füniküler	
1	HH1/Ü1												
2	HH1/Ü2												
3	HH2/Ü1												
4	HH2/Ü2												
5	HH3/Ü1												
6	HH3/Ü2												
7	HH4/Ü1												
8	HH5/Ü1												
9	HH5/Ü2												
10	HH6/Ü1												
11	HH6/Ü2												
12	HH7/Ü1												
13	HH7/Ü2												
14	HH8/Ü1												
15	HH9/Ü1												
16	HH10/Ü1												
17	HH10/Ü2												
18	HH10/Ü3												
19	HH11/Ü1												
20	HH12/Ü1												
21	HH13/Ü1												
22	HH14/Ü1												
23	HH14/Ü2												
24	HH15/Ü1												
25	HH15/Ü2												
26	HH16/Ü1												
27	HH16/Ü2												
28	HH9/Ü1												
29	HH17/Ü1												
30	HH17/Ü2												

¹ Koyu renkler sıklıkla tercih edilen araçları, açık renkler ise nadiren kullanılan araçları ifade etmektedir. Soldaki çizelgede hafta içinde kullanılan ulaşım araçları, sağdaki çizelgede ise hafta sonunda kullanılanlar belirtilmektedir.

Çizelgelerden de anlaşıldığı gibi hafta içi yapılan yolculuklarda bireyler toplu taşıma olanaklarına bağlı olarak alternatif/farklı rotalar ve araçlar kullanmakta, hafta sonu ise kişisel aracı olanların alternatif yöntemleri seçmeye çok istekli olmadıkları ortaya çıkmaktadır.

Diğer yandan kimi haneler yaka değiştirme durumunda şahsi araçlarını sahile yakın bir yere park ederek trafikten sıyrılabilmek için deniz ulaşımını tercih etmektedirler. (MD: 14/1, 14/2, 16/1, 16/2, KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, 5/2)

Özellikle işe gitmek için yaka değiştirmek zorunda olan bazı hanehalkı üyeleri günlük yolculuklarında kendi araçlarıyla köprülerden geçmek yerine ağırlıklı olarak yaka değiştirirken deniz ulaşımını tercih ederek trafikten korunmaya çalışmaktadırlar. (KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, MD: 15/1, 15/2, 16/1, 16/3)

“Arabayla herşey daha rahat. İlk tercihim arabadır ama trafiğin çok kötü olduğunu biliyorsam lades dememek için arabayı Üsküdar’a bırakıp ona göre motorla hareket ederim.” 16/1(MD)

Hanehalkı üyelerinin iş haricinde yaka değiştirme nedenleri sorulduğunda genel olarak sosyal amaçlı aktiviteler için Avrupa yakasına geçtikleri öğrenilmiş, hatta bazı hanehalkı üyelerinin zorunlu kalmadığı sürece karşı yakaya geçmediği anlaşılmıştır. (MD: 11/1, 13/1, 14/2, 15/1, 16/1, 16/2, 17/1, 17/2, KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, 5/1, 5/2, 9/1)

“Yani çok önemli bir aktivite yapacağızdır mutlaka arkadaşlarımla orada toplanmamız istenmiştir o zaman yaka değiştiririm. Ya da bir tiyatro sinema konser olur başka hiçbir yerde bulamamışımdır o zaman değiştiririm. Çünkü anadolu yakasında bulabiliyorum herşeyi.” 17/1 (MD)

R.5: Hafta içi ve hafta sonu hanehalklarının vakit geçirdikleri alanlar konut türü ve konutun bulunduğu yere göre değişmektedir.

R.5A: Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde sosyal açıdan zengin donatılara sahip kapalı sitelerde yaşayan evli ve çocuk sahibi hanehalkları hafta sonunda merkezi alanlarda yaşayan hanehalklarına göre yaşadıkları sitenin içinde daha çok vakit geçirmektedirler. (KS: 3/1, 3/2, 4/1)

“Bizim burada (Evidea Sitesi) sosyal hayatımız akşam 8’den 9’dan sonra başlıyor, siteye geldikten sonra yani. İşte bu da tembelliğe sebep oluyor çıkmıyorsun siteden, arıyorsun buradan birini aşağıda buluşalım diyorsun zaten hemen çocuk orda onda aklın kalmıyor, burada herşey hayatını kolaylaştırmak üzerine olduğu için alışıyorsun. Cumartesi arkadaşla dışarı

çıkıp iki tek atalım desek, dönüşte çevirme olur diye vazgeçiyorsun zaten burda arkadaşlarla birlikte içiyoruz... Sitede yeni arkadaşlar ediniyorsun ama eski arkadaşlarına vakit ayırmaya üşeniyorsun hep onlar buraya gelsin istiyorsun... bir bakmışsın hayatın buranın içinde geçiyor.” 3/2(KS)

R.5B: Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde, sosyal anlamda zengin donatılara sahip olmayan kapalı sitelerde yaşayan (özellikle) bekar hanehalkları hafta sonlarını çoğunlukla kentin merkezi alanlarında geçirmektedirler. (KS: 8/1, 9/1)

“Evime yakın oturan bir arkadaşım var onunla sık görüşüyorum hafta içinde onun dışında zaten haftasonu görüşüyorum arkadaşlarımla genelde... Oturduğum yerde sosyal açıdan bir şey olmadığı için orada vakit geçirmek zor ancak evde oturabilirsin ya da arkadaşların gelir. Onun dışında bir şey yapmak mümkün değil, o yüzden işte ben Kadıköy’e gidiyorum hafta sonlarında.” 9/1(KS)

Sosyal anlamda kullanıcısına fazla imkan sunmayan sitelerde yaşayan görüşmeciler sosyal yaşantılarını hafta sonlarında kentin merkezi alanlarına giderek zenginleştirmeye çalışmakta, konut çevrelerinde hafta sonunda vakit geçirmemektedirler.

R.5C: Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerdeki mahallelerde yaşayan hanehalklarının hafta sonunda yakın çevrede geçirdikleri vakit azalmakta, kentin daha merkezi ve sosyal alanlarına doğru bir akış gerçekleşmektedir. (MD: 12/1, 17/1, 17/2)

“Arkadaşlarımla haftada en az bir kere görüşüyorum, hafta sonu tabi. Genelde Pendik çevresinde değil, Bostancı, Kadıköy, Taksim, Beşiktaş o gibi yerlerde. İş arkadaşlarımla Beşiktaş’ta ama kendi arkadaşlarımla Bostancı, Kadıköy oralarda. Pendik’te yapacak bir şey olmadığı için bana göre hep daha merkeze doğru gidiyorum, arkadaşlarım da oralara geliyorlar, böylece ortak bir noktada buluşmuş gibi oluyoruz.” 17/1(MD)

Bu tür bölgelerdeki sosyal yaşantı ve imkanlar çoğu zaman daha kısıtlı olduğundan özellikle hafta sonunda kentin merkezi alanlarına yönelmekte ve buralardaki sosyal hayata katılma eğilimine girilmektedir.

R.5D: Kentin merkezi alanlarındaki sitelerde yaşayan hanehalkları genellikle hafta sonlarında konut yakın çevrelerinden ayrılarak kentin farklı alanlarına yönelmeyi tercih etmektedirler. (KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2)

“Hafta sonları aslında evde durmuyorsak pek de Çengelköy’e inmiyoruz yani hep başka bir yere ya Meydana gidiyoruz ya da kızımızı tiyatroya götürüyoruz Göztepe taraflarına. Nadiren Caddebostan’a gidiyoruz. Değişik

çevrelere gitmeyi seviyoruz biz, hep aynı yerde kalmak istemiyoruz özellikle de hafta sonunda.” 2/1(KS)

Bu noktada kapalı sitelerdeki yaşantının merkeze olan mesafeler ve sundukları donatılar ölçüsünde kente katılımı etkilediği ve kullanıcılarının gündelik menzil örüntülerinin biçimlenişinde önemli bir bileşen olduğu sonucuna varılmaktadır. Dolayısıyla merkeze uzaklığın/yakınlığın kapalı sitelerde yaşayanların hafta sonu rutinlerini etkilediği; hafta içi genellikle site içinde gündelik yaşantılarını deneyimleyen bireylerden özellikle merkezdeki sitelerde yaşayanların hafta sonu çok fazla ulaşım sıkıntısı çekmediklerinden konut yakın çevrelerinden uzaklaştıkları anlaşılmaktadır.

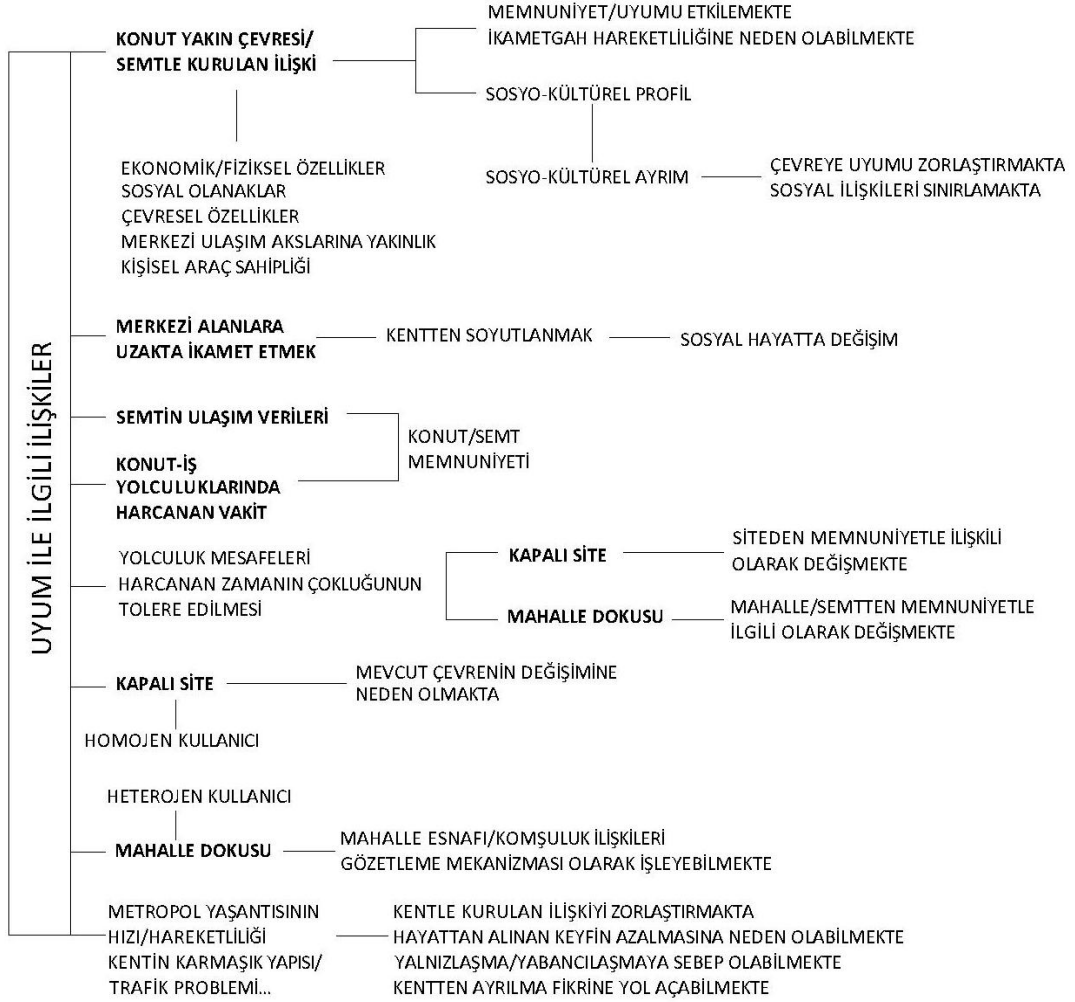
R.5E: Kentin merkezi alanlarına yakın konut çevrelerinde yaşayan bireylerin (özellikle bekar olanlar) sosyal yaşantıları ulaşım açısından problem yaşayanlara (süre ve araç bulma açısından) göre daha hareketlidir. (MD: 10/1, 10/2)

“Benim hafta içi yaşantım daha iş odaklı tabi ama işten eve erken dönmek gibi kaygım olmadığından çıkışta arkadaşlarımla Kadıköy’de buluşuyorum birkaç akşam. Onlarla biraz sohbet edip, birşeyler yiyip içiyoruz ordan eve dönüyorum, ev yakın sonuçta. Ama hafta sonu hep daha aktifim tabi, daha geç saatlere kadar dışardayım. Gittiğim yerler biraz değişebiliyor hafta sonu, Taksim’e mesela daha rahat gidiyorum ertesi gün iş olmadığından.” 10/1(MD)

Yapılan görüşmelerde genel olarak hafta içi sosyalleşme rutininin hafta sonuna göre daha seyrek olduğu izlenmekte, ancak bekar bireylerden konut çevreleri sosyal alanlara yakın olanların sosyalleşme rutinlerinin farklılaştığı, daha hareketli olduğu anlaşılmaktadır.

3.5.1.3 Uyum ile İlgili Temalar

Çizelge 3. 18 Uyum ile ilgili temaların şematik ifadesi



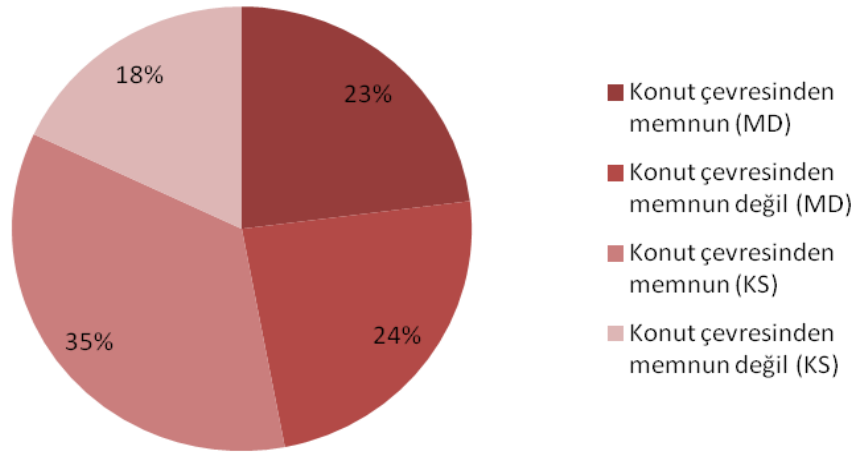
Çizelge 3. 19 Uyum ile ilgili temalar

Tema no	Temalar	Frekans		
		MD	KS	TO P
U.1	Konut yakın çevresi ve semtle kurulan ilişki hanehalklarının çevreye uyum sağlamalarını ve memnuniyet düzeylerini etkilemektedir.	8	8	16
U.2	Bireylerin semt genelindeki sosyalleşme alışkanlıkları ve semttan memnuniyet düzeyleri semtin genel profili ve hanenin profilinin uyumuyla ilişkilidir.	4	8	19
U.2A	Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının bulundukları semti verimli kullanmaları, çevreden ihtiyaçlarının karşılanabilme düzeyine göre farklılaşmaktadır.	X	7	
U.3	Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde yaşamak, kişilerin kente uyumunu zorlaştırmakta, onları kentten soyutlayabilmekte ve sosyal hayatlarında değişime neden olmaktadır.	3	6	21
U.3A	Gün içinde iş amaçlı yapılan yolculuklarda kaybedilen vakit, bireylerin konut çevreleriyle ilgili memnuniyet düzeylerini etkilemektedir.	2	3	
U.3B	Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının kentle ilişkilerinde sitenin merkezi ulaşım akslarına yakınlığı ve kişisel araçlarının olması önemli bir etkidir.	X	7	
U.4	Kapalı sitelerde yaşayan hanelerin ekonomik, sosyo-kültürel ve demografik özellikleri mahalle dokusundaki hanelere göre daha homojen olduğundan bu tür konut çevrelerinde hanelerin menzil örüntüleri birbirleriyle uyumludur.	X	12	12
U.5	Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları ile mahalle dokusunda yaşayanların günlük kat ettikleri mesafeleri tolere etme nedenleri farklılaşmaktadır.	X	X	9
U.5A	Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları yaşadıkları siteden ve olanaklarından memnuniyet düzeylerine bağlı olarak günlük kat ettikleri mesafeleri ve harcanan zamanı tolere etmektedirler.	X	6	
U.5B	Mahalle dokusunda yaşayan hanehalkları mahallenin yapısı ve konut yakın çevresinin sunduğu olanaklar ölçüsünde günlük kat ettikleri mesafeleri ve harcanan zamanı tolere etmektedirler.	3	X	
U.6	Kapalı siteler inşa edildikleri çevrenin alt yapı ve ulaşım olanaklarını, mekansal donatılarını ve çehresini olumlu/olumsuz yönde değiştirmektedir.	X	7	7
U.7	İstanbul'un bazı semtlerinde hala hissedilen mahalle kültürü çerçevesinde kimi zaman bir gözetleme mekanizması oluşmakta; bu durum hanelerin biçiminde konut çevresine uyumunu zorlaştırmaktadır.	6	X	6
U.8	Metropol yaşantısının hızı ve hareketliliği kişilerin kentle olan ilişkilerini farklı biçimlerde etkilemektedir.	X	X	14
U.8A	Metropol yaşantısının sürekli hareketi kişilerin hayattan aldıkları keyfin azalmasına neden olabilmektedir.	3	1	
U.8B	Metropol yaşantısının hareketliliğinin sebep olduğu yalnızlaşma ve yabancılaşma hali (özellikle küçük şehirden gelen bireylerce) olumlu bir özellik olarak algılanabilmektedir.	1	3	
U.8C	İstanbul'un karmaşık yapısı, trafik problemi vb. etkenler hanehalklarının ilerleyen dönemlerde kentten ayrılmak istemelerine neden olabilmektedir.	4	2	

U.1: Konut yakın çevresi ve semtle kurulan ilişki hanehalklarının çevreye uyum sağlamalarını ve memnuniyet düzeylerini etkilemektedir. (MD: 10/3, 11/1, 12/1, 13/1, 15/1, 16/1, 16/3, 17/1, KS: 1/2, 2/2, 3/1, 4/1, 5/1, 6/2, 8/1, 9/1)

“Bizim buralar çok nezihtir, yeşili de boldur ve her türlü işini halledebileceğin dükkanlar var. Uzun süre başka yerde işim yoksa çıkmadığım olur semttan, beni doyuruyor çünkü istediğim herşey elimin altında. Çok memnunum kentin bu köşesinde yaşamaktan açıkçası.” 10/3(MD)

Aşağıdaki grafikte görüülen hanehalkı üyelerinin konut yakın çevreleri ve semtleri ile ilgili memnuniyetlerine yer verilmektedir.



Şekil 3.31 Hanehalklarının konut çevresinden memnuniyetleri

Bu grafikteki düzenlemeden de anlaşılacağı gibi mahalle dokusunda yaşayan 8 hanelerden dördü yaşadığı çevreden ve semttten memnun olduğunu, taşınmayı düşünmediğini belirtmekte (HH10, HH11, HH12, HH13) diğer yandan geri kalan dördü ise farklı sebeplerle memnuniyet seviyelerinin düşük olduğunu (HH14, HH15, HH16, HH17) ifade etmektedir. Memnuniyetsizlik ve taşınma istekleri sorgulandığıdaysa yaşanan çevrenin kimliğiyle kendileri arasında bir uyumsuzluk olması, özellikle sosyal anlamda çevreden sıkıntı duyulması (HH16, HH17), çocuk sahibi olmayı planlayan hanenin yaşadıkları çevrenin çocuk yetiştirmek için iyi olmayacağını düşünmesi (HH15) ve konut yakın çevresinde gündelik hayatın idame ettirilmesi için gereken mekanların azlığı ve ulaşımın zorluğundan ötürü duyulan memnuniyetsizlik (HH14) dile getirilmektedir. Kapalı sitelerde yaşayan hanelere bakıldığıdaysa dokuz haneden altısının çevreden memnun olduğu (HH1, HH3, HH4, HH5, HH6, HH7), üçünün ise memnun olmadığı anlaşılmaktadır. Memnun olmayan hanelerin bu durumu sitenin dışındaki ortamdaki ayrışma ve sitenin bulunduğu konumun ulaşım açısından kendilerine problem yaratmasına bağladıkları görülmektedir. Buradan kapalı sitede yaşayan hanelerin memnuniyet seviyelerinin daha çok site ölçeğinde ele alındığı, çevredeki olumsuzluk ve yetersizliklerin site yaşantısının artırıyla kapatıldığı anlaşılmaktadır.

U.2: Bireylerin semt genelindeki sosyalleşme alışkanlıkları ve semtten memnuniyet düzeyleri semtin genel profili ve hanenin profilinin uyumuyla ilişkilidir. (MD: 11/1, 16/2, 16/3, 17/1, KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, 3/1, 3/2, 5/2, 6/1)

“İnsanlar da pek aynı ayarda değil yani çevrede bizim site böyle bir sınır gibi İçerenköy ve arkamızda gecekondulu mahallesi var Fındıklı Mahallesi böyle site sınırdaki kalmış gibi. Sitenin bir tarafı İçerenköy’e bakıyor onların gelir seviyesi daha iyi arka tarafta ise daha düşük gelirli insanların yaşadığı gecekondulu mahallesi var oradan böyle daha kaba saba insanlar falan çıkabiliyor karşına.” 8/1(KS)

“Benim çevremdeki herkes burada yaşıyor, çevre açısından iyi, homojen, belirli bir seviyenin dışı yok... Herkes birbirine saygılı, bakkal dahil herkes birbirini tanıyor. Yani benim gibi gençler çok fazla buralarda o yüzden seviyorum, istediğim gibi takılabiliyorum, gündüz gece farketmiyor.” 11/1(MD)

Konut çevresinin sosyo-kültürel profilinin homojenliği her iki konut türü için de önemli bir memnuniyet belirleyicisi olarak ortaya çıkmaktadır. Yapılan görüşmelerden profiledeki farklılığın hanelerin konut yakın çevreleriyle ilişkilerini etkilediği, sosyalleşme davranışlarını biçimlendirdiği gözlenmektedir. Yaşadıkları çevrede homojen bir profil olduğunda, hanelerin buralarda geçirdikleri vakit ve sosyalleşme biçimleri artarken, hane ile çevre arasında bir ayrışımın olduğu durumlarda hanelerin çevreden kopuk bir yaşantı sürdürdükleri anlaşılmaktadır.

Konu, mahalle dokusu ve kapalı siteler ölçeğinde ele alındığında kapalı sitelerin çevrelerindeki mahalle dokusu ile aralarında daha keskin bir sosyo-kültürel ayrım olduğu dikkat çekmektedir. Bu durum, bu tür sitelerde yaşayan bireylerin çevre kullanımlarını etkilediğinden menzillerinde farklılaşma yaratacaktır. Ayrıca, özellikle kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının konut yakın çevrelerindeki sosyo-ekonomik ve kültürel farklılıktan tedirginlik duymaları da dikkat çekicidir. Böylece aynı konut çevresinde yaşayan haneler arasındaki sosyo-kültürel ayrımın bireylerin çevreye uyumunu zorlaştırdığı, sosyal ilişkilerini sınırladığı söylenebilir. Bu durumda sosyal ayrışım hanelerin menzillerini sınırlayan bir özellik olarak karşımıza çıkmakta ve özellikle kapalı sitelerde yaşayan hanelerin yaşantılarının sitenin sınırları doğrultusunda biçimlendiği ve menzillerinin bu bağlamda etkilendiği gözlemlenmektedir.

U.2A: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının bulundukları semti verimli kullanmaları, çevreden ihtiyaçlarının karşılanabilme düzeyine göre farklılaşmaktadır. (KS: 1/2, 2/1, 3/1, 6/1, 6/2, 8/1, 9/1)

Kapalı sitede yaşayan hanelerin semt ölçeğindeki sosyalleşme verileri genel olarak konut yakın çevresinde bireylerin sosyal ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik mekanların var olup olmamasıyla ilişkilidir. Yakın çevrede bu tür olanakları olmayan sitelerde yaşayan hanelerin yaşadıkları semt genelinde sosyalleşemedikleri, bu amaçla kentin farklı alanlarına yöneldikleri anlaşılmaktadır (örnek; HH1, HH2, HH9). Ancak özellikle Ataşehir gibi bu konuda zengin bir çevre ve kullanım sunan yerleşimlerde yaşayan hanelerin sitelerinin dışında vakit geçirdikleri, yakın çevrede sosyalleşme eğiliminde bulundukları görülmektedir (HH5, HH6).

“Çıkıp çok rahat bir yerlerde oturabiliyorsun, çok sayıda kafeler var. Şimdi çocuk oldu 1-2 sene içinde onu götürebileceğim çocuk parkları çok fazla var, onun için çocuk tiyatrosu bile mevcut Ataşehirde. Yani spor yapmak istesen bin türlü spor imkanı var, hiç bir şey yapamasan bir dolu yürüyüş alanı var. Sitede park var, tenis basket sahası var. Alışveriş merkezi var yakında her türlü şeyini giderebiliyorsun burdan. Çıkıp gezme imkanın var. Bu şekilde yani etraftaki yaşam alanı güzel, beğeniyorum ben, bana uygun.” 6/2(KS)

U.3: Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde yaşamak, kişilerin kente uyumunu zorlaştırmakta, onları kentten soyutlayabilmekte ve sosyal hayatlarında değişime neden olmaktadır. (MD: 14/1, 17/1, 17/2, KS: 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 5/2, 9/1)

“Yani burası uzak tabi kente, işime yakın diye burada oturuyorum... ama şimdi de sosyal olarak bir şey yapamıyorum yani dengeli bir yer bulmak lazım oturmak için böyle zor oluyor ancak hafta sonları dışarı çıkabiliyorum, uzak çünkü mesafeler, saatler geçiyor gidip gelelim derken.” 9/1(KS)

Her iki konut türünde de kentin merkezi alanlarına uzak bir yerde yaşamak hanelerin gün içinde merkeze doğru yaptıkları yolculuklarda uzun vakitler geçirilmesine neden olduğundan kentle kurulan ilişkileri güçleştirmektedir. Sosyalleşme alışkanlıklarında da değişikliklere neden olabilen bu durum bireylerin menzillerinin biçimlenişi üzerinde etkin bir rol oynamaktadır.

Ayrıca, yaşanan konutun bulunduğu semtin ulaşım rahatlığının/zorluğunun bireylerin semtle ilgili memnuniyet düzeylerini ve çevreye uyumlarını etkilemekte olduğu söylenebilir. (MD: 16/3, KS: 6/1, 9/1)

“Bu mahallenin (Yeni Sahra) park sorunu olmamasını seviyorum en çok, bir de İstanbul için artık çok merkezi bir yerde, heryere ulaşım kolay çok ortada bir yer. Burası Anadolu yakasında hemen hemen her yere aynı mesafede...” 16/3(MD)

“Ben buraya adapte olamadım hayır, yaşamak istemiyorum burada aslında. Memnun değilim ama işe yakın kirası az katlanıyorum yani, sokakta insan yok sonuçta hiçbirşey yok ulaşımı yok.” 9/1(KS)

HH16/Ü3’ün bahsettiği ulaşım rahatlığı ve merkezîyet, yaşanan çevreden çok da memnun olunmasa da orada yaşamaya devam etmelerinin önemli sebeplerindendir. HH9 ise ulaşım anlamında çektiği güçlükler nedeniyle taşınmayı planlamaktadır. Bu bağlamda konuttan taşınma kararı verilirken yakın çevrenin ulaşım verilerinin ne kadar önemli olduğu daha iyi anlaşılabilir.

U.3A: Gün içinde iş amaçlı yapılan yolculuklarda kaybedilen vakit, bireylerin konut çevreleriyle ilgili memnuniyet düzeylerini etkilemektedir. (MD: 15/1, 17/1, KS: 2/1, 2/2, 6/2)

“Çok denedim tabi çeşitli yolları ama genelde bir saatin altına inmiyor (konut-iş yolculuğu süresi). Ki yani ben çok pik saatlerde işe gitmememe rağmen pik saatlerde işe gitsem bu süre daha da uzayacak tabi. Bu nedenle de taşınmayı düşünüyoruz.” 2/2(KS)

“Beşiktaş’ta çalışıyorum ve evimiz Pendik’te her gün en az iki saatte işe gidip iki buçuk saatte eve dönüyorum. Bu çok uzun bir süre tabi, çok zorluyor beni, yoruluyorum. Bu yüzden de belki sevmiyorum Pendik’i, yani daha yakın bir yerde çalışsam belki böyle düşünmem ama şu anda hiç memnun değilim durumdan.” 17/1(MD)

İkamet edilen konutun bulunduğu yerin çalışılan mekana olan uzaklığı ölçüsünde artan iş yolculuklarında kaybedilen süreler, hanehalkı üyelerinin yaşadıkları çevreyle olan ilişkilerini yeniden değerlendirmelerine sebep olabilmektedir. Hanelerin taşınma kararı almasına bile neden olabilen bu sürelerin uzunluğu konut çevresinden memnuniyet düzeyine göre tolere edilebilmektedir. Özellikle kapalı sitelerde yaşayan hanelerde bu eğilim ağır basmaktadır; çünkü site içinde istediği yaşantıyı kurmayı başarmış, siteden memnun olan bireyler bu durumda sitenin konumunu ve uzun yolculukları gözardı edip, yaşadığı mekana ve onun özelliklerine odaklanmaktadır.

Diğer yandan görüşmeciler arasında konut-iş mesafesinin çok da yakın olmamasını tercih edenlere de rastlanmaktadır. (MD: 13/1, KS: 1/1)

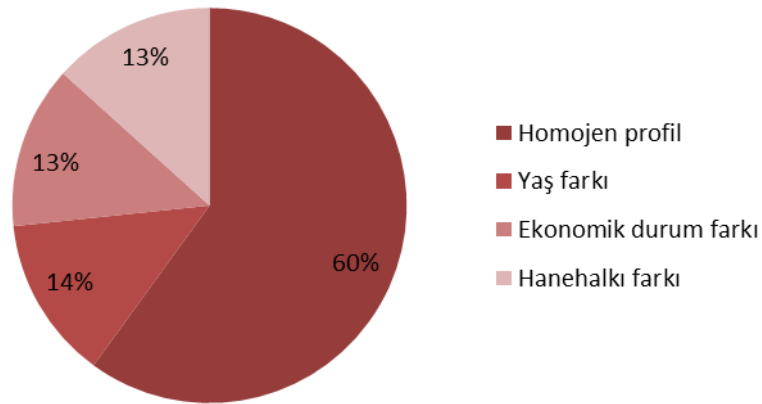
“Aslına bakarsan ben çok yakın çevremde bir iş yeri de istemezdim. Çünkü bu sabahki hareketlilik benim biraz güne başlamama ve nefes almama yardımcı oluyor. Yani evimden çıkıp yürüyerek işyerine gitmek istemezdim.”
1/1(KS)

U.3B: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının kentle ilişkilerinde sitenin merkezi ulaşım akslarına yakınlığı ve hanehalkı üyelerinin kişisel araçlarının olması önemli bir etkindir. (KS: 1/2, 2/1, 3/1, 6/1, 6/2, 7/2, 9/1)

“Benim buradan istediğim her yere gitmem kolay bence, ya da ben alıştım bilmiyorum. Sonuçta Tuzla’da çalıştığım için evimizin Kartal’da olması mantıklı geldi bize burayı alırken. Tam arada bir yer bence Kartal, buradan arabama atlayıp Caddeye gitmem on dakika sonuçta, zaten ben arabasız bir yere de giden biri değilim. Evin önünden birçok dolmuş geçiyor oraya ama ben arabamla gitmeyi tercih ediyorum. Sahil yolu olduğu için burası ulaşım her yere rahat, ben sıkıntı çektiğimi söyleyemem.” 7/2(KS)

U.4: Kapalı sitelerde yaşayan hanelerin ekonomik, sosyo-kültürel ve demografik özellikleri mahalle dokusundaki hanelere göre daha homojen olduğundan bu tür konut çevrelerinde hanelerin menzil örüntüleri birbirleriyle uyumludur. (KS: 1/2, 2/1, 2/2, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 5/2, 6/1, 6/2, 7/1, 7/2)

Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarıyla yapılan görüşmelerde hanehalkı üyelerinin büyük çoğunluğu sitelerinde homojen bir profil olduğunu belirtmektedir. Ancak, kapalı sitede yalnız yaşayan bekar erkekler (HH8, HH9) site profilinin kendileriyle çok da uyumlu olmadığına ve genel olarak kapalı sitelerdeki aile yoğunluğuna dikkat çekmektedirler.



Şekil 3.32 Kapalı sitelerde ikamet eden hanehalklarının yaşadıkları sitedeki profil özellikleri

Diğer yandan örneklem genelinde yaşanan konut çevresindeki sosyal yapı ele alındığında, bireylerin yaşam çevrelerinde kendilerine çeşitli yönlerden (yaş, hanehalkı türü, kültür, ekonomik durum gibi) benzer grupların bulunmasını tercih ettikleri gözlenmektedir.

U.5: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları ile mahalle dokusunda yaşayanların günlük kat ettikleri mesafeleri tolere etme nedenleri farklılaşmaktadır.

U.5A: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları yaşadıkları siteden ve olanaklarından memnuniyet düzeylerine bağlı olarak günlük kat ettikleri mesafeleri ve harcanan zamanı tolere etmektedirler. (KS: 1/1, 1/2, 3/1, 3/2, 4/1, 7/2)

“İşime daha yakın siteler vardı ben bu evi tutarken benzer özellikleri olan ama bu sitenin yeşilliği kullanım şekli, bütün evlerin her şekilde ortak mekana bakması ve sosyal olanakları çok etkiledi beni. O nedenle işimle olan mesafesini göz ardı ettim açıkçası.” 4/1(KS)

U.5B: Mahalle dokusunda yaşayan hanehalkları mahallenin yapısı ve konut yakın çevresinin sunduğu olanaklar ölçüsünde günlük kat ettikleri mesafeleri ve harcanan zamanı tolere etmektedirler. (MD: 12/1, 13/1, 17/1)

“Çok memnunum, taşınmayı hiç düşünmüyorum. Burası sakin geliyor, daha Pendik’ten şehrin içine doğru girdikçe daha trafik yoğunlaşıyor, insan keşmekeşi çok fazla.” 17/1(MD)

U.6: Kapalı siteler inşa edildikleri çevrenin alt yapı ve ulaşım olanaklarını, mekansal donatılarını ve çehresini olumlu/olumsuz yönde değiştirmektedir. (KS: 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 7/1, 7/2, 9/1)

“İki senede alıştım buraya ilk sene kimseyi tanıımıyordum ve hiçbirşey yoktu çevrede... Bunların hepsi sonradan oldu, bizim site ve sonrasında yapılanlar aslında buraları geliştirdi.” 3/1(KS)



Şekil 3.33 HH3ve HH4'ün yaşadığı kapalı sitenin uydu fotoğrafı

Yukarıdaki fotoğrafta görüldüğü üzere içe dönük bir yaşantının tasarlandığı Çekmeköy'deki Evidea Sitesi'nin ilk inşa edildiği yıllarda yakın çevresindeki olanakların çok kısıtlı olduğu; günlük ihtiyaçların karşılanabileceği tek tük dükkanların bulunduğu ve özellikle toplu taşımacılık konusunda iyi hizmet alınamadığı burada yaşayan hanelerle yapılan görüşmelerden edinilen bilgilerdir. Ancak görüşmeciler zamanla yukarıdaki alıntıdan da anlaşıldığı üzere zamanla yakın çevrenin değişmeye başladığını artık bu tür problemlerin yaşanmadığını dile getirmektedirler.



Şekil 3.34 HH7'nin yaşadığı kapalı sitenin uydu fotoğrafı

Benzer şekilde Kartal'daki 9 Palmiye Sitesi'nde yaşayan bir haneyle HH7 yapılan görüşmelerden de sitenin çevredeki dokuyu etkilediği, çevreye büyük/lüks marketlerin açıldığı, birçok farklı imkanın da siteye insanların taşınmaya başlamalarından sonra geldiği öğrenilmektedir.

Genel olarak çevreye yapılan yatırımlar olumlu karşılanırken, bazı durumlarda yakın çevreye çok fazla benzer sitelerin yapılması çevrenin yeşil alanlarına zarar vermesi ve çevrenin fazla yapılaşmasına neden olabildiğinden eleştirilmektedir.

"Çok fazla site var çok fazla proje yapılıyor buralara. Yani benim evimin önüne diktiler bir tane ...yani adam taş atsa kafamı kırar neredeyse siteye sıfır yeni bloklar oldu. Çok rahatsızım bu durumdan." 9/1(KS)

U.7: İstanbul'un bazı semtlerinde hala hissedilen mahalle kültürü çerçevesinde kimi zaman bir gözetleme mekanizması oluşmakta; bu durum hanelerin biçiminde konut çevresine uyumunu zorlaştırmaktadır. (MD: 11/1, 12/1, 15/1, 15/2, 16/1, 17/1)

Bu semtlerdeki yaşam, sunduğu ilişkiler bağlamında olumlu ve olumsuz yönleriyle (esnaf ve komşuluk ilişkileri vb.) diğerlerinden farklılaşmaktadır.

"Bugün çok da kalmayan bir mahalle gibi burası. Bunu hem olumlu açıdan hem de olumsuz açıda söylüyorum. Olumlu açıdan; gerçekten bir sürü insanla tanışıyorsun, sohbet ediyorsun, manavın seni tanıyor, kasabın tanıyor, şuyun tanıyor ki artık bu çok da karşılaşmadığın bir durum. Ama bir yandan da birazcık fazla içine girdin mi çok dedikodu döndüğünün farkına varıyorsun, aynen mahalle gibi gözetlendiğini görüyorsun. Mahalle olmasından kaynaklanan bir güvenliliği var. Diğer yandan da insanların birbirini gözetleme, hani o eski tip mahalle baskısı güvenliliği var aslında. Hırsızlığa karşı çok da güvenli olmasa da bir çeşit mahallenin kendi güvenliliği var." 15/1(MD)

U.8: Metropol yaşantısının hızı ve hareketliliği kişilerin kentle olan ilişkilerini farklı biçimlerde etkilemektedir.

U.8A: Metropol yaşantısının hızı ve hareketliliği kişilerin hayattan aldıkları keyfin azalmasına neden olabilmektedir. (MD: 16/2, 17/1, 17/2, KS: 3/1)

"İstanbul beni yordu, hem iki tane çocuk hem yani iş güç sahibi olmak ondan sonra da senden geçti şekline geldi. Çok sorumluluğum var ondan sanırım, yapacak çok işim var onun için keyif alacak halim kalmadı artık..." 16/2(MD)

U.8B: Metropol yaşantısının hareketliliğinin sebep olduğu yalnızlaşma ve yabancılaşma hali (özellikle küçük şehirden gelen bireylerce) olumlu bir özellik olarak algılanabilmektedir. (MD: 14/1, KS: 5/2, 6/2, 9/1)

İstanbul'daki bireyler arasında gözlenen iletişimsizlik bireylerin mahremiyetlerini artırabilmekte, yaşam biçimlerine ve davranışlarına çevreden müdahale edilmemesine sebebiyet verdiği için memnuniyete sebep olabilmektedir.

“Seviyorum ben burayı (İstanbul). Yalnız yaşamayı seviyorum yani burada istediğim gibi özgürce dolaşmayı seviyorum. O kadar da özgür değilim tabi ama bir küçük yerde (Niğde) yaşamış biri olarak burası daha güzel geliyor. Yani orada (küçük şehir) herkesle karşılaşsın bir caddede yürüyemezsin rahat ama burda bir ikinci defa biriyle karşılaşmadan yürümek çok güzel ben onu seviyorum. Sessizliği seviyorum.” 14/1(MD)

“İstanbul'da yaşamaksa çıkıp şurda yarım saat dolaşmak bile başka küçük şehre göre, kafan boşalıyor burda hemen. Bilmiyorum yani ben burda daha huzurlu hissediyorum kendimi.” 6/2(KS)

U.8C: İstanbul'un karmaşık yapısı, trafik problemi vb. etkenler hanehalklarının ilerleyen dönemlerde kentten ayrılmak istemelerine neden olabilmektedir. (MD: 16/2, 16/3, 17/1, 17/2, KS: 2/1, 2/2)

Görüşme yapılan bazı hanehalkı üyeleri kendilerini İstanbul'da geçici hissetmekte, kentten ayrılmayı düşünmektedirler. Bu isteğin ekonomik zorluklar, iş hayatı, kendine vakit ayıramamak, yoğunluk, huzur ve doğaya yakın olmak, yaşlılık sürecini sakın bir yerde geçirmek gibi birçok sebebi bulunmaktadır.

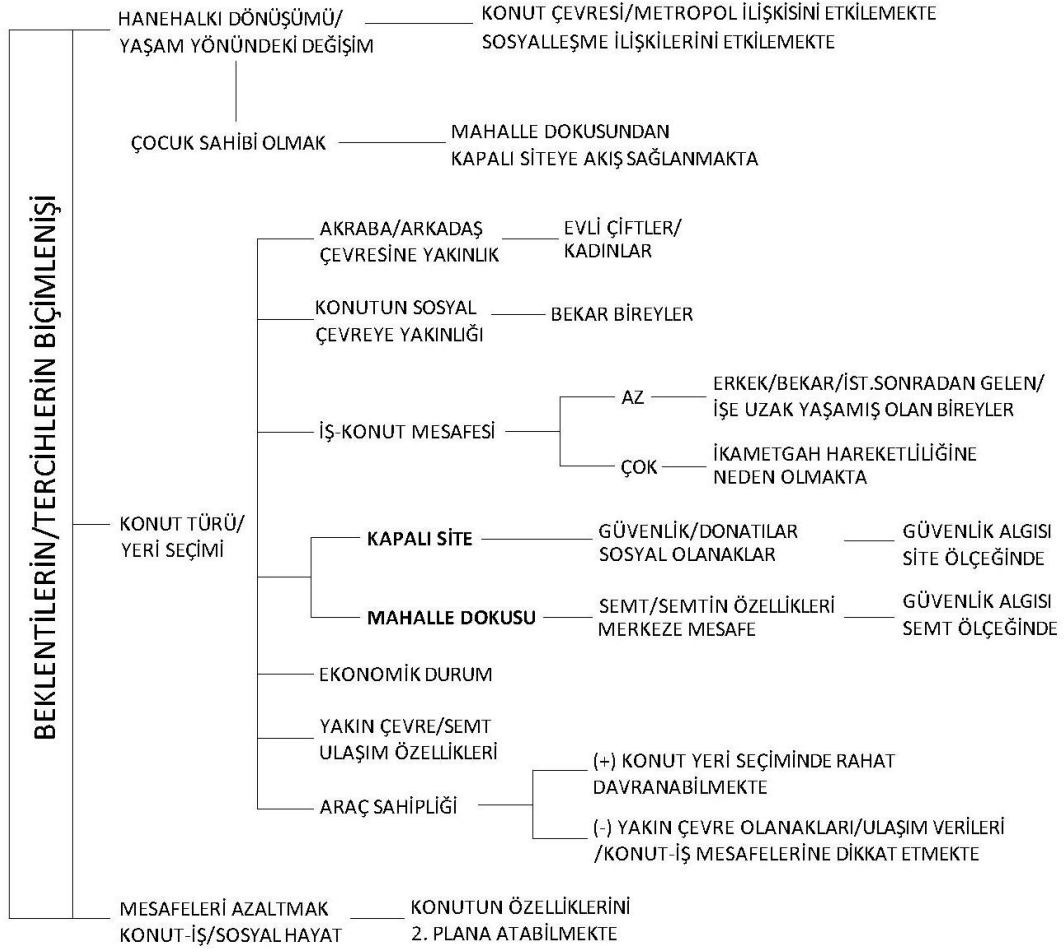
“Daha ılıman bir iklim emekliliğimizi rahat geçireceğimiz bir yere gitmek istiyoruz. Yani İstanbul çok kalabalık, emekli insanın yaşayacağı bir yer değil diye düşünüyorum.” 16/2(MD)

Ancak iş hayatının sunduğu olanaklar ve kariyer hedefleri bazı hanehalkı üyelerinin yaşamlarını İstanbul'da sürdürmek istemelerine neden olmaktadır. (KS: 6/2, 9/1)

“İstanbul'dan taşınmayı düşünmüyorum şimdi. Yani en azından şimdilik kafamdaki emelleri gerçekleştirene kadar burdayım işimle ilgi özellikle yoksa çok da yaşanacak bir yer mi hayır açıkçası. Çok pahalı bir şehir ama kendi kafamdaki şeyleri gerçekleştirmek için buradayız.” 6/2(KS)

3.5.1.4 Beklentiler / Tercihler ile ilgili Temalar

Çizelge 3. 20 Beklentiler/Tercihler ile ilgili temaların şematik ifadesi



Çizelge 3. 21 Beklentiler/Tercihler ile ilgili temalar

Tema no	Temalar	Frekans		
		MD	KS	TOP
B.1	Hanehalkında yaşanan dönüşüm ve bireylerin yaşam yönündeki değişimler konut çevresi ve metropolle kurulan ilişkilerde belirleyicidir.	X	X	31
B.1A	Evlilik ve çocuk sahibi olmak hanelerin kenti kullanım ve sosyalleşme biçimlerinde değişim yaratmakta dolayısıyla da menzil örüntülerini değiştirmektedir.	3	8	
B.1B	Çocuk sahibi olmak, hanelerin konut türü ve semt tercihlerinin değişmesine neden olabilmektedir.	2	7	
B.1C	Evli çiftlerin ve kadınların konut yeri seçiminde akrabalarına/arkadaş çevrelerine yakınlık önemli etkenlerdendir.	2	2	
B.1D	Bekar hanehalkı üyelerinin konut seçiminde işe ve/ya sosyal yaşama öncelik verilirken konutun türüne ve özelliklerine daha az odaklanılmaktadır.	4	3	
B.2	Mahalle dokusunda yaşayan hanehalkları ile kapalı sitelerde yaşayanların konut tercihlerinde öncelikleri değişmektedir.	X	X	21
B.2A	Kapalı sitelerde yaşayanlar konut seçimlerini yaparken tercihlerini genel olarak sitenin güvenlik özellikleri, fiziksel donatıları, sosyal olanaklarından yana kullanmakta, semt seçimini ikinci plana atabilmektedirler.	X	7	
B.2B	Mahalle dokusunda yaşayanların konut seçimlerinde semt ve semtin özellikleri (sosyo-kültürel, manzara, fiziksel, coğrafi, ulaşım) belirleyicidir.	6	X	
B.2C	Mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının kapalı sitede yaşamak ile ilgili düşünceleri olumlu/olumsuz yönlerde çeşitlenmektedir.	8	X	
B.3	Farklı konut türlerinde yaşayan bireylerin güvenlik algıları değişmektedir. Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları konutlarının güvenliğini site ölçeğinde yorumlarken mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının güvenlik algısı genellikle yaşadıkları semt ölçeğindedir.	8	10	18
B.4	Hanehalklarının konut türü ve yeri seçiminde ekonomik durum öncelikli bir etkidir.	5	3	8
B.5	Bireylerin konut seçimlerinde yakın çevrenin/semtin ulaşım özellikleri dikkate alınan etkenlerdendir.	4	4	8
B.6	İş-konut mesafesi hanehalklarının konut seçimi ve ikametgah hareketliliğinde etkilidir.	3	4	20
B.6A	İş-konut mesafesi özellikle bekar erkeklerin konut yeri seçiminde belirleyici bir etkidir.	1	3	
B.6B	İstanbul'a çalışmak/egitim için gelen kişilerin konut yeri seçimi İstanbul doğumlu olanlara/uzun yıllardır İstanbul'da yaşayanlara göre iş/okul mesafelerine daha fazla bağlıdır.	1	3	
B.6C	Belirli bir süre işe uzak ikamet eden hanehalkları/konut-iş yolculuklarında zorluk çekenler yaşadıkları ulaşım problemleri sebebiyle bir sonraki ikametgah tercihlerinde işe yakınlığa daha fazla dikkat etmektedirler.	2	3	
B.7	Şahsi araç sahibi olan/olmayan hanelerin konut yeri ve türüne ilişkin seçimleri farklılık gösterebilmektedir.	2	4	6

B.1: Hanehalkında yaşanan dönüşüm ve bireylerin yaşam yönündeki değişimler konut çevresi ve metropolle kurulan ilişkilerde belirleyicidir.

B.1A: Evlilik ve çocuk sahibi olmak hanelerin kenti kullanım ve sosyalleşme biçimlerinde değişim yaratmakta dolayısıyla da menzil örüntülerini değiştirmektedir.
(MD: 14/1, 14/2, 15/2, KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, 3/1, 3/2, 6/1, 6/2)

“Evlilikten önceki sosyal hayatım daha fazlaydı diyebilirim. Ama evlenince evin işi, yemek yapmak, eşle birlikte hareket etmek falan değiştirdi herşeyi,

arkadaşlarımla ile eskisi gibi görüşemiyorum. Bir de çocuk olunca ona göre hareket ediyorsun özellikle de küçükken, o yüzden artık evden çıkmam çok daha zorlaştı.” 14/1(MD)

“Şu sıralar daha yoğunluklu olarak evde görüşüyoruz (arkadaşlarımızla) çocuk yüzünden... Ama dışarı çıktığımızda ya çocuğu bırakmamız gerekiyor ya da çocukla beraber gidiyorsak onun kurallarına uymamız gerekiyor, bu da daha kısıtlayıcı oluyor.” 1/1(KS)

Örneklerden de anlaşıldığı üzere evlenen ve/ya çocuk sahibi olan bireylerin kentle etkileşimleri, sosyal yaşantıları değişmektedir. Dolayısıyla gündelik hayat yeni duruma adapte olacak şekilde yeniden kurgulanmasıyla farklı menzil örüntüleri oluşmaktadır.

B.1B: Çocuk sahibi olmak, hanelerin konut türü ve semt tercihlerinin değişmesine neden olabilmektedir. (MD: 15/1, 15/2, KS: 1/1, 1/2, 2/1, 2/2, 3/1, 3/2, 4/1)

“Yeni koşullardan dolayı taşınmayı düşünüyoruz. Eşim hamile. Kuzguncuk normal yaşamak için güzel ama çocuk büyütmek için çok zor bir yer. Çocuklar için gerçekten hiçbirşey yok.” 15/2(MD)

“Çocuğumuzun büyürken içinde rahat rahat gezebileceği bir ortamı olsun, biraz daha arkadaşlarıyla birlikte olabilsin istedik böyle eski bir mahalle ortamı gibi yani. O nedenle bu siteye geldik.” 1/2(KS)

Hamilelik süreci, hanelerin yaşadıkları konutu ve çevresini yeniden gözden geçirdikleri ve uygun görmedikleri hallerde taşınma kararı aldıkları bir dönem olarak okunabilir. Çünkü ebeveynler bu süreçle birlikte çocuklarını güvenli bir şekilde yetiştirebileceklerini düşündükleri bir semte ya da kapalı bir siteye (bir süreliğine de olsa) taşınmayı tercih edebilmektedirler. Bu bağlamda çocuk sahibi olmanın hanelerin beklenti ve tercihlerinin değiştirdiği, dolayısıyla da menzillerinin biçimlenişi etkileyen önemli bir bileşen olduğu düşünülmektedir.

B.1C: Evli çiftlerin ve kadınların konut yeri seçiminde akrabalarına/arkadaş çevrelerine yakınlık önemli etkenlerdendir. (MD: 11/1, 16/2, KS: 1/1, 1/2)

“Kadıköy’ü daha çok seviyordum semt olarak sakin olduğu için, sık sık gidip geliyordum ve arkadaşlarım orada yaşadığı için de taşınırken Moda’yı tercih ettim.” 11/1(MD)

“Konut seçerken aileye yakın olması gerektiğini düşünüyorum. Çünkü aile bizim sosyal yaşantımız açısından çok önemli. Çocuk olduktan sonra özellikle. Arkadaşlarla birşekilde görüşülüyor nasıl olsa.” 1/1(KS)

Ancak bu noktada aileyle/arkadaşlarla ve akrabalarla olan ilişkilerin derecesinin önemli olduğu belirtilmelidir. Çünkü aileye yakın olmak istemeyen hanehalklarına da rastlanmaktadır.

B.1D: Bekar hanehalkı üyelerinin konut seçiminde işe ve/ya sosyal yaşama yakınlığa öncelik verilirken konutun türüne ve özelliklerine daha az odaklanılmaktadır. (KS: 5/1, 5/2, 8/1, 9/1, MD: 11/1, 12/1, 13/1)

“Daha çok ablam buldu zaten de Ataşehir bilmiyorum yani sessiz sakin, hem onun okuluna yakın, hem benim okuluma da yakın daha güzel bir yer yok.” 5/2(KS)

“Ben eski evden kirası arttığı ve konforu kötü olduğu için çıktım. Hem daha iyi bir ev istedim hem de işe yakın olsun istedim, Kadıköy’den Küçükyalı’ya taşındım, işe oldukça yakınlaştım. Hem bu semti ve çevresini daha çok seviyorum, arkadaşlarla buluşup sakin bir yerlere gidebiliyoruz, Kadıköy çok karmaşıktı tabi.” 12/1(MD)

B.2: Mahalle dokusunda yaşayan hanehalkları ile kapalı sitelerde yaşayanların konut tercihlerinde öncelikleri değişmektedir.

B.2A: Kapalı sitelerde yaşayanlar konut seçimlerini yaparken tercihlerini genel olarak sitenin güvenlik özellikleri, fiziksel donatıları, sosyal olanaklarından yana kullanmakta, semt seçimini ikinci plana atabilmektedirler. (KS: 1/2, 2/2, 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/2)

“Öncelikle güvenliğin olması bu evi seçmemizde, sonra bahçesinin olması bizim kullanımımıza mahsus yüzme havuzunun olması işte yazın kullanabileceğimiz içinde market olması, otopark probleminin olmaması öncelikle bunlardı, sonra da sevdiğimiz bir semt olsun istedik.” 2/2(KS)

B.2B: Mahalle dokusunda yaşayanların konut seçimlerinde semt ve semtin özellikleri (sosyo-kültürel, manzara, fiziksel, coğrafi, ulaşım) belirleyicidir. (MD: 13/1, 14/1, 15/1, 15/2, 16/1, 17/2)

Örneklem genelinde kapalı sitede yaşayanlardan farklı olarak mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının konut seçimlerinde semtin çevresel özellikleri ve oturulması planlanan konutun yakın çevresine daha çok önem verdikleri anlaşılmaktadır.

“Zaten çok beğeniyordum ben Pendik’i.... Emekli muhiti, çarşısı çok güzel... Güzel alışveriş imkanı var. Bir de Pendik burnu nezih bir semttir, denize yakın, düzgün bir semt olduğu için tercih ettik... bu evi almamızın en büyük sebebi müthiş bir deniz manzarası vardı.” 17/2(MD)

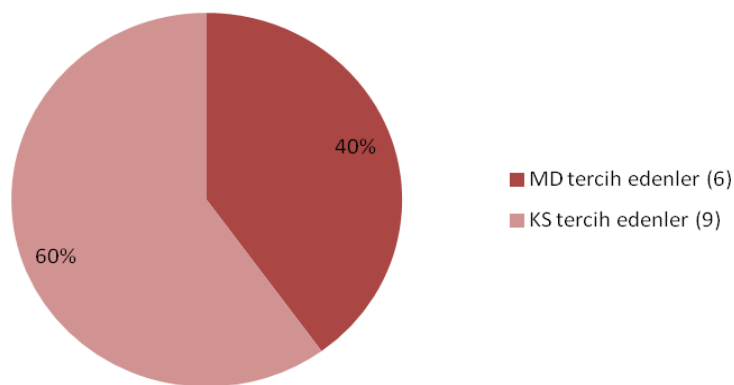
“Araba kullanmayan birisi için burası bana acayip keyifli geldi. Korumalı geldi, insanları iyi. Arabasız herşeyi yapabileceğin bir yer... Ben çevre kararı verdim başta.” 13/1(MD)

B.2C: Mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının kapalı sitede yaşamak ile ilgili düşünceleri olumlu/olumsuz yönlerde çeşitlenmektedir. (MD: 13/1, 14/1, 14/2, 15/2, 16/1, 16/2, 17/1, 17/2)

“Ben isterdim bir sitede yaşamak. Site oldu mu korunma açısından çok güzel yeni sitelerin havuzu oluyor, ne biliyim sosyal alanları oluyor spor tesisleri oluyor, çocuk parkları oluyor. Bunlar çok daha güzel. Yeni yönetmeliğe göre yapılmış böyle bir sitede yaşamak isterdim. Ama yine de böyle bir sitede yaşarken şehre çok uzak olmayanını tercih ederdim. Mümkün olduğu kadar şehre yakın, hani dağın tepesinde değil de şehre yakın güvenli, daha korumalı bir siteyi tercih ederdim.” 17/2(MD)

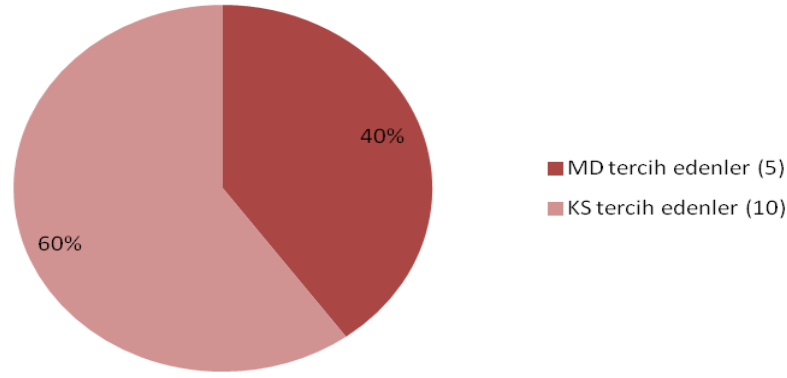
“Çok korunaklı böyle girişte güvenlik şeyleri sorulan bir yerde yaşamak istemem çünkü ben öyle biri değilim... O kadar aşırı yeni binalar, rezidanslar falan beni cezbetmiyor. Ama avantajı çoktur, öyle yaşayan öyle yaşamayı seven biri için herşey elinin altında, alışveriş merkezi, çocuğunun yuvası, hatta bazılarında liseler bile oluyor yani. O anlamda avantajlı olabilir tabi.” 16/1(MD)

Aşağıdaki grafik örnekleme oluşturan hanehalklarından mahalle dokusunda yaşayanlarla yapılan görüşmelere göre oluşturulmuştur. Bireylere mahalle dokusunda mı yoksa kapalı bir sitede mi yaşamak istedikleri sorulmuş kapalı siteleri tercih edenlerin daha fazla olduğu gözlenmiştir.



Şekil 3.35 Mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının konut yerleşimi tercih grafiği

Benzer şekilde aynı soru kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarına da yöneltilmiş, örneklem genelinde tercihlerin çeşitlendiği görülmüştür.



Şekil 3.36 Kapalı sitede yaşayan hanehalklarının konut yerleşimi tercih grafiği

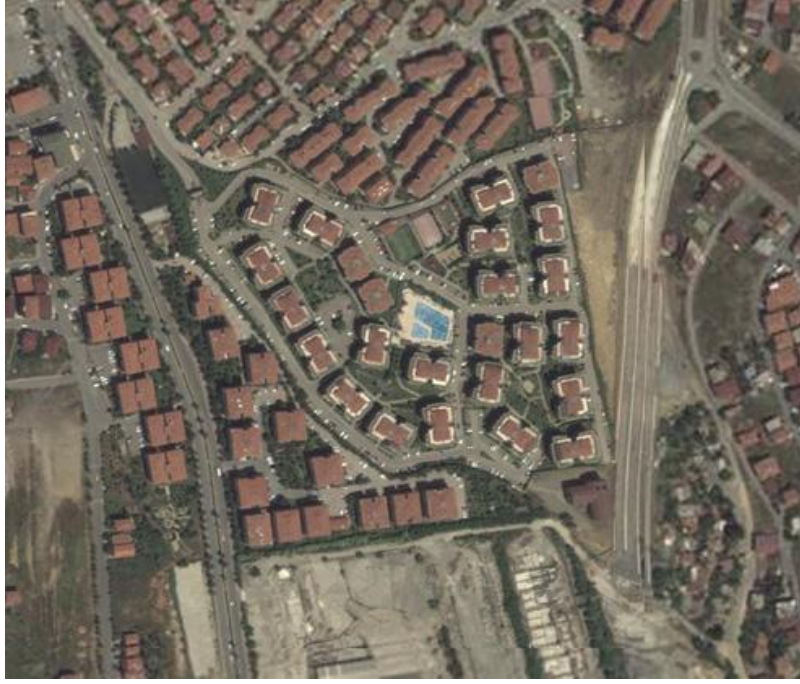
Bu grafikteki tercihlerin hanehalklarının mevcut yaşam doğrultusu ve hanehalkı türü göz önünde bulundurularak cevaplandığı belirtilmedir. Çünkü, bazı hanehalkı üyeleri ilerleyen yıllarda mahalle dokusunda yaşamayı isteyebileceklerini fakat şu andaki ailevi şartların (küçük çocuk sahibi olmak gibi) bu duruma uygun olmayacağını dile getirmişlerdir.

B.3: Farklı konut türlerinde yaşayan bireylerin güvenlik algıları değişmektedir. Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları konutlarının güvenliğini site ölçeğinde yorumlarken mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının güvenlik algısı genellikle yaşadıkları semt ölçeğindedir. (MD: 11/1, 14/2, 15/2, 16/1, 16/2, 16/3, 17/1, 17/2, KS: 1/1, 2/2, 3/1, 5/1, 5/2, 6/1, 6/2, 7/1, 7/2, 8/1)

“Sitenin genel güvenliği sayesinde evimizin de güvenli olduğunu düşünüyorum. Arabamızın kapısını kitlemiyoruz mesela, biz bahçe katında oturuyoruz evimizin kapısını hiç kapatmıyoruz.” 1/1(KS)

Ancak yapılan görüşmelerde kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları arasında buralardaki aşırı güvenli ve korunaklı yapıyı sorgulayan, yalıtılmış yaşantıdan zaman zaman memnuniyet duymayan fertlere de rastlanmaktadır. (KS: 1/2, 2/2)

“Valla bir etkisi dersem en azından kendimizi işte rahat güvende hissettiğimiz bir sırça fanus ama burada yaşamaktan hoşnut muyum asla değilim. Yani İstanbul'daki yaşam deneyimleri, genelde özellikle bu site bazındaki çok korunaklı ev şeklini çok sevdiğimi söyleyemeyeceğim onlardan çok hoşlanmıyorum. Güvenlik dışında bir nedeni de yok yani en büyük nedeni güvenlik. Hem çocuk için hem kendimiz için hem hırsız hem can güvenliği bir şekilde bu size sağlanamadığı için bunu paranızla sağlamak zorunda kalıyorsunuz.” 2/2(KS)



Şekil 3.37 HH1 ve HH2'nin yaşadığı kapalı sitenin uydu fotoğrafı

Yukarıdaki fotoğraftan anlaşıldığı gibi bu site duvarlarla çevreden yalıtılmakta ve dış ortamlar arasına bu yolla sınır koymaktadır.

B.4: Hanehalklarının konut türü ve yeri seçiminde ekonomik durum öncelikli bir etkindir. (MD: 14/1, 14/2, 16/2, 16/3, 17/2, KS: 7/1, 7/2, 8/1)

“Valla kesemize dikkat ettik ençok, para ve kalite aralığımız buraya yetti o dönemde. Çünkü biz illaki büyük bir ev istiyorduk... yani bu ev istediğimiz semtte olmadı ama istediğimiz büyüklükte oldu.” 16/3(MD)

Örneklem genelinde, üst gelir grubuna mensup hanelerin konut seçiminde daha özgür davrandıkları, bu grubun bekar üyelerinin sosyalleştikleri alanlara yakın mahalle dokularında yaşamayı, çocuklu hanehalklarının ise güvenlik ve sunulan donatılar çerçevesinde genel olarak kapalı siteleri tercih ettikleri görülmektedir. Diğer yandan orta/alt gelir seviyesindeki hanelerin konut tercihlerinde mahalle dokusundaki apartman dairelerini tercih ettiği, iş amaçlı yolculukları ve masrafları düşünerek hareket ettikleri anlaşılmaktadır.

“Millet işine yakın ev bulur ama ben zaten işime gittiğim arayı kitap okuyarak geçirdiğim için hiç bana zul gelmiyor, ben de kullanmıyorum çünkü arabayı. Beni alıyorlar, götürüyorlar istediğim saatte. O yüzden ben sosyal hayata, sevdiğim çevreye yakın olmak istedim. Çok da memnunum bu kararımdan.” 13/1(MD) (bekar-kadın)

B.5: Bireylerin konut seçimlerinde yakın çevrenin/semtin ulaşım özellikleri dikkate alınan etkenlerdendir. (MD: 11/1, 15/1, 15/2, 16/1, KS: 2/1, 2/2, 6/1, 6/2)

“Aslında öncelikle hani vapurla gidip geleceğim bir yer olsun istedim, ilk Çengelköy’e taşınma nedenimiz o. Vapur saatlerine baktık sabah ve akşam dörder tane vapur var, yaklaşık 20 dakika-yarım saat arayla... Sabahları dolmuş ya da otobüsle iskeleye gidebiliyorum. Ben hep vapur kullanmak istedim zaten semti de ona göre seçtik.” 2/1(KS)

B.6: İş-konut mesafesi hanehalklarının konut seçimi ve ikametgah hareketliliğinde etkilidir. (MD: 14/1, 14/2, 17/1, KS: 2/1, 2/2, 5/2, 8/1)

“Hem işe yakın olması hem sosyo-ekonomik duruma uygun olması nedeniyle bu evi seçtik biz. Yani hem yol parası vermekten kurtulduk hem de vakit kaybindan. İşe yakın ve bize en uygun gelen fiyatlı evi aradık.” 14/2(MD)

Günlük olarak kat edilmek durumunda kalınan mesafelerin azalması yönünde adım atan hanehalkları konutun özelliklerini ikinci plana atabilmektedirler. (KS: 2/2, 8/1)

“İki saat gideceksem daha düşük konforlu bir yerde yaşamayı tercih ederim. Yani zaten hafta içi hep çalıştığım için evde çok büyük bir vakit geçirmiyorum.” 8/1(KS)

Yapılan görüşmelerden bazı hanehalkı üyelerinin menzillerini daraltabilmek adına çeşitli fedakarlıklarda bulundukları, daha düşük standartlarda konutları tercih edebildikleri görülmüştür. Bu bağlamda konut-iş-sosyal hayat arasındaki mesafelerle oluşan menzil bireylerin yaşantılarını olumsuz yönde etkileyecek kadar genişlediğinde hanelerin yeni arayışlar içine girdiği ifade edilebilir.

B.6A: İş-konut mesafesi özellikle bekar erkeklerin konut yeri seçiminde belirleyici bir etkidir. (MD: 12/1, KS: 5/2, 8/1, 9/1)

Konut seçimi yaparken öncelikle işe yakınlığa önem veren bekar erkeklerin konut türü ya da yerleşim çevresi, merkeze yakınlık-uzaklık gibi tercihleri ikinci plana attıkları anlaşılmaktadır.

“Benim şimdiye kadarki bütün evlerim işyerlerime yakındı bundan önce çalıştığım iki şirket de evime çok yakındı birine yürüyerek gidiyordum birine kendi özel aracım ile gidiyordum onlarsan beş dakika falan sürüyordu. Burada da ilk tercihim işime yakın olması.” 8/1(KS)

Ancak bir süre sonra özellikle yaşanan konutun kentin merkezi bölgeleriyle ilişkisi sıkıntılıysa sosyal hayatla ilişkinin zorluğu, kentten yalıtılmışlık hissi gibi nedenler iş-konut mesafesinin önüne geçebilmektedir.

“Bu konutta işe yakın olmasını istedim yaşayacağım yerin çünkü işim kente uzak, Sabiha Gökçen Havalimanı’nda çalışıyorum, hergün yol çekmek istemedim en yakına taşındım ama artık sosyal hayata yakın olmasını istiyorum o yüzden taşınmayı düşünüyorum açıkçası.” 9/1(KS)

B.6B: İstanbul’a çalışmak/eğitim için gelen kişilerin konut yeri seçimi İstanbul doğumlu olanlara/uzun yıllardır İstanbul’da yaşayanlara göre iş/okul mesafelerine daha fazla bağlıdır. (MD: 17/2, KS: 5/1, 5/2, 9/1)

“Ankara’dan geldik biz İstanbul’a eşimin işi yüzünden. Ev tutarken iş yerlerimize yakın olmasına dikkat ettik... İkimizin de işyerine yakın olduğu için tercih ettik Pendik’i.” 17/2(MD)

“İşe yakınlığı ve kardeşimin okuluna yakın olması için seçtik... İstanbul gibi bir yerde iş seçimi yapmak mantıklı bence öncelikli olarak.” 5/1(KS)

B.6C: Belirli bir süre işe uzak ikamet eden hanehalkları/konut-iş yolculuklarında zorluk çekenler yaşadıkları ulaşım problemleri sebebiyle bir sonraki ikametgah tercihlerinde işe yakınlığa daha dikkat etmektedirler. (MD: 17/1, 17/2, KS: 2/1, 2/2, 8/1)

“Altı yıldır Çengelköy’deyiz, hiç işime çok yakın oturmadım eşim de öyle. Aslında ikimiz de Avrupa yakasında çalışıyoruz. Ama Anadolu’da oturuyoruz. Ve işlerimiz de birbirine yakın, böyle ikimizin de işyerine yakın Gayrettepe’de bir yerde acaba otursak daha mutlu olur muyuz, sosyal hayata daha yakın olur muyuz, işte arkadaşlarımızla daha sık görüşür müyüz diye düşünüyoruz.” 2/1(KS)

B.7: Şahsi araç sahibi olan/olmayan hanelerin konut yeri ve türüne ilişkin seçimleri farklılık gösterebilmektedir. (KS: 3/2, 5/2, 7/2, 9/1, MD: 10/1, 11/1)

“Bizim bu evimiz (Çekmeköy’de) kente biraz uzak geliyor başkalarına ama ana yollarla ilişkisi iyi kurulduğu için araban varsa rahat hareket edebiliyorsun. O nedenle uzaklık konusunu kafamıza takmamaya çalıştık ve evin, sitenin özelliklerine ağırlık verdik.” 3/2(KS)

“Bizim ailede araba yok, kullanan da yok zaten. Bu nedenle evin kentin dışında olmasını ya da işe çok uzak olmasını hiç istemem açıkçası. Benim için zaten evin yerinin iyiliği evin içinden daha önemli. Kentten uzak çok yeni ve büyük bir evde yaşamak istemezdim.” 10/1(MD)

Örnekleme dahilinde yapılan görüşmelerden, şahsi araç sahibi olmayan hanelerin yakın çevrenin olanaklarına ve ulaşım imkanlarına daha çok önem verdikleri, işe ulaşım mesafelerine/olanaklarına daha fazla odaklandıkları anlaşılmaktadır. Araç sahibi olan haneler ise genel olarak konut yeri seçimlerinde daha özgür davranabilmektedirler.

3.6 Araştırmanın Sonuçları

Tezin alan araştırmasının sonuçlarının incelendiği bu kısımda mahalle dokusu ve kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının menzil örüntülerinin konut çevresi ve kentle kurulan ilişki bağlamında ne tür ilişkiler ortaya koyduğu karşılaştırmalı bir biçimde analiz edilmekte; konut yaşam çevreleri, semt ve kent bağlamında menzil ilişkileri belirlenen temalar (menzil, rutin, uyum, bekletiler/tercihler) üzerinden değerlendirilmekte; ortaya çıkan benzer ve farklı özellikler vurgulanmaktadır¹. Öte yandan, bireylerin menzillerinin yaşadıkları konut yerleşimi ile ne tür bir etkileşim içinde olduğu, farklı konut yerleşimlerinin kullanıcılarının yaşantılarına sunduğu açılımlar ile menzil örüntülerinin biçimlenişleri ve özellikleri sorgulanmaktadır. Son olarak, örneklemin her iki konut türünde yaşayan hanelerinin menzil şemaları bir arada ele alınarak konut yaşam çevrelerinin gündelik hayatı nasıl etkilediği, ne tür menzil örüntüleri oluşturduğu irdelenmekte ve bunların farklı ve/ya benzer noktalarını aydınlatmaya yönelik ortak bir zeminden okunmaktadır.

Bulgular değerlendirildiğinde farklı konut çevrelerinin kullanıcılarının kentsel deneyimleri ve gündelik hayatları üzerinde kimi zaman ortak/benzer perspektiflerin kimi zamansa farklı yansımaların olduğu görüldüğünden çalışmanın bu aşamasında örneklem çerçevesinde menzilin biçimlenişine ve örüntülerin karakterlerine ilişkin temel kavrayışlara yer verilmektedir.

Örnekleme yapılan görüşmeler çerçevesinde barınılan konutun kent içindeki konumunun; kentin merkezi alanlarına, çalışılan ve sosyalleşilen mekanlara olan mesafelerinin, her iki konut türünde yaşayan hanelerin menzil örüntülerinin biçimlenişini benzer şekilde etkilediği, bu mesafelere göre kişisel menzil örüntülerinde bir takım özelliklerin öne çıktığı anlaşılmaktadır. Menzil şemaları genel olarak ele

¹ Temaların toplu halde gösterimi EK-E'den takip edilebilir.

alındığıdaysa, barınma-çalışma-sosyal yaşam mesafelerinin bireylerin menzil örüntülerinin biçimlenişinde bir takım ortak özellikler sergilemelerine neden olduğu gözlemekte; barınma-çalışma mesafelerinin artışıyla örüntülerin çizgisel karakterlere sahip olduğu, sosyal yaşantının şemalara kılcalık niteliği kattığı ve yaşantının genel akışındaki mesafelerin yakınlığının ise şemaları döngüselleştirdiği sonucuna varılmaktadır. Öte yandan konutun bulunduğu semtin ve yakın çevrenin özelliklerinin de her iki konut ölçeğinde hanelerin menzil örüntülerini şekillendirdiği; hanelerin beklenti ve ihtiyaçlarının karşılanmadığı çevrelerin sadece barınma amaçlı kullanıldığı, sosyalleşmek adına kentin farklı alanlarının tercih edildiği, dolayısıyla da menzil örüntülerinin kentsel ölçekte yaygınlaştığı; karşılandığı çevrelerde ise artan memnuniyet düzeyiyle birlikte yakın çevre deneyiminin arttığı ve örüntünün konut çevresinde yoğunlaşarak kentle etkileşimi farklılaştırdığı gözlenmektedir.

Araştırma kapsamında mahalle dokusu ve kapalı sitelerin kentsel deneyimleri arasında ortaya çıkan en büyük ayrımın sosyal anlamda kullanıcılarına zengin olanaklar sunan site yaşantısında belirdiği tespit edilmektedir. Kapalı site yaşantısı ele alındığında; büyük metrekarelere yayılan ve duvarlarla çevrelerinden yalıtılan, sosyal olanaklar açısından zengin kapalı siteler (güvenlik ve otopark olanaklarının haricinde sosyal tesis, yeşil alanlar, açık/kapalı yüzme havuzu, çeşitli spor alanları, kreş, çocuk oyun alanları, market, kafe vb. donatılara sahip siteler) ile sitenin içinde bulunduğu kentsel doku arasında sosyo-kültürel ve ekonomik bir ayrımın olduğu gözlenmektedir. Bu doğrultuda örneklem genelinde kapalı sitede yaşayan hanelerin yakın çevre kullanımlarının ve çevrelerine adaptasyon ve uyumlarının bu ayrımdan etkilendiği, hanelerin sitelerin sunduğu olanaklardan faydalanarak yaşantılarını site sınırları içinde deneyimleme eğiliminde oldukları, sitenin yakın çevresindeki hayata aktif olarak katılmayı tercih etmedikleri görülmektedir. Dolayısıyla, bu tür yerleşimlerde ikamet eden hanelerin menzil örüntülerinin sosyalleşme bağlamında konut yakın çevrelerine yayılmadan site sınırlarıyla tanımlandığı, hatta hanelerin mevcut sosyal alışkanlıklarının da zaman içinde değiştiği durumlara rastlanmakta ve site yaşantısının haneleri kendi içinde tutarak kentsel anlamda sınırladığı, hatta kentle kurulan ilişkilerin kopuklaşabildiği sonucuna varılmaktadır. Diğer yandan hanehalkı türü ve sosyo-ekonomik olarak benzer hanelerin ikamet ettiği bu tür sitelerde kullanıcı açısından

ortaya çıkan homojenliğin yeni komşuluk/arkadaşlık ilişkilerinin kurulmasına yardımcı olduğu anlaşılmakta; burada deneyimlenen yaşantıdan memnuniyet düzeyiyle ilişkili olarak site dışındaki hayatın ikinci plana atılmasına ve site içine dönük bir yaşamın benimsenmesine neden olduğu saptanmaktadır. Bahsedilen artılarından ötürü bu tür kapalı sitelerde ikamet edenler haneler yakın çevrenin ulaşım olanaklarına, merkezi alanlara mesafelere ya da site dışındaki sosyal ayrışma fazla önem vermemektedirler. Ancak örnekleme yapılan görüşmeler göstermektedir ki bu durum daha çok kentin merkezi alanlarına mesafeleri fazla olan sitelerde gerçekleşmekte, merkezi alanlara yakın ya da ulaşımı kolay olan yerleşimlerde ise diğerlerine oranla daha az kopukluk ortaya çıkmaktadır.

Sosyal olanakları bulunmayan daha küçük sitelerde (sadece otopark ve girişte güvenliği olan ve birkaç apartman bloğundan oluşan siteler) ise hanelerin yaşadıkları siteyi sadece güvenli bir barınak olarak gördükleri, menzil örüntülerinin ise site dışındaki çevrenin hanelerin beklenti ve ihtiyaçları karşılama durumuna göre yakın çevreden kentsel ölçeğe yayılarak genişleyip çeşitlendiği alan araştırması kapsamında ortaya çıkan bir başka özelliktir. Diğer yandan bu tür sitelerdeki yaşantı ve menzil ilişkisi incelendiğinde, kullanıcılarının konut çevresi ve kentsel deneyimlerinin mahalle dokusunda süregelen yaşantıdan temel olarak pek de ayrılmadığı sonucuna varılmaktadır. Bu anlamda bu tür sitelerin mahalle yaşantısı ile sosyal açıdan zengin sitelere göre arada bir pozisyonda konumlandıkları, algı olarak kapalı site yaşantısı sunmalarına rağmen yaşantı açısından mahalle dokusuyla benzeştiği ifade edilebilir. Dolayısıyla, yüzölçümleri nedeniyle mahalle aralarında birkaç apartmanın kapsadığı parseller üzerinde yükselebilen bu tür siteler mahalle dokusuyla çok daha iç içe olabildiğinden ve kentin merkezi alanlarına daha yakın yerlerde kendilerine kolaylıkla yer bulabildiklerinden çevreleriyle aralarında bariz bir ayrım oluşmamakta ve sosyal anlamda bireylerin hayatlarında önemli bir değişikliğe yol açmamaktadırlar. Benzer biçimde bu tür sitelerde komşuluk ve kurulan arkadaşlık ilişkileri açısından da mahalle dokusuyla ortak özellikler sergilendiği, hanelerin bir araya gelmelerine olanak sağlayan sosyal olanakların olmaması, komşuların birbirlerini ancak otopark ve asansörde görebilmeleri nedeniyle yeni arkadaşlıkların ve komşuluk ilişkilerinin oluşmadığı düşünülmektedir.

Örnekleme genelinde hanelerin özelliklerine bakıldığında ise özellikle sosyal açıdan zengin kapalı sitelerde hem sosyo-ekonomik açıdan hem de hanehalkı türü ve demografik özellikler açısından benzerlikler gözlemlendiğinden bahsedilmiştir; örneklem dahilinde genellikle üst-orta ve üst gelir seviyesine mensup, çocuk sahibi olan hanelerin çocukları büyüye kadar buralarda yaşamayı seçtikleri, daha sonra yeniden kentle temaslarının daha kuvvetli olabileceği kentsel alanlardaki konut çevrelerine yerleşmeyi arzuladıkları öğrenilmektedir. Daha küçük ölçekli siteler ve mahalle dokusunda ise hanehalkı özellikleri çeşitlenirken sadece ekonomik olarak bir uyuma rastlanmakta, yeni komşuluk ve arkadaşlık ilişkilerinin fazla kurulmadığı anlaşılmaktadır. Diğer yandan mahalle ölçeğindeki komşuluk ilişkileri ve çevreyle etkileşim konusunda öncelikle metropol yaşantısının bireyleri yalnızlaştırdığı ve komşuluk ilişkilerini olumsuz yönde etkilediği, ancak eski mahalle dokularındaki komşuluk ve esnafla kurulan ilişkilerin nadir de olsa muhafaza edildiği fakat bu durumun bir gözetleme mekanizması şeklinde olumsuz algılanabildiği de görülmektedir.

Yaşanılan konut türü bağlamında hanelerin beklentileri ve tercihleri ele alındığında bir takım farklara rastlanmaktadır. En temel ayrım olarak mahalle dokusunda yaşamayı tercih edenlerin semtin özelliklerine, gündelik hayatlarında sıklıkla deneyimledikleri kentsel alanlara olan mesafelere dikkat etmeleri; kapalı sitelerde yaşayanların ise sitenin güvenliğine, donatılarına, sosyal ve mekânsal özelliklerine öncelik tanıyarak sitenin dışındaki yaşantıyı ikinci planda tutmalarından bahsedilebilir. Bir diğer önemli nokta ise tercih ve beklentiler üzerinden güvenlik konusunda farklı algı derecelerinin oluşmasıdır; mahalle dokusunda yaşayanların güvenlik algıları semt ölçeğine yayılırken kapalı site yaşantısında bu algının site ölçeğine kadar daralmaktadır.

Öte yandan görüşmeler doğrultusunda 21. yüzyılla birlikte bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin zaman-mekan kavramını değiştirerek, bireylerin kente katılım ve gündelik hayatlarında değişimlere neden olduğu; internet sayesinde evden çalışabilme ya da alışveriş yapabilme şansını yakalayan bireylerin konut dışındaki hareketlerinin zaman zaman azalabildiği ve kentle etkileşimlerinin kopuklaşabildiği, kimi zamansa internetten alışveriş yapmak, bankacılık hizmetlerini karşılamak vb. imkanlarla sağlanan zaman tasarrufunun kentli bireyin kendisine daha fazla vakit ayırmasını sağladığı ve sosyal yaşantısı dahil olmak üzere kentsel pratiklerini etkilediği görülmektedir.

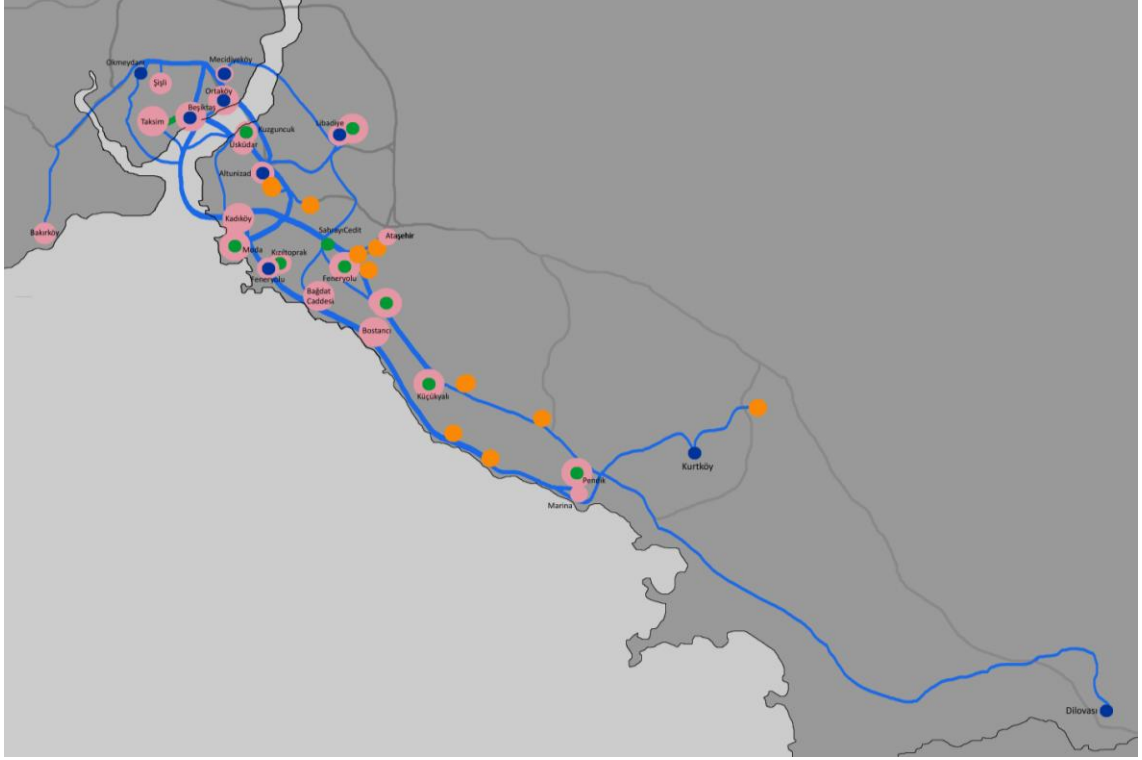
Dolayısıyla son birkaç on yılda hızla gelişen bu teknolojiler sayesinde menzil örüntülerinin biçimlenişinin her iki konut türünde yaşayan haneler için de değişebildiği anlaşılmaktadır.

Yukarıda sıralanan ortak ve/ya farklı ilişkiler incelendiğinde, metropol hayatının zorlukları ve karmaşası nedeniyle ev-iş arasında mekik dokuyan kentli bireylerin yaşantılarının barınma-çalışma ve sosyalleşme davranışları doğrultusunda döngüsel bir tekrarda ilerlediği; gündelik hayatın hem iş yaşantısına katılıma hem de aile üyeleriyle ilişkilere bağlı olarak hafta içi ve hafta sonu olmak üzere iki farklı rutinde deneyimlendiği sonucuna varılmaktadır. Ayrıca, bireylerin hayatlarındaki düzenli rutinin değişiminde hanehalkında yaşanan dönüşümlerin oldukça etkili olduğu; yeni beklenti, tercih ve alışkanlıklara sahip olan bireylerin menzil örüntülerinin de farklılaştığı ortaya çıkmaktadır. Öte yandan yaşanan semt ölçeğinde ulaşım olanaklarının araç seçimi ve kullanılan güzergahlar bağlamında yaşantıyı şekillendirdiği, özellikle kentin merkezi alanlarına yakın mesafelerde yaşayanların sosyal hayata katılımının daha kolay olduğu, evine gitmek için uzun süre yolculuk yapanların ise genelde hafta sonuyla sınırlanan bir sosyal yaşantıya sahip oldukları görülmektedir. Ayrıca günlük yolculuklarda harcanan vakit, İstanbul'un karmaşık yapısı, hızı, hareketliliği ve trafiği gibi etkenler bireyin çevresiyle uyum düzeyini ve menzilin her iki konut türü ölçeğinde benzer biçimde etkilemektedir. Bu durumla ilişkili olarak kimi zaman hayattan alınan keyfin azalarak bireyin yalnızlaşabildiği, hatta bazı görüşmecilerin bu nedenle kentten ayrılma isteği duydukları bazılarının ise metropolün bu yapısını (özellikle küçük kentlerden gelenler) olumlu olarak algıladıkları görülmektedir.

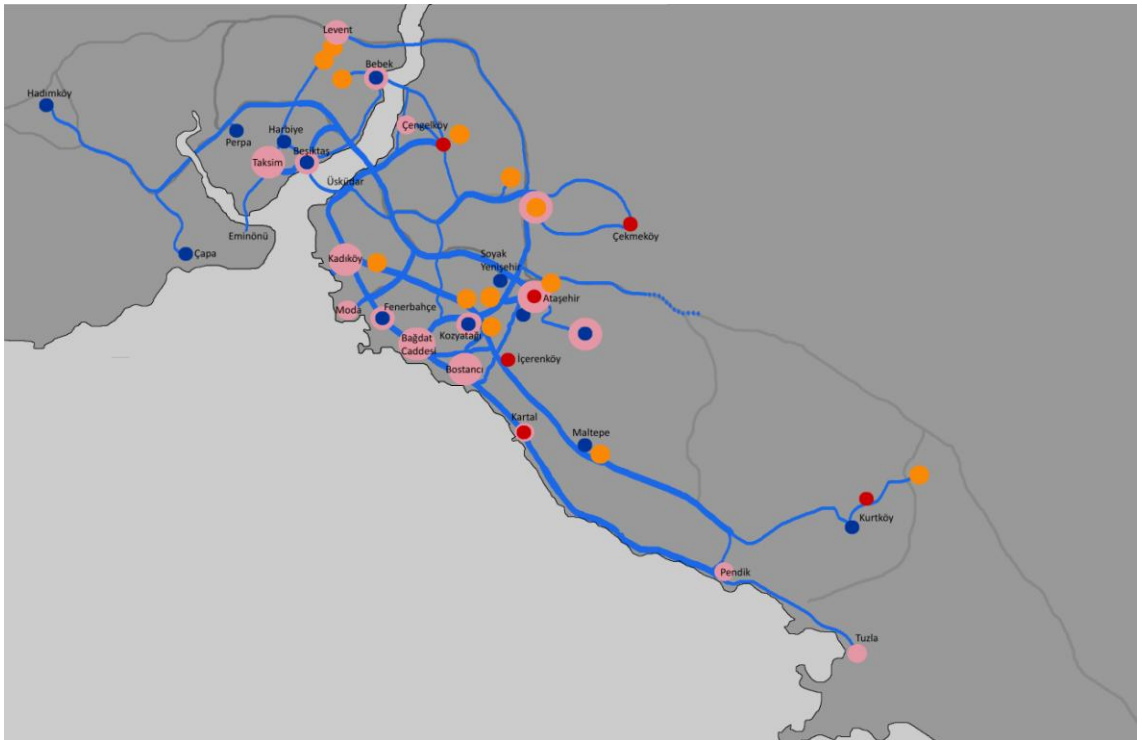
Çalışmanın iki konut türü ölçeğinde benzerlik taşıyan bir diğer önemli nokta ise hanehalkı dönüşümü ve yaşam doğrultusundaki değişimlerin ihtiyaç ve beklentilerinin değişimine neden olmasıdır. Bu bağlamda, hanelerin konut mekanı ve çevresi ile ilgili gereksinimleri farklılaşmakta, metropolle kurdukları ilişkiler bu durumdan etkilenmekte ve dolayısıyla da menzil değişmektedir. Örneğin, mahalle dokusunda yaşayan haneler çocuk sahibi olma durumunda önceliği çocuğa vererek özellikle onun güvenliğini ön plan çıkartmakta, bu nedenle de bu gruplar kapalı sitelere yönelmekte, menzil örüntülerini yaşam biçimleri doğrultusunda bilinçli olarak değiştirmeyi tercih

etmektedirler. Çalışan, bekar hanehalkı üyeleri ise genellikle konut-iş ve sosyal hayatın deneyimlendiği alanlar arasındaki mesafelerin azaltılabilmesi adına konutun ve çevresinin özelliklerini ikinci plana atılabilmektedirler. Benzer şekilde görüşülen haneler özelinde, konut seçim aşamasında hanehalkı türüne göre farklı tercih ve beklentilerle karşılaşmakta; özellikle evli çiftler ve kadınlar akraba ve arkadaş çevrelerine yakın olmayı tercih etmekte, bekar bireylerse tercihlerini konutlarının sosyal yaşantılarını aksatmayacak mesafelerde olmasından yana kullanmaktadırlar. Ayrıca, erkek/bekar/kente sonradan gelenler ile bir süre işe uzak bir konutta yaşamayı deneyimlemiş haneler de barınma-çalışma mesafelerinin az olmasına önem vermekte, konut-iş/sosyal hayat mesafelerinin fazla olduğu durumlarda ikametgah hareketliliği kararı alabilmektedirler. Bireylerin tercihleri ve yaşantılarından beklentileri ekonomik durumlarıyla paralellik taşıdığından menzili oluşturan bu üç ana bileşen arasında ekonomik özgürlüklere bağlı olarak bir çeşit denge sağlanmaya çalışılmaktadır. Ayrıca, İstanbul gibi büyük trafik problemleri yaşanan bir kentte, yaşam alanı seçmeye çalışan kişinin haklı olarak ulaşım sistemleriyle ikamet edeceği konutun ilişkisini gözettiği, hatta araç sahipliğinin bu konuda bir çeşit özgürlük sunduğu katılımcılarca ifade edilmektedir. Bu bağlamda, şahsi aracı olanların konut yeri seçiminde daha rahat davranabildikleri, aksi halde yakın çevrenin ulaşım verilerinin daha çok dikkate alındığı ve konut tercihinin iş-sosyal hayat arasındaki mesafelerin de göz önünde bulundurularak yapıldığı saptanmaktadır. Bu konuyla ilişkili olarak iş ya da sosyal hayata yakın olabilmek adına daha düşük konfor şartlarına sahip konutlarda yaşamayı tercih eden bireylere de örneklem çerçevesinde rastlanmaktadır.

Çalışmanın bu aşamasında ise örneklemin mahalle dokusunda yaşayan hanelerinin menzil şemaları ile kapalı sitede yaşayan hanelerinin menzil şemalarının üst üste karşılaştırılmasıyla oluşturulan iki şema yer almaktadır. Bu şemalar doğrultusunda örneklem üzerinden farklı konut türlerinde yaşayan bireylerin birlikte oluşturduğu menzil örüntüleri ele alınarak karşılaştırmalı bir analiz yapılmaktadır.



Şekil 3.38 Mahalle dokusunda yaşayan hanelerin menzil şemalarının toplu gösterimi



Şekil 3.39 Kapalı sitede yaşayan hanelerin menzil şemalarının toplu gösterimi

Örnekleme üzerinden şemalar değerlendirildiğinde; mahalle dokusunda yaşayan hanelerin menzil şemalarının çizgisel bir örüntü oluşturduğu, bu örüntünün boğaz

kıyısına yaklaştıkça açılmaya başladığı; kapalı sitelerin menzil şemalarına bakıldığında aralarda boşlukların yer aldığı bir tür zonlaşmanın meydana çıktığı ve bu zonların genel olarak sosyal yaşantının deneyimlendiği alanlar çevresinde olduğu görülmektedir. Sosyal yaşam ve kenti kullanmak açısından şemalar incelendiğinde; mahalle dokusunda yaşayan hanelerin sosyalleşme ilişkilerinin öncelikle kentin ana merkezlerindeki alanlarda yoğunlaştığı; merkezden uzaklaştıkça bu tür merkezlerin azalmasıyla birlikte hanelerin, ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için noktasal bir sosyalleşme davranışı içine girerek alışveriş merkezlerine yönelmeye başladıkları anlaşılmaktadır. Kapalı sitelerde ise özellikle sitenin sosyal olanaklarıyla ilişkili olarak hanelerin sitenin içindeki alanlarda sosyalleşme davranışı içine girdikleri, bu anlamda duyulan memnuniyetin kentin farklı alanlarına yönelişi etkilediği gözlenmektedir. Kapalı sitelerin örneklem çerçevesinde genellikle kentin kıyı şeridinden daha içerilerde konumlanışları nedeniyle hanelerin ayrıca bu tür alanlardaki alışveriş merkezlerine gitmeyi tercih ettikleri anlaşılmaktadır. Diğer yandan, mahalle dokusunda yaşayan hanelerin yaya olarak deneyimledikleri alanların daha fazla olduğu ve iş çevrelerinin de sosyal olarak deneyimlendiği, bu alanlarla mahalle yaşantılarına benzer bir ilişki kurulduğu görülürken kapalı sitelerde ise site yaşantısına ve sitenin konumuna bağlı olarak iş çevresinin sosyal amaçlı kullanımının fazla olmadığı, hanehalkı üyelerinin mesafeler nedeniyle daha fazla araç kullandığı ve kentin merkezi aksları üzerinde hareket ettiği savunulabilir. Ayrıca örneklem çerçevesinde araç sahipliğinin trafik ve park sorunu nedeniyle gündelik hayatta kentsel deneyimi ve sosyalleşme ilişkilerini etkilediği, kamu ulaşımının ve yaya hareketliliğinin ise sosyal yaşantıyı kısıtlamadan bireylerin menzillerinde esnekliğe neden olduğu haritalar üzerinden ifade edilebilir.

Niteliksel yönü ağır basan bu çalışmada ortaya çıkan sonuçlar, niteliksel çalışmaların bir özelliği olarak örneklem kapsamında geçerlidir. Örneklem farklılaştığında sonuçlar değişebilir; kentin farklı konut çevrelerindeki farklı mahalle dokuları ya da kapalı site özelliği taşıyan yerleşimlerden alternatif okumalar üretilebilir; çalışma farklı kişilerce ele alındığında görüşler çeşitlenebilir. Dolayısıyla bu çalışmanın benzer konularda yapılacak araştırmalara bir tür altlık olarak ele alınabileceği ve farklı konut yerleşimleri üzerine araştırmalar yapılması konusunda yeni bir perspektif sağlayabileceği, yeni okumalara yol gösterebileceği düşünülmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentli bireyin barınma-çalışma ve sosyalleşme ilişkileri çerçevesinde deneyimlediği gündelik yaşantının sınırlarının “menzil” kavramı üzerinden ele alındığı bu çalışmada bireyin kentle etkileşiminden yola çıkılarak çok boyutlu bir tartışma yürütülmektedir. Tarihsel süreçte bireyin sahip olduğu menzil araştırıldığında öncelikle Kıray'ın kentleşme yazılarında, Sjöberg'in ise sanayi öncesi kente ilişkin yazılarında ifade ettikleri gibi gündelik hayat yürüyüş mesafeleriyle tanımlanan bir sistemdir [8], [9]. Sanayi devriminin etkileriyle karşılaşmaya başlanmasından itibaren ise kentsel anlamda yaşanan dönüşümlerle mekansal ve teknolojik olarak pratikleri değişen kent Mumford ve Lewis gibi diğerlerinin de ifade ettiği gibi bir yaşam biçimi olarak bireyin hayatı üzerinde değişimlere yol açtığından bununla ilişkili olarak menzilin biçimlenişi de farklılaşmaktadır [10], [11], [12], [13]. Kentsel anlamda yaşanan değişimler barınma-çalışma ve sosyalleşme pratiklerini farklılaştırdığında artık gündelik yaşantının ritmi kentsel deneyim anlamında ulaşım ilişkilerinin de yeniden tanımlanmasıyla sanayi öncesi döneme göre biçim değiştirmekte dolayısıyla da kentlinin menzili dönüşmektedir. 20. yüzyılın son çeyreğiyle birlikte küreselleşme olgusunun evrensel anlamda neden olduğu değişimler ve metropolleşme olgusunun ön plana çıkarak zaman-mekan ilişkilerinin modernizm ve postmodernizm tartışmaları ile yeniden sorgulanması ise kentin artık fiziksel olarak bir bütün olarak algılanmadığını, toplumsal ve mekansal söylemlerle yeni sınırların ve ilişkilerin tanımlandığını ortaya koymaktadır [11], [15]. Özellikle günümüzde bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ekseninde yeniden tanımlanan zaman-mekan ilişkileri düşünüldüğünde Akın'ın da ifade ettiği gibi kentsel ölçekte bireyin mekansal deneyiminin değiştiği ve dünyanın küçüldüğü anlaşılmaktadır [16]. Bauman'ın deyişiyle iletişimde enformasyon teknolojilerinin

gelişimi ile birlikte zaman sorunu ortadan kalktığına Virilio'nun da ifade ettiği şekilde mesafelerin gerçekliği kaybolmakta, mekansal ilişkiler e-posta hızıyla yeniden tanımlanmaktadır [19], [20]. Bu konuda yaşanan gelişmelerin gündelik hayat üzerindeki etkilerini yorumlayan Castells, artık toplumsal ağlar arasında oluşan kaygan zeminde yeni pratiklerin deneyimlendiğini öne sürmektedir [22]. Bu bağlamda bilişim teknolojileri ile birlikte barınma-çalışma mesafelerinin yeniden kurgulandığı ve sanayi öncesi dönemde olduğu gibi birbirlerinden ayrılmamış bir oluşum sergiledikleri; ancak zaman-mekan ilişkileri açısından düşünüldüğünde menzil biçimlenişinin yeni bir anlam kazandığı ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla kentsel anlamda tarihsel bir geri okuma yapıldığında menzilin belirli dönemlerde farklılaştığı, içeriğinin değiştiği ve sürekli bir oluş halinde yenilenen biçimlerle karşımıza çıktığı anlaşılmaktadır.

İstanbul ölçeğinde menzilin yapısal biçimlenişi ve içeriğinin zaman içinde dönüşümü ele alındığında da benzer oluşumlara rastlanmaktadır. İstanbul'un tarihsel süreçte yaşadığı değişim incelendiğinde, sahip olduğu coğrafi özellikler, sosyo-kültürel ve demografik çeşitlilik, politik iradedeki farklılıklar gibi pek çok dinamik etkisinde özel bir kentleşme süreci yaşadığı görülmektedir. Son birkaç on yıla bakıldığında küresel akışlarla, gerek kentleşme anlamında yaşadıkları, gerekse ulaşım ve bilişim teknolojilerinin gelişimiyle İstanbul'un farklı birçok dinamiğin etkisini üzerinde hisseden çok merkezli bir metropol yapısına büründüğü anlaşılmaktadır. Tarihi yarımada sınırlarından bugünkü metropoliten alan sınırlarına ulaşana kadar geçen sürede İstanbul'da yaşayan kentli bireyin gündelik hayatı ve kentle etkileşiminde, farklı ölçek ve yapılarda yeni yaşantı biçimleri ve sınırları tanımlanmakta, menzil örüntüleri bu süreçteki değişimlere paralel olarak değişmektedir. Bu ölçekte kentli bireyin menzilin tarihsel süreçte nasıl değiştiği, hangi parametreler ve etkenlerle dönüştüğü incelendiğinde beş temel kırılma noktası saptanmaktadır. Osmanlı döneminden günümüze kadar geçen süreçte menzil kavramının değişiminin çok katmanlı olarak ele alındığı tezde, kentsel ölçekteki birçok parametrenin kentlinin yaşantısı üzerinde hangi kapsamlarda ne tür etkilere neden olduğu açığa çıkarılmaktadır. Kentin aldığı göç, kentlinin demografik özelliklerindeki değişimler, sosyal yaşamın değişimi, politik iradenin kentin yapısı ve biçimlenişi üzerine verdiği kararlar, kentsel planlama çalışmaları, imara açılan alanlar, dönüşüm projeleri, yeni ulaşım araç ve sistemlerinin kent yaşantısına eklemlenmesi, konut sunum

biçimlerinin çeşitlenmesi ve metropoliten alandaki konumlanışları tez kapsamında öne çıkan değişkenlerdir.

Kuramsal altyapısında bu noktalara dikkat çeken tez, altı çizilen etkileşimler çerçevesinde kentsel ölçekte alınan kararların kentlinin yaşantısı üzerindeki potansiyel etkilerinin göz önünde bulundurulması gerektiğini savunmaktadır. Bu etkilerin olumsuz yansımaları günümüzde İstanbul'da gerçekleştirilen kentsel dönüşüm projelerinin yerlerinden ettiği halkın çektiği problemler, kentteki plansız yapılaşmaya karşı yükselen itirazlar, üçüncü köprü ile ilgili tartışmalar, Taksim'i yayalaştırma projesine karşı ortaya konulan toplumsal öfke ve Gezi Parkı eylemleri üzerinden okunabilir. Dolayısıyla politik aygıtı elinde tutan kesimlerin rantı ön planda tutarak yapılacak projeleri deneyimleyecek olan kent sakinlerinin fikirlerini daha önceki süreçlerde benzer örneklerde olduğu gibi almadığı, kenti üç boyutlu yaşayan bir organizma olarak görmeyip, plan düzleminde konuya yaklaştığı söylenebilir. Oysa anlaşıldığı gibi kentle ilgili verilen her karar kent sakinlerinin yaşamlarını etkilemekte, onları yeni şartlara uymak durumunda bırakmaktadır. Bu bağlamda her adımla birlikte menzil ilişkilerinin yeniden kurgulandığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla tez kapsamında İstanbul kenti üzerinden menzilin değişimi tartışmaya açılırken farklı menzil ilişkilerinin kente nasıl yansıdığı da irdelenmektedir.

Kuramsal altyapı üzerinden menzilin biçimlenişine bakıldığında birçok etkenden beslenen esnek ve değişken bir yapı karşımıza çıkmaktadır. Ancak bireyin gündelik yaşantısının başladığı ve bittiği nokta olarak içinde yaşamayı tercih ettiği konut aslında her türlü biçimlenişin çıkış noktasıdır. Gündelik yaşantımız bağlamında kentle etkileşim konutun kapısından çıktığımız anda başlamaktadır. Bu bağlamda barınılan konutun, kullanıcısının kentsel deneyimleri ve gündelik pratikleri üzerinde tartışmasız etkileri bulunmaktadır. Konutun bulunduğu semt, semtin karakteri, ulaşım olanakları, çalışma ya da sosyal hayata olan mesafeler üzerinden bireyin menzil örüntüleri biçimlenmektedir. Dolayısıyla konut olgusu gündelik hayata dair sunduğu açılımlarla aslında menzili oluşturan en temel parametrelerdendir. Bu nedenle tezde güncel bir araştırma olarak kent sakinlerinin deneyimledikleri hayatlar ve sahip oldukları menzil ilişkileri konut yerleşimleri üzerinden irdelenmektedir.

Günümüz kent yaşantısına katılımda ve bireyin kentle etkileşiminde farklı bağlamlar ve olasılıklar sunan konut çevreleri düşünüldüğünde, 1980'li yılların sonlarından itibaren İstanbul'da sunumları yapılmaya başlanan kapalı siteler son kertede kentin konut olgusunun önemli bir bileşeni olarak öne çıkmaktadırlar. Kullanıcısına mahalle ölçeğindeki geleneksel konut yerleşimlerinden farklı kentsel deneyimler sunan bu tür konut yerleşimleri vadettikleri yaşam tarzları ile kentle ilişkilerinin yeniden düşünüldüğünü gerektirmektedir. Bilgin'in değindiği gibi İstanbul'un mahalle dokusunun önemli bir parçası olan apartmanlar benzer tipolojik özelliklere sahiptir [162]. Kapalı siteler ise bu apartman yaşantısından farklı olarak Öncü'nün deyişiyle “yeni bir yaşam biçimi” olarak “ideal ev” konseptiyle piyasaya sunulmaktadır [97]. Dolayısıyla, kapalı sitelerin kullanıcılarının kentsel deneyimleri ve menzillerinin mahalle ölçeğinden farklı olduğu ortaya çıkmaktadır. Kurtuluş, kentsel ilişki bağlamında bu durumun bir tür ötekileştirme olarak okunabileceğini savunmaktadır [113]. Tanyeli ise kapalı site yaşantısının kentten kaçış girişimi halini aldığını ifade etmektedir [24]. Keyder'in toplumsal kutuplaşmanın mekansal ifadesi şeklinde nitelediği bu sitelerde yaşamayı tercih eden hanelerin seçim kriterlerinin güvenlik ve sosyal imkanlar çerçevesinde yoğunlaştığı ve tam da bu kutuplaşmayla ilişkili olduğu kapalı siteler ve mahalle dokusunda yaşayan hanelerin menzil örüntülerinin karşılaştırmalı analizinin yapıldığı alan araştırması kapsamında ortaya koyulmaktadır [95]. Diğer yandan Eren ve Dolmacı'nın bu tür sitelerde yaşamanın sosyo-ekonomik statünün bir göstergesi olduğuna ilişkin söylemleri de alan araştırması çerçevesinde yapılan görüşmelerle doğrulanmaktadır [116]. Duvarlarla sınırlanan ve 7/24 korunan bu tür yerleşimler kentsel bir parçalanma yarattığı gibi kentle kurulan sosyal ilişkileri de güçleştirmekte ve toplumsal paylaşımı azaltarak kentsel yaşam kalitesini değiştirmektedir [117]. Metropol yaşantısının karmaşasından korunmak amacıyla belirgin bir yalıtılmışlık ve düzen içinde yaşamayı tercih eden hanelerin kendi aralarında kapalı bir gruplaşma içine girmeyi seçtikleri tezin alan araştırmasının bulgularında doğrulanmaktadır [24]. Bu bağlamda kapalı site yaşantısının dışarıdan bakıldığında genel bir algı olarak yalıtılmışlık hissi vermesine karşın, bu yalıtımın kapalı sitelerde yaşayan haneler tarafından tercih edilen bir durum olduğu sonucuna varılmaktadır. Dolayısıyla bireyin kentle arasındaki ilişki bağlamında ortaya çıkan farklar kapalı site ve mahalleye yönelme nedenlerini etkilemekte, bu noktada farklı kriterler devreye girmektedir.

İki konut sunumu karşılaştırıldığında deneyimlenen yaşantılar ve menzil ilişkileri bağlamında ortaya çıkan en belirgin fark sosyal olanaklar açısından zengin imkanlar sunan sitelerde benzer sosyo-ekonomik özelliklere sahip hanelerin birlikteliği ile kurulan yeni arkadaşlık ve komşuluk ilişkileridir. Bu tür olanaklara sahip olmayan kapalı sitelerde ise bahsedilen anlamda bir birliktelik duygusu ortaya çıkmamakta, mahalle dokusundaki bir apartman yaşantısından fazla uzağa düşmeyen deneyimlerle karşılaşmaktadır. Ünsal Gülmez'in de belirttiği gibi günümüzde çeşitlenen hanehalklarının barınma tercihlerine yönelik alternatif konut tasarım araştırmaları yapılması yerinde olacaktır [156]. Bu bağlamda mimar ve plancılara düşen, tasarım aşamasında kullanıcıyla etkileşim kuracak şekilde bir anlayış içinde olmaları, tasarım bireylerin yaşantıları üzerindeki etkisini anlamaya yönelmiş, kullanıcılarının deneyimlerine odaklanan çok boyutlu bir düşünsel alt yapıyla hareket etmeleridir. Bu bağlamda, farklı istek ve beklentilere sahip hanehalklarının ihtiyaçlarını ve ekonomik imkanlarını da göz önünde bulundurarak, memnuniyet düzeylerini ve ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde farklı ölçeklerde yapılacak düzenlemelerle alternatif planlamalar yoluna gidilmesi ve günümüzde zaten plansız bir yapıya sahip metropol ortamındaki konut stoğunun daha bilinçli olarak tasarlanması önemlidir.

Tez kapsamında önerilen; konut yaşam çevrelerinin hanelerin gündelik hayatları üzerindeki etkilerinin daha iyi kavranarak sadece konutun kendisinin tasarım problemi olarak ele alınmaması, hanelerle yapılacak görüşmelerle gündelik hayatın konut çevresinde nasıl şekillendiğinin anlaşılması ve ne türde yaklaşımlarla yakın çevrenin kullanıcılar için daha verimli hale getirilebileceğinin sorgulanması ve tartışılmasıdır. Bu tezde böyle bir araştırmaya girilerek farklı konut çevrelerinin, kullanıcıların gündelik hayat deneyimleri ve menzilleri üzerindeki etkileri irdelenerek bir deneme yapılmaktadır. Benzer araştırmalarla bu anlamda farklı yönelimler sağlanabilir ve konut tasarımına yönelik özgün yaklaşımlar geliştirilebilir. Böylece İstanbul gibi bir metropolde konut olgusunun yakın çevresiyle arasındaki ilişki kullanıcıların deneyimlerine odaklanarak yenilikçi ve deneyselliğe açık bir tavırla yeniden ele alınabilir.

Öte yandan, tez kapsamında yapılan kuramsal incelemeler ve alan araştırması bağlamında oldukça dağınık ve karmaşık dinamiklere sahip bir metropol haline gelen

İstanbul’da her durumun kendi özgün varoluşu içinden değerlendirilmesinin gerekliliği ortaya koyulmaktadır. Mimarlık disiplininin kentteki bütün problemleri tek başına çözmesinin mümkün olmadığı bilincinden hareketle bir çok farklı alandan desteklenen bu çalışma interdisipliner yapısıyla öne çıkarak günümüz kent kentli ilişkisine dair yeni sorgulamalara neden olmakta, konut olgusuna menzil kavramına odaklanan alternatif yaklaşımıyla bundan sonra yapılacak araştırmalara farklı bir çerçeve sunmaktadır.

KAYNAKLAR

- [1] Özata Dirlikyapan, J., (2011). Georg Simmel: Sosyolog, Sanatçı, Düşünür, Doğu Batı Yayınları, Ankara.
- [2] Nişanyan Etimolojik Sözlük, Menzil, <http://www.nisanyansozluk.com/menzil>, 23 Eylül 2011
- [3] Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi, (1994), Cilt 22, Ana Yayıncılık A.Ş.
- [4] Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedi, (1986), Cilt 15, Milliyet Gazetecilik A.Ş
- [5] Hasol, D., (1998). Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, 8.Baskı, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- [6] Faroqhi, S., (2007). “Kent Evlerinin Fiziksel Şekli”, Orta Halli Osmanlılar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, çeviren: Hamit Çalışkan.
- [7] Yerasimos, S., (2006). “16. Yüzyılda İstanbul Evleri”, Soframız Nur Hanemiz Mamur Osmanlı Maddi Kültüründe Yemek ve Barınak, Editör: Suraiya Faroqhi, Christoph K. Neumann, Kitap Yayınevi, İstanbul, çeviren: Zeynep Yelçe.
- [8] Sjoberg, G., (2002). “Sanayi Öncesi Kent”, 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi Yayıncılık, İstanbul, 37-54.
- [9] Kiray, M., (2007). Kentleşme Yazıları, Bağlam Yayıncılık, 3.Basım, İstanbul.
- [10] Hatt, P. K. ve Reiss A. J. Jr., (2002). “Kentsel Yerleşimlerin Tarihi”, 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi Yayıncılık, İstanbul, 37-54.
- [11] Duru, B. ve Alkan A., (2002). “Giriş: 20. Yüzyılda Kent ve Kentsel Düşünce, 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi Yayıncılık, İstanbul, 7-25.
- [12] Mumford, L., (2007). Tarih Boyunca Kent Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği, Ayrıntı Yayınları, 1. Basım, İstanbul, çeviren: Gürol Koca, Tamer Tosun.
- [13] Wirth, L., (2002). “Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentleşme”, 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi Yayıncılık, İstanbul, 77-106.
- [14] Kiray, M., (1999). Toplumsal Yapı Toplumsal Değişme, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- [15] İsimli, (2009). “Yoğunluk”, Urban Age İstanbul Konferansı, Konferans Kitapçığı, 4-6 Kasım, İstanbul, 28-29.

- [16] Akın, G., (2010). “20. Yüzyıl Başında İstanbul: Toplumsal ve Mekansal Farklılaşma”, Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul’a: Mimarlık ve Kent 1910-2010, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul.
- [17] Castells, M., (2006). Enformasyon Çağı 2 : Ekonomi Toplum Kültür - Kimliğin Gücü, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, çeviren: Ebru Kılıç.
- [18] Tekeli, İ., (2010) “Göç Kavramının Yetersizleşmesi ve Yaşam Güzergahı Kavramının Potansiyeli”, Göç ve Ötesi, İlhan Tekeli Toplu Eserleri-3, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 63-64.
- [19] Bauman, Z., (2006). Küreselleşme Toplumsal Sonuçları, Ayrıntı Yayınları, 2006, İstanbul, çeviren: Abdullah Yılmaz.
- [20] Virilio, P., (2003). Enformasyon Bombası, Metis Yayınları, İstanbul, çeviren: Kaya Şahin.
- [21] Marın, M. C. ve Altıntaş H., (2004). Konut Yer Seçimi-Ulaşım Etkileşim Teorileri: Kritik Bir Literatür İncelenmesi, Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 1(19): 73-88.
- [22] Castells, M., (2008). Ağ Toplumunun Yükselişi, Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür”, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, çeviren: Ebru Kılıç.
- [23] Simmel, G., (2009). “Metropol ve Zihinsel Hayat”, Bireysellik ve Kültür, Metis Yayınları, çeviren: Tuncay Birkan, editör: Semih Sökmen.
- [24] Tanyeli, U., (2004). İstanbul 1900-2000 Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak, Akın Nalça Kitapları, İstanbul.
- [25] Güzer, A., (2005). “Kültürel Süreklilik ve Dönüşüm Alanı Olarak Konut”, Gelenek İşlev ve Moda Arasında Günümüz Konut Kültürü Semineri, Yalçın Matbaacılık, 13 Nisan 2004, Ankara, 29-37.
- [26] Harvey, D., (2006). Sosyal Adalet ve Şehir, Metis Yayınları, İstanbul, çeviren: Mehmet Morali.
- [27] Bilgin, İ., (2005) “Türkiye’de Barınma Kültürü ve Konut Mimarisinde Yeni Eğilimler”, Gelenek İşlev ve Moda Arasında Günümüz Konut Kültürü Semineri, Yalçın Matbaacılık, 13 Nisan 2004, Ankara, 23-28.
- [28] Erder, S., (2002). Kentsel Gerilim: Enformel İlişki Ağları Alan Araştırması, Uğur Mumcu Araştırmacı Gazetecilik Vakfı Yayınları, 2.Baskı, Ankara.
- [29] Turgut, H., (2003). “Kentlileşme Süreci İçinde Sosyo-Kültürel ve Mekansal Değişimler: Gecekondu-Konut Örüntüsü”, Mimarist Üç Aylık Mimarlık Kültürü Dergisi, 3 (7): 57-65.
- [30] Mantran, R., (1991). 16. ve 17. Yüzyılda İstanbul’da Gündelik Hayat, Eren Yayıncılık, İstanbul, çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay.
- [31] Akın, N., (2002). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, Literatür Yayınları, İstanbul.

- [32] Işın, E., (2006). "İstanbul'da Modernleşme Öncesi Gündelik Hayat", İstanbul'da Gündelik Hayat İnsan, Kültür ve Mekan İlişkileri Üzerine Toplumsal ve Tarih Denemeleri, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [33] Kuban, D., (2010). İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion Konstantinopolis İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- [34] Lewis, R., (2009). Osmanlı'da Gündelik Yaşam, Alter Yayıncılık, Ankara.
- [35] Faroqhi, S., (2008). Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağ'dan Yirminci Yüzyıla, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 42-43, çeviren: Elif Kılıç.
- [36] Işın, E., (2006). "19. Yüzyılda Modernleşme ve Gündelik Hayat", İstanbul'da Gündelik Hayat İnsan, Kültür ve Mekan İlişkileri Üzerine Toplumsal ve Tarih Denemeleri, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 73-103.
- [37] Işın, E., (2006). "Sohbet Mekanları Olarak Kahvehaneler", Soframız Nur Hanemiz Mamur Osmanlı Maddi Kültüründe Yemek ve Barınak, Ed: Suraiya Faroqhi, Christoph K. Neumann, Kitap Yayınevi, İstanbul, 229-236, çeviren: Zeynep Yelçe.
- [38] Akyazıcı Özkoçak, S., (2009). "Kamusal Alanın Üretim Sürecinde Erken Modern İstanbul Kahvehaneleri", Osmanlı Kahvehaneleri: Mekan, Sosyalleşme, İktidar, Kitap Yayınevi, İstanbul, 17-35, editör: Ahmet Yaşar.
- [39] Kömeçoğlu, U., (2009). "Homo Ludens ve Homo Sapiens Arasındaki Kamusal ve Toplumsal: Osmanlı Kahvehaneleri", Osmanlı Kahvehaneleri: Mekan, Sosyalleşme, İktidar, Kitap Yayınevi, İstanbul, 49-84, editör: Ahmet Yaşar.
- [40] Alp, M., (1998). "Eski İstanbul Hamamları ve Gezmeleri", Eski İstanbul'da Gündelik Hayat, İstanbul, Aksoy Yayıncılık, 1998, 44-60, hazırlayan: İ. Gündag Kayaoğlu.
- [41] Eyice, S., (2006). Tarih Boyunca İstanbul, Etkileşim Yayınları, İstanbul.
- [42] Hamadeh, S., (2010), Şehr-i Sefa 18. Yüzyılda İstanbul, İletişim Yayınları, İstanbul, çeviren: İlknur Güzel.
- [43] Faroqhi, S., (2011). Osmanlı Zanaatkarları, Kitap Yayınevi, İstanbul, çeviren: Zülal Kılıç.
- [44] Tekeli, İ., (2010). İstanbul ve Ankara için Kent İçi Ulaşım Yazıları, İlhan Tekeli Toplu Eserleri-9, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [45] Üçel Aybet, G., (1993). O Şehr-i İstanbul Ki..., İstanbul Üç Aylık Dergi, Sayı 7, 132
- [46] Mantran, R., (1991). 16. ve 17. Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat, Eren Yayıncılık, İstanbul, çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay.
- [47] Çelik, Z., (1998). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [48] Batur, A., (2006). "İstanbul'da Kültürel Mirasın Korunması ve Yaşatılması", Dünya Mirası Gelişmeler-Sorunlar-Çözüm Önerileri Teknik Kongre, 10 Şubat 2006, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, İstanbul.

- [49] Derin Öncel, A., (2010). "Kent Mekanlarında Yaşanan Değişim", Apartman Galata'da Yeni Bir Konut Tipi, Kitap Yayınevi, İstanbul, 3-13.
- [50] Neumann, C. K., (2011). "Modernitelerin Çatışması Altıncı Daire-i Belediye, 1857-1912", İstanbul İmparatorluk Başkentinden Megakente, editör: Yavuz Köse, Kitap Yayınevi, İstanbul, 427-449, çeviren: Ayşe Dağlı.
- [51] Sey, Y., (1998). "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Mimarlık ve Yapı Üretimi", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 25-41.
- [52] Işın, E., (2006). "Tanzimat Ailesi ve Modern Adab-ı Muaşeret", İstanbul'da Gündelik Hayat İnsan, Kültür ve Mekan İlişkileri Üzerine Toplumsal ve Tarih Denemeleri, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 123-124.
- [53] Işın, E., (1998) "Tanzimat, Kadın ve Gündelik Hayat", Tarih ve Toplum, IX (51): 22-27.
- [54] Işın, E., (2006). "Bir Boğaziçi Tanzimatçısı: Şirket-i Hayriye", İstanbul'da Gündelik Hayat İnsan, Kültür ve Mekan İlişkileri Üzerine Toplumsal ve Tarih Denemeleri, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 227-244.
- [55] İETT, Raylı Sistemlerle Tanışma ve Tramvay, <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=29>, 3 Kasım 2012.
- [56] Türel, A., (1998). "Kent ve Ulaşım", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 155-171.
- [57] Kayra, C., (1990). İstanbul Mekanlar ve Zamanlar, Ak Yayınları, İstanbul.
- [58] Deleon, J., (193). "Pera-Galata Arasındaki Yer Altı Köprüsü Bir Tuhaf Asansör", İstanbul Üç Aylık Dergi, 7: 143-145.
- [59] Işın, E., (1987). "Ahmet Mithat Efendi ve Gündelik Hayatın Pratik Bilgisi: Adab-ı Muaşeret", Tarih ve Toplum Dergisi, VII(44): 31-38.
- [60] Tapan, M., (1998). "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 75-89.
- [61] Göle, N., (2011). Melez Desenler: İslam ve Modernlik Üzerine, Metis Yayınları, İstanbul.
- [62] Tekeli, İ., (1999). "Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması", Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, editör: Sibel Bozdoğan, Reşat Kasaba, 155-172.
- [63] Zürcher, E. J., (2011). Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, İletişim Yayınları, İstanbul, çeviren: Yasemin Gönen.
- [64] Tekeli, İ., (2011). "Türkiye'nin Konut Tarihine Konut Sunum Biçimleri Kavramını Kullanarak Yaklaşmak", Konut Sempozyumu, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayını, İstanbul, 283-297.
- [65] Sey, Y., (1998). "Cumhuriyet Döneminde Konut", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 273-301.

- [66] Doğusan, G. N., (2010). "Türk Orta Sınıfların Kurgusunda Konut Kooperatiflerinin Rolü", Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent 1910-2010, editör: İpek Yada Akpınar, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 96-101.
- [67] Tanman, M. B. ve Bilsel, F. C., (2010). "Giriş: İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)", İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, İstanbul, 7-9.
- [68] Yada Akpınar, İ., (2010) "Modern İmgelerin Günlük Yaşamda Mekanlaşması: Prost'un Yeni Kamusalılıkları", Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent 1910-2010, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 68-80.
- [69] Bilsel, F. C., (2010)., "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, İstanbul, 101-165.
- [70] Bilsel, C., (2010). İstanbul'un Dönüşümleri: Prost Planlaması ve Modern Kenti Yaratmak, Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 55-60.
- [71] Göktepe, C., <http://www.Turkishweekly.Net/Article/60/The-Menderes-Period-1950-1960-.Html>, 20.07.2012.
- [72] Tanyeli, U., (1998). "1950'lerden Bu Yana Mimari Paradigmaların Değişimi ve Reel Mimarlık", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 235-238.
- [73] Boysan, B., (2010). "İstanbul'un Sıçrama Noktası", Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent 1910-2010, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 81-94.
- [74] Kuban, D., (1995). İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı.
- [75] Yada Akpınar, İ., (2010). "İstanbul'da Modern Bir Pay-i Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatı", İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, İstanbul, 167-199.
- [76] Bozdoğan, S., (2010), "Türk Mimari Kültüründe Modernizm: Genel Bir Bakış", Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, İstanbul, editör: Bozdoğan, S., Kasaba, R., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 135-155.
- [77] Keyder, Ç., (2006), "İki Sementin Hikayesi", İstanbul Küresel İle Yerel Arasında, Metis Yayınları, İstanbul, 206-223.
- [78] Tekeli, İ., (2010). Konut Sorununu Konut Sunum Biçimleriyle Düşünmek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İlhan Tekeli Toplu Eserleri-13, İstanbul.
- [79] Oktay, S., (1947). "Küçük Bir Ev Yaratmak", Arkitekt Dergisi, İstanbul, 9(10):207-210.

- [80] Bilgin, İ. ve Karaören, M., (1993). "İkili Yapıda Bir Şehir", İstanbul Üç Aylık Dergi, 7 (36):36-40.
- [81] Bilgin, İ., Akın, G., vd., (2010). "İstanbul 1910-2010 Kent", Yapılı Çevre ve Mimarlık Kültürü Sergisi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- [82] Tekeli, İ. ve Okyay, T., (1980). Dolmuşun Öyküsü, Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği Yayınları, Ankara.
- [83] Murat, S. ve Şahin, L., (2010). Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- [84] Tekeli, İ., (2011). Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarih Yazıları, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [85] Sönmez, M., (2010). "Küresel Krizin İstanbul'a Etkileri ve Finans Merkezi Olma İddiası Üzerine", Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, editör: Çağlar Keyder, İstanbul, 95-102.
- [86] Keyder, Ç., (2009). "Arka Plan", Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, Ofset Yapımevi, Yayıma Hazırlayan: Murat Güvenç, İstanbul, 9-40.
- [87] Haber3, İstanbul Trafiği İçin İç Ring Projesi, <http://www.haber3.com/istanbul-trafigi-icin-8220ic-ring8221-projesi-200609h.htm#ixzz1uMikDd00>, 13 Mayıs 2012.
- [88] Aksu, F., 12 Mayıs 2012 Taksim'de Trafiği İlk Dalokay Yok Etmmişti, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/20104461.asp>, 13 Mayıs 2012.
- [89] Erden, D., (2009). "Haliç'te Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik", Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, http://www.obarsiv.com/pdf/dilek_erden.pdf, 13 Mayıs 2012.
- [90] Enlil, Z., (2011), "The Neoliberal Agenda and the Changing Urban Form Of Istanbul", International Planning Studies, 16(1): 5-25.
- [91] Erdamar, V., Sep 24, 1985, AP News Archive, <http://www.apnewsarchive.com/1985/Istanbul-s-Mayor-Orders-Clean-Up-of-Befouled-Golden-Horn/id-e2d1f889d38b99fe7318e2a7fdbfe898>, 25 Mayıs 2012.
- [92] Görgülü, T., (2003). "İstanbul'da Çeşitlenen Konut Üretim Biçimleri ve Değişen Konut Alışkanlıkları", Mimarist Üç Aylık Mimarlık Kültürü Dergisi, 3(7): 50-51.
- [93] Kuyucu, A. T., (2010). "Bir Mülkiyet Transferi Aracı Olarak TOKİ ve Kentsel Dönüşüm Projeleri", Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık Ve Kent 1910-2010, Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, Osmanlı İstanbul, editör: İpek Yada Akpınar, 122-134.
- [94] Güvenç, M. ve Ünlü Yücesoy, E., (2009). "Urban Spaces In and Around Istanbul", Urban Age İstanbul Konferansı, Konferans Kitapçığı, 05 - 06 Kasım, İstanbul, 52.
- [95] Keyder, Ç., (2009). "Enformel Konut Piyasasından Küresel Konut Piyasasına", Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, Ofset Yapımevi, Yayıma Hazırlayan: Murat Güvenç, İstanbul, 171-191.

- [96] Akcan, E., (2010). "Asilik Sonrası Mimarlık", Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, editör: İpek Yada Akpınar, 135-148.
- [97] Öncü, A., (2007). "İdealinizdeki Ev Mitolojisi Kültürel Sınırları Aşarak İstanbul'a Ulaştı". Mekan, Kültür, İktidar (Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler), İletişim Yayınları, İstanbul, derleyen: A. Öncü, P. Weyland, 94-98.
- [98] WowTurkey, İstanbul Boğaziçi Köprüsü'nün İnşaatı, Açılışı ve İETT, [http://wowturkey.com/t.php?p=/tr40/Akin Kurtoglu 22Acilis Sabahi22.jpg](http://wowturkey.com/t.php?p=/tr40/Akin_Kurtoglu_22Acilis_Sabahi22.jpg), 13 Mayıs 2012.
- [99] Uysal, Y., (2006), "Planlama ve İstanbul", Dünya Mirası Gelişmeler-Sorunlar-Çözüm Önerileri Teknik Kongre, 10 Şubat 2006, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, İstanbul, 77-78.
- [100] Öncü, A., (2010). "Küresel Ölçekli Bir Mobilite Rejimine Doğru", Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 20-24.
- [101] Keyder, Ç., (2004). Ulusal Kalkınmacılığın İflası, Metis Yayınları, İstanbul.
- [102] Çavuşoğlu, E., (2010). "İstanbul'da Planlama: Mekanın Yeniden Üretimi ve Sınıfsal Sonuçlar", Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 36-52.
- [103] Güvenç, M., (1993). "Metropol Değil Azman Sanayi Kenti", İstanbul Dergisi, 5: 75-81.
- [104] Enlil, Z. ve Evren, Y., (2011). "İstanbul İçin Yaratıcı Kent Söylemini Tartışmak", Yaratıcı İstanbul Yaratıcı Sektörler ve Kent, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 19-29.
- [105] Güvenç, M., (2009). "Küreselleşme Bağlamında İstanbul'a Göç ve İstanbul'dan Göç", Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, Ofset Yapımevi, Yayına Hazırlayan: Murat Güvenç, İstanbul, 130-140.
- [106] Sassen, S., (2010). "Uçsuz Bucaksız Bir Hareketliliğin Değişmez Kavşağı", Urban Age İstanbul Konferansı Kitapçığı, 5-6.
- [107] Çarkoğlu, A. ve Keyman, E. F. (2009). "İstanbul ve Birlikte Yaşamak", Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, Ofset Yapımevi, Yayına Hazırlayan: Murat Güvenç, İstanbul, 161-172.
- [108] Seçkin, E., (2011). "İstanbul'da Yapılı Çevrenin Biçimlenmesinde Mimarlık", Yaratıcı İstanbul Yaratıcı Sektörler ve Kent, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Derleyen: Zeynep Enlil, Yiğit Evren, İstanbul, 133-153.
- [109] İnceoğlu, A., (2010). "Türkiye Mimarlığının Altın On Yılı: Kişisel Bir Değerlendirme", Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent 1910-2010, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, Editör: İpek Yada Akpınar, İstanbul, 148-154.
- [110] Bartu Candan, A. ve Kolluoğlu, B., (2010). "2000'ler İstanbul'unda Mekan Siyaseti", Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 53-60.

- [111] Baycan Levent, T. ve Gülümser, A. A., (2007), Gated Communities In Istanbul: The New Walls Of The City, The Fondazione Eni Enrico Mattei Series Index:<http://www.feem.it/Feem/Pub/Publications/EURODIVPapers/default.htm>, 12 Aralık 2012.
- [112] Bali, R. N., (2009). Tarz-ı Hayattan Life Style'a Yeni Seçkinler, Yeni Mekanlar, Yeni Yaşamlar, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [113] Kurtuluş, H., (2005). "İstanbul'da Kapalı Yerleşmeler Beykoz Konakları Örneği", İstanbul'da Kentsel Ayrışma, Yayına Hazırlayan: Hatice Kurtuluş, 161-183.
- [114] Bartu Candan, A., (2003). "Dışlayıcı Bir Kavram Olarak Mahalle", Kapalı Yerleşmeler, Kapalı Banliyöler, Kapalı Siteler, Arredamento Mimarlık Tasarım ve Kültür Dergisi, 07-08: 70-72.
- [115] Perouse, J. F., (2011). İstanbul'la Yüzleşme Denemeleri, Çeperler, Hareketlilik ve Kentsel Bellek, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [116] Eren, B. ve Dolmacı, E., Siteni Söyle, Statünü Söyleyelim, <http://v3.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=6752>, 23 Ocak 2013.
- [117] Şenyapılı, T., (2003). "Kaçış Adaları", Kapalı Yerleşmeler: Kapalı Banliyöler, Kapalı Siteler, Arredamento Mimarlık Tasarım ve Kültür Dergisi, 07-08: 57-61.
- [118] Dünya Bülteni, Metrobüs Pakistan'a Gidecek, <http://www.dunyabulteni.net/?aType=haber&ArticleID=189738>, 3 Haziran 2013.
- [119] Ekenyazıcı Güney, E., (2012). "A Study On The Effect Of Transportation Systems To The Evolution Of The City Image: The Case Of Istanbul", Contemporary Architecture and Urbanism in The Mediterranean and The Middle East Caumme 2012 International Symposium Global Impacts and Local Challenges, 21-23 Kasım, İstanbul, 372-392.
- [120] Kartal-Kadıköy Metrosu, <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/m4-kadikoy-kartal.aspx>, 16 Mart 2013.
- [121] Avrasya Tüneli, İstanbul Boğazı Karayolu Geçiş Projesi, <http://www.avrasyatuneli.com/>, 16 Mart 2013.
- [122] Hürriyet Gazetesi, Galataport İhalesi Doğuş'un, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23299621.asp>, 8 Mayıs 2013.
- [123] Milliyet Gazetesi, Haydarpaşa Port Projesine Onay, <http://ekonomi.milliyet.com.tr/-haydarpasa-port-projesine-onay/ekonomi/ekonomidetay/15.11.2012/1627436/default.htm>, 11 Mayıs 2013.
- [124] Ercan, E., (1996). "Kriz ve Yeniden Yapılaşma Sürecinde Dünya Kentleri ve Uluslar Arası Kentler: İstanbul", Toplum Bilim Dergisi, İstanbul, 71: 61-95.
- [125] Thull, J. P. ve Mersch, M., (2005). "Accessibility and Attractiveness-Key Features Towards Central City Revitalisation-A Case Study Of Christchurch", Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies, 6: 4066-4081, New Zealand.

- [126] Golob, T. F. ve Regan, A. C., (2001). "Impacts of Information Technology on Personal Travel and Commercial Vehicle Operations: Research Challenges and Opportunities", *Transportation Research Part C*, 9: 87-121, www.Elsevier.Com/Locale/Trc, 23 Ekim 2012.
- [127] Rapoport, A., (1969). *House Form And Culture*, Foundations of Cultural Geography Series, Prentice Hall.
- [128] Oktay, D., (2003). "Konut Çevresinin Biçimlenmesi ve Toplumsal Boyut", *Mimarist Üç Aylık Mimarlık Kültürü Dergisi*, 3(7): 73-76.
- [129] İncedayı, D., (2003). "Barınmanın Değil, Yaşama Biçiminin Birimi Olarak Konut", *Mimarist Üç Aylık Mimarlık Kültürü Dergisi*, 3(7): 81-85.
- [130] Jacobs, J., (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*, Metis Yayınları, İstanbul, çeviren: Bülent Doğan.
- [131] Kocatürk Özcan, F., (2006). "Konut Alanı Yer Seçimi ve Hanehalkı Hareketliliğine Yönelik Kuramsal Bir İnceleme", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21: 73-95.
- [132] Dökmeci, V. ve Berköz, L., (2000). "Residential-Location Preferences According To Demographic Characteristics in İstanbul", *Landscape and Urban Planning*, 48: 45-55.
- [133] Özgür, E. M. ve Yasak, Ü., (2009). "Şehir İçi İkametgah Hareketliliğine Kuramsal Bir Bakış", *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 7 (1): 39-50.
- [134] Özgür, E. M., İkametgah Memnuniyeti ve Şehir İçi İkametgah Hareketliliği, *Coğrafi Bilimler Dergisi*, CBD 7 (2), 2009, s. 111-127.
- [135] Geurs, K. T. ve Wee, B. V., (2004). "Accessibility Evolution Of Land-Use and Transport Strategies: Review and Research Directions", *Journal Of Transport Geography*, 12: 127-140.
- [136] Song, S., (1996). "Some Tests of Alternative Accessibility Measures: A Population Density Approach", *Land Economics*, 72(4): 474-482.
- [137] Topçu, M. ve Kubat, A. S., (2009). "Konut Bölgelerinde Mekansal Yapı - Arazi Değer İlişkisi", *İTÜ Dergisi / A Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 8 (2): 17-26.
- [138] Dust, M. ve Vidakovic, V. (200). "Travel Time Ratio: The Key Factor of Spatial Reach", *Transportation*, 27: 179-199.
- [139] Kwan, M. P. ve Weber, J., (2003). "Individual Accessibility Revisited: Implications For Geographical Analysis in The Twenty-First Century", *Geographical Analysis*, 35 (4): 341-353.
- [140] Mokhtarian, P. L ve Salomon I. vd., (2006). "The Impacts Of Ict On Leisure Activities And Travel: A Conceptual Exploration", *Transportation*, 33: 263-289.
- [141] Bertolini, L. ve Clercq, F. L., (2005). "Sustainable Accessibility: A Conceptual Framework To Integrate Transport and Land Use Plan-Making. Two Test-Applications in The Netherlands and a Reflection On The Way Forward", *Transport Policy* 12: 207-220, www.elsevier.com/locate/tranpol, 12 Mayıs 2012

- [142] Akin, D. ve Çelik, M., (2010). "Mobility Characteristics of Different Population Groups in a Large Metropolitan Area: İstanbul, Turkey", 12th WCTR, Haziran 11-15, Lizbon, Portekiz.
- [143] Frequently Asked Questions on the Methodology Used for the Household Survey, http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/recherche/enquetes/quebec/faq_etudeOD2011_householdsurvey.pdf, 25 Ekim 2012.
- [144] Capital Regional District, Origin Destination 2011 Household Travel Survey, www.crd.bc.ca/travelsurvey, 25 Ekim 2012.
- [145] NUSTATS, Valley Metro Regional Public Transportation Authority: 2007 Origin and Destination Study Final Report, www.nustats.com; 25 Ekim 2012.
- [146] Lynch, K., (2010). Kentin İmgesi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, çeviren: İrem Başaran.
- [147] Thwaites, K. ve Simkins, I. (2006). "Experiential Landscape: Reading Experiential Characteristics In Residential Settings", 19. IAPS Uluslararası Konferansı, 11-16 Eylül, 2006, Alexandria, Mısır.
- [148] Cooper Marcus, C., (2006). House As A Mirror Of Self: Exploring the Deeper Meaning of Home, Nicolas-Hays Inc., ABD.
- [149] Güvenç, M. ve Işık, O., (1996). "İstanbul'u Okumak: Statü-Konut Mülkiyeti Farklılaşmasına İlişkin Bir Çözümleme Denemesi", Toplum ve Bilim Dergisi, 71: 6-60.
- [150] Baycan Levent, T. ve Gülümser, A. A., (2005). "Gated Communities From The Perspective of The Developers", 45th European Congress of the European Regional Science Association Land Use and Water Management in a Sustainable Network Society, 23-27 Ağustos 2005, Amsterdam, Hollanda.
- [151] İstanbul'da Ulaşım ve Hareketlilik, "Özet Bilgi", Ekim 2007, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 21-23.
- [152] Tanrıöğen, A., (2012). Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Anı Yayıncılık, Ankara.
- [153] Yıldırım, A. ve Şimşek, H., (2005). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- [154] Büyüköztürk, Ş., Kılıç Çakmak, E. vd., (2012). Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Pegem Akademi Yayınları, Ankara.
- [155] Al, H., (2007). Bilimsel Araştırma Yöntemleri Akademik Yazım Kuralları, Sakarya Yayıncılık, Adapazarı.
- [156] Ünsal Gülmez, N. (2008). Metropolde Çeşitlenen Hanehalkları ve Konut, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [157] İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Nüfus ve Demografik Yapı http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-Istanbul-tanitim/konum/Pages/Nufus_ve_Demografik_Yapi.aspx, 11 Aralık 2011.

- [158] İstanbul'da Ulaşım ve Hareketlilik, Özet Bilgi, Ekim 2007, http://www.ibb.gov.tr/tr/kurumsal/birimler/ulasimdairebsk/documents/imp_webdesign/model_kalibrasyon_calismalari.pdf, 28 Temmuz 2012.
- [159] Büyük, S.S. ve Karaca, O., A ve B Burada, C, D, E Nerede? <http://www.capital.com.tr/a-ve-b-buradac-d-e-nerede-haberler/16692.aspx>, 8 Mart 2012.
- [160] Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu, Açlık Yoksulluk Sınırı, <http://www.turkis.org.tr/?wapp=52521E5F-FCA5-4BDD-940D-A284DA6F151D>, 12 Temmuz 2012.
- [161] Şenyapılı, T., (2006), "Gecekondu Olgusuna Dönemsel Yaklaşımlar", Değişen Mekan Mekansal Süreçlere İlişkin Tartışma Ve Araştırmalara Toplu Bakış: 1923-2003, Dost Kitabevi Yayınları, Derleyen: Ayda Eraydın, Ankara, 84-123.
- [162] Bilgin, İ., (2013), "Kentsel Dönüşümün Doğası; Akış Mı Zorlama Mı?", Milyonluk Manzara Kentsel Dönüşümün Resimleri, İletişim Yayınları, İstanbul, 11-43.
- [163] Keyder, Ç., (2010), "Yirmi Birinci Yüzyıla Girerken İstanbul", İstanbul Nereye? Küresel Kent, Kültür, Avrupa, Metis Yayınları, Hazırlayanlar: Deniz Göktürk, Levent Sosyal ve İpek Türeli, İstanbul, 49-62
- [164] Temiz, A.D., (2013), "Sunuş", Asi Şehirler Şehir Hakkından Kentsel Devrime Doğru, Metis Yayınları, Yazar: David Harvey, Çeviren ve Sunuş: Ayşe Deniz Temiz, İstanbul, 9-29
- [165] Barbaros Bulvarı, <http://blog.besiktaslife.net/nostalji-besiktas-semt-fotograflari.html>, 12 Temmuz 2012.

ALAN ARAŞTIRMASININ SORULARI

Ocak 2012. Aşağıdaki anket ve sorular, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Bina Araştırma ve Planlama Programında Doktora öğrencisi olan Efsun Ekenyazıcı Güney'in İstanbul Anadolu Yakası'nda mahalle dokusu ve kapalı sitelerdeki yaşantı üzerinden kişisel menzil kavramının sorgulandığı doktora çalışması için kullanılacaktır.

Görüşme sürecinde söylenenlerin tümü gizli tutulacak, araştırmacı bu bilgileri hiç kimseyle paylaşmayacaktır. Ayrıca, görüşmecilerin isimleri kesinlikle tez kapsamına dahil edilmeyecektir.

Katkılarınız için teşekkürler...

Tarih ve saat (başlangıç - bitiş):

Görüşmeci:

1. Bölüm: Genel Sorular ve Hanehalkı Bilgileri

- 1) Cinsiyet
- 2) Yaş
- 3) Medeni durum
- 4) Eğitim durumu
- 5) Hanehalkı sayısı
- 6) Hane halkı türü (alternatif: konut paylaşımı)
 - a) Yalnız yaşayan
 - b) Çekirdek aile (Çocuksuz çift / Çocuklu çift)
 - c) Kompleks (Çekirdek aile + akraba)
 - d) Tek ebeveyn
 - e) Evi paylaşan
- 7) Meslek
- 8) Aylık ortalama gelir
 - a) 1000-2000TL
 - b) 2000-3000TL
 - c) 3000-4000TL
 - d) 4000-5000TL
 - e) 5000TL üzeri

2. Bölüm: Konut – Semt Bilgileri

- 9) İkamet edilen konut bilgileri:
- türü:
 - Mahalle dokusunda apartman
 - Korunaklı yerleşim (duvarlarla çevrili, güvenliği, otoparkı, sosyal tesisleri olan yerleşim biçimi)
 - ikamet etme süresi:
 - mülkiyet durumu:
 - Kiracı / Aylık kira bedeli:
 - Ev sahibi / Konutun yaklaşık değeri:
 - Lojman
- 10) Daha önce yaşanılan konut bilgileri:
- hane halkı türü
 - bulunduğu semt
 - konut türü
 - taşınma sebebi/sebepleri
- 11) Konutunuzun bulunduğu semti seçerken nelere dikkat ettiniz?
- 12) Mevcut konut seçiminizde nelere dikkat ettiniz? Önce bir semt ya da çevre kararı mı verdiniz, konut türü mü?
- 13) Yaşadığınız konut çevresine entegrasyonunuz kolay oldu mu?
- (Alternatif: Konut çevrenize kolay uyum sağladınız mı? Cevabınızı gerekçeleriyle açıklayınız.)
- 14) Yaşadığınız semtten memnun musunuz? Baska bir yere/semte taşınmayı düşünüyor musunuz? Cevabınızı sebepleriyle açıklayınız.
- (Alternatif: Yaşadığınız semtin mesken güzergahınızın son durumu olduğunu düşünüyor musunuz?)
- 15) Yaşadığınız semtte:
- ne tür sosyal imkanlar bulunmaktadır? Bu imkanlardan hangilerinden faydalanmaktasınız? Ne sıklıkta?
 - eksikliğini hissettiğiniz noktalar nelerdir?
 - en sevdiğiniz yer/me kan neresi? (Alternatif: Sizin için vazgeçilmez olan bir yer/me kan var mı?)
 - en çok kullandığınız yer/me kan neresi?
 - yaşayanlardan hoşnut musunuz? Nasıl bir profil dağılımı var? (Homojen, heterojen)
 - insanların birbirlerine karşı davranışları nasıl? Tarif edin.
 - komşuluk ilişkileriniz ne boyuttadır? (Komşularınızla ilişkileriniz nasıl? Komşularla görüşüyor musunuz? Görüşüyorsanız ne sıklıkla? Aranızda arkadaşlık, yardımlaşma, dayanışma ilişkisi var mı?)
- 16) Semtinizin güvenli olduğunu düşünüyor musunuz? Neden? Cevabınızı açıklayınız.
- 17) Yaşadığınız konuttan memnun musunuz? Taşınmayı düşünüyor musunuz? Cevabınızı sebepleriyle açıklayınız.
- 18) Konutunuzun güvenli olduğunu düşünüyor musunuz? Neden? Cevabınızı açıklayınız.
- 19) Ailenize yakın mı oturuyorsunuz? Yakın oturmak ister miydiniz?
- 20) Konut seçerken neye/kime yakın olmasını tercih edersiniz?
- Akraba
 - Arkadaş
 - İş –
 - Sosyal yaşantı

- e) Diğer, ...
- 21) Sizce kent merkezinde ya da merkeze uzak kentsel alanlarda yaşamının avantajları ve dezavantajları nelerdir? Karşılaştırın.
- 22) Sizce klasik mahalle dokusunda ya da korunaklı bir sitede yaşamının avantajları ve dezavantajları nelerdir? Karşılaştırın.
- 23) Maddi olarak kısıtlamanız olmasa;
- a) Hangi semtte nasıl bir konutta yaşamayı tercih edersiniz? Neden?
- b) İşe nasıl gitmek istersiniz? Ulaşımınızın nasıl sağlanmasını tercih edersiniz?
- 24) Aşağıdaki cümleleri 1'den (önemli değil) 5'e (çok önemli) kadar derecelendirin:
- a) Bir konutun kent merkezlerinden birine yakınlığı (İstanbul'da) önemlidir.
- b) Bir konutun işyerinin bulunduğu semte yakınlığı önemlidir.
- c) Bir konutun ulaşım arterlerine yakınlığı önemlidir.
- 25) Konutunuzu değiştirecek olsanız hangisini tercih edersiniz?
- a) Konut yakın çevresinden ihtiyaçların karşılandığı konforu daha düşük bir konutta yaşamak
- b) Konut yakın çevresinden çok fazla faydalanılamayan fakat daha konforlu bir konutta yaşamak
- c) Diğer
- 26) Aşağıdaki cümlelerin her birini 1'den (önemli değil) 5'e (çok önemli) kadar derecelendirin.
- a) Konutumu değiştirecek olsam işe daha yakın bir bölgeyi tercih ederim.
- b) Konutumu değiştirecek olsam yakın çevresinin ihtiyaçlarımı karşıladığı bir konutu tercih ederim.
- c) Diğer

3. Bölüm: Gündelik Yaşamla İlgili Sorular

- 27) Özel otomobiliniz var mı? Varsa otopark ihtiyacını nasıl karşılıyorsunuz?
- 28) Aile, akrabalarınız ve arkadaşlarınızla ne sıklıkla görüşüyorsunuz? Nerelerde görüşüyorsunuz?
- 29) Sosyal yaşantınızla ilgili olarak bilgi verir misiniz? (Buluşulan yerler, sosyalleşme sıklığı, kimlerle buluşulduğu vb.)
- 30) Yaşantınızın ne kadarı konut çevrenizde geçmektedir?
- a) Çalışmadığım günlerde,
- o yaşantımın çoğu konut çevremde geçiyor. (yerleşimin içinde / yerleşimin dışında)
- o yaşantımın çoğu konut çevremde dışarıda geçiyor.
- o konut çevremde geçirdiğim vakit diğer yerlerde geçirdiğimle dengeli.
- b) Çalıştığım günlerde,
- o iş haricinde yaşantımın çoğu konut çevremde geçiyor. (yerleşimin içinde / yerleşimin dışında)
- o yaşantımın çoğu konut çevremde dışarıda geçiyor.
- o konut çevremde geçirdiğim vakit diğer yerlerde geçirdiğimle dengeli.
- 31) Konut çevrenizde yaya olarak nerelere gidiyorsunuz? Ne sıklıkla? Yürüyüşünüz en fazla kaç dakika sürüyor?
- 32) Sağlık hizmetlerini nerelerden karşılıyorsunuz? Buralara nasıl ulaşıyorsunuz?
- 33) Sosyal aktivitelerinizi (semt içinde ve dışında) nerelerden karşılıyorsunuz?
- Buralara nasıl ve ne sıklıkla gidiyorsunuz? Ulaşım ne kadar sürüyor? Tercih ettiğiniz gün, saat var mı?
- 34) Gıda ve genel temizlik ihtiyaçlarınızı (semt içinde ve dışında) nerelerden karşılıyorsunuz?
- Buralara nasıl ve ne sıklıkla gidiyorsunuz? Ulaşım ne kadar sürüyor? Tercih ettiğiniz gün, saat var mı?

- 35) Giyim ve teknolojik vb. alışveriş ihtiyaçlarınızı (semt içinde ve dışında) nerelerden karşılıyorsunuz?
- Buralara nasıl ve ne sıklıkla gidiyorsunuz? Ulaşım ne kadar sürüyor? Tercih ettiğiniz gün, saat var mı?
- 36) Spor aktivitelerinizi(semt içinde ve dışında) nerelerden karşılıyorsunuz?
- Buralara nasıl ve ne sıklıkla gidiyorsunuz? Ulaşım ne kadar sürüyor? Tercih ettiğiniz gün, saat var mı?
- 37) Rekreasyon/dinlenme ihtiyaçlarınızı (açık alanlar, yeşil alanlar, gezinti alanları, dinlenme alanları, çocuk parkları, park vb¹) (semt içinde ve dışında) nerelerden karşılıyorsunuz?
- Buralara nasıl ve ne sıklıkla gidiyorsunuz? Ulaşım ne kadar sürüyor? Tercih ettiğiniz gün, saat var mı?
- 38) Yakın akraba ve arkadaşlarınızla(semt içinde ve dışında) görüştüğünüz yerler nerelerdir?
- Buralara nasıl ve ne sıklıkla gidiyorsunuz? Ulaşım ne kadar sürüyor? Tercih ettiğiniz gün, saat var mı?
- 39) Semtinizdeki toplu taşıma durakları var mı? Varsa nerelerde, size ne kadar yakın? Hangilerini kullanıyorsunuz? Buralara nasıl ulaşıyorsunuz? Ne sıklıkla toplu taşıma aracı kullanıyorsunuz? Bu alanların yoğunluğu ve alanlara erişiminiz hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?
- 40) Yakın çevrenizde aşağıdakilerden hangileri bulunmaktadır?
- Sağlık tesisleri –hastane, klinik, eczane
 - Rekreasyon alanları –yeşil alanlar, parklar, çocuk oyun alanları
 - Yeme/içme alanları
 - Sosyal kulüpler
 - Ticari tesisler –AVM
 - Kültürel tesisler –kütüphane, tiyatro, vb.
 - Dini tesisler –cami, medrese
 - Toplu taşıma durakları
- 41) Konut yakın çevrenizden/semtinizden karşılayabildiğiniz ihtiyaçlarınız nelerdir?
- 42) Konut yakın çevrenizden/semtinizden karşılayabildiğiniz ihtiyaçları farklı yerlerden de karşılıyor musunuz? Sebebini açıklayınız.
- 43) Kent içinde araçla (özel ya da toplu taşıma) rutin olarak (en az haftada bir) gittiğiniz en uzak mesafe ne kadardır (km, dak.)? Gittiğiniz yer neresidir? Gidiş sebebiniz nedir?
- 44) İş haricinde kentte yaka değiştirme sebepleriniz nelerdir?
- 45) Yaka değiştirirken tercih ettiğiniz belli ulaşım türleri var mı? Varsa, sebeplerini açıklayınız.
- 46) Günlük hayatınızda en çok hangi ulaşım türünü kullanıyorsunuz? (en sık kullandığınızı 1, en az kullandığınızı 4 olarak numaralandırınız.) Bu yollarla nerelere/hangi semtlere ulaşıyorsunuz?
- Toplu taşıma (...) (farklı toplu taşıma araçları için ayrı ayrı cevap veriniz.)
- Toplu taşıma aracı 1=.....
- Toplu taşıma aracı 2=.....
- Toplu taşıma aracı 3=.....
- Yaya ulaşımı (...)
 - Kişisel araç (...)
 - Taksi (...)
- 47) Yaşadığınız kenti verimli kullandığınızı düşünüyor musunuz? Açıklayınız.

- 48) Kentin ve konut çevrenizin/semtinizin yaşamınız üzerinizdeki etkileri nelerdir? Kent ve semt bağlamında ilişki kurarak açıklayınız.
- 49) Sizce kentin merkezi bölgeleri nerelerdir? Sebepleri ile açıklayınız.
- 50) Kendi yaşantınız ekseninde düşünüldüğünde kentin merkez/leri nerelerdir? Sebepleri ile açıklayınız.
- 51) İlerleyen dönemlerde İstanbul'dan taşınmayı düşünüyor musunuz?
- 52) İstanbul'la ilgili en büyük sıkıntınız nedir?
- 53) İstanbul'la ilgili beklentileriniz nelerdir?
- 54) Gündelik hayatınızda bilişim teknolojileriyle ilişkiniz nasıl? (İnternet kullanıyor musunuz?) Ne sıklıkla internete giriyorsunuz? Hangi araçlarla bağlantısı sağlıyorsunuz? Nerelerden bağlanıyorsunuz? İnterneti ne tür durumlarda kullanıyorsunuz? Hangi ihtiyaçlarınızı karşılıyorsunuz? İnternette alışveriş yapıyor musunuz? Yapıyorsanız neler alıyorsunuz?)

(Aşağıdaki üç soru çocuğu olan görüşmecilere yöneltilecektir.)

- 55) Çocuğunuz/çocuklarınız yalnız başlarına dışarıya çıkıyorlar mı? Çıkıyorlarsa nerelere gidiyorlar?
- 56) Çocuğunuz/çocuklarınız kimlerle birlikte zaman geçiriyorlar? Yakın çevreden arkadaşları var mı? Siz tanıyor musunuz?
- 57) Çocuğunuzun gittiği okul nerededir? Okul seçimini nelere dayanarak yaptınız? Yaşadığınız çevrede çocuğunuzun gittiği okuldan daha yakın mesafede başka bir okul var mı? Varsa, o okula gitmeme sebebi nedir?

4. Bölüm: Kapalı Sitelerde Yaşamakla İlgili Sorular

(Bu bölüm sadece kapalı sitede yaşayan görüşmecilere yöneltilecektir.)

- 58) Neden bu tür bir konut yerleşimini tercih ettiniz? (Bilinçli bir seçim mi, tesadüf mü?)
- 59) Yaşadığınız yerleşimden memnun musunuz? Taşınmayı düşünüyor musunuz? Cevabınızı açıklayınız.
- 60) Yaşadığınız yerleşime giriş çıkışlar kontrollü mü? Bu konudaki düşünceleriniz nedir?
- 61) Yaşadığınız kapalı sitede ne tür imkanlar bulunmaktadır? Bu imkanlardan hangilerinden faydalanmaktasınız? Ne sıklıkta?
- 62) Yaşadığınız kapalı sitenin sosyal hayatınız üzerine etkileri var mı? Cevabınızı açıklayınız
- 63) Yerleşimin içindeki mevcut imkanları dışarıdan da karşıladığınız oluyor mu? Neden? Ne sıklıkla? (kıyaslayın –daha çok/daha az)
- 64) Yaşadığınız yerleşim içinde:
- a) eksikliğini hissettiğiniz noktalar nelerdir?
 - b) en sevdiğiniz, en çok kullandığınız yerler/mekanlar nerelerdir?
 - c) yaşayanlardan hoşnut musunuz? Nasıl bir profil dağılımı var? Tarif ediniz. (Homojen, heterojen)
 - d) insanların birbirlerine karşı davranışları nasıl? Tarif ediniz.
 - e) komşuluk/arkadaşlık ilişkileri nasıl? Tarif ediniz.
 - f) Siteden yeni arkadaşlıklar edindiniz mi?
- 65) Yerleşimin dışındaki yaşam çevresini tarif eder misiniz? Bu çevreden memnun musunuz? Değilseniz ne gibi değişiklikler olmasını isterdiniz?
- 66) Yaşadığınız kapalı sitenin dışındaki çevrenin sosyal hayatınız üzerine nasıl etkileri bulunmaktadır? (olumlu/olumsuz) Cevabınızı açıklayınız
- 67) Sitenin dışındaki ulaşım olanakları nasıl? Siz bu olanaklardan faydalaniyor musunuz? Nasıl?

4. Bölüm: Mahalle Dokusunda Yaşamakla İlgili Sorular

(Bu bölüm sadece mahalle dokusunda yaşayan görüşmecilere yöneltilecektir.)

- 68) Neden bu tür bir konut yerleşimini tercih ettiniz? (Bilinçli bir seçim mi, tesadüf mü?)
- 69) Yaşadığınız yerleşimden memnun musunuz? Taşınmayı düşünüyor musunuz? Cevabınızı açıklayınız.
- 70) Yaşadığınız konut yakın çevresinde ne tür imkanlar bulunmaktadır? Bu imkanlardan hangilerinden faydalanmaktasınız? Ne sıklıkta?
- 71) Semt ölçeğinde sahip olduğunuz imkanları dışarıdan da karşılıyor musunuz? Neden? Ne sıklıkla?
- 72) Yaşadığınız yerleşim çevresinde:
- a) eksikliğini hissettiğiniz noktalar nelerdir?
 - b) en sevdiğiniz, en çok kullandığınız yerler/mekanlar nerelerdir?
 - c) yaşayanlardan hoşnut musunuz? Nasıl bir profil dağılımı var? Tarif ediniz. (Homojen, heterojen)
 - d) insanların birbirlerine karşı davranışları nasıl? Tarif ediniz.
 - e) komşuluk/arkadaşlık ilişkileri nasıl? Tarif ediniz.
 - f) yeni arkadaşlıklar edindiniz mi?
- 73) Konutunuzun yakınındaki yaşam çevresini tarif eder misiniz? Bu çevreden memnun musunuz? Değilseniz ne gibi değişiklikler olmasını isterdiniz?
- 74) Konut çevrenizin sosyal hayatınız üzerine etkileri var mı? Cevabınızı açıklayınız.
- 75) Yakın çevrenizdeki ulaşım olanakları nasıl? Siz bu olanaklardan nasıl faydalanıyorsunuz?

5. Bölüm: Barınma-Çalışma İlişkileriyle İlgili Sorular

- 76) İşin/okulun bulunduğu semt
- 77) İş/okul-konut arası yaklaşık mesafe (km)
- 78) Çalışılan/okula gidilen gün ve saatler
- 79) İşe/okula gitmek için evden çıkış saati
- 80) İşe/okula gidiş süresi
- 81) İşten/okuldan eve dönüş süresi
- 82) İş/okul-ev arası yolculukları değerlendirme aktiviteleri
- 83) İşe/okula giderken kullandığınız ulaşım şekilleri ve araçlar nelerdir? Farklı alternatifler kullanılıyorsa ayrı ayrı belirtiniz, tercih sıklıklarını belirtiniz. Bu alternatifleri hangi durumlarda tercih ettiğinizi açıklayınız. Birden fazla araç ve ulaşım şekli varsa güzergahlara göre sıralayınız. Bu araçlarda geçen yaklaşık süreleri belirtiniz.
- 84) İşten/okuldan eve gelirken kullandığınız ulaşım şekilleri ve araçlar nelerdir? Farklı alternatifler kullanılıyorsa ayrı ayrı belirtiniz, tercih sıklıklarını belirtiniz. Bu alternatifleri hangi durumlarda tercih ettiğinizi açıklayınız. Birden fazla araç ve ulaşım şekli varsa güzergahlara göre sıralayınız. Bu araçlarda geçen yaklaşık süreleri belirtiniz.
- 85) Hangi ulaşım türünü neden tercih ediyorsunuz?
- 86) Günlük olarak işe ulaşmak için kat etmek zorunda olduğunuz mesafeler hakkında ne düşünüyorsunuz? Azalmasını ister miydiniz? Bu yönde bir çabanız oldu mu/olacak mı?
- 87) Konutunuzu değiştirecek olsanız hangisini tercih edersiniz?
- a) işinize yakın fakat konforu düşük bir konutta yaşamak
 - b) işinize mesafesi daha fazla fakat konforlu bir konutta yaşamak
 - c) diğer
- 88) Konutunuzu değiştirecek olsanız hangisini tercih edersiniz?
- a) yakın çevresinden günlük ihtiyaçların karşılanabildiği, sosyal olarak doyurucu fakat konforu düşük bir konutta yaşamak
 - b) yakın çevresinde günlük ihtiyaçların karşılanamadığı, sosyal açıdan zengin olmayan fakat konforlu bir konutta yaşamak
 - c) diğer

6. Bölüm: Şematik Çizimler

- 89) Semtinizi içine alan harita üzerine;
- yaşadığınız konutu/kapalı siteyi işaretleyiniz
 - yakın çevre kullanımınızı grafik olarak ifade ediniz.
- 90) Konutunuzun ve işinizin/okulunuzu içine alan harita üzerine;
- konutunuzu ve işyerinizi işaretleyiniz.
 - işe/okula gidiş-dönüş rotalarınızı belirtiniz. (farklı rotalar numarlandırılabilir, farklı renkler kullanılabilir)
- 91) İstanbul haritası üzerine;
- sosyal hayatınızın deneyimlendiği alanları işaretleyiniz.
 - buralara gidiş-dönüş rotalarınızı belirtiniz.

KOD LİSTESİ

NOT: Kod listesinde her tema kapsamında öne çıkan kodlar belirli başlıklar altında toplanmakta ve temalar ekseninde bir araya getirilmektedir. Ancak bu listedeki kodların hepsinden alan araştırmasında faydalanılmamakta, kodlardan konuyla ilişkilerine bağlı olarak metin içinde faydalanılmaktadır.

Ana Kategoriler

1. Menzil
2. Rutin
3. Uyum
4. Beklentiler / Tercihler

ÖLÇEK: MD: Mahalle dokusu, KS: Kapalı site

Menzil

Metropol yaşantısı

- hız / hareket
- zaman / zamansızlık / zaman kaybı
- karmaşa

Barınma Biçimleri

- mahalle dokusu (apartman)
- kapalı site
- ikametgah hareketliliği

Konut Çevresi

- coğrafi konum / lokasyon
- sosyal verile
- ulaşım olanakları
- merkeze mesafeler

Mahalle dokusu

- nitelikler / özellikler
- çevresel olanaklar / donatılar

Kapalı site

donatılar / imkanlar
ayrışım
homojen profil
sosyal statü
komşuluk / arkadaşlık ilişkileri
Çalışma Biçimleri / Koşulları
tam zamanlı / yarı zamanlı
esnek / yoğun çalışma saatleri
tempo
Mesafeler
barınma-çalışma-sosyal hayat mesafeleri
aynı yakada / farklı yakalarda
konuta yakın / uzak
konut çevresinin deneyimlenmesi
aileye / arkadaş çevresine mesafeler
Günlük Yolculuklar
süre
yorgunluk
tempo
konfor
hız
ulaşım araçları
trafik
rota
zamansal kısıtlama
güzergah
sosyal statü
ekonomik imkan
araç sahipliği
Bilişim Teknolojileri
Zaman-mekan ilişkileri
internet kullanımı
kent yaşamına katılım
on-line alışveriş
tele-çalışma
Rutin
Bireysel özellikler
aktiviteler
hobiler
çalışma düzeni
tempo
alışkanlıklar
Yaşam Döngüsü
Hanehalkı Türü
Cinsiyet (kadın / erkek farkı)
Mesafe (iş-konut-sosyal hayat)
Zaman dilimleri (hafta içi / sonu)

Trafik
Hız
Ulaşım Deneyimi
Trafik
Esneklik (zaman, çalışma)
Uyum
Bireysel özellikler
Alışkanlıklar / Yaşam Tarzı
Hanehalkı Türü
Cinsiyet (kadın / erkek farkı)
Yaşam Döngüsü
Hanehalkı Türü
Sosyal Statü
Tempo
Esneklik (zaman)
Zaman / Zamansızlık / Zaman kaybı
Sosyo-Ekonomik Yapı
Lokasyon / Coğrafi Konum (iş, konut)
Mülkiyet
Trafik
Mesafe (iş-konut-sosyal hayat)
Konut / Yakın Çevre Özellikleri
 donatılar
 imkanlar
 ulaşım olanakları
 manzara
 ışık
Barınma Deneyimi
Kapalı Site Yaşantısı
 donatılar
 güvenlik (korunmak)
 deprem güvenliği
 aidiyet
 komşuluk ilişkileri
 otopark
 sosyal hayatın gelişmesi
 yeni arkadaşlıklar
 içe dönük hayat
 homojen profil
 konut planı
 bahçe
 konfor
 sosyal / ekonomik ayırım
 kentten kopuş
 site içinde yaya hareket
 site dışında özel araç kullanımı
 yakın çevre deneyiminin zayıflığı

merkezden kopuş
toplu taşımacılığın kısıtlılığı
Mahalle Yaşantısı
gözetleme mekanizması
kentle iç içe olma
farklı hanehalkı türleri
farklı ekonomik yapılar
toplu taşıma alternatiflerinin zenginliği
yakın çevrede yaya hareket
Bilişim Teknolojileri
teknolojik altyapı
internet kullanımı
tele-çalışma
Beklentiler / Tercihler
Hanehalkı Türü
Yaşam Döngüsü
Barınma Deneyimi
Çalışma Deneyimi
Ulaşım Deneyimi
Trafik
Mülkiyet
Güvenlik (Korunmak)
Deprem Güvenliği
Zaman
Mahremiyet
Sosyal Aktiviteler
Komşuluk İlişkileri
Sakinlik, Sükunet
Huzur
Aidiyet
Mahalle Yaşantısı
Sosyo-Ekonomik Yapı
Sosyal Statü
Düzen
Yatırım
Konut Planı
Manzara
Işık
Konfor
Donatı
Otopark
Teknolojik altyapı

TEMALARA İLİŞKİN VERİ TABANI

Üçüncü bölümde yer verilen alan araştırmasının temalarına ilişkin veri tabanı aşağıdadır. Metnin içindeki veriler burada bulunmamaktadır.

MENZİL

M.1: İkamet edilen konut ile bireyin sosyal hayatının geçtiği alanların mesafeleri konut seçiminde ve menzilin belirlenmesinde önemlidir.

M.1A: İkamet edilen konutun sosyal yaşama uzak olması, kent yaşamına katılımı kısıtlaması, bireylerin ikametgah hareketliliğine sebep olan ve yeni menzil örüntülerinin oluşmasını sağlayan etkenlerdendir.

"Kent merkezinde yaşamayı tercih ederim çünkü kent merkezinde yaşadığınız zaman eğer işiniz de oradaysa, yakınsa birçok şeye daha kolay ulaşırsınız. Yani İstanbul'da çok zaman kaybediyorsunuz, altyapısı insanların rahat hareket etmelerini engellediği için bir de bu çok önemli bir avantaj kent merkezi genelde insanların yaşam saatlerinde boşalıyor. Yani herkes yaşam alanına gidiyor Anadolu yakası da genel olarak yaşam alanı olarak seçilmiş bir bölge olduğu için Avrupa yakasında kent merkezinde kent bir anda rahatlıyor. Yani kullanım saatlerinde hafta sonu ve akşam saatlerinde bir rahatlama oluyor. O yüzden kent merkezinin daha uygun olduğunu düşünüyorum, biz hatta taşınmayı düşünüyoruz bu nedenle." 2/2(KS)

"Evin içinde bir sıkıntı yok ama taşınmayı düşünüyorum yani daha merkezi bir yere Kadıköy olabilir mesela çünkü artık sosyal hayata yakın olmasını istiyorum. Burada yalıtılıyorsun bir şekilde kentten." 9/1(KS)

"Pendik'in çevresi bana göre değil pek, benim yaşantıma uymuyor açıkçası, benim sosyalleştiğim yerler başka burada her şey kısıtlı olduğu için. Tabi bu da benim hayatımı etkiliyor, memnun değilim o yüzden sürekli yolda olmam gerekiyor bu uzaklıklar yüzünden. O nedenle ben evlenince daha bu tür yerlere yakın olmak istiyorum." 17/1(MD)

M.1B: Yaşanılan konutun sosyal açıdan zengin alanlara yakın olması, gündelik hayatta daha sosyal bir hale gelinebileceği düşüncesine sebep olmaktadır.

"6 yıldır Çengelköy'deyiz hiç işime çok yakın uzun süredir oturmamış eşim de öyle. Aslında ikimiz de Avrupa yakasında çalışıyoruz. Ama Anadolu'da oturuyoruz. Ve işlerimizde birbirine yakın o Harbiye'de ben Beşiktaş'ta böyle ikimizin de işyerine yakın Gayrettepe'de bir yerde acaba otursak daha mutlu olur muyuz sosyal hayata daha yakın olur muyuz işte arkadaşlarımızla daha sık görüşür müyüz diye düşünüyoruz." 2/1(KS)

"Kent merkezinde yaşamayı tercih ederim çünkü sosyal hayat oralarda yoğunlaşıyor. Şimdi bizim evden Taksim'e falan gitmemiz hafta içinde problem ama yakın bir yerde olsak daha çok gideriz diye düşünüyorum." 2/2(KS)

"Merkezi bir yerde olsun isterim evim artık ya da işim merkezi olsun isterim ama havaalanında oturduğum için öyle bir şansım da yok yani. Sonuçta buradan başka yere gitmek problem gitmesen de ayrı problem tabi çünkü yapacak bir şey yok, bir tane arkadaşım var sadece. Ama aksi olsa ben her akşam dışarı çıkarım, daha sosyal biri olurum diye düşünüyorum, bu evin ve iş yerinin şartları benim şimdiki hayatımı etkiliyor tabi." 9/1(KS)

"Ben en azından evlenirken böyle daha dışarıda vakit geçirebileceğim kendime uygun, benim gibi genç insanların olduğu bir yerde yaşamak istiyorum. Babamın evi olduğu için şimdiki evim değiştiremiyorum ama diğer türlü seçme hakkım olduğunda bunu değerlendireceğim çünkü ev daha yakınlarda olsaydı ben de çok böyle yollarda vakit kaybetmez, başka şeyler yapardım yani." 17/1(MD)

"Tabii ki başka bir yerde yaşasaydım hayatım farklı olurdu, evin bulunduğu yer kendine göre etkiliyor insanın hayatını. Cadde'de falan olsaydı mesela ev hiç içeri girmezdim herhalde." 17/2(MD)

M.1C: Konut yakın çevresinin sosyal açıdan hareketli olması ve imkanlar sunması kişilerin konut yeri ve türü ile ilgili seçimlerini etkileyen, menzillerini belirleyen etkenlerdendir.

"Ataşehir'e taşınırken hem buranın ulaşımını düşündük hem de çevresel özelliklerini. Yeşilin bol olması, bir sürü park ve kafenin yakınlarda olmasından çok etkiledik. Burası civil civil genelde, havalar güzelleşince insanlar sürekli dışarıdalar çocuklarıyla. Bu da bizim burada bir siteyi seçmemizde etkili oldu tabi, çünkü başka siteler de var farklı noktalarda ama etraflarından böyle bir yaşam şekillenmemiş." 6/1(KS)

"Bu sitenin biz çevreyle olan ilişkisini çok sevdi tabi, site ama böyle büyük bir mahalle gibi aslında Ataşehir. O nedenle bir çok açıdan bizi tatmin etti diyebilirim, hem güvenli, hem site hem de kendi içinde olmasa da iki adım ötede birçok imkan sunuyor insanlara. Bu memnuniyet de insanı buralarda tutuyor tabi, başka yere pek gitme ihtiyacı duymuyorsun." 6/2(KS)

M.2: İstanbul gibi bir metropolde insanlar günlük yolculuklarında konfor, hız vb. nedenlerle günün saatlerine, trafik durumuna göre farklı rotalar ve ulaşım araçları tercih etmektedirler.

"Vapur yolculuğunu seviyorum, kahvaltı etmeyi seviyorum o beni sakinleştiriyor. Güne başlamadan önce istediğim bir şeyi okuyorum ya da yazıyorum. Yani Çengelköy'ün öyle bir sakinleştirici ve güne hazırlayıcı bir yanı var aslında vapura binmenin dolayısıyla o dingin bir şey. Denize yakın olmak önemli bilmeyorum yani bu trafik meselesi beni çıldırtıyor, mümkün olduğunca tercih etmiyorum karayolunu." 2/1(KS)

"Buradan bir yere giderken hep günün saatlerine göre araç seçiyorum kendime. Farklı yollar seçmeye çalışıyorum çünkü iki saat trafikte kalmak istemiyorum." 5/1(KS)

"Karşıya geçerken metrobüs yerine vapuru tercih ediyorum mesela, böyle uzun saatler yollarda kalmayı sevmiyorum çünkü. Mümkün olduğunca trafikten kaçarak başka yolları deniyorum." 5/2(KS)

"Geceğim saate ve güne göre değişir bazen vapur da kullanabiliyoruz bazen metrobüs de yani iş için bile olsa üç saat arabayla gitmek yerine metrobüsü tercih ediyorum." 8/1(KS)

"Kurtköy'de yaşıyınca buraya gelen ulaşım araçlarını tercih edebiliyorsun araban yoksa eğer, o yüzden de ben mümkün olduğunca farklı araçları bulmaya çalışıyorum biraz yolu değiştirerek hareket etmeye çalışıyorum zaman zaman." 9/1(KS)

"Daha hızlı olmak için deniz ulaşımını tercih ediyorum mesela ya da otobüs yerine dolmuşla hareket ediyorum daha pahalı olsa da böylece hem daha konforlu oluyor yolculuk, daha az kişiyle, sıkışık olmadan. Ama yol çok kötüyse uzasa da farklı yollardan eve gitmeye çalışıyorum, İstanbul'un trafiği malum." 17/1(MD)

"Başka gün ve saatlerde farklı araçları tercih ediyorum, Cadde'ye giderken sahilden dolmuşa ya da çift katlı otobüse biniyorum, karşıya geçeceksem köprü yerine vapuru tercih ediyorum, mümkün olduğunca trafikten korumaya çalışıyorum kendimi tabi." 17/2(MD)

M.2A: Yaşanılan konutun işe ve/ya sosyal hayata mesafesi, tercih edilen ulaşım araç ve türleri bağlamında bireylerin gündelik programlarını etkilemekte, menzillerini şekillendirmektedir.

"Ben hep kestirme olsun diye denizden geliyorum aslında köprüden falan geçmeye kalksam herhalde 11-12 km falan ama ben kullanmıyorum vapurla geliyorum o yüzden kaç km bilmeyorum ama 20 dak. Sürüyor vapurla. Hafta içi 8:30-17:30 ama hatta ben daha geç çıkıyorum çünkü vapur saatlerine göre hareket ediyorum bana uyan vapur 17:55te var. Ona göre mesaim bitmiş oluyor dolayısıyla. Yani onun saatlerine bağlı kalıyorum." 2/1(KS)

"Her şeyi zaten işe gidiş dönüş saatlerine göre ayarlamak gerekiyor, yolda geçirilen zamanı da ona eklemek lazım tabi. Program yaparken bile etkiliyor insanı trafik. O yüzden kent merkezinin daha uygun olduğunu düşünüyorum." 2/2(KS)

"Tabii ki İstanbul için trafik ve ulaşım büyük problem, hayatımız onun etkisinde aslında. Otobüs saatlerine göre hareket ediyoruz, ya da minibüs güzergahına, trafiğin yoğunluğuna göre hep, bu durumda da tabi evin ve işin yakınlığı önemli oluyor." 12/1(MD)

"Her şeyi o (ulaşım) kontrol ediyor. Onun şekillendirdiği şekilde yaşıyorsun. En başta yollar mesela, yollar senin nereye gideceğini çok belirginleştiriyor. Mesela, şuan buradan kalkıp Kadıköy'e gitmenin belki 30 tane yolu var. Üsküdar sahilden de gidersin, aralardan dolmuş yolundan da gidersin ama şehrin kendi yapısından kaynaklanan yoğunluklar seni mesela en kısa yolu seçmene sebep oluyor. İşte çevreyolunu kullanıyorsun mesela, ama çevreyolu en pahalı ve en uzun yol. Mesela ben şeyden söyleyebilirim, birebir denemiş olarak; Kuzguncuktan bizim evden taksiye binip Üsküdar üzerinden dolmuş yolunu kullanarak gittiğimde işe 11TL tutuyordu. Sahilden Harem yolunu kullanarak gittiğimde 13TL tutuyordu, çevreyolunu kullanarak gittiğimde 17TL tutuyordu. Ama ben hala hergün çevreyolunu kullanıyorum. Bu belki bana benzin açısından en pahalısı oluyor ama ben aynı orantıyı şöyle de yapabilirim. Çevreyolunu kullanarak gittiğimde 15dakikada gidiyorum, sahil öbür Harem yolunu kullandığımda 25dakika, dolmuş yolunu kullandığımda ise 45 dakikayı buluyor. Çünkü Kadıköy'ün içine giriyorsun orada. Ters bir orantı var. Parayla zaman aslında şehrin seni en önemli yönlendirme şekli." 15/2(MD)

"Arabam olduğu için öncelikli tercihim onunla hareket etmek, çünkü toplu taşıma araçlarındaki kalabalığa dayanamıyorum ben, o yüzden de bir tek karşıya geçerken aracımı bırakmayı tercih ediyorum, onun haricinde hep araba üstündeyim. E bu da beni tabi ana yollar üzerinde hareket etmeye zorluyor, ya da bildiğim ara yollarda, yani ne kadar çok yol biliyorsan o kadar rahat ediyorsun bence İstanbul'da. Çünkü planlar hep bir yere varmak üzerine kurulu." 16/1(MD)

"Bu çevreye hangi toplu taşıma araçları geliyorsa onları kullanabiliyorum tabi, mesafeler çok fazla olduğu için taksiye falan binemiyorum sürekli. O nedenle de biraz benim kent içindeki hareketim seçtiğim, kullandığım araçlara göre değişiyor sanırım." 17/1(MD)

"Gitmek istediğin yerlerin evle arasındaki uzaklık önemli olduğu kadar buralara nasıl gideceğin de önemli bir tercih oluyor. Araç ve yolculuk saati önemli bir karar bu şehirde hareket etmek için." 17/2(MD)

M.2B: Bireylerin işe gidiş-dönüş yolculuk rutinleri, kullanılan ulaşım araçları ve onların zamansal kısıtlamalarına bağlı olarak yer seçimi kararlarını etkilemekte, yeni güzergah ve menzil desenleri oluşturmaktadır.

"Vapur saatlerine göre hareket ediyorum ben mesela bana uyan vapur 17:55'te var. Ona göre mesaim bitmiş oluyor dolayısıyla. Yani onun saatlerine bağlı kalıyorum." 2/1(KS)

"Bizim derdimiz aslında bu iş için yolda geçen zamanla ilgili, hem vakit kaybediyorsun saatlerce hem de toplu taşıma kullanıyorsan onun saatlerini bekliyorsun falan. Bu durumda zaten senin gün içinde istesen de istemesen de bulunduğu yerler bu rotalara göre değişiyor. İş günlerinde özellikle hep aynı yollarda saatlerce gidip geliyorsun, bundan bıktığımız için hayatımızın bundan sonraki aşamasında işimize yakın bir evde oturmayı denemek istiyoruz."

2/2

"Gün içinde yaptığım yolculuklar tercih ettiğim araçları rotalarına ve günün saatlerine göre değiştiriyorum, mesela E-5'in tıkanık olduğu zamanlarda Minibüs Caddesi'ni tercih etmek, otobüs yerine dolmuşla gitmek gibi. Bunu her gün yeniden değerlendiriyorum kafamda, daha kolay nasıl giderim diye. Genel tercihim deniz ulaşımından yana oluyor tabi, rahat bir kere ve en kısa yol o çünkü, bu durumda evin yerinin de önemli olduğunu düşünüyorum bizim evimiz Kadıköy'e yakın mesela ve o yüzden vapurla geçiyorum karşıya ama Üsküdar'a yakın olsaydı oradaki motorları kullanırdım, değişken yani her şey." 10/2(MD)

"Benim ulaşım araç tercihlerim hep en kısa yolu nasıl gidebilirim üzerine kurulu açıkçası. Çünkü hiç sevmiyorum otobüs saatini beklemek, kaçırdın kaçırmadın diye telaşlanmak ya da güzergahı yüzünden başka başka yerlere gidip dolanmak. E o zaman ne oluyor zaten sürekli farklı yollardan dolanıyorsun." 10/3(MD)

"Aslında kat etmek zorunda olduğumuz mesafeleri azaltmaktan çok, kat edilen mesafelerin niteliği önemli; kısa ama çok trafikli bir yoldansa uzun ama rahat gidilen bir yolu tercih eder ve bu yönde çabalarım. Bu durumda tabi kullandığım araçlar ve rotalar değişiyor, insan evini bile ona göre seçebiliyor." 15/2(MD)

"İşe giderken de dönerken de trafiğin durumunu radyodan ve cep telefonumdan kontrol edip öyle yola çıkıyorum, kendime göre alternatif rotalarım var, tıkağın anda başka yere sapıyorum böylece trafiğe girmemeye çalışıyorum. Öbür türlü otobüs saatlerine uymak bana göre değil, toplu taşıma kullanmıyorum ben, kendi yolumu kendim çiziyorum." 16/2

M.2C: Sosyal statü, ekonomik imkanlar ve araç sahipliği kişilerin gündelik yolculuklarını tercih edilen araçlar ve alternatif güzergahlar bağlamında etkilemektedir.

"Ben her yere arabamla giderim, araba kullanmak benim en büyük zevkim zaten. O yüzden mesafe ya da trafik önemli değil, evden çıkıyorsam arabamı alırım." 7/2(KS)

"Arabayı tercih ediyorum ben hep. Öbür türlü, bak bana diyorlar ki, vapurla 15 dakika, hayır işte 15 dakikada geçmiyorsun, vapura gitmek için bir kere bir araca biniyorsun, bekliyorsun ediyorsun, elin kolun dolu, hele benim bir gidişim gelişim var, bilgisayarım, dosyalarım, yani mutlaka elim kolum dolu oluyor. Onlarla düşün, buradan bindin, Kadıköy'e gittin, iskeleye yürüyeceksin, yağmur var, şemsiye bir taraftan taşıyacaksın, vapura bindin, hadi 15 dakikada geçtin karşıya, zaten 15 dakikada Kadıköy'e gittin o da dolmuş, taksi bulursan, sonra vapurla geçtin, vapurdan sonra bir şey daha bulmak zorundayım. Ofisten biri Üsküdar sahilinde oturuyor mesela, motora biniyor Beşiktaş oradan hop bir minibüsle ofise geliyor, öylesi kolay. Ama yani Cumartesi Pazar karşıya kapalı çarşıya falan gidersen, vapura binmek güzel, keyif yapmak için. Ben de severim aslında, adaya giderken severim, ama benim işime giderken zor, ben in bini sevmiyorum. İki saatte gideyim ama in bin yapmayayım. Hem böylece alternatifi oluyor insanın." 13/1(MD)

"Bizim arabamız olmadığı için toplu taşıma kullanmak zorundayız, mesela karşıya geçeceksek hep metrobüsü tercih ediyoruz, ama bu taraflardaysak başka otobüs, minibüs kullanıyoruz. Onların saatlerine göre evden çıkıyorum çocukla ki çok beklemeyelim duraklarda diye. Öbür türlü zor oluyor, minibüs beklerken mesela çocukla binecek kadar boş minibüsün gelmesi lazım. Arabamız olsaydı rahat olurdu tabi, o zaman istediğimiz vakit eden çıkabilirdik, şimdi bir yere gittiğinde dönüş için geç kalmamak lazım ki otobüs olsun ama araba olsa öyle olmaz, trafik de olsa nasılsa arabanın içindesin, başka yollara sapabilirsin hem, istediğin yol seçebilirsin, tam istediğin yerin kapısına kadar gidersin yollarda sefil olmazsın." 14/1(MD)

"Ben işe hafta içinde deniz yoluyla gidiyorum ama hafta sonunda trafik olmadığı için erken saatlerde arabayı alıyorum, o zaman hem rahat hem de konforlu oluyor, istediğim gibi çıkışta rahat edebiliyorum da. Arabamız olmasa gene aynı yollarda araç bekleyeceksin falan o zaman daha zor tabi." 15/2(MD)

"Arabayı aldığımdan beri kullanmıyorum hiç toplu taşıma aracı. Otobüs pek kullanmazdım zaten, sardalya misali insanlar otobüste. Araban olunca istediğin zaman istediğin yoldan gidebiliyorsun, trafiğe girmek durumunda kalabiliyorsun tabi ama en azından kendi arabanda müzik dinleyerek tek başına gidebiliyorsun." 16/1(MD)

"Arabamla gidiyorum, rahat çünkü, indi bindi yapmıyorum. Genellikle de çalışmadığım için trafiksiz saatlerde çıkmaya çalışıyorum ya da çok trafiğe takılsam da arada bir olduğu için onu dert etmiyorum. Ama daha rahatım tabi trafik olsa bile inip binmiyorsun." 16/2(MD)

"Burada birçok ulaşım alternatifi var aslında ama ben sıklıkla arabayla gidip geliyorum, araba benim kumam zaten." 17/2(MD)

"Arabayla gidiyorum, E-5'e çıkıyorum, Fenerbahçe Stadi'nın oraya kadar gidiyorum ve oradan da bizim ofisin oraya gidiyorum. E-5'i kullanıyorum yani. Yaklaşık olarak yarım saat sürüyor. Bazen Libadiye Caddesi üzerinden Göztepe'den, hiç E-5'e girmeden gidiyorum, Göztepe'den de Bağdat Caddesi'ne iniyorum. Bu güzergah aslında km olarak daha kısa ama gidiş olarak çok fazla ışıklarla alakalı durma etme durumu oluyor, araç trafiği daha yoğun, sinyalizasyon çok fazla olduğu için çok fazla duraklıyorsunuz, yollar daha dar olduğu için toplu taşıma araçları ve duraklar olduğu için daha yavaş gidiyorsunuz." 1/2(KS)

"Ben mesela sabah başka yoldan gidiyorum işe akşam başka yoldan dönüyorum. Trafiğin durumuna göre kendime alternatifler yaratıyorum ve onları kullanıyorum. Genelde yol daha uzun oluyor ama trafiğe takılmamak daha önemli benim için. Trafik bütün neşemi, enerjimi alıyor benim." 3/2(KS)

"Arabamla gidip gelmeyi tercih ederim rahatlığı ve hızı için. Diğer taraftan da İstanbul'da denizyolunu kullanmak çok büyük bir lüks aslında. Seni İstanbul'un bir sürü şeyinden kurtarıyor. Birçok yere aslında denizyolu olsa ki bu kent buna çok müsait, çok rahatlatır. Benim denizyoluyla gidilebilecek her yerde ilk tercihim denizyolu olur." 16/3(MD)

"Bazen yol değiştiririm. Giderken E-5'i ya da köprü yolunu kullanmıyorum genelde, Koşuyolu'nu tercih edebiliyorum ya da Karacaahmet civarından gidiyorum en boş oralar oluyor çünkü, yolda bir tıkanıklık görürsem hemen farklı bir yerlere sapıyorum yol uzasa da trafiğe girmeye dayanamıyorum." 16/3(MD)

M.3: Yaşanılan konut çevresinin sosyal verileri (kafe, restoran, sinema, tiyatro, park, spor alanları vb.) kişilerin sosyalleşme alışkanlıkları ve menzilleri üzerinde etkilidir.

"Valla sineması var, tiyatrosu var. Eksikliği hissettiğim bir şey yok, yaşamım burada geçiyor yani benim. Ama Pendik'i daha şehrin içine taşıyabilirdim, biraz uzak tabi, ama onun şeklini bozmadan, sakinliğini bozmadan, kalabalık olmadan. Her şey var yani bence eksik olan bir şey yok. Pendik apayrı bir yer küçük bir şehir gibi." 17/1(MD)

"Sosyal imkanları çok rahat buranın, çevre güzel, yemyeşil baharda cıvı cıvı buralar, insanlar da iyi. Semtte her şey var, restoran, sinema, AVM. O açıdan şanslıyız bence, buradan her ihtiyacımız karşılanıyor, gerekmedikçe fazla uzaklaşmıyoruz." 6/1(KS)

"Yani çıkıp çok rahat bir yerlerde oturabiliyorsun, çok sayıda kafeler var. Şimdi çocuk oldu 1-2 sene içinde onu götürebileceğim çocuk parkları çok fazla var, onun için çocuk tiyatrosu bile mevcut Ataşehir'de. Yani spor yapmak istesen bin türlü spor imkanı var, hiç bir şey yapamasan bir dolu yürüyüş alanı var. Sitede park var, tenis basket sahası var. Alışveriş merkezi var yakında her türlü şeyini giderebiliyorsun buradan. Çıkıp gezme imkanın var. Bu şekilde yani etraftaki yaşam alanı güzel, beğeniyorum ben, bana uygun. Ben çünkü çok öyle uçlarda yaşayan bir tip de değilim. Burada yaşayan arkadaşlarım da var, o yüzden genelde Ataşehir'de buluşuyoruz, en uzak Palladium'a falan gidiyoruz yani böyle ama genelde Ataşehir'de oluyoruz, kahvaltıya gidecekken bile hep bu civarlarda bir yerleri tercih ediyoruz yani." 6/2(KS)

"Bizim site sahilde olduğu için sahil yolunu kullanarak her yere kolaylıkla ulaşabiliyoruz, o yüzden yakında kafe, restoran, tiyatro falan olmasa da Cadde'dekilere gidebiliyorum rahatça. Park ve spor imkanı açısından şanslı bir çevre tabi burası, sitenin dışında sahil yoluna uzun yürüyüşler yapabiliyoruz, parklar da var. Ama zaten sitenin yeşil alanlarını, havuzunu, kafesini kullanmıyorum özellikle yaz gelince." 7/2(KS)

"Hafta içi bütün gün çalıştığım için hafta sonu da kendi özel aracımla geziyorum o yüzden benim için çevrede sadece alışverişimi yapabileceğim yerlerin olması yeterli oluyor. Öyle yakınımda kafe, restoran falan olmadığı için zaten başka yerlere gitmem gerekiyor." 8/1(KS)

"Sokakta insan yok sonuçta hiçbir şey yok ulaşımı yok. Site site her yer kafe gibi hiçbir şey yok yanında Viaport var o kadar. Ama Viaport'a da gitmiyorum zaten. Yok onun için Kadıköy'e geliyorum, araç olduğu zaman çok sıkıntı çekmiyordum ama artık olmadığı için şimdi toplu taşımada sıkıntı çekiyorum. Yani şöyle söyleyeyim evin önünden geçen otobüs trafik olmasa bile 1,5 saatte geliyor Kadıköy'e trafik olduğu zaman düşün yani o yüzden havaalanının falan otobüslerini kullanıyorum hani bu Havataş falan var ya onları kullanıyorum giderken de E-10 diye otobüs var onu kullanıyorum." 9/1(KS)

"Asıl derdim yürümekle ilgili, gece yürümek sıkıntı olmasın, Çok merkezi, hep açık dükkanlar var, tam önünden hem Bostancı'ya gidilebiliyor, metrobüs Bahariye'den yürürsem hep işlek oralar, yalnız yaşadığım için eve rahat varmak önemli, arkadaşlarım oraya taşındığı için Moda'yı seçtim, oradaki mekanları daha çok kullanıyorum normalde, Taksim yerine, hafta sonu sabahları kahvaltı ediyorum mesela, gece-gündüz dışarı çıkarken rahatım. Spor salonuna gittim, yoga başlıyorum, gece barlar sokağına sürekli gidiyorum, burundaki kafelere çay bahçelerine gidiyorum. Spora çok sık gidemiyorum, çay içmeye haftada bir gidiyorum, kahvaltıya buruna gidiyorum hafta sonları, akşam dışarı en az 3 gün çıkıyorum sinemaya sık gidiyorum. Alışveriş için Bahariye'de hepsine gidiyorum. daha büyük marketler ve alışveriş merkezleri yok, daha küçük ve pahalı marketler var, elektronik alışverişini yapamıyorum, sanat yok, sergi salonu yok onun için karşıya geçmek gerekiyor, sağlık yok, modada Haydarpasa olmak üzere Medical Park sağlık için kötü, mobilya için de küçük semt olduğu için, AVM yok yakınında, Nautilus var, oraya da gidilebiliyor, her şeyin alınabileceği bir yer yok, daha pahalıya alınıyor aslında. Çay bahçesi, burundaki aile çay bahçesine çok sık gidiyorum mesela. Gece çıktığım yer, arka oda, evime çok yakın." 11/1(MD)

"Sahile yakın evim, haftada bir iki kere gidiyorum yürüyerek oraya, kafeler, restoranlar var orada arkadaşlarımla vakit geçirebiliyoruz. Bazen servisten erken iniyorum hava güzelse yürüyerek sahilten geliyorum. Sosyal çevre açısından bir eksiklik hissetmiyorum o yüzden, benim için bunlar yeterli." 12/1(MD)

M.3A: Deneyimlenen konut türü, bulunduğu yer ve çevresel özellikleri bağlamında kişilerin alışkanlıklarında değişime neden olabilmekte, menzillerinde farklılık yaratabilmektedir.

"Biraz da site yaşamı insanı kendi içinde bırakıyor, site yaşamının handikaplarından biri de bu. Pek çok şeyi buradan sağlayabildiğimiz için, ne biliyim pikniğe gidelim ya da bir yerlerde yeşil alan kullanma faaliyetine çok fazla gitmiyoruz açıkçası. İstanbul'un çok fazla imkanı var aslında böyle. Bunları, uzak olduğu için de biraz, çok fazla tercih etmiyoruz. Bu anlamda ama ne biliyim alışveriş imkanı ya da bu tip şeylerle alakalı ihtiyaçlarımızı karşılamak için gidebiliyoruz ama daha çok sosyal anlamda yani bu yeşil alanların falan gezilmesiyle ilgili, çok fazla, site yaşamı içinde tutuyor yani insanı." 1/1(KS)

"Buraya taşındıktan sonra gittiğimiz yerlerin bazılarını hiç gitmez olduk çünkü birçok şeyi buradan bulabiliyoruz artık siteden çıkmadan." 1/2(KS)

"İki senedir çok alıştım buraya ilk iki sene kimseyi tanıımıyordum, hiçbir şey yoktu. Alışveriş yapılacak bir yer yoktu. Arabasız olmuyordu, servis falan yoktu onlar hep sonradan geldi. Kimseyi tanıımıyordum, insanlar yolda selam vermezdi birbirlerine ama şimdi herkes sosyalleşme çabası içinde, sanırım artık herkes alıştı buraya. Buradaki yaşantıya çok uyum sağladık diyebilirim, genel olarak hayatımız bir farklılaştı buraya taşındıktan sonra, sosyal hayatımız değişti, arkadaş çevremiz değişti, gittiğimiz yerler, alışkanlıklarımız değişti, aslında bunların hepsi sitenin özellikleriyle ve yeriyle ilgili olarak değişti diyebilirim." 3/2(KS)

M.3B: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının sosyalleşme biçimleri ve menzilleri özellikle sitenin donatıları, sunduğu olanaklar ve kurulan arkadaşlıklar ölçüsünde değişmekte, yakın çevrenin imkanları ikincil tercihler haline gelebilmektedir.

"Site bir kere fazlasıyla sosyal aktivite olarak doyurucu bir site, o anlamda ve bahçeli bir evde oturuyoruz bu da bize birçok şey sağlıyor. Öncelikle yeşil alan görmüş oluyoruz. Bu bize, çok yoğun bir işten gelip bahçede yemek yemek, büyük bir rahatlama sağlıyor. Yazın havuza girebilmek, hafta sonu havuza girebilmek tatil ortamı yaratıyor bize. Onun dışında insanlar genel olarak sosyo-ekonomik olarak bizim seviyemizde insanlar ve site genelinde bir şey var, yani kaynaşma durumu var. Spor aktiviteleri oluyor, voleybol maçları oluyor dışarlarda insanlar oturuyorlar sohbet ediyorlar ya da havuz başında akşamları oturuluyor, bir şeyler içiliyor falan. O şekilde yoğun ve stresli iş hayatından sonra eve geldiğimizde aktif bir dinlenme sağlayabiliyoruz. Ve yeterince doyurucu olduğu için çok fazla uzak yerlere gitme, hareket etme gereği hissetmiyoruz çoğu zaman." 1/2(KS)

"Hemen hemen sitedeki her insanın, uzun süre burada yaşayan her insanın birbirini tanıdığı bir site. Birebir olarak yan komşumuzla da, bahçe komşusuyuz ve iyi anlaşıyoruz. Hemen hemen aynı yaş grubundan insanlar, aynı yaşantıda olan insanlar olduğu için yeni komşular edinebiliyor insan site içinde sosyalleşirken, spor yaparken falan." 1/2(KS)

"Biz o komşuluk ilişkisine çok fazla girmemiş olsak da bayağı yoğun bir komşuluk ilişkisi var burada, sitenin içinde sosyal hayat çok aktif olduğu için insanlar sürekli bir aradalar." 2/1(KS)

"Site bazında spor tesisleri var işte yüzme havuzu var tenis kortu var basket sahası rekreasyon alanı var, çocukla çıktığınızda rahat hareket edebileceğiniz yollar, çocuğun bisiklete binebileceği alanlar, yeşil alanlar var onları sayabiliriz ama sitenin dışına çıktığımızda yapabileceğimiz bir şey yok yani yürüyüş bile yapabileceğimiz bir şey yok. O yüzden site içinde tutuyor insanı, çocuk nedeniyle birkaç arkadaşımız da var, durum böyle olunca sitenin dışındaki hayatı çok önemsemiyor insan." 2/2(KS)

"Beklentilerden dolayı değil çocuğun olmasından dolayı komşuluk ilişkileri oldu o da bir tane oldu, çocuk parkında buluşuyor çocuklar ve sonra görüşmeye başladık, evlere gidip geliyor çocuklar. Başka bir komşuluk ilişkisi kuramadık, öyle bir zemin olmadı." 2/2(KS)

"Eşim de ben de ailemizle sık görüşemediğimiz için buradaki arkadaşlarımız bizim için çok değerli, ailemiz gibi oldular zaten. İki senedir çok alıştım buraya ilk iki sene kimseyi tanıımıyordum, hiçbir şey yoktu. Alışveriş yapılacak bir yer yoktu. Arabasız olmuyordu, servis falan yoktu onlar hep sonradan geldi. Kimseyi tanıımıyordum, insanlar yolda selam vermezdi birbirlerine ama şimdi herkes sosyalleşme çabası içinde, sanırım artık herkes alıştı buraya. Başka bir hayatımız oldu gerçekten, taşınmadan önce korkuyordum ve ilk başlarda çok üzülürdüm buralara geldik diye ama hiç ummadığım kadar mutluyum artık." 3/1(KS)

"Sitenin içinde spor salonu, sauna, açık havuz, sosyal tesis, akşamları işte cüzzi rakamlarla pilates dersleri, yeşil alanlar, yürüyüş parkurları var... İşe başlamadan önce çoğundan faydalanıyordum ama işe yeniden başladıktan sonra faydalanamamaya başladım. Artık hafta sonu kendi çapımızda yemek yapıyoruz, toplanıyoruz, eğleniyoruz, müzik yapıyoruz sosyal tesiste, çok güzel oluyor. Hani dışarıya çıktın, arabayı park ettin, çevirmeye yakalandın falan filan diye bir şey yok. Her hafta sonu bir aktivite var. Geçen hafta 4 falandı eve çıktığımız saat gece." 3/2(KS)

"Eşimden ayrıldıktan sonra bu siteye geldim çocuğumla birlikte, burada yeni bir hayat kurduk kendimize. Hem güvende hissediyoruz hem de birçok avantajı var. Birçok arkadaşım oldu zaman içinde burada, bizim gibi aileler çok var, yani çocuklu ebeveynler. Çocuklar kreşe gidip istedikleri gibi eğlenirken biz de birlikte vakit geçirebiliyoruz site içinde. Bu yüzden aslında siteden fazla çıkmıyorum ben, işten gelince tekrar dışarı çıkmam hayatımın büyük kısmını burada geçiriyorum ama memnunum. Başlarda uzak mı diye düşündüm, etrafında da bir şey yoktu yani ama sitenin içi çok güzeldi o yüzden çok üzerinde durmadım." 4/1(KS)

"Sosyal tesis ve sitenin ortasındaki yeşil alanlar oldukça iyi planlanmış bence, herkesi ortada buluşturuyor ve bir tür arkadaşlık ortamı oluşuyor. Çocuk da olunca zaten çocuklu ailelerle görüşmeye başlıyorsun." 4/1(KS)

"Biz bu siteyi çok beğendik ev ararken, gereken her şey var diye düşündük, birçok hizmet de veriyorlar o yüzden aldık evi. Yani, spor salonunu kullanıyoruz, açık havuzu sosyal tesisi yazın çok kullanıyoruz, kışın kapalı havuza gidiyor oğlum mesela. Bir şey bozulunca hemen adam yolluyorlar siteden parasız yapıyor, kuru temizlemeydi marketti o tür hizmetler de var. Yani ben çok memnunum, site bize yetiyor sahilde olduğu için de manzaramız çok güzel ama Kartal'ın arka taraflarıyla pek iletişimimiz yok. Oralara hiç gitmiyoruz aslında." 7/1(KS)

"Bizim sitenin sosyal ilişkileri kuvvetlidir, benim çok yakın olduğum arkadaşlarım var, görüşmediğimiz günlerde mutlaka konuşuruz telefonla, yazın havuz başında yemeğimizi yeriz, çocuklarımız da arkadaş sonuçta ve burada genel olarak kendimize yeni bir hayat kurduk diyebilirim." 7/1(KS)

"Siteden çok arkadaşım oldu tabi zamanla, normal bir apartmanda böyle şeyler zor ama biz burada sosyal tesiste, havuz başında, spor salonunda tanışıp ahablık kuruyoruz. Site içinde bir şey yaparken hep birlikte hareket ediyoruz, böyle kemikleşmiş bir arkadaş grubumuz oldu diyebilirim." 7/2(KS)

"Benim burada o kadar çok arkadaşım var ki, aynı okula gittik, birlikte tatile gittik, hala iş ilişkisi açısından da birbirimizi tutuyoruz mesela. İlk geldiğimiz yıllarda sitenin içinde koşup oynarken gelişen arkadaşlıklar bunlar işte, bütün hayatımı etkiledi genel olarak." 7/2(KS)

"Ben komşularımı ya sitenin kapısında ya da otoparka görebiliyorum e o zaman da selamlaşıyorsun sadece, şöyle oturup görüşebileceğin bir yer yok insanları tanıyasın." 8/1(KS)

M.3C: Mahalle dokusunda yaşayanların konut yakın çevresi kullanımı ve menzilleri mahallenin yapısına göre değişiklik göstermektedir.

"Mahallemizde aslında her türlü ihtiyacımızı karşılayabiliyoruz biz, o nedenle de rahatız, buraları kullanabiliyoruz yani. Başka yerler gitmeye gerek kalmıyor, sosyalleşmek için gidiyoruz sadece, o da arkadaşlarımla buluşmak için daha merkeze doğru tabi." 10/1(MD)

"Eski bir mahalle olduğu için birçok kişiyi tanıyorum, market olsun, alışveriş yapılacak diğer yerler olsun buralarda var, kafeler var o açıdan verimli bir yer burası, ben evden çıkıp yürüyerek gidip işlerimi halledip eve dönebiliyorum." 10/3(MD)

"Evimin yakınlarında hep yürürüm. Her şey çok yakın zaten. Burası böyle bir mahalle yani, her türlü ihtiyacını karşılıyor, sosyal olsun ihtiyaçlar için olsun. Yani alışverişe gidebiliyorum, kuaföre, spora gidebiliyorum, arkadaşlarım hep buralarda yaşıyor onlarla buluşabileceğimiz birçok kafe, bar var. Hem gündüz hem gece hep yani sürekli bir hareket var o yüzden genellikle ben evimin yakınlarındayım diyebilirim. Buraya özel bir şey tabi bu biliyorum, daha önce yaşadığım yerlerde bu tür bir olanak bulamamıştım hiç." 11/1(MD)

"İşyeri civarından karşıyorum aslında ihtiyaçlarımızı, buralardan da mesafesi çok yakın aslında (eve) öyle pek AVM'ye giden bir aile değiliz o yüzden genellikle çevredeki dükkanlara gidip kendi semtimizde kalıyoruz." 14/1(MD)

"Sosyal anlamda çok bir şey yapılamıyor tabi ama manavı, kasabı, terziyi, kuaförü kullanabiliyorum burada. Birkaç restoranı belki. Onun dışında sosyal etkinlik anlamında farklı semtlere gitmek gerekiyor buradan. Burada her şey sınırlı, bir tane iki tane var, fazla alternatifiniz yok. Biz alışveriş için mesela daha büyük alışveriş merkezlerine gitmek durumunda kalıyoruz. Onun biraz sıkıntısı var ama gene de mümkün olduğu kadar buralardan faydalanmaya çalışıyoruz." 15/1(MD)

"Aslında sosyal imkan olarak sadece kafeler var. Onun dışında çok ciddi bir sosyal çevresi olan bir yer değil Kuzguncuk. Yani, çoğu restoran yok, banka daha yeni yeni kurulmaya başlandı. Bankamatikler hiç yoktu sadece Ziraat Bankası vardı. Sosyal olarak bir şehir kimliğinden çok, daha çok bir kasaba, köy gibi Kuzguncuk. Kullanma sıklığımız dönem dönem değişiyor, mesela yazın çok fazla ama kışın daha az. Onun dışında gerçekten mesela Kuzguncuk'a servis yapan ünlü restoran sayısı çok az. Yakınlarda hiç sinema yok ancak arabayla ulaşabiliyoruz. Toplu ulaşım açısından iyi değil. Sadece Üsküdar'da ulaşırsan, Üsküdar'a ulaştıracak araçlar var. Ama bir mahalle olarak hangi ihtiyaçları karşılayabilirsek onları buradan halletmeye çalışıyoruz bize fazla hitap etmese de zaman zaman, alternatif az çünkü tabi burada." 15/2(MD)

"Pendik güzel bir yer. Emekli muhiti, çarşısı çok güzel. Yani ben Kartal'da otururken bile Pendik'in çarşısına giderdim. Her türlü markayı, her türlü dükkanı bulabileceğiniz düzgün bir yer. Çarşısı çok güzel bir de çok güzel bir caddesi var, market olsun, kuaför olsun, spor imkanı olsun ben bulabiliyorum o yüzden genel olarak buraları kullandığımı söyleyebilirim sıklıkla." 17/2(MD)

"Markete yürüyorum ençok, benim bu mahalledeki yürüyüşüm apartmandan otoparka kadardır." 16/3(MD)

M.4: Metropol yaşantısı ve günlük iş temposu yaşanan çevredeki komşuluk ilişkilerini güçlendirmekte, menzil örüntülerinin biçimlenişini etkilemektedir.

"Görüşmüyoruz ama bir şeye ihtiyacımız olunca rahatça kapılarının çalabiliyorum. Yani süpürgeden tut da mezuraya kadar her şeyi aldım şu zamana kadar alt komşulardan. Annem burada olduğunda birkaç kere kahveye de çağırmış alt komşuları. Ama sonuçta öyle küçük yerlerdeki gibi bir dostluk kurulmuyor bence büyük şehirde, sonuçta herkes işinde gücünde ve İstanbul'da gene de bir güvensizlik hali var sanki." 5/1(KS)

"Benim komşularla bir ilişkim yok. İstemem de zaten İstanbul'da zor bence koşturmacanın içinde." 5/2(KS)

"Komşuluk ilişkim çok nadir oluyor yani daha bana yemek getiren evladım sen de açsın diyen bir teyze çıkmadı henüz. Öyle yardımlaşma dayanışma falan da yok, sadece karşı komşumla alttakini tanıyorum ikisini de sevmiyorum açıkçası. Zaten eve geç geliyorum, erken çıkıp gidiyorum." 8/1(KS)

"Komşuluk falan yok İstanbul'da benim gördüğüm." 9/1(KS)

"Gün içinde insan bir tür koşturmacanın içinde olunca arkadaşlarından başka öyle komşularla görüşeyim falan diye düşünmüyor sanırım, bizim burada eski komşularımız var kırk yıllık denir ya, çocukluğumdan beri tanıdığım bildiğim insanlar ama yeni gelenler oluyor mesela apartmana onları hiç tanımıyorum." 10/1(MD)

"Bu apartmandaki komşuluk ilişkileri özel bence, çok uzun yıllardır tanıyor insanlar birbirlerini ama başka yerlerde bu tür komşuluklar kurmak zor diye düşünüyorum. Herkes işinde gücünde sonuçta ve öyle artık kapıyı çalıp kahve istenmiyor." 10/2(MD)

"Bizimki eski bir apartman, komşularım var burada evet ama yeni bir çevreye taşınırsak yeniden böyle bir ilişki kuramayız bence. İstanbul'da insanlar da değişti çünkü." 10/3(MD)

"Yok öyle bir komşuluk falan bizim orada. Zaten ben sürekli işte olduğum için ancak merdivenlerde görürsek iyi akşamlar diyebiliriz o kadar." 14/2(MD)

"Öyle bir tercihimiz de olmadığı için belki de hiç komşumuz yok. Gündelik hayatta ancak koşturuyorsun bir de yeni birilerini tanımak, sürekli selamlaşmak ve yeni ilişkiler kurmak bana zor geliyor, yani sadece aynı apartmanda yaşamak bir ortak özellikse, gerek yok." 15/1(MD)

"Birebir gidip gelmelerimiz yok. Zaten komşularımız biraz yaşlı, bayağı bir yaşlı hatta. Sadece merhabalaşıyoruz ve bir problem olduğunda konuşuyoruz. Biz sonuçta kendi çevremizle görüşüyoruz ve evimize gelince de bir mesafeli olmak istiyoruz her yere, işte gelince dinlenmek istiyoruz çünkü." 15/2(MD)

"Biz iki üç komşumuzla görüşüyoruz. Annem görüşüyor benim yaşıtlım yok hiç apartmanda, zaten işten güçten öyle gidip de komşuyla bir görüşeyim demem yani. Annem de sadece kırk yılda bir kahve falan içerler." 16/1(MD)

"Gidip gelme yok, ama selamlaşma var, otoparkta konuşuruz. Bir iki kişiyle arada bir kahve içeriz evde, böyle iki tane komşum var, onun dışında zaten İstanbul'da zor yani artık komşuluk kurmak bence, insanlara güvenmekte güçlük çekiliyor." 16/2(MD)

"Yani ben bugün Acar Sitesi'nde ya da başka yerde de olsam komşuluk yapamam, çok yoğunuz sonuçta. İstanbul'da komşuluk diye bir şey zaten yok. Ayrıca bizim apartmandakilerin çok kibar olduklarını da söyleyemem ama selam veriliyor yani, günaydın, iyi akşamlar, nasılsınız cümleleriyle sınırlı bir ilişki var." 16/3(MD)

M.5: Kapalı sitelerde yaşayanların yaya olarak deneyimledikleri alanlar sitenin bulunduğu çevreyle arasındaki sosyo-ekonomik ve kültürel ayrımla orantılıdır.

"Yaya olarak hiçbir yere gitmiyorum. Siteden çıkarken hep arabamı alırım, pek gözüm tutmuyor bu çevreyi." 1/1(KS)

"Gidebildiğim sadece alışveriş yapmaya gidebiliyorum yani onun dışında zaten yürüyüş yapmaya müsait değil. Evin yanında bir AVM var oraya giderim onun dışında yaya olarak bir yere gidemezsiniz yani, çevre çok uygun değil, yakınlar da yaşaya insanlarla aramızda uçurum var." 2/1(KS)

"Semtte belirli bir çizgi yok, genelde bir memleketlilik çizgisi daha hakim yani şehirlilik ya da kentlilikten ziyade iki tane ana bölge var biri Erzincanlıların diğeri Trabzonluların. Yani oralarda bir sorun yaşadığınızda direkt orali olmamanın verdiği dezavantajları yaşamaya başlıyorsunuz. Yanlış yere araba koyduğunuzda ya da küçük bir sorun yaşadığınızda direkt size saldırıya kadar gidebiliyor. Yani orada o insanların mahalle durumuyla karşılaşıyorsunuz. Orada ciddi olarak böyle bir ayrım var müdahale etmeye çalışan polisi dövmeye kadar giden sorunlar var. Maçlarda ya da düğünlerde tam anlamda sanırsınız ki kendi köyünde yaşıyor adam bunu da en çok orada bir problem yaşadığınızda bunu hissediyorsunuz o bölgelerde. Sitenin içinde bir problem yok kurallar çok keskin o konuda ve yönetim de çok hassas bu konuda. Bu yüzden de aslında sitenin dışına çıkarken arabamızla hareket ediyoruz ve fazla bulaşmamaya çalışıyoruz çevreye." 2/2(KS)

"Evden servise kadar yürüyorum o kadar dönüşte de BİM'e gidiyorum yani çok fazla çevrede yaya olarak gezmeyorum, pek beğenmiyorum buraları, bana hitap etmiyor açıkçası, insanlar falan pek uyuşmuyoruz açıkçası, arabayı aldıktan sonra çok azaldı tabi canım yürümek isterse başka yerlere gidiyorum." 8/1(KS)

M.5A: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları için araç sahipliği önemli bir gereksinimdir. Bu tür konut yerleşimlerinde yaşayan hanehalkları kentle temaslarını genel olarak şahsi araçlarıyla karşılamakta, aracı olmayanlar bu konuda zorluk çekmektedirler.

"Semtteki sosyal imkanları çok kullanmıyoruz zaten tercih de etmiyoruz mobilize olduğumuz için. Sosyal durum için arabamıza binip Taksim civarına gitmeyi tercih ediyoruz, sitenin dışında hep araçla olduğumuzu söyleyebilirim." 1/1(KS)

"Sitenin dışına çıkarken arabamızla hareket ediyoruz. Özellikle çocukla giderken bu böyle, işe toplu taşımayla da gidiyorum ama akşam dışarı falan çıkacaksa hep arabayla, öbür türlü zorlaşıyor ulaşım " 2/1(KS)

"Araba kullanıyoruz en çok. Toplu taşımayı kullanmamaya çalışıyorum çünkü tam olarak siteden alıp istediğimiz yerlere götüren araç yok pek. İki sene öncesine kadar arabasız olmuyordu, servis falan yoktu onlar hep sonradan geldi ama gene de araba ihtiyaç sonuçta burada." 3/1(KS)

"Aslında yürüyerek pek çıkmıyoruz siteden bankamatik falan için çıkıyoruz. Onun dışında hep arabayla hareket ediyoruz arabaya mahkumsun." 3/2(KS)

"Arabam olunca daha rahattı tabi ama şimdi olmadığı için olan arkadaşımla Viaport'a gidiyorum aylık alışveriş falan yapıyorum, onun dışında tabi bir yere gideceksen zorlanıyorsun arabasız buradan." 9/1(KS)

M.5B: Kapalı sitenin bulunduğu çevrenin sosyal olanaklarının zenginliği, hanehalklarının çevreyle sosyo-kültürel ve ekonomik uyumu, günlük ihtiyaçlarını karşılamak ve sosyalleşmek için konut yakın çevresini yaya olarak kullanmalarına neden olmaktadır.

"Yaya olarak Mozaik Çarşı'ya gidebiliyorum, yukarı kadar yürüyüp Migros'a da gidebiliyorum. Yani benim için çok uzun bir yürüme mesafesi değil çünkü benim için tam 13 dakika sürüyor Migros'un oradan evime yürümek. En uzak gittiğim yerde ata çarşının sonu çünkü bankam orada. Bir ödemem olduğu zaman oraya kadar yürüyorum. Başka bir vasıta da seçmiyorum çünkü bana göre kısa bir mesafe, alışverişimi yapıp oradan geçebiliyorum eve." 5/1(KS)

"Bazen acıktığımda, yemek yapmaya üşenirsem Mc Donalds var, Burger King var, oralara gidiyorum, oturacaksam Starbucks'a ya da Batı Ataşehir'e yürüyorum. Akşam da içki içmek falan istersem Benzin'e yürüyorum. Yürüyerek 15 dakika falan sürüyor, sonuçta yürüyerek ulaşabiliyorsam problem çekmeden mutlaka yürümeyi tercih ediyorum." 5/2(KS)

"Yani çıkıp çok rahat bir yerlerde oturabiliyorsun, çok sayıda kafeler var. Şimdi çocuk oldu 1-2 sene içinde onu götürebileceğim çocuk parkları çok fazla var, onun için çocuk tiyatrosu bile mevcut Ataşehir'de. Yani spor yapmak istesen bin türlü spor imkanı var, hiç bir şey yapmasan bir dolu yürüyüş alanı var. Sitede park var, tenis basket sahası var. Alışveriş merkezi var yakında her türlü şeyini giderebiliyorsun buradan. Çıkıp gezme imkanın var. Bu şekilde yani etraftaki yaşam alanı güzel, beğeniyorum ben, bana uygun ve herkes üç aşağı beş yukarı benziyor burada." 6/1(KS)

"Ataşehir'de evin çevresinden her türlü ihtiyaç karşılanabiliyor, çok memnunuz o nedenle. İnsanların da birbirlerine yan gözle bakmadığı, benzer bir insan profilinin olduğunu düşünüyorum, o yüzden de içimiz rahat bir biçimde dışarı çıkıp dolaşabiliyoruz." 6/2(KS)

M.6A: On-line alışveriş günümüz metropol yaşantısında öne çıkarak bireylerin menzillerinde dönüşüme neden olmaktadır.

"Evle ilgili gıda alışverişlerini internetten yapıyorum, hem vakit kaybı olmuyor benim için bir yerlere gitmeme gerek kalmıyor hem de evde ne var ne yok gidip bakıp alışverişe devam edebiliyorum, hem de kapıma kadar getiriyorlar, ağır oldu çok poşet oldu taşıyamam arabaya nasıl yükleyeceğim gibi şeyleri de düşünmüyorum böylece." 1/1(KS)

"Teknolojik şeyler için genelde interneti kullanıyorum ben ama giyim için Viaport. Hepsi burada falan kullanıyorum, yani kedi mamasını bile internetten alıyorum çünkü bizim orda yok. Bir de rahat zaten taşıyorsun adamlar kapına kadar getiriyor." 9/1(KS)

"İnternet elim kolum gibi aslında, iş yapıyorum, alışveriş yapıyorum, araştırma yapabiliyorum. Türkiye'de bulamadığın birçok şeyi kapına kadar getirebiliyorsun. Mesela kendin çıkıp birçok yere gidip o var mı bu var mı diye araştırmak, dolanmak durumunda kalmıyorsun, adamlar nerede varsa oradan getiriyorlar, sen bilgisayarının başından kontrol ediyorsun bunları. Sonra konserleri, tiyatroları takip edebiliyoruz, gazete okuyabiliyoruz, bunlar hep gündelik hayatı kolaylaştıran şeyler." 10/1(MD)

"Bilet alıyorum galiba en çok ben internetten, takip ediyorum İstanbul'da nerede ne var diye, büyük kolaylık oluyor, arkadaşlarımla da yazışıp haberleşiyoruz gün içinde." 10/2(MD)

"İnterneti çok aktif olarak kullanıyorum, özellikle araştırma yapmak ve alışveriş için kullanıyorum. Bulamadığım her türlü kitap, makale, müzik oradan elde edebiliyorum. Alışveriş için de siteleri takip ediyorum. Bu sayede insan zaman kazanıyor ve eli kolu daha da uzuyor, yani her nerede olursan ol istediğini getiriyorlar ve bunun için İstanbul'da bile olman şart değil." 11/1(MD)

"İnternet benim için çok önemli gerçekten, sadece alışveriş olarak değil ama dünyayla iletişim açısından önemli, ben alışveriş olarak teknolojik ürünleri takip ediyorum, yeni neler çıkmış, ne zaman gelecek, özellikleri nedir, karşılaştırmalara bakıyorum yoksa buradan Teknosa'ya ya da benzer yerlere gidip teker teker konuşmak lazım, hem bu sayede tüketici anketlerini de alabiliyorsun ve daha bilinçli alışveriş yapabiliyorsun." 15/2(MD)

"Nerdeyse bütün tatil planlarımı, konser, tiyatro biletlerimi internetten alıyorum ben. Eskiden AKM'ye gidip sıraya girerdik mesela artık öyle şeyler yok, on-line alıp günün gelince gidiyorsun. Uçak bileti alıp check-in yaptırabiliyorsun bir sürü zahmetten kurtarıyor insanı ve vakit kazandırıyor." 16/1(MD)

"İnternette alışveriş yapıyorum, kitap alıyorum, bilet alıyorum konserlere, oturacağım yere kadar seçebiliyorum böylece, gidip saatlerce kuyruk beklemiyorsun en önemlisi. Kıyafet alıyorum, indirimli ürünlerin olduğu sitelerden, bu sayede zaman kazanılıyor tabi." 17/1(MD)

M.6B: Tele-çalışma yöntemiyle internet üzerinden çalışan bireylerle klasik yöntemlerle çalışanların gündelik yaşantılarının deneyimlenişi ve menzilleri arasında önemli farklar bulunmaktadır.

"Benim iş tempom şöyle aslında, şirketimiz var bizim şehir dışında haftada birkaç gün oraya gidiyorum genelde. İstanbul'a geldiğimde de evden çalışıyordum bu tempo dört senedir böyle devam ediyordu ama şimdi burada da bir ofis açtım, evime çok yakın Dumankaya Fleks'te bir yer kiraladım hem evime yakın hem de müşterilerle görüşebileceğim bir adres oldu... Yoksa ben zaten işimi internet üzerinden ve telefonla hallediyordum kolaylıkla. Gün içinde onlarca mail atıp saatlerce telefonda konuşuyordum. Ama gene de evde olmak güzel tabi, insan çocuğuyla vakit geçirebiliyor, istediği zaman dışarı çıkabiliyor. Sonuçta her işi telefon üzerinden yapabiliyorum, internete de bağlı olduğum sürece problem yok. Öyle sabah kalk, giyin, yok trafik falan öyle dertlerim hiç yok." 6/2(KS)

"Evimizi ofis olarak kullanıyoruz biz bir yandan, home-office yani. İki tane çalışanımız var, salonumuz aynı zamanda ofis olarak işliyor kısaca. Ben asistanlık yapıyorum ayrıca part time olarak haftada 20 saatlik bir işim var, üç gün gidip geliyorum işe. Onun dışında evde ofise yardımcı oluyorum. Ayrıca çizimlerimi laptoptan yapabildiğim için internet olan her yerden ofise de bağlanılıyor. Bir arkadaşım kalacaksam mesela acil bir şey çıksa işi halledip dosyayı yollayabiliyorum ofise. Çok rahat ediyoruz böylece. Gerçi şöyle bir sıkıntı oluyor normalde bir ofiste kaçla kaç arasında çalıştığın bellidir ya, bizde öyle bir şey olamıyor maalesef. Ev olduğu için sabah kalktın gece yatana kadar çalışabiliyorsun böyle bir dez avantajı var, bazen günlerce evden çıkamıyorum çalışmaktan. İş hayatı ile ev hayatı birbirine karışıyor bir süre sonra onun önüne geçemiyorum. Yani yetişmekti, trafikti, kıyafetti gibi dertler yok ama sosyal hayatı baltalıyor bu durum." 10/1(MD)

RUTİN

R.1: Metropol yaşantısı ve çalışma hayatı kişilerin yaşantısını önemli ölçüde biçimlendirmektedir. Kişiler genel olarak evleri ve işleri arasında oluşan bir rutinde yaşamlarını sürdürmektedir.

"Yani yaşamımız işe başladıktan sonra öyle bir hal aldı ki gerçekten de eskiden küçümseyerek baktığımız büyük insanlara dönüştük. Hani hayatları sadece işten ibaret olan, çocuğu olunca bir de onunla ilgilenen başka bir şey yapmayan, sinemadan tiyatrodan uzak, kitap okumayan insanlar vardır ya hayat böyle koşturmaca işte falan derler, vakit bulamıyoruz derler hani. Sanırım biz de artık onlara dönüştük. Üniversite yıllarında kentin altını üstüne getirirdik takip etmediğimiz aktivite kalmazdı, konser, tiyatro, festival her yerdedik. Sonra işle birlikte herşeyden yavaş yavaş ayağımız kesildi sanırım. Hele evlenince ev idare etmek, çocuk olunca onunla ilgilenmek derken gerçekten nerdeyse hergünü aynı şekilde koşturmacayla yaşıyoruz artık. Bundan ben de eşim de rahatsız ama elimizden bir şey de gelmiyor." 1/1(KS)

"İstanbul gerek yoğunluğu gerekse kozmopolitliği olarak insanların hayatını etkileyen en önemli kent bence. Kendi iç dinamiklerine göre şekillendiriyor seni ve sen onunla hareket etmeye başlıyorsun bir süre sonra. İş hayatı için de aynı şey geçerli tabi, böyle bir kentte iş bulmak ayrı problem çünkü bunu da biliyorsun o nedenle elindekine sarılıyorsun. Bakıyorsun ki gençken eleştirdiğin insanlara dönüvermişsin, sabah akşam çalışan, sadece hafta sonunda bir gün eğlenebilen, Pazar günü evde yatan falan." 2/1(KS)

"Doğma büyüme İstanbullu biri olarak, artık çok alıştım tabi buraya. Her türlü dayatmasını da yaşayan biri olarak mecburen sistemin içine girip onun akışına kapılıyorsun. Okul yılları en güzel zamanlarmış gerçekten de istediğini yapabildiğin, istediğin yere gidebildiğin ama çalışmaya başlayınca patrondan önce çıkamazsın ondan sonra işe gelemesin ve bu tempoyu kanıksarsın. En azından benim için böyle oldu maalesef." 2/2(KS)

"Bu her günün artık birbirine benzemesi beni iyice delirtiyor ama sanırım bu İstanbul'da yaşamakla ilgili bir şey. Daha küçük bir yerde olsak, işim eve yakın olur, kendime daha çok vakit ayırırm bu kadar da koşturmam diye düşünüyorum. Şimdi tek nefes alabildiğim zaman hafta sonu onda da çocuğumla ilgileniyorum sabah gene erkenden kalkıyorum yani ve başka bir mesai başlıyor." 4/1 (KS)

"İstanbul'u gerçekten de seviyorum, başka bir yerde de yaşamak falan istemiyorum şimdilik. Ama onun da kendi içinde insanı zorlayan çok yanları var. Mesela öyle bir yapısı var ki trafiğine göre hareket edeceksin, ne zaman nereye gideceğini ilieceksin, bunu sana kent zorla öğretiyor zaten. Hele bir de çalışıyorsan zaten yapacakların önceden planlanmış oluyor." 9/1(KS)

"Biz bu evi işe yakın diye tuttuk aslında ama benim yorgunluğum ve aileme vakit ayıramama durumum gene değişmedi. Şimdi ev yakın diye daha geç çıkmaya başladım işten, değişen bir şey olmadı yani. Aynı tempoda işe git gel." 14/2(MD)

"Çalışma hayatına girdikten sonra insanın yaşantısı değişiyor tabi, öğrencilik yıllarımızda hiç değişmez diyorduk, abartıyorlar diye dalga geçiyorduk ama işin verdiği zihinsel yorgunluk bir şekilde bedeni de etkiliyor sanırım. Eskiye oranla hafta içindeki sosyal hayattan kopuyorsun ve hafta sonunu bekler oluyorsun. Hafta içindeki tempo rahatsız edici bir rutine giriyor ve bir süre sonra ona alışıyorsun ne yazık ki." 15/1(MD)

"İş hayatına katılınca insan anlıyor ki artık sen eski sen değilsin. Öğrencilik yıllarındaki aktiflik, sosyallik belli oranda azalıyor, ertesi gün iş var diye geç vakte kadar dışarda olamıyorsun, içtiğin içkiye bile dikkat etmek gerekiyor. Özellikle hafta içinde sabah koştu koştur işe giden ve akşamları yorgun bir biçimde eve gelip dinlenmeye çalışan biri olup çıkıyorsun." 15/2(MD)

"Hafta içinde ne kadar spor yapmaya çalışsam da çok verim alamıyorum kendimden çünkü yorgun oluyorum. O yüzden de iş temposu nedeniyle aslında eve dönüp yemek yemek ve yatmak istiyorum, bu düzeni bir şekilde kırmaya çalışıyorum ama kolay değil tabi. İstanbul gibi bir şehirde yaşamasak belki de böyle olmayacak tabi o da var, burası insanı bir o yana savuruyor bir bu yana." 16/3(MD)

R.2: Hanehalkı dönüşümü (özellikle evlilik ve çocuk sahibi olmak) bireylerin gündelik hayatlarındaki rutinlerinin değişimine neden olabilmektedir.

"Bakıcı var belli bir saatte gidiyor o hani hep böyle birşeye yetişme endişem oluyor yani bakıcı geç kalmasın diye. Fazla öyle kafama göre takılamıyorum... Biz en çok mesela Meydan'a gideriz. Ümraniye'ye çünkü bizim evden yaklaşık 20 dakikada falan ulaşılabilir ... açıkavada çocukların binebileceği oyuncaklar var kızım onları çok seviyor." 2/2(KS)

"Özellikle anneler için geçerli olan şey çocuğun ihtiyaçlarını karşılamak, isteklerini gerçekleştirmek die düşünüyorum bu konuda babalar daha rahat bence. Çünkü çocuk belirli bir yaşa kadar anneci oluyor ve bu durumdan da en çok annenin hayatı etkileniyor tabi." 3/1(KS)

"Çocuğunuz varsa bilirsiniz ki belirli bir yaşa gelip de çocuk kendine bakabilecek hale gelene kadar size muhtaçtır. O yüzden de ebeveynler olarak uzun yıllar çocuğun istek ve ihtiyaçlarına göre yeniden yaşantımızı organize etmek durumunda kalıyoruz. Böyle bir süreç bir de evlilikte başımıza geliyor o zaman da iki kişilik bir hayat başladığı için birlikte düşünüp karar veriyorsun ve gene bir farklılaşma oluyor yani." 4/1(KS)

"Bir kere evlenince değişiyor herşey, biz her ne kadar eşimle yıllarca çıkmış olsak da evlendikten sonra bazı şeylerin farklılaştığı bir gerçek, iki kişilik kararlar alıyorsun ve uzlaşmak durumundasın. E o zaman bir kere eşinle uyumuna bağlı olarak bir çeşit yeni hayat kuruluyor. Hele bir de çocuk olunca o zaman ikinizin de ne istediğinin önemi kalmıyor e çocuğa odaklı yep yeni bir hayatın içine düşüyorsun ve ister istemez yeni bir düzene geçiliyor." 6/1(KS)

R.2A: Çocuk sahibi olmak hanehalklarının gündelik yaşama katılırken kullandıkları araç seçimlerini etkilemektedir. Bu durum aile bireylerinin menzillerinde dönüşüm yaratmaktadır.

"Özellikle kızımızın olduğu zamanlarda siteden hep kendi arabamızla çıkıyoruz, yoksa o olmasa mesela motora ya da vapura binebiliriz ama onun rahatı bizim için daha önemli olduğu için arabayı seçiyoruz hep." 1/1(KS)

"Eşim de ben de eğer yanımızda çocuk varsa arabayı alıyoruz mutlaka, çocuğun araba koltuğu var daha güveni diye düşünülüyor. Bu kimi zaman yolun, zamanın uzamasına neden olsa da tek araçla hareket etmeyi tercih ediyoruz." 1/2(KS)

"Yanımızda kızımız varsa biz arabayla gitmeyi tercih ediyoruz, onun rahatını ve konforunu düşünerek." 2/1(KS)

"Normalde eşimle dışarı çıkarken alternatif ulaşım araçları arasak da yanımızda oğlumuz arsa hep arabayı alıyoruz. Onun trafikte rahatsız olmasını, indi bindi yapmasını istemiyoruz." 3/2(KS)

"Kızımız küçük olduğu için yanımızda bir sürü eşya taşımamız gerekiyor o nedenle de arabayı alıyoruz hep." 6/1(KS)

R.3: Yaşanılan semtin/konut yakın çevresinin sosyal özellikleri, kolay erişilebilir oluşu sosyal hayatı etkilemekte, gündelik yaşamda farklı rutinler ortaya koymaktadır.

"Ataşehir'de ne istersen bulabiliyorsun o yüzden de çok rahat ediyoruz biz. Evden uzaklaşmadan her türlü ihtiyacımız karşılanıyor, arkadaşlarımızla buluşabiliyoruz, kafe, restoranlar, yeşil alanlar, spor alanları herşey var o nedenle de buralarda geçiyor yaşıyoruz. Farklı çevrelerde bu kadar rahat edemedik bence." 6/1(KS)
"İstanbul'da burası gibi bir yerde yaşamak şans diye düşünüyorum. Çünkü buralar çok doyurucu, bizim hayatımız buralarda geçiyor genelde ve bu da doğru bir seçim yaptığımızı düşündürüyor bize." 6/2(KS)
"Feneryolu'ndan benim Kadıköy'e gidişim çok kolay, o yüzden de sosyal olarak şanslı hissediyorum kendimi başka bir yerde olsaydı evimiz zorlanırdım bence. Bu sayede oldukça hareketli bir sosyal hayatım olduğunu söyleyebilirim." 10/1(MD)

"Ortaköy'de çalışıyorum ve evimiz Anadolu yakasında. Ama Kadıköy'e iki dakikada gidebildiğim için çok rahat ediyorum, ordan zaten her yere ulaşabiliyorum ve istediğim her şeye erişebiliyorum." 10/2(MD)

"Burası (Bağdat Caddesi) oldukça kozmopolit bir yer, yürüyerek heryere yetişebiliyorum, elimin altında herşey var. Spor istiyorsan spor var, CKM çok yakın, sinema, tiyatro, konser her türlü olanağın orada. O günkü, o ayki ruh halim neyse ona göre hepsinden faydalanabiliyorum, hepsi benim için çok önemli. Böyle olunca da bu benim yaşıantımı etkiliyor tabi, yaşıantım bu çevrede geçiyor başka yerlere gitme gereği duymuyorum pek." 13/1(MD)

R.4: İstanbul'un yapısı, yaşıantının hızı ve iş temposu nedeniyle hafta içi ve hafta sonlarında hayatın ritmi değişmekte, bireylerin kentle etkileşimleri dolayısıyla da menzil örüntüleri farklılaşmaktadır.

"Bizim için işle birlikte hafta içi dışarı çıkıp vakit geçirme durumu zaten işle birlikte biraz azalmıştı ama çocuktan sonra nerdeyse sıfırlandı diyebilirim. Sosyal anlamda arkadaşlarla falan ancak hafta sonunda görüşebiliyoruz o da herkese uyarsa tabi, eskiye göre azaldı çok diyebilirim." 1/1(KS)

"İş çıkışı ben eve gidip dinlenmeyi tercih ediyorum çünkü zaten saat geç oluyor ve ertesi gün yorgun oluyorum o yüzden hafta sonu buluşuruz arkadaşlarla, sinema tiyatro gibi yerlere de hep hafta sonu gitmeye çalışıyoruz öbür türlü çok koştur koştur oluyor." 8/1(KS)

"Hafta içi dışarı çıkmam için çok önemli bir şey olması lazım çünkü evim çok uzak Kadıköy'e ben o yüzden hafta sonunu bekliyorum. Genelde Cuma ve Cumartesi akşamları dışarı çıkarım. İstanbul'da bir yerden bir yere gitmek zor olduğu için hele de benim yaşadığım yerden, uğraştığıma değmiyor yani sonu çok çileli oluyor." 9/1(KS)

"Her ne kadar iş çıkışında da sosyalleşmeye çalışsam da hafta içi e hafta sonu arasında bir fark ortaya çıkıyor." 10/1(MD)

"İş çıkışında mutlaka Kadıköy'e uğramaya çalışıyorum, arkadaşlarla buluşuyoruz orda birkaç saat geçirip öyle geçiyorum eve tabi bu tempo çok düzenli olmuyor hafta içi hafta sonu daha çok vakit geçiriyorum dışarda." 10/2(MD)

"Taksim'e gidiyorum sıklıkla hafta sonunda ya da gene ev çevremde oluyorum ama hafta içinde iş hayatına katılınca bir şekilde gene o iş-ev çemberinin içinde kalabiliyor insan, her ne kadar ben buna engel olmaya çalışsam da." 11/1(MD)

"İşim Kurtköy'de olduğu için hafta içinde ancak işe gidebiliyorum, o kadar. Ama hafta sonunda kız arkadaşım, arkadaşlarımla görüşüyorum, işte o zaman İstanbul'da yaşadığımı hissediyorum." 12/1(MD)

"Genellikle hafta sonunu kendime ayırdığımı söyleyebilirim. Hobilerime, alışkanlıklarına hafta sonunda yer verebiliyorum, hafta içinde çalışıyorum çünkü. O nedenle hafta içinde işe gidip geliyorum vaktim oralarda geçiyor ama hafta sonunda başka yerlere giderim hep, evde durmam." 16/1(MD)

"Hafta içi sosyal olarak bir şey yapmıyorum diyebilirim iş çıkışı eve gitmem zaten iki saat sürüyor, bir de dışarda vakit geçirsem ertesi gün kalkmam, yoruluyorum zaten işten ve yoldan." 17/1(MD)

R.4A: Konut-iş mesafesi fazla olan hanehalkı üyelerinin sosyalleşme biçimleri hafta içi ve hafta sonu değişim göstermektedir.

"Hafta içi dışarı çıkmam için çok önemli bir şey olması lazım çünkü evim çok uzak (Kurtköy) Kadıköy'e ben o yüzden hafta sonunu bekliyorum. Genelde Cuma ve Cumartesi akşamları dışarı çıkarım. İstanbul'da bir yerden bir yere gitmek zor olduğu için hele de benim yaşadığım yerden, uğraştığıma değmiyor yani sonu çok çileli oluyor." 9/1(KS)

"Yani bizim evimizle benim eczanemin arasındaki mesafe fazla tabi, o nedenle ben daha çok işe gitmediğim günlerde dışarı çıkmayı tercih ediyorum aslında. Hafta içinde genelde iş ve ev arasında mekik dokuyorum diyebilirim." 17/2(MD)

R.4B: Hafta içi ve hafta sonu rutinleri ve deneyimlenen kentsel mekan sınırları, iş yaşıantısına katılıma göre değişmektedir.

"Bizim hayatımız aslında iki parçadan oluşuyor, hafta içi iş eksenli, hafta sonuysa çocuk eksenli. Bu durumda da hafta içinde daha çok işyeri-ev ve evin ihtiyaçlarının karşılandığı bir alışkanlık varken hafta sonundaysa kızımızla vakit geçirdiğimiz başka bir düzen var tabi. O zaman da insan başka başka çevrelere giriyor, farklı alışkanlıklar ediniyor." 1/2(KS)

"Sanırım hafta sonunda çalışmadığım için bambaşka bir hayatım oluyor Cumartesi Pazar günleri. O günlerde hep dışarı atıyorum kendimi, hafta içinde öyle olmuyor tabi." 7/2(KS)

"İş hayatına katılmak tabi insanın günlük hayatını etkiliyor çok, hafta sonunda çalışmadığım için daha kente yaygın olabiliyorum ama hafta içinde böyle olmuyor, vakit ayıramıyorum böyle birşeye yorgun oluyorum çünkü." 8/1(KS)

"Hafta içi çalıştığım için bir yere gitmiyorum çok önemli bir şey yoksa. Hafta sonunda ise evde durmamaya çalışıyorum çünkü etrafta yapılacak bir şey yok. O nedenle hafta içinde hep buralarda olduğumu hafta sonundaysa kentin daha gençlerin olduğu merkezi alanlarına gittiğimi söyleyebilirim." 9/1(KS)

"Her ne kadar hafta içi çalışsam da sosyal olarak hareketli bir yaşantı sürdürdüğümü söyleyebilirim. Ama hafta sonunda daha da aktifim tabii ki, o zaman gittiğim yerler de değişebiliyor. Hafta içi genelde Kadıköy' gidiyorum eve geçiş kolay olduğu için ama hafta sonunda Taksim'e çıkabiliyorum ya da başka yerlere de gidebiliyorum böyle bir fark var aslında gittiğim yerler ve sıklıkla ilgili." 10/1(MD)

"Tabii ki hafta içi ve hafta sonunda yaptıklarım, gittiğim yerler değişiyor çünkü hafta içinde çalışıyorum bir kere. Hafta sonunda işe gitmediğim için karşıya geçmiyorum bir kere. Özellikle Cadde etrafında oluyorum, fazla uzaklaşmak istemiyorum kendi alanımdan her şeyimi halledebiliyorum çünkü buradan. E o zaman ne oluyor hafta içinde karşıya gidip gelirken hafta sonunda bu yakada kalıyorum, bu hep böyle devam ediyor." 13/1(MD)

"Arkadaşlarımla haftada en az bir kere görüşüyorum, hafta sonu tabii, hafta içi olmaz yani işten güçten vakit kalmıyor. Zaten eve gelene kadar saat geç oluyor 2 saat yollarda geçiyor, o yüzden hafta içi çıkmam pek. Genelde Pendik çevresinde değil, Bostancı, Kadıköy, Taksim, Beşiktaş o gibi yerlerde buluşuruz. Ama Avrupa'ya hiç geçmem hep Anadolu." 17/1(MD)

R.4C: Evli ve çalışmayan kadınların hafta içi ve hafta sonu rutinleri değişmektedir.

"Hafta içi daha çok kendimle ilgili şeylerle ilgileniyorum ama hafta sonu eşim ne isterse onu yapmaya özen gösteriyorum. Zaten Rotary Klübüne üye olduğumuz için bir toplantı olur mutlaka o olmasa gene ordan arkadaşlarla mutlaka toplaşırız birinin evinde." 7/1(KS)

"Eşim hafta içi ve Cumartesi günü çalışıyor, o nedenle de ben kızımızla ilgileniyorum, evin ihtiyaçlarını karşılıyorum, temizlik, yemek gibi işlerini yapıyorum. Aşağı yukarı her gün yapacak bir işim var sırayla, aynı şekilde paraz günü de eşimle birlikte belirli bir programımız oluyor diyebilirim. O zaman da onunla vakit geçirmek için onun isteklerine saygı gösteriyorum hafta içinde çalışıp yoruluyor çünkü. Genelde Pazar günleri annemlere kahvaltıya gideriz, kızımızı parka götürürüz birlikte ve dönüşte de eşimin ailesine uğrarız. Hemen hemen her Pazar günü bu şekilde geçiyor diyebilirim." 14/1(MD)

R.4D: Çalışan ve çocuk sahibi kadınların hafta içi ve hafta sonu rutinleri çocuklarının programlarına göre biçimlenmektedir.

"Hafta içi tabii işe gidiyorum ve programım işe göre şekilleniyor, çocuğumun bakıcısı var onunla vakit geçiriyor hafta içinde. Ama hafta sonunda kızım benimle olduğu için o ne isterse onu yapmaya çalışıyorum, hafta içi kaybettiğimiz vakti telafi etmeye çalışıyorum, o zaman da başka bir planlama geliyor tabii hafta sonunda çocuk eksensiz olarak." 1/1(KS)

"Hafta sonunda eşim ve ben kızımızı alıp onu havalandırmak için bir yerlere götürüyoruz. Hep başka bir yere ya Meydana gidiyoruz ya da kızımızı tiyatroya götürüyoruz Göztepe taraflarına, genellikle çocuk eksensiz geçiyor yani." 2/2(KS)

"Ben hafta sonumu çocuğuma ayırıyorum tamamıyla ve onun istediği yerlere gidiyoruz, onun dediklerini yapıyoruz hep." 3/1(KS)

R.4E: Hafta içi ve hafta sonu yolculuk paternleri, tercih edilen ulaşım araçları farklılaşmaktadır.

"Servis ile işe gidip geliyorum ben... Hafta sonuysa zaten hep arabayla, karşıya geçeceksek bazen motorla Üsküdar'dan deniz ulaşımını kullanıyoruz." 3/1(KS)

"Hafta içinde işe giderken servisi kullanıyorum ama onun dışında hafta sonunda hep kendi arabamla hareket etmeyi tercih ediyorum." 8/1(KS)

"Servisi kullanıyorum ben işe giderken çok yakın zaten işim evime. Ama hafta sonunda başka araçları kullanmam gerekiyor, kendi arabam olmadığı için o zaman otobüs ya da dolmuş kullanıyorum." 9/1(KS)

"İşe giderken dolmuş, otobüs ve vapur kullanıyorum ama hafta sonunda arabayla hareket ediyoruz genelde. Gene toplu taşıma araçlarına yönelmek istemiyorum açıkçası. Ama karşıya geçeceksek mesela o zaman arabayı Kadıköy'e bırakıp gene vapuru kullanabiliyoruz trafiğe bağlı olarak." 17/1(MD)

"Genelde arabayla gidiyorum her yere hafta içinde... Ama özellikle hafta sonunda sarı dolmuşları ya da iki katlı otobüsleri kullanıyorum. Şehrin içine doğru olan yolculuklarımda genelde hep toplu taşıma kullanıyorum e oda iş yüzünden genellikle hafta sonu falan oluyor tabii." 17/2(MD)

"Bir numaralı olarak aracım. İki numaralı tercihim ise Üsküdar ya da Kadıköy'e giderek motorla karşıya geçmek. Bu dönüşte araçla döneceğimi hesap ederek yaptığım bir şey. Üçüncü bir alternatif de yok zaten." 1/1(KS)

"Eğer deniz yakınsa mutlaka deniz ulaşımını tercih etmeye gayret ediyorum. Deniz yoksa eğer, metrobüsü kullanmaya çalışıyorum. Biraz daha trafikten çok etkilenmeyecek şeyleri kullanmaya çalışıyorum." 1/2(KS)

"Ben hep vapur kullanmak istedim zaten semti de ona göre seçtik." 2/1(KS)

"Genelde vapuru kullanıp toplu taşıma araçlarını tercih ediyorum. Nadiren arabayı kullanırım karşıya geçmek için, normalde ben arabayı Kuzguncuk'a park ediyorum evden çıkıp sonra vapura biniyorum hafta içi işe giderken yani trafiğe girmemeye çalışıyorum gün içinde" 2/2(KS)

"Hafta sonu yaka değiştireceksem arabayı tercih ediyorum ama hafta içi yapacaksa deniz yoluyla ulaşımı tercih ediyorum. Trafik nedeniyle." 15/1(MD)

"Arabayla gidiyorum ya da daha sıklıkla trafikten kaçmak için, kıyıya yakın olduğum için de tekne de kolaylaştırıyor geçişleri." 15/2(MD)

"Üsküdar'dan motora biniyorum genel olarak, bazen arabamla gidiyorum." 16/3(MD)

"Sosyal aktivite. Çünkü anadolu yakasında oturuyoruz ve sosyal aktivite tercihim tamamen Avrupa yakasında. O yüzden hemen hemen, %90 sosyal aktiviteler için karşı tarafa geçiyorum." 1/1(KS)

"Sosyal hayata katılmak için geçiyorum karşıya." 1/2(KS)

"Sosyal hayata daha yakın olmak ve akraba ziyareti için geçiyorum karşıya." 2/1(KS)

"Nadiren arkadaşlarla buluşmak, maça gitmek, spora gitmek için geçiyorum karşıya." 2/2(KS)

"Benim Avrupa yakasına geçme sebebim, geldiğimden beri iki kere geçtim diyebilirim. Ya bir arkadaşım geldiyse onu gezdirmek için, Ortaköy'e Bebek'e gitmek gerekiyorsa ancak öyle geçiyorum. Beğendiğim, kahvaltı etmeyi sevdiğim 1-2 yer var. Kişisel zevk için diyebilirim." 5/1(KS)

"Kız arkadaşımı görmek için geçiyorum ben karşıya." 5/2(KS)

"Eve gidersem karşıya geçmiyorum, haftada bir kere iş çıkışı cumaları çıkıyorum taksime, iş çıkışında. Yani, eğlence için, sosyal ve kültürel aktiviteler için sanat için yaka değiştiririm." 11/1(MD)

"Yani ya sevdiğin bir dostuna gitmek ya da bir gece bir eğlenceye gitmek. Sosyal tabi başka bir şey olmaz." 13/1(MD)

"Aile ziyareti haricinde yaka değiştirmem pek." 14/2(MD)

"Gidip gelme anlamında tamamen mekana bağlı aslında diğer arkadaşlarla buluşma noktalarına yakın olunca geçiyorum karşıya." 15/1(MD)

"Ben karşıya ancak gezmeye gidiyorum, sosyal bir faaliyet için gidiyorum, yoksa herşeyimi bu yakadan hallediyorum." 17/2(MD)

"Arabamla gidiyorum. Ama akşam saati karşıya geçeceksem mesela Üsküdar'dan motorla geçiyorum yani trafik saatlerinde." 16/2(MD)

"Yani toplu taşıma bir tek motoru kullanıyorum işte Üsküdar Beşiktaş arası onun dışında hep arabamı kullanırım." 16/1(MD)

R.5A: Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde sosyal açıdan zengin donatılara sahip kapalı sitelerde yaşayan evli ve çocuk sahibi hanehalkları hafta sonunda merkezi alanlarda yaşayan hanehalklarına göre yaşadıkları sitenin içinde daha çok vakit geçirmektedirler.

"Çalışmadığım günlerde yaşantımın çoğu sitede geçiyor, zaten artık hayatımız burası oldu gibi birşey. Eve geldikten sonra çok fazla dışarı çıkmak istemiyorum zaten bütün hafta oğlumla ilgilenemediğim için haftasonu çok fazla birşey yapmak istemiyorum." 3/1(KS)

"Açıkçası ben hafta içinde işle ev arasında gidip geliyorum bir şey yapmaya fırsatım kalmıyor, ben gelince bakıcı gittiği için çocuğumla ilgileniyorum. Hafta sonunda ise gene çocuğumla başbaşa kalıp kaliteli vakit geçirmeye çalışıyorum, bu yüzden de siteden mümkün olduğunca faydalandığımı, gerekmedikçe dışarı pek çıkmadığımı söyleyebilirim. İstedğim herşey elimin altında olduğu için genelde buradayız ve arkadaşlarımızı çağırırız, çocuklar koşar oynar biz de sosyal tesiste vakit geçiririz." 4/1(KS)

R.5B: Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde, sosyal anlamda zengin donatılara sahip olmayan kapalı sitelerde yaşayan (özellikle) bekar hanehalkları hafta sonlarını çoğunlukla kentin merkezi alanlarında geçirmektedirler.

"Bizim buralarda bir şey yapmak zor ancak markete gidebilirsin, yani en azından bir AVM olmasını isterdim yakın bir yerde akşam böyle sıkıldığımda bir gidip bir iki dakika nefes almak ya da akşam eve gelirken yemek ihtiyacımı karşılayabileceğim güzel bir lokanta olmasını isterdim. E olmadığı için de tabi insan başka yerlere yöneliyor, hafta içi işten geç geldiğim için de hafta sonunda kendimi dışarı atıyorum genelde." 9/1(KS)

R.5C: Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerdeki mahallelerde yaşayan hanehalklarının hafta sonunda yakın çevrede geçirdikleri vakit azalmakta, kentin daha merkezi ve sosyal alanlarına doğru bir akış gerçekleşmektedir.

"Burası mesafeli tabi Kadıköy'e falan ama gene de hafta sonunda ben daha çok buralardan uzaklaşıp başka yerlerde buluşmayı tercih ediyorum arkadaşlarımla çünkü burası genel olarak bir aile semti gibi. Evler var hep ve restoran, kafe ya da sinema gibi olanakları yok. O nedenle insan hafta sonunda bu tür yerlere gitmeyi tercih ediyor tabi." 12/1(MD)

"Pendik'te bazı dernekler var onlarla gezilere falan katılıyorum hafta sonunda boş olduğum zamanlarda. Çağdaş Yaşamı Destekleme, Atatürkçü Düşünce Derneği gibi derneklerin çeşitli faaliyetlerine katılıyorum. Cumartesiye eczaneye gitmiyorum, kendime ayırıyorum, arkadaşlarımı görüyorum ve böyle çeşitli aktivitelere katılıyorum, o nedenle genel olarak hafta sonunda pek evimde oturmam, buralarda durmamam." 17/2(MD)

R.5D: Kentin merkezi alanlarındaki sitelerde yaşayan hanehalkları genellikle hafta sonlarında konut yakın çevrelerinden ayrılarak kentin farklı alanlarına yönelmeyi tercih etmektedirler.

"Hafta sonunda eğer sitede değilsek yakın çevrede bulunmayız, bize hitap eden yerler de pek yok zaten. Çoğunlukla Bağdat Caddesi tarafına gideriz ya da açık alanları olan başka yerlere, o zaman kenti daha iyi kullanabiliyoruz tabi hafta içi böyle bir şansımız olmuyor, planlarımız daha çok hafta sonuna ilişkin bizim." 1/1(KS)

"Çalışmadığım zamanlarda evde değilsem evin çevresinde değilimdir... Daha merkeze doğru hareket ederim yani... hani öyle daha hareketli yerlere." 1/2(KS)

"Valla hafta sonu uygunsak Moda Kadıköy Bağdat Caddesi gibi yerlere gidiyoruz. Mümkün olduğunca siteden çıkmaya çalışıyoruz. Hafta içi genel olarak sitede vakit geçirdiğimiz için hafta sonunda da aynı yerde kalmak istemiyoruz." 2/2(KS)

R.5E: Kentin merkezi alanlarına yakın konut çevrelerinde yaşayan bireylerin (özellikle bekar olanlar) sosyal yaşantıları ulaşım açısından problem yaşayanlara (süre ve araç bulma açısından) göre daha hareketlidir.

"Feneryolu'nda oturduğumuz için bizim Kadıköy'e ulaşımımız çok rahat oluyor, oradan da vapurla karşıya geçip Taksime'e gidebiliyorum kolayca. Bu nedenle hafta sonu daha sosyal olsam da hafta içi de diğer arkadaşlarıma göre çok daha aktif olabildiğimi söyleyebilirim. Eve giderken trafik problemi, araç bulamama gibi problem çekmediğim için, istediğim zaman dışarı çıkıp arkadaşlarımla buluşabiliyorum. Bu önemli bir şey yaşadığım yere ilişkin." 10/2(MD)

"Moda çok merezi bir yer, öyle bir şey ki aşağıda balık almaya da çay içmeye de her yere yaya gidiliyor, çok yürünebilir bir yer, hergün yürüyorum, her yöne 10 dakikada gidebiliyorum en fazla. Bu sayede arkadaşlarımla da

hergün görüşüyorum. Özellikle hafta içi iş çıkışı Kadife Sokağa giderim, hafta sonu Taksim'e giderim, ulaşım konusunda problem olmadığı için rahatım." 11/1(MD)

UYUM

U.1: Konut yakın çevresi ve semtle kurulan ilişki hanehalklarının çevreye uyum sağlamalarını ve memnuniyet düzeylerini etkilemektedir.

"Yani siteden bu kadar memnun olmasak belki taşınmayı düşünürdük ama site bizi o kadar doyuruyor ki düşünmüyoruz taşınmayı hiç. Bizim mecburi bir ilişkimiz var semtle yani geçiyoruz içinden sadece esas işimiz siteyle." 1/2(KS)

"Siteden memnunuz tabi ama site dışıyla ilişkimiz kısıtlı. Semtle çok bir bağımız yok." 2/2(KS)

"Bizim siteden memnuniyetimiz aslında çok yüksek ve bu durum sitenin dışıyla olan ilişkimizi kısıtlıyor zaten bu kadar memnun olmasak siteden başka bir yere taşınırdık. Sitenin dışındaki alanlar bize pek hitap etmiyor çünkü." 3/1(KS)

"Semt ekseninde düşündüğümde paylaşımının fazla olmadığını söylemeliyim." 4/1(KS)

"Burası yeşil oldukça ve sitenin dışına çıkınca da herşeyi bulabiliyoruz, o yüzden genel olarak hayatımız buralarda geçiyor." 5/1(KS)

"Ataşehir biraz özel bir yer bence, hem siteler var her yerde hem de sitelerin birbirleriyle ilişkisi planlama açısından başarılı. Bu nedenle başka sitelerdeki gibi öyle bir kopukluk yok yani çevreden. Çok memnunuz o açıdan." 6(KS)

"Sitenin dışında sadece markete gidiyorum ben, zaten yapacak bir şey yok o açıdan biraz problemli bir çevre bence. Hep arabama binip başka yerlere gitmem gerekiyor, arkadaşlarımla buluşmak için, sinema için falan." 8/1(KS)

"Bizim buralarda sitelerden başka bir şey yok, öyle park olsun sosyal alanlar olsun bir şey yok. Sadece siteler var. O yüzden sitenin dışında bir şey yapılamıyor başka yerlere gitmek gerekiyor, bu da problem tabi." 9/1(KS)

"Millet işine yakın ev bulur ama ben zaten işime gittiğim arayı kitap okuyarak geçirdiğim için hiç bana zul gelmiyor, ben de kullanmıyorum çünkü arabayı. Beni alıyorlar, götürüyorlar istediğim saatte. O yüzden ben sosyal hayata, sevdiğim çevreye yakın olmak istedim. Çok da memnunum bu kararımdan." 13/1(MD)

"Ben bu eve taşınmadan önce sosyal hayatla iç içe bir çevre olsun istedim, arkadaşlarım da burada olduğu için buraya geldim ve çok memnunum." 11/1(MD)

"Eski yere (Kadıköy) göre çok daha güzel, çok seviyorum, oradaki insan kültürüyle burdaki arasında çok fark var. Mesela elinde bir ekmekle markettesin herkes lütfen buyrun der ama orada imkanı yoktu böyle birşeyin, en basit örnek bu. Son derece memnunum o yüzden, çevresi de çok güzel, nezih buluyorum Küçükyalı'yı, sakın bir kere. Hatta bundan sonra hep burada yaşamak isterim." 12/1(MD)

"Burası tam böyle karışık. Kuzguncuk'un yerlisiyle, entellektüel kesim, işte gazetecisi, yazarı. Mesela hemen çaprazımızda bir tane spiker oturuyormuş. Ntvnin spikerlerinden biriymiş. Gazeteci çok fazla mesela ya da oyuncu. Böyle bir karmaşa, karışıklık var ama iki grup arasında zıtlama yok, o güzel burada. Yerli halk ne onları yadırgıyor, ne onlar. Böyle bir kaynaşma var mesela. Ve çevrende hep entellektüel insanlar görüyorsun bir kafeye gittiğinde, Çınaraltına gittiğinde hep öyle tipleri görüyorsun, o hoş tabi burda. O yüzden biz de memnunuz burada yaşamaktan, bu insanın yaşadığı çevreye uyumunu güçlendiriyor yani profil." 15/1(MD)

"Benim yaşadığımız evin çevresiyle pek bir ilişkim yok, birbirimize çok uyumlu değiliz sanırım. Benim sosyal hayatıma karşılık vermiyor burası o nedenle de çok memnun değilim tabi. Ede değilsem evin çeresinde olmam hep başka yerlere giderim ben buradan." 16/1(MD)

"Ekonomik olarak burası bize pek uygun değil aslında, sosyal olarak da tabi ve yaşayan insanlar açısından da aynı şeyi söyleyebilirim. Ben sadece evi ve otoparkı kullanıyorum başka da bir yeri burada." 16/3(MD)

"Pendik yeni yeni gelişmeye başladı bence, yapılan Marina'dan sonra ben buralarda biraz daha fazla vakit geçirmeye başladım. Normalde yakınlarda vakit geçirmem, benim gibi gençler fazla yok buralarda o açıdan çok memnun değilim, ilişkim zayıf kalıyor tabi o zamanda." 17/1(MD)

U.2: Bireylerin semt genelindeki sosyalleşme alışkanlıkları ve semtten memnuniyet düzeyleri semtin genel profili ve hanenin profilinin uyumuyla ilişkilidir.

"Yani genelde bir yere gidildiği zaman çok fazla semtin o kozmopolit havası beni rahatsız ediyor o yüzden de orda olan yerlerden yani orda durup da bir şey almak içimden gelmiyor, insanlarla bir araya gelmek istemiyorum." 1/1(KS)

"Sitenin dışıyla içinin birbirleriyle hiç alakası yok, sosyalleşmek için ne biliyim park olsun, başka bir yer olsun aradığında bulamazsın, yani bizim gibilere göre yok. O nedenle de biz sitede bu yaşantımızı sağlıyoruz ya da başka yerlere gidiyoruz bu durum biraz can sıkıcı tabi ve aslında bu çevrede yaşayan diğer insanlarla aramızdaki kopuk ilişkiye işaret ediyor bence." 1/2(KS)

"Hani biz genel de doğrudan aralarda hiç oyalanmadan sahile inip alışveriş, bazen ordaki Çengelköy Kahvesi'nde oturuyoruz falan ama şey de bizi biraz rahatsız etmeye başladı ... yani bu kadar hem mesafe olarak ve vapur saatlerine bağlılık açısından bir yalıtılmış var bir de çevreden de aslında bir yalıtılmış durumdayız, o duvarların dışında yani yakın çevrede mesela ben araba kullanmadığım için hafta sonları eşim olmasa yakında yapacak bir şey bulamıyorum. O beni çok rahatsız ediyor. Yani yürüyerek yakında ulaşabileceğim bir yer yok. Çocukla dolmuşa otobüse binmem lazım. Yani ondan artık sıkılmaya başladım." 2/1(KS)

"Sempte belirli bir çizgi yok, genelde bir memleketlilik çizgisi daha hakim yani şehirlilik ya da kentlilikten ziyade iki tane ana bölge var biri Erzincanlıların diğeri Trabzonluların. Yani oralarda bir sorun yaşadığınızda direkt orali olmamanın verdiği dezavantajları yaşamaya başlıyorsunuz. Yanlış yere araba koyduğunuzda ya da küçük bir sorun yaşadığınızda direkt size saldırıya kadar gidebiliyor. Yani orada o insanların mahalle durumuyla karşılaşıyorsun. Orda

ciddi olarak böyle bir ayırım var müdahale etmeye çalışan polisi dövmeye kadar giden sorunlar var. Maçlarda ya da düğünlerde tam anlamda sanırsınız ki kendi köyünde yaşıyor adam bunu da ençok orada bir problem yaşadığınızda bunu hissediyorsunuz o bölgelerde. Sitenin içinde bir problem yok kurallar çok keskin o konuda ve yönetim de çok hassas bu konuda. Büyük bir oranda insanlar buna uyum gösteriyorlar.” 2/2(KS)

“Sosyal profil olarak sitenin içi birbirine çok yakın, yakınlardaki sitelerde ise gene aynı durum olduğunu söyleyebilirim ama bu çevrenin eski sakinleri daha yoksul insanlar, onlarla arada bir kopukluk var ekonomik olarak. Onların eğlence anlayışları, alışkanlıkları hep farklı bizden, pazardan alışveriş etmeye, bakkala gitmeye alışkınlar biz tabi market ve AVM’ye alışkın olduğumuz için böyle bir kopukluk, birbirini görmezden gelme durumu gibi garip bir hal ortaya çıkıyor ve bu durum memnuniyetten ilişkilere kadar bütün yaşama yansıyor tabi.” 3/1(KS)

“Burada yaşamaktan memnunuz tabi ama keşke sitenin dışına çıktığımızda bir mahalle ortamı olsaydı, o yok işte. Bu ortam sitenin içinde sağlanmış ama bize. Zten dışardaki profil de bizimle pek uyumlu olabilecek gibi değil o yüzden siteden memnun olsam da sitenin dışının da bizim yaşantımızla ortak bir paydası olmasını isterdim.” 3/2(KS)

“Yaşayanlar açısından burada bir sıkıntı yok, genelde öğrenci profili var. Sitenin içinde çok yaşlı insanlar var, 4-5 tane genç varmış öyle dedi güvenlik. Ama Ataşehir’in genelinde çok fazla öğrenci var dolayısıyla benim sosyal hayatım oldukça eğlenceli geçer burada.” 5/2(KS)

“Ataşehir ve çevresinde yaşayanların profili aşağı yukarı özdeş. Bir sıkıntı, iletişim problemi çekmedik hiç, memnunuz o yüzden de rahatça dışarı çıkıp istediğimiz yere gidebiliyoruz çünkü biliyoruz ki çevre halkı ile bir problemimiz yok.” 6/1(KS)

Siteden böyle bir apartmana gelince böyle bir mahalleye kolay uyum sağlayamadık. burdaki profil, yani apartmandakilerle görüşmüyorum, selamlaşıyorum ama görüşmüyorum. Bizden düşük bir profil onu nasıl anlatırım bilmiyorum, yani maddi olarak değil ama kültür olarak. Çünkü gecekonduydu bu apartman ve bu apartmanda oturanların çoğu o gecekonduların sahipleri, yani bu arsanın içindeki gecekonduların sahipleri oturuyor bu apartmanda. Etrafta da yeni yeni gelişmeye başladı, siteler apartmanlar yapıldıkça ama mahalle olarak burası daha tutucu ve kapalı bir mahalle idi.” 16/2(MD)

“98’de burası gecekondudan bozma bir yerdi. Yani gecekondular mahallesiydi. E o zamanda burada yaşayan insanlarla aranda bir uçurum ortaya çıkıyor, birbirini pek de anlayamıyordun, farklı alışkanlıkların oluyor. O yüzden biz burada sosyal anlamda biraz uyumsuz kaldık, Bağdat Caddesi tarafına ya da Ataşehir’e doğru gideriz genelde buralarda vakit geçirmeyiz yani.” 16/3(MD)

“Hiç memnun değilim, geri kafalı bir profil var burada. İnsanlar bağınaz, okumamış, tek aktivitesinin pazar gezmek olduğunu düşünen insanlar topluluğu var, eğitim seviyesi düşük. Bizim gibi insanlar çok az, Pendik’in belli bölümlerinde, benim oturduğum yer öyle, Pendik çok büyük bir yer ve burnunda daha eğitilmiş insanlar var, arka taraflara gittikçe tamamen eğitim seviyesi düşük, çünkü ordaki kiralılar az, öyle olunca ordaki insanlar da daha eğitimsizleşiyor. Bu da tabi benim çevreyle olan ilişkimi etkiliyor, onlarla bir araya gelmemek için fazla zaman geçirmiyorum buralarda.” 17/1(MD)

U.2A: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının bulundukları semti verimli kullanmaları, çevreden ihtiyaçlarının karşılanabilme düzeyine göre farklılaşmaktadır.

“Biz ailemle sitede yaşıyoruz yoksa sitenin dışında bir şey yapmıyoruz diyebilirim. Semtin şöyle ya da böyle olması bir şey ifade etmiyor aslında bu durumda. Ama belki bu buraya özgü birşeydir, daha fazla sosyal olarak beni besleyen bir çevre olsaydı daha iyi olabilirdi belki de. Bu durum tabi bizi sitenin dışıyla ilişki kurmamızı etkiliyor.” 1/2(KS)

“Bazı günler sabahları Çengelköy’de kahvaltı yaptığımız, sahile indiğimiz oluyor. Bir de alışveriş, semt pazarı var... pazardan alışveriş ediyoruz zaten yani bu tarafları bize çok cazip gelmişti buraların... Aslında alışverişimizi büyük ölçüde Çengelköy’den yapıyoruz. Bazen hava almaya ya da yemek yemeye kahvaltıya sahile indiğimiz oluyor ama sahili de aslında küçük yani, boğaz köylerinin. Öyle bir dolaşım değil, belli bir yere gidiyorsun oturuyorsun geri dönüyorsun. Öyle yakın çevre bir Maxxi var bize yakın bazen yani kızım havalanmak isterse çok sıkıldysam ve eşim de yoksa onu alıp Maxxiye gidebiliyorum. Avm ama çok küçük caplı bir yer yani orda çocuk kitapları satan, oyuncak satan bir yer var oraya gidiyoruz o kadar. Yani sonuç olarak biz sitenin yakın çevresini pek kullanamıyoruz ama bazı ihtiyaçlarımız için Çengelköy’e iniyoruz diyebilirim.” 2/1(KS)

“Sitenin etrafında çok fazla bir şey yapıyoruz diyemem ama zaten sitenin kendisi bizi o kadar doyuruyor ki, sitenin dışına çıkmaya gerek kalmıyor pek. O yüzden aslında siteyi kullanıyoruz da semti pek kullanmıyoruz diyebilirim. Bazı yerlerden günlük alışverişimizi yapıyoruz o kadar.” 3/1(KS)

“Bir kere büyük ihtimalle sosyal olarak etkileniyorum, arkadaş çevrem burda. Yeditepeden çok insan var, okulda tanıyorum, nerde oturuyorsun Ataşehir aa ben de ordayım akşam bişey yapaım diyorsun. 3 kişi toplanıyor bakmışsın 10 kişi olmuşsun. Başka bir yerde olsaydım belki bu kadar çok dışarı çıkamazdım, eve kapanırdım. Sosyal olarak aktifleştirdi beni.” 5/2(KS)

“İmkanları çok rahat buranın, alıştık biz buraya bir telefonla herşey geliyor ayağıma, her yere ulaşımı rahat benim için köprülere yakın, her yer güvenli, çevre güzel yemyeşil baharda cıvı cıvı buralar, insanlar da iyi bence bizim gibi. O yüzden biz sürekli bu çevrede geçiyoruz aslında yaşamımızı.” 6/1(KS)

“Yani Ataşehir’de yaşamak bana rahatlık veriyor, burda çok rahatım herşeye ulaşabiliyorum, herşey elimin altında sinemasından tut, marketine kadar. Çalışabileceğim birçok klinik var, ulaşımı falan da rahat bence. İstanbul’da yaşamaksa çıkıp şurda yarım saat dolaşmak bile başka küçük şehre göre, kafan boşalıyor burda hemen. Bilmiyorum yani ben burda daha huzurlu hissediyorum kendimi.” 6/2(KS)

"Bu çevrede sadece alışverişimi yapabileceğim yerler var, başka bir şey yok. Sosyal imkan dersin karşıda Bim var, köşede bakkal var, evimin önünden de otobüs geçiyor en sosyal imkanlar bunlar sinema falan dersin bir yarım saatlik yolu var sinemanın AVM'nin falan. O yüzden semti ancak bu tür şeylerde kullanabiliyorum." 8/1(KS)

"Memnun değilim aslında buradan, işe yakın kirası az katlanıyorum yani, sokakta insan yok sonuçta hiçbirşey yok ulaşımı yok. Site site her yer kafe gibi hiçbirşey yok yanında Viaport o kadar. Ama oraya da gitmiyorum zaten burada bir tek evi kullanıyorum bir de işe gidiyorum o kadar." 9/1(KS)

"Buralarda pek bir yer yok öyle sosyalleşmek, gezmek arkadaşlarla çıkmak için. Araba olmayınca siteden dışarı çıkmak zaten problem, mesela arkadaşşıma gitmek istiyorum gidemiyorum. Yani artık zaten biz siteden çok arkadaş edindik, onlarla burada takılıyorz sık sık sosyal tesiste. Diğer arkadaşlarımla artık daha az görüşüyorum maalesef." 3/1(KS)

"Ben memnunum Ataşehir'de yaşamaktan aslında, çok dışına çıkmıyorum genelde herşey burda olduğu için. Arkadaşlarım da ya yurttta kalıyorlar ya da Ataşehirde, o yüzden neredeyse hergün görüşüyorum. Sosyal olarak etkileniyorum, arkadaş çevrem burda. Yeditepe'den çok insan var, okulda tanışıyorum, nerde oturuyorsun Ataşehir aa ben de ordayım akşam birşey yapalım diyorsun. 3 kişi toplanıyor bakmışsın 10 kişi olmuşsun. Başka bir yerde olsaydım belki bu kadar çok dışarı çıkamazdım, eve kapanırdım. Sosyal olarak aktifleştirdi beni. Buralardaysak benzin, Starbucks'a falan gidiyoruz ya da bazen toplandığımızda Bağdat Caddesi'ne gidiyoruz." 5/2(KS)

"Ben arkadaşlarla buluşmak, vakit geçirmek, gece çıkmak için Kadıköy'e geliyorum, araç olduğu zaman çok sıkıntı çekmiyordum ama artık olmadığı için şimdi toplu taşımada sıkıntı çekiyorum. Yani şöyle söylüyim evin önünden geçen otobüs trafik olmasa bile 1,5 saatte geliyor Kadıköy'e trafik olduğu zaman düşün yani o yüzden havaalanının falan otobüslerini kullanıyorum hani bu çevrede birşey yok, yapamıyorum hiç bir şey arkadaşım da bir tane var zaten onla da evde buluşuyoruz çevrede birşey olmadığı için." 9/1(KS)

U.3: Kentin merkezi alanlarına uzak yerleşimlerde yaşamak, kişilerin kentle uyumunu zorlaştırmakta, onları kentten soyutlayabilmekte ve sosyal hayatlarında değişime neden olabilmektedir.

"Bir de şöyle bir yanı da var Çekmeköy'ün Anadolu yakasından çok Avrupa yakasıyla daha bütünleşik bir yer burası. Çevre yolundan iki köprüde rahat km olarak bakınca uzak gibi ama açık oluyor yol, rahat o yüzden. Ama böyle Anadolu yakasında Ataşehir, Bağdat Caddesi gibi çevre yolu bağlantısı olmayan yerlere gitmeye kalkarsan yandın yani. Çekmeköy-Levent arası ile Feneryolu arası km olarak nerdeyse aynı yani. Biz de genelde buna göre hareket ediyoruz, sosyal hayatımızı eskiden daha çok bu yakada geçerken artık Avrupa tarafına gidiyoruz... şehir farklı bir güzergahtan kullanıyoruz artık." 3/1(KS)

"Acıbadem'de yaşarken daha aktif kullanırdık kenti tabii ki, şimdi burası oldukça mesafeli merkeze ama sitenin kendisi de bize semtin veremediği herşeyi veriyor zaten. Aslında bu bir tercih, kentten uzak olmayı ama sitenin içinde sosyal olarak vakit geçirebileceğimiz bir ev istedik. Buna göre bütün yaşantın değişiyor tabii ki, yeni bir düzen kuruyorsun." 3/2(KS)

"Eşimden ayrıldıktan sonra çocuğumla birlikte biraz uzaklaşmak istedim kalabalıktan, soyutlanmak istedim açıkçası ama bunu yaparken de çocuğumu düşünerek hareket ettim tabii. O yüzden böyle iç planlaması, yeşil alanları, sosyal aktiviteleri iyi olan bir site seçtim." 4/1(KS)

"Ya biraz daha şeye uzak, nasıl diyeyim sana gitmek istediğim yerlere, merkezi yerlere biraz uzak daha fazla hareket etmem gerekiyor yani çocukla birlikte işte önce otobüse binmem gerekiyor sonra gene minibüse binmem gerekiyor filan biraz uğraştırıyor. O yüzden bir yere gideceğim zaman iki kere düşünüyorum, bazen vazgeçip evden çıkmadığım da oluyor yani. Diyorum ki biraz daha merkezi bir yerde olsaydı, daha yakın olsaydı diye bir düşüncem var." 14/1(MD)

"Madde olarak hiçbirşeyin eksikliğini hissetmiyorum ama mesafeler çok uzak olduğu için insanlarla görüşme sürem uzuyor. Yani, normalde her hafta gördüğüm insanları artık 15-20 günde bir görüyorum." 5/1(KS)

"Aslında Ataşehir burada bir çevren olduğu gibi yaşamak için çok rahat bir yer ama işin falan yakınarda olacak. Çünkü diğer türlü trafiği çekilmez bence. Benim okuluma yakında olan daha iyi bir çevre olduğunu düşünmediğimiz için bir bakıma burada yaşıyoruz biz, yoksa böyle daha merkezde ulaşımı daha kolay, rahat olan yerlerde yaşamak isterdim. Bu ulaşım konusu tabii düşündürüyor insanı, öyle her zaman şuraya gideyim diyemiyorsun, gidebildiğin yerler biraz kısıtlanıyor yani en azından ben ona göre davranıyorum." 5/2(KS)

"Genel olarak etkiliyor tabii yaşadığın yer hayatını, buranın şartlarına göre davranmaya başlıyorsun boğazda otursam başka bir hayatım olurdu, ya da Ortaköy'de olsam Bostancı'da olsam. Burada en basiti bir yere gitmek için arabaya bineceksin, uzak çünkü birçok yere. Bu durum tabii nereye gittiğini şekillendiriyor bir zaman sonra ona göre tercihler yapmaya başlıyorsun, ona göre karar veriyorsun ve aslında hayatın bu doğrultuda biçimleniyor." 6/1(KS)

"Özellikle işe başladıktan sonra bu çevre beni zorlamaya başladı. Okulum buraya yakındı lisedeyken ama üniversite ve iş hayatım öyle değil tabii. Büyüyünce arkadaşlarımla buluşmak için çok yol gitmem gerekti hep, keşke daha yakın olsaydık Kadıköy'e falan ama ev bizim olduğu için taşınmak kolay değil." 17/1(MD)

"Pendik rahat, rahatlık açısından iyi ama uzak, o açıdan çok büyük negatif etkisi oluyor. Bizi şehirden dışa atıyor. Aktif biri olmama rağmen bile soyutluyor beni. 20 senedir ordayız tabii çok alıştım." 17/2(MD)

U.3A: Gün içinde iş amaçlı yapılan yolculuklarda kaybedilen vakit, bireylerin konut çevreleriyle ilgili memnuniyet düzeylerini etkilemektedir.

"6 yıldır Çengelköy'deyiz, hiç işime çok yakın uzun süredir oturmadım eşim de öyle. Aslında ikimiz de avrupa yakasında çalışıyoruz. Ama anadoluda oturuyoruz. Ve işlerimizde birbirine yakın o harbiyede ben beşiktaşta böyle ikimizin de işyerine yakın gayrettepede bir yerde acaba otursak daha mutlu olur muyuz sosyal hayata daha yakın olur muyuz işte arkadaşlarımızla daha sık görüşür müyüz diye düşünüyorum. Bu durum, yani sürekli yolda olmak vakit kabetmek durumu, insanın çevreyle ilişkisini de kısıtlıyor, yoruyor ve biran önce eve gitmek istiyorsun." 2/1(KS)

"Benim hayatım evlendikten sonra yolda geçti yani ondan önce Çapa'da okula yakın bir yerde oturuyordum ama şimdi öyle değil tabi. Yani günün 3-4 saati yolda geçiyor çok gereksiz. İstanbul'da yaşıyorsan işine yakın olmak süper bir avantaj bence çünkü aksi durumda insanın hayattan aldığı zevk bile etkileniyor. En güzel yerde bile yaşasan vakit geçiremediğin zaman anlamı kalmıyor hiçbirseyin." 6/2(KS)

"İstanbul'un trafiği öyle ki sabah akşam iki kere mecburen içine giriyorsun işe gidip eve dönmek için ve bu durum insanı her açıdan zorluyor diye düşünüyorum. Evinde geçirdiğin ya da arkadaşlarınla geçireceğin vakti azaltıyor bir kere, hayatına bu anlamda bir müdahalesi var. E o zaman da insan keşke işe daha yakın olsaydım diye düşünüyor tabi." 15/1(MD)

"Benim için işin nerede olduğu önemli değil gerçekten, önemli olan evimin nerde olduğu, mutlu olabileceğim bir çevredeyse eğer ev, işle arasındaki mesafe hiç önemli değil. Çünkü sonuç olarak gerçek hayatını geçirdiğin yer evin ve çevresidir. Ben böyle düşünüyorum." 13/1(MD)

U.3B: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalklarının kentle ilişkilerinde sitenin merkezi ulaşım akslarına yakınlığı ve hanehalkı üyelerinin kişisel araçlarının olması önemli bir etkidir.

"Semt olarak şöyle söylüyüm, ulaşım bir defa kolay. Araçla ulaşım kolay çünkü iki köprüye de yakın. Hemen karşı yakaya geçebiliyoruz. Aşağı tarafa indiğinizde deniz var, deniz ulaşımıyla çok rahat hareket edebiliyoruz. Aynı zamanda vasıta ulaşımı da kolay, Üsküdar'a Kadıköy'e yakınlığı dolayısıyla. Zaten biz genel olarak ya deniz ulaşımını kullanıyoruz ya da kendi arabalarımızı, denizden karşıya geçeceğimiz zaman bile sahile arabamızla gidip oraya park ediyoruz. Sitenin ana arterlere ulaşımının rahatlığı bizim için önemliydi açıkçası. Çevrede çok bir şey olmadığı için çıkıp yürümeyiz ya da toplu taşıma tercih etmeyiz işimiz yüzünden o nedenle de ulaşım konusu önemliydi" 1/2(KS)

"Biz özellikle hafta sonunda arabamızla hareket ediyoruz ve sitemiz E-5 gibi yollara yakın olduğu için biraz rahatız sanırım. Bu durum insanın İstanbul'la etkileşiminde önemli bence, daha uzak sitelerde yaşayanların bu konuda problem yaşadıklarını düşünüyorum, o durumda daha çok site çevresinde kalınabilir, kentle ilişki kurmak zorlanabilir sanırım." 2/1(KS)

"Araba olmayınca dışarı çıkmak problem, mesela arkadaşşıma gitmek istiyorum gidemiyorum. Servisle bir yere kadar gidebiliyorsun tabi oradan taksiye binmek gerekiyor, öyle yapana kadar direkt taksiye binmek en iyisi ama şimdi korsan taksi başladı çok yakın bir yerden, çok düşük bir fiyata gidiyorsun yani, Ataşehir'e gidiyorsun 10 liraya, dönüyorsun 10 liraya. Arabayı aldığına gittiğine değmez. Araba kullanıyoruz en çok. Toplu taşımayı kullanmamaya çalışıyorum, kalabalık ve çok dolanıyor sevmiyorum tıksı tıksı." 3/1(KS)

"Arabasız hareket etmek İstanbul'da zor bence, özellikle de merkezlere yakın değilsen. Bir sitede yaşayınca hele bu durum daha da önemli oluyor, istediğin yere ulaşamıyorsun çünkü kolay kolay toplu taşıma araçlarıyla. Araba seni trafiğe sokuyor evet ama alternatif yolları biliyorsan işine yarıyor. Ataşehir çok uzak değil tabi merkezi ama gene de problem olabiliyor." 6/1(KS)

"Buranın ana yollarla ilişkisi iyi ama araba olmazsa zorlanıyor insan. O zaman ne zaman nereye gideceğini çok iyi ayarlamak gerekiyor, malum bu şehirde trafiğe göre pozisyon almak gerekiyor ve o ölçüde hareket edebiliyorsun." 6/2(KS)

"Benim evim İstanbul'un dışında diyebilirim. Arabam olmadığı için hareket etmek de zor oluyor, toplu taşıma araçları onların rotalarını ve saatlerini dayatıyor insana. Fazla bir otobüs falan da gelmediği için buraya zorlanıyorum, o nedenle de daha yakın bir yerlere gitmek istiyorum artık, ana yollarla ilişkisi daha kuvvetli olan bir yere mesela." 9/1(KS)

U.4: Kapalı sitelerde yaşayan bireylerin ekonomik altyapıları, yaşları, hanehalkı türleri ve sosyo-kültürel özellikleri mahalle dokusuna oranla daha homojen bir yapıdadır.

"Burada aşağı yukarı herkes aynı ekonomik gelire sahip, benzer aile özellikleri sergileyen tipler. Çocukları var ve site yaşantısını tercih ediyorlar, burada sosyal anlamda güzel bir ortam da var tabi ve bunun bir sebebi de bence bu benzerlikler." 1/2(KS)

"Sitenin içi nispeten daha homojen, şey açısından da kapalı insanlar da var bir miktar ama çoğunluk daha açık şey yani havuzu falan rahat kullanabiliyoruz." 2/1(KS)

"semt olarak çok heterojen evet ama sitenin içi homojen yani genelde benzer gelir seviyesinde insanlar, birbirlerini rahatsız etmeyen insanlar." 2/2(KS)

"Toplumun genel haleti ruhiyesine göre çok daha iyi olduğunu söyleyebilirim. Gelir grubu olarak aynı olduğu için zaten problem olmuyor, homojen bir çevre yani, ama aslında gelir grubunda uçurum olunca bu çocukları çok etkiliyor." 3/1(KS)

"Evidea'da yaşayan insanlarla ilişkiler çok iyi, bu her sitede var mı bilmiyorum ama burda genelde yaş ortalaması aynı, ya ilk çocuklar ya da ikinci çocuk bile olsa ilk çocuk mesela maksimum 7 yaşında, herkes aynı amaçla gelmiş, çocuğu için, aynı gelir grubu genel olarak." 3/2(KS)

"Evidea Sitesi'nde yaşayan herkes üç aşağı beş yukarı aynı profilde, hem ekonomik olarak hem de aile yapısı olarak." 4/1(KS)

"Bu apartmanda bize denk geldi galiba çok fazla yaşlı var, en gençlerdeniz, birkaç daire var bizim gibi. Ama hiçkimseden problem çıkmıyor, sessiz sakin bir yer burası. Maddi olarak gücümüzün yettiği bir yer ve bu anlamda bir benzerlik var site genelinde ve Ataşehir'de de bence." 5/1(KS)

"Sitede yaşayanlara bakınca benzer olduklarını söyleyebilirim. Yani biraz yaşları fazla bazılarının ama aile genel olarak ve hiç problem çıkmaz site genelinde." 5/2(KS)

"Bizim buranın profili aynı bence, sokakta ya da apartmanda hiç öyle çok farklı tiplere rastlamıyorum açıkçası. Genel olarak ekonomik imkanları benzeyen kişiler oturuyor bence, bir de aileler var burada, yaşlılar ve Yeditepe

Üniversitesi'ne yakın olduğu için de öğrenciler. Benim gördüğüm genel profil bu, bizim çok arkadaşımız oturuyor mesela burada çocukları var hepsinin ve eşleri çalışıyor." 6/1(KS)

"Genel olarak homojen bir dağılım var zaten Ataşehir'de. Bizim apartman ama bir yandan da emniyet lojmanı çünkü ondan kaynaklı olarak biraz daha böyle kapalı tipler var. O biraz beni rahatsız ediyor. Bunlar böyle iki bina nedense lojman da olmuş aynı zamanda o tipler beni biraz rahatsız ediyor açıkçası. Yani arkadaşım yaşıyor yakınlarda bir sitede burada öyle insanlar orda yok herkes daha rahat orda. Bizim sitede o yüzden iletişimin daha zor olduğu tipler var yani böyle adamı getirip koymuşlar buraya, onlar 200tl kira veriyor ben aynı eve 1300TL veriyorum yani anlatabildim mi böyle bir fark oluyor sonuçta malesef. Ama işte zaten görmüyorsun iletişim kurmuyorsun." 6/2(KS)

"Bu sitede yaşayan kişiler arasında öyle bir uçurum falan yok, genel olarak zaten burada yaşayabilmek için belirli bir ekonomik irikime ihtiyaç var, ayrıca aileler çoğunlukla çocuklu, bunu sosyal tesiste falan da anlayabiliyoruz zaten." 7/1(KS)

"Dokuz Palmye'de genel bir uyum olduğunu söyleyebilirim. Birçok kişiyi tanıyorum artık burada ben ve her açıdan oldukça uyumlu insanlar." 7/2(KS)

U.5A: Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları yaşadıkları çevreden memnuniyet düzeylerine bağlı olarak günlük kat edilen mesafeleri ve harcanan zamanı tolere edebilmektedir.

"Semtteki sosyal imkanları çok kullanmıyoruz daha çok mobilize olduğumuz için. Sosyal durum için arabamıza binip taksim civarına gitmeyi tercih ediyoruz zaten, buralarda yapılacak bir şey yok. Ya da işim Bebek'te olduğu için Bebek, Etiler ve çevresinde birşeyler yapıyorum. Çengelköy'de sosyal olarak pek birşey yaptığımız söylenemez. Yani biz genel olarak ev-iş arasında mekik dokuyoruz. Site yaşantısına girince insan buraya takılıyor biraz tabi. Sıkıştırıyor yani bizi buraya ama memnunuz aslında rahat burası. Araba olunca çevre yollarına da yakın olduğu için gidip gelmek zor değil ve site bizi doyurduğu için gün içinde trafikte zorlansak da zaman zaman sitenin içine gelince böyle başka bir yere ulaşmış gibi oluyor insan." 1/1(KS)

"Merkezden uzak yaşamak çok daha güzel çünkü merkezde yaşamak hep kalabalığın içinde olmak anlamına geliyor. Site içinde olduğunuz zamandaysa her zaman daha konforlu bir ortamda oluyorsunuz. Merkeze çok uzak mesafede olmadığımız için, deniz kenarına yakın, köprülere yakın... ama insanlar duydukları zaman uzak olarak adlediyorlar burayı ama aslında çok da uzak değil, ulaşım mesafesinde olduğu için sıkıntı çekmiyoruz. Kurtköy, Ömerli, Zekeriyaköy gibi villa yaşamının daha şey olduğu yerleri çok istemezdim açıkçası. Yani biz çok merkezde de değiliz aslında ama çok çeperde de değiliz. Burası aslında tam ikisinin ortası gibi biryer sayılıyor o yüzden memnunuz. Merkezden de çok uzaklaşmak istemiyoruz ayrıca, merkeze yakın olmak istiyoruz, merkezin o etkinliğine yakın olmak istiyoruz çünkü. O nedenle de bu sitedeki yaşantı bizi tatmin ediyor, e trafiği de bir şekilde hallediyosun mecburen." 1/2(KS)

"Yaşantının çoğu genelde sitenin içinde geçiyor, zaten artık hayatımız burası oldu gibi birşey. Eve geldikten sonra çok fazla dışarı çıkmak istemiyorum zaten bütün hafta oğlumla ilgilenemediğim için haftasonu çok fazla birşey yapmak istemiyorum. İşe giderken yolda sabahları en az 50 dakika harcıyoruz, kaza falan 1,5 saat sürüyor ençok ama akşamları 2,5 saati buluyor 8,5 gibi geldiğim çok oluyor eve ama siteye gelince bir rahatlıyorum, günün stresini burada atıyorum. O yüzden buradan taşınmayı istemiyorum işime ne kadar uzak da olsa." 3/1(KS)

"Trafik, lokasyon, ulaşım iyiydi buranın bence, bir de çocuğumuz olunca kendimize fazla vakit ayıramadığımız için daha sosyal imkanları olan, işte havuzu, parkı vesairesi olan bir eve geçmek istedik. O yüzden iş çıkışı zaten çocuk yüzünden eve geleceğimiz için en azından o vakitleri iyi geçirelim istedik ve buraya taşındık." 3/2(KS)

"İşe giderken harcadığım zamanı dert etmiyorum açıkçası hiç çünkü yaşadığım yer beni mutlu ediyor açıkçası. İşime ve sosyal olarak sürekli gidip vakit geçirdiğim Caddeler'in ortasında gibi. O yüzden de yolda vakit kaybetsem de siteye çok alıştığım için bu tür olumsuzlukları önemsemiyorum ben." 7/2(KS)

U.5B: Mahalle dokusunda yaşayan hanehalkları genel olarak mahalle yapısı ve yakın çevrenin sunduğu artılar ölçüsünde oluşan uyum bağlamında, kentle kurulan ilişkideki mesafelerin uzunluğunu göz ardı edebilmektedir.

"Küçükyalı tam da şehrin merkezinde değil tabi ama benim işimle arasındaki mesafe iyi bence. Semti de seviyorum, yürüyüş yapabiliyorum, alışveriş olanakları var, istediğim her şeyi veriyor bu çevre bana. O nedenle de eskiden olduğu gibi merkezde, Kadıköy'de falan yaşamak istemiyorum. Sonuç olarak kullandığım alan küçük bir çevre olduğu için diğer yerlere olan uzaklıklar çok önemli değil artık." 12/1(MD)

"Ben memnunuz aslında eimin olduğu yerden, güzel bir mahalle bence, yeşili bol ama biraz ana merkezlere uzak bence. Gene de ben memnunuz çünkü istediğim şeyleri buluyorum." 13/1(MD)

U.6: Kapalı siteler inşa edildikleri çevrenin alt yapı ve ulaşım olanaklarını, donatıları ve çehresini olumlu/olumsuz yönde değiştirmektedir.

"Şimdi zaten metro gelecek buraya kadar bir iki seneye o zaman rahat edeceğiz bence. Yani zaten şimdi siteden servisler var sabah 7'de üsküdüre gidiyor, akşam 7'de de ordan kalkıyor. Sarı dolmuşlar falan var oralardan gene buraya gelen Çekmeköy, Eviden diye, gündüz daha seyrek oluyor ama akşamları sık yani. Yani yavaş yavaş gelişiyor sonuçta eskiden bunlar da yoktu." 3/2(KS)

"Buraya ilk geldiğimiz zamanlar arabasız olmuyordu, servis falan yoktu onlar hep sonradan geldi. Yani ev için alışveriş yapmak istesen doğru düzgün market yoktu, küçük yerler vardı birkaç tane onlar da yeterli değildi pek böyle Migros falan yoktu. Ya da ne biliyim gidip bir kahveni içebileceğin, kitap CD alabileceğin bir yerde yoktu, Pazar günü poğaça almak istesen yoktu. Sitenin dışında yapacak gidecek biryer yoktu ama zamanla başka siteler de yapıldı ve çevre çok gelişti diyebilirim." 4/1(KS)

"Yani bu tarafta çok görsel olmayan yerler yok, çok çok yukarılarda var. Onun dışında Ataşehir zaten, bu taraf zaten daha orta halli olan taraf, bir de batı Ataşehir diye bir gerçek var burada orası da çok lüks olan taraf. Palladium'un tarafı. Ağaoğlu'nun, Varyap'ın olduğu taraf. Ama ben burayı tercih ederim çünkü burası çok daha yeşil ve samimi geliyor. Orası aynı tipten oluşan bir sürü çok yüksek binalardan oluşan biryer. Çok da cazip değil. Birçok insana çok cazip geliyor olabilir ama bence görüntüyü bozan taraf, o taraf. Ben o tip tarafları hep filmlerdeki gibi gettolara benzetirim tabi çok daha lüksü de." 5/1(KS)

"Biz buraya taşındığımızda etrafta çok öyle alışveriş yapabileceğimiz yerler falan yoktu ama artık o tür her ihtiyacımızı karşılayabiliyoruz, yandaki sitelerle birlikte zaman içinde geliyor çevre de." 7/1(KS)

"Her türlü isteğimizi burdan bulabiliyoruz aslında, yakın çevredeki alanlar gelişti çok. Ulaşım konusunda da geliyor bence, market, alışveriş gibi konularda da, çevre düzenlemesi açısından da çünkü daha bakımlı oluyor tabi insanlar olunca. Bir yere yerleşim gelince geliyor bence orası." 7/2(KS)

U.7: İstanbul'un bazı semtlerinde hala hissedilen mahalle kültürü çerçevesinde kimi zaman bir gözetleme mekanizması oluşmakta; bu durum hanelerin biçiminde konut çevresine uyumunu zorlaştırmaktadır.

"Bir çeşit koruma mekanizması var, mahallenin bakkalı karşıda bütün gün kim giriyor kim çıkıyor haberi var, dezavantajda aynı sonuçta kim girdi kim çıktı biliniyor." 11/1(MD)

"Bir çeşit koruma mekanizması var, mahallenin bakkalı karşıda bütün gün kim giriyor kim çıkıyor haberi var, dezavantajda kim girdi kim çıktı biliniyor, başıma bir şey gelse hemnen alt kata koşabiliyorum, bakkala bir şey bıraksam o onu başkasına verebilir." 12/1(MD)

"Bizim buralar gerçekten tam da o eski mahalle havasında, çok eski bir yerleşim zaten esnaf eski, yaşayanlar eski. Şimdi daha böyle entellektüel bir çevre de işin içinde tabi ama gerçek Kuzguncuklu olanlar da var. Esnafla ilişkilerimiz iyi bizim, artık herkes tanıdık nerdeyse komşuluk o kadar kuvvetli değil ama sokakta bir selamlaşma durumu var başka yerlerde olmayan. Daha önce Üsküdar'da yaşıyorduk orada öyle birşey yoktu mesela ama bu durum aynı zamanda bir çeşit gözetleme mantığına girebiliyor, bunu da hissediyoruz." 15/2(MD)

"Herkes birbirini gözetler, öyle bir mahalle kültürü var. En fazla yoldan geçerken gençler sana laf atar ama o gençler seni koruyabilir dışarıdan gelen biri karşısında. Bir ara hırsızlık olayları oluyordu onlar da kesildi. Mahallenin köpeği bile koruyor yabancı biriyle sokağa girersen seni tanıyor. Gece yürümekten falan korkmam." 16/1(MD)

"Bizim buralarda herkes birbirini tanıyor aşağı yukarı, uzun yıllardır da burada yaşadığımız için bir mahalle kültürü oluştuğunu söyleyebilirim. Koruyor insanlar birbirlerini tabi, komşuyuz sonuçta ama bu durum yok kaçta eve girdi çıktı, ne giydi gibi bir takım konuşmalara da neden olabiliyor. Bu beni biraz rahatsız ediyor açıkçası." 17/1(MD)

U.7A: Mahalle dokusunda yaşayan hanehalkı üyeleri mahalle esnafının varlığı ve komşuluk ilişkilerinin kimi zaman bir gözetleme mekanizması biçiminde çalışmasından rahatsızlık duyabilmektedir.

"Burada tam Kuzguncuk'un içine girersen çok fazla böyle bir dedikodu mekanizması var yerli halk arasında. Esnafıyla şey arasında ama bundan sıyrılırsan da kendini, dışarıda da kalabilirsin." 15/2(MD)

U.8A: Metropol yaşantısının sürekli hareketi kişilerin hayattan aldıkları keyfin azalmasına neden olabilmektedir.

"Ben yoruluyorum, sıkılıyorum bazen İstanbul'un bu koşturmacasından o yüzden de böyle sakin bir yere taşınıp kafamı dinlemek istedim." 3/1(KS)

"Bençok yoruldum burada koşturmaktan ama yapacak bir şey de yok. İşe gideceksin akşam eve geleceksin, arada dışarı çıkıp eğleneceksin haliyle. Fakat işte sürekli milyonlarca kişi aynı şeyleri yapınca şehir hiç durmuyor. Haliyle de zorlanıyorsun istediğini yaparken, bazen içimden gelmiyor dışarı çıkmak bile, ay çok trafik vardır, ay oralar kalabalıktır şimdi falan diye düşünüp vazeçebiliyorum." 17/1

"Günlük hayatın bu koşturması yıllardır aynı şekilde devam ediyor, yıllar geçtikçe bu insan üzerinde birikiyor ve bıkkınlık yaratıyor. Ben bu anlamda çok yorulduğumu söyleyebilirim, İstanbul'un kendi yaşantısı bunu sağlıyor tabi ve yorgun düşüyorsun, mutsuzluk yaratıyor." 17/2(MD)

U.8B: Metropol yaşantısının hareketliliğinin sebep olduğu yalnızlaşma ve yabancılaşma hali (özellikle küçük şehirden gelen bireylerce) olumlu bir özellik olarak algılanabilmektedir.

"Küçük şehirden sonra, insan buraya gelince tabi, çok seçenek olunca sapıtıyor. Kimsenin karışmaması, tınmaması birbirini iyi birşey bence." 5/2(KS)

"İstanbul'da yaşamaksa çıkıp şurda yarım saat dolaşmak bile başka küçük şehre göre, kafan boşalıyor burda hemen. Bilmiyorum yani ben burda daha huzurlu hissediyorum kendimi." 6/2(KS)

"Üniversite eğitimi için geldim ben bu şehre ve başka bir yere gitmeyi de düşünmüyorum. Her türlü kötü yanının haricinde istediğini yapabilmek, kim kime dum duma olmak benim hoşuma giden bir şey. Küçük kentlerde insanlar çok iç içedir, birbirlerini takip ederler, burası öyle değil, farklı bir kültür var burada bence." 9/1(KS)

U.8C: İstanbul'un karmaşık yapısı, trafik problemi vb. etkenler hanehalklarının ilerleyen dönemlerde kentten ayrılmak istemelerine neden olabilmektedir.

"İstanbul böyle biraz da insanların da fazla hırslı olduğu biryer, ben hala şeye alışamadım Egeli olduğum için bana gri geliyor. Soğuk bir hali var gibi, denize yakın oturdum hep aksini de hiç düşünmedim. Denize yakın olmak önemli bilmiyorum yani bu trafik meselası ve yolda geçirilen zaman beni çok yıpratmaya başladı bir de herşey aşırı pahalı, tek çocuk bile olsa eğitimi sırf İstanbul'da yaşadığın için çok pahalı. Yapmak istediğim şeyler var ama ne vakit bulabiliyorum ne de yani eskiden çok daha az kazanıyordum şimdi para kazanıyorum ama gene de kendi istediklerimi yapacak bir miktar bana kalmıyor belki de para kazanmaya başladığım zamanda çocuk olduğu için, gene özel bir yuvaya gidiyor bakıcıya bir sürü para veriliyor falan. Bu yüzden buradan taşınmayı düşünüyoruz açıkçası." 2/1(KS)

"Evet düşünüyorum İstanbul'da herşeyin çok zor olduğunu düşünüyorum özellikle çocuk yetiştirmek ve pahalılık bizi taşıdırtmayı düşündürüyor. İzmir'e taşınmayı düşünüyorum." 2/2(KS)

"Seviyorum İstanbul'u, meslek açısından şehir seçmek gibi takıntım var aslında Ankara'da da çalışabiliyordum ama istemedim... Yani ekstra yüksek bir maaş teklif edilir bir iki sene para biriktirmek için giderim ama onun dışında İstanbul'u bırakmayı düşünmüyorum yani." 9/1(KS)

"Keşke işi bırakıp gidebilsek buralardan ama çok zor tabi, hayatımızı idame ettirebileceğimiz kadar paranın olması ya da gittiğimiz yerde de buradaki maddi konforu, spor imkanlarını, restoran tercihlerini yakalamak isterim. O açıdan belki de İzmir iyi bir tercih olabilir diye düşünüyoruz eşimle." 16/3(MD)

"Aslında ben çok daha küçük ve sakin bir yerde yaşamayı tercih ediyordum, İstanbul'dan gidebilirim güzel bir fırsat karşıma çıksa. Çünkü hergün gerçekten sıkıntı çekiyordum ve başka yerlerde bu kadar sıkıntı yaşanmıyor." 17/1(MD)

"İstanbul bana çok zor geliyor, çok büyük geliyor, trafikten insan yoğunluğundan çok sıkılıyorum. Çok daha küçük bir sahil kasabasına yerleşmeyi düşünüyorum. Mesela Marmaris olabilir." 17/2(MD)

BEKLENTİLER/TERCİHLER

B.1A: Evlilik ve çocuk sahibi olmak hanelerin kenti kullanım ve sosyalleşme biçimlerinde değişim yaratmaktadır.

"İki haftada bir çıkabiliyoruz genelde, eskiden haftada bir çıktığımız oluyordu ama biraz daha çocuk olunca iki haftada bire düştü." 1/2(KS)

"Eskiden eşimle çok gezerdik... çocuk olana kadar müthiş bir sosyal yaşantımız vardı... ama çocuktan sonra değişti." 2/1(KS)

"Yani bir süre sonra çocuk tabi birinci etken oluyor. Çocuğun rahat hareket edebileceği yerler bizim de hareket alanlarımız oluyor. Yani avmlerde onun ilgilenebileceği yerle kuruyorlar genelde buz pateni, resim yapma falan gibi böylece hava soğuk ya da yağmurlu olduğu zamanlarda oralarda vakit geçirilebiliyor." 2/2(KS)

"Ama en başta çocuk için orda park falan yoktu, sosyal alanlar yoktu taşındık biz de sonuçta çocuğu oluna insan onunla birlikte hareket edebileceği yerlere yöneliyor, değişiyor yaşantısı. Dışarı çıkmak, gittiğin yerler herşey değişiyor." 3/1(KS)

"Sitenin dışında yemeğe çıkıyoruz dışarıya ya da ev gezmelerine gidiyoruz. Çocuk olunca tabi parkı bahçesi olan AVMLere gidiyoruz." 3/2(KS)

"Evde genelde sıklık değişiyor tabi mutlaka haftada bir görüşürüz ama genelde buralarda görüşürüz, en çok burdayız arada bostancıya gideriz. Çocuktan sonra değişti çok tabi en fazla bir iki saat çıkabiliyoruz." 6/1(KS)

"Üniversitedeyken çok gezdim o zamanlar kullandım. Ama işe başlayınca hele çocuk olunca her anlamda kısıtlanıyorsun. İş oluna yorgun oluyorsun falan, çocukla daha da çok kısıtlanıyorsun." 6/2(KS)

"Evlenmeden önce daha çok gezerdik tabi ama evlenince işler biraz değişiyor tabi." 14/2(MD)

"Çalışma hayatına yoğun bir şekilde girdikten sonra Taksim'de pek buluşmaz olduk, özellikle de evlenip barklanıp Anadolu tarafında yaşamaya başladıktan sonra da değişti tabi sosyal hayatımız, eskisi kadar sosyal olamıyoruz artık." 15/2(MD)

B.1B: Çocuk sahibi olmak, hanelerin konut türü ve semt tercihlerinin değişmesine neden olabilmektedir.

"Çocuktan önce sadece otoparkı ve küçük bir bahçesi olan bir sitede yaşıyorduk, evimiz ana caddeye bakıyordu, kapı pencere açınca gürültü geliyordu, dışarıda bir şey yoktu yapabileceğimiz, biz alışmıştık ama çocuk olunca işler değişti tabi. Daha iyi bir çevrede büyüsün, biz yokken aklımız kalsın güvende olsun, beton içinde büyüsün istemedik." 1/1(KS)

"Daha önceki kriterimiz bizim müstakil olması, bahçeli olması hani çocuk planlıyorduk ya da çocuk küçüktü başka şeylerimiz vardı. İşte korunaklı, çocukla çıkabileceğin, sitenin içinde park var gibi onlar daha önemliydi benim için ama şimdi çocuk yavaş yavaş ilkökul çağına geldiği için buradaki okul alternatifleri de daha farklı. Dolayısıyla yani aile olduğun zaman ve çocuk olduğu zaman kriterlerinde çocuğun büyümesiyle birlikte değişiyor." 2/1(KS)

"Hem çocuk için hem kendimiz için eşim için kendim için hem hırsız hem can güvenliği bir şekilde bu size sağlanamadığı için bunu paranızla sağlamak zorunda kalıyorsunuz." 2/2(KS)

"Seçimdeki birinci faktör şeydi, çocuğumuzun yeni doğumu. İşte 4-5 aylıktı çocuk. kriter şöyle gelişti, oturduğumuz yerin (acıbadem) çocuğumuzun yetişmesi açısından doğru olmadığını düşündüğümüz bir yerdi. bizim için çok iyiydi, yani yetişkinler için, trafik, lokasyon, ulaşım iyiydi bir de çocuğumuz olunca kendimize fazla vakit ayıramadığımız için daha sosyal imkanları olan, işte havuzu, parkı vesairesi. bir de ben çok sık seyahat ettiğim için güvenliği olan, deprem riski olmayan hani yeni bir yapı düşündük." 3/1(KS)

"İlk önceliğimiz çocuktu yani, oğlumuzun arkadaşlarının olabileceği, yaşlılarının olabileceği bir yer tercih etmeye çalıştık." 3/2(KS)

"Sitelerdeki en büyük avantaj da, içinde güvenlik olan, çocuklarımızın rahat rahat gezebileceği, araç durumunun göz ardı edilebileceği, daha sakin, daha sessiz bir yer olarak tercih ediyoruz. Klasik mahalle dokusundansa siteyi tercih etmemizin sebebi bu. Biraz daha korunaklı olması." 4/1(KS)

"Valla çocuğun iyi yetiştirileceği düzgün bir yer aradım en başta bir de semt güzel bir semtti yani zarar verecek kimse de yoktu, böyle seçkin insanlar vardı onlara dikkat ettim ençok çocuk için burayı seçtim yani" 14/1(MD)

"Aslında çocuk fikri olmasaydı burada (Kuzguncuk) kalmaya devam ederdik, ama hamile olduğum için, çocuk nedeniyle şimdi daha farklı bir semtte, çocukla biraz burası da zor... Daha çok çocuğa uygun olabilecek yerler arıyoruz artık, yani hem semt olarak çocukla rahat hareket edebileceğimiz, hem de ev olarak daha büyük ve güvenli bir ev arıyoruz." 15/1(MD)

B.1C: Evli çiftlerin ve kadınların konut yeri seçiminde akrabalarına/arkadaş çevrelerine yakınlık önemli etkenlerdendir.

"Ailemle çok sık görüşüyoruz zaten burayı tercih etme sebeplerimden biri de oydu. Çok sık biraraya geliyoruz ailemle." 1/2(KS)

"Akrabalarımın yakın olsun isterim evim, kız kardeşlerime yakın, anneme yakın mesela." 16/2(MD)

B.1D: Bekar hanehalkı üyelerinin konut seçiminde işe ve/ya sosyal yaşama yakınlığa öncelik verilirken konutun türüne ve özelliklerine daha az odaklanılmaktadır.

"İşe yakınlığını ve kardeşimin okuluna yakın olması için seçtik." 5/1(KS)

"Şimdiki evi seçerken önceliğim işti, askerden yeni gelmişim ve herşeyden önce iş geliyordu yani çalışıp birşeyleri rayına koymam gerekiyordu." 8/1(KS)

"Şimdi işe yakın olmasını istedim ama artık sosyal hayata yakın olmasını istiyorum" 9/1(KS)

"Arkadaşlarıma yakın olduğu için tercih ettim, işe yakın değil aslında ama vapurla gittiğim için rahat, otobüs gibi indi bindi yok, sosyal yaşantı önemli ama arkadaşlar önemli benim için akrabama yakın hayatta oturmam." 11/1(MD)

"Ben çevre kararı verdim başta çünkü ev yeni bir ev değildi. Ama evin yeniliği, eskiliği falan hiç gözümde görünmedi. Çevre, bahçesi, villa gibi olması, bahçesinin çok büyük ve bakımlı olması, ve de caddeye yakın olması bana yetti... ben ev satın alacak olsam da gene bu çevrede alacağım. Öyle Zekeriyaköymüş, Beykoz Konaklarıymış, Kemerburgazmış, ben lüksse de burda, kozmopolit bir yerde, yürüyerek her yere yetişebileceğim bir yerde, elimin altında herşeyin olduğu caddede bir yere taşınırım gene... caddeye çıktığında her sevdiğin şey, alışverişse elinin altında, yemekse hepsi elinin altında, yani terzim, kuru temizlemem, kuaförüm, yani hepsi o kadar elimin altında ki hepsi benim için çok önemli." 13/1(MD)

B.2A: Kapalı sitelerde yaşayanlar konut seçimlerini yaparken tercihlerini genel olarak sitenin güvenlik özellikleri, fiziksel donatıları, sosyal olanaklarından yana kullanmakta, semt seçimini ikinci plana atabilmektedirler.

"Sitelerdeki en büyük avantaj da, içinde güvenlik olan, çocuklarımızın rahat rahat gezebileceği, araç durumunun göz ardı edilebileceği, daha sakin, daha sessiz bir yer olarak tercih ediyoruz. Klasik mahalle dokusundansa siteyi tercih etmemizin sebebi bu. Biraz daha korunaklı olması." 1/2(KS)

"Güvenlik ve deprem endişesi bizi böyle yeni yapılan bir siteye yönlendirdi diyebilirim. Sitenin avantajları içindeki olanaklar da bizi etkiledi tabi." 3/1(KS)

"Ben burayı tercih ederken öncelikle sitenin sürekli güvenli olması ve içindeki yeşil alanların çok güzel planlanmasından etkilendim." 4/1(KS)

"İstanbulda bir site içersinde bir evimiz olsun istedik açıkçası, güvenlik önemli bence çünkü." 5/1(KS)

"Bir de tabi eşim ben yokken güvenli bir yerde yaşasın istedik, o nedenle site tercih ettik, çevresi de yeşil olduğu için sevdim burayı." 6/1(KS)

"Bu siteyi seçerken öncelikle içindeki çevre düzenlemesinden çok etkilendik, havuzu ve yeşil alanları bizi etkiledi, 24 saat güvenliğinin olması ve etrafta çocukların koşturması da hoşumuza gitti. O nedenle buraya taşındık." 7/2(KS)

B.2B: Mahalle dokusunda yaşayanların konut seçimlerinde semt ve semtin özellikleri (sosyo-kültürel, manzara, fiziksel, coğrafi, ulaşım) belirleyicidir.

"Valla çocuğun iyi yetiştirileceği düzgün bir yer aradım en başta bir de semt güzel bir semtti yani zarar verecek kimse de yoktu, böyle seçkin insanlar vardı onlara dikkat ettim." 14/1(MD)

"Öncelikle semt tabii, bir de ben karşıda çalıştığım için sahil şeridine yakın olması önemliydi. Bir de tabii manzara, deniz manzarası istedik. Üsküdar'da bile baktığımız oldu, Salacakta tarafında falan, Çengelköy, burası. Semt önceliğimizdi. Konutta da benim için önemli olan içinin temiz olmasıydı, malzemelerinin bakımlı olması. Zaten bu semtte daha kötü şartlarda bir ev olsaydı tutmazdık mesela." 15/1(MD)

"Manzarası çok güzel geldi bize. Manzara vurulduk. Şöyle birşey var; Kuzguncuk'ta ev arıyorduk ve biranda emlakçıdan Kuzguncuk'ta şöyle şöyle bir ev var, beğenir misiniz dendi. Biz gittik baktık, beğenimizi tatmin edince geldik. Hani öyle özellikle bir Kuzguncuk fikri yoktu ama evle örtüşünce denk geldi." 15/2(MD)

"bu mahallenin park sorunu olmamasını seviyorum en çok, bir de istanbul için artık çok merkezi bir yerde, her yere ulaşım kolay çok ortada bir yer. Burası anadolu yakasında hemen hemen her yere aynı mesafede, evi alırken bunu da göz önünde bulundurduk açıkçası." 16/1(MD)

B.2C: Mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının kapalı sitede yaşamak ile ilgili düşünceleri olumlu/olumsuz yönlerde çeşitlenmektedir.

"Bana göre eksileri var, arabayla gidip gelmek zorundalar. Çok özel yerler olmadıkça, apartmanın içinde her hizmet olmadıkça bana göre artıları yok. Otoparkı olmayan insanlar için, arabalı olan insanlar için otopark kolaylığı olabilir... Belki çocuklu olanlar için iyi olabilir. Benim hani çocuk telaşım yok, spor telaşım yok, ilgi alanıyla alakalı galiba." 13/1(MD)

"Yani kendimi orda daha güvenli hissedebilirim. Ya da çocuğu rahatlıkla dışarı çıkartabilirim yani gözüm arkada kalmaz. Çocuk sitenin içerisinde diyebilirim yani bu şartlar yok çocuk bugün daha da büyüye dışarı çıkmak istese gözüm arkada kalacak belki de izin vermiycem yani ne kadar da güvenilir olursa olsun. Ama site olursa daha rahat hareket edecek, çocuk açısından yani ya da ben daha rahat edeceğim gönlüm daha rahat olacak çünkü. Tabi siteyi isterim her zaman ama olmadı." 14/1(MD)

"Site daha iyi olur tabi güvenlik açısından çocuk için falan." 14/2(MD)

"Kapalı sitede ben hiç yaşamadım o yüzden çok şeylerini bilmiyorum am amesela, çok farklı birşey söyleyeyim: kapalı sitede olan arkadaşlarımı kıskanırdım çünkü onların hep böyle bir mahalle arkadaşlıkları vardı. Daha ben ortaokuldayken falan ve yakındılar yani ben daha yalnız bir çocukken onlar devamlı, akşam gidicez ve sonra çıkıcaz

şunlarla şunlarla oynıycaz, biryerlere gidicez derlerdi. Belki ebeveynlerden çok çocuklar için tabi daha korunaklı alanlar olmasından dolayı daha iyi mekanlar kapalı siteler. O sitenin içinde kaldığı müddetçe daha özgür bir ortam onlar için. Ama biz yeni ev ararken şeye bile baktık mesela, acaba gider miyiz öyle bir yere diye, Kemerburgaz'ın alt tarafında Göktürk'e bile. Ama olmaz dedik. Maddi olarak aslında alınabilecek evler var, sitelerin içinde bizim evi aldığımız paralara, çok daha iyi koşullarda ve hani sıfır, bitmiş bina, kocaman bir site, havuzu var, şuyu var, buyu var ama gerçekten uzak yani. Oraya gittin mi sadece orada yaşayacaksın. Yani akşam çocuğu falan eve alıcan orda kominite gibi banliyö gibi yaşıycan. " 15/2(MD)

"Güvenlik açısından fark var bence bir de sosyal imkanları olabilir o sitelerin. Spor salonları, alışveriş merkezleri içinde olabilir. Otoparkları, gerçi bizim burda yerimiz yeterli ama onlarda da otopark oluyor. En çok güvenlik herhalde insanı oraya çeken şey. Yani ben mahalle isterdim daha çok, bakkalım olsun, işte telefon edince getiren marketim olsun gibi. Çok insanlarla selamlaşmayı sevdiğim için belki de yani. Her ne kadar apartmanda görüşmüyor olsam da bahçede konuşuyoruz, yani kapının önünde konuşuyoruz rastladığımızda, o sitelerde o iş herhalde daha zor." 16/2(MD)

"Korunaklı bir sitede yaşamakla ilgili, yani tabi o güzel içinde sosyal imkanların olması. Uzağa gitmeden sporunu yapabilirsin, bir kahveni içebilirsin. Gerçi o şeylere çok inanmıyorum otoparkının olması belki arabanın çalınmaması açısından. Ama kişinin oraya girip hırsızlık olması kapıda duran güvenlik sisteminin ne kadar koruyucu olması, onu bilemiyorum yani ne kadar güvenli olur çünkü benim yakın çevremde de var güvenli sitede oturup da hırsızlığa uğrayan insanlar da var. Ama hani arabanın çalınmaması açısından belki ya da zarara uğramaması açısından ya da sosyal aktivitelere ki bir sitenin kafesi seni ne kadar doyurur bilemiyorum ama bir havuzuna girebilmek açısından avantajlı olabilir. Çok avantajlı olduğuna güvenli olması inanmıyorum sitenin benim için avantajı yeni yapım sisteminde yeni bir bina olmasıdır bence avantajı. Dezavantajı çok kapalı olması, yani bunun kentsel olarak dezavantajı var, kişiye de tabi dezavantajı var, mahalle olgusunun yaşanmaması işte burada. İnsanların birbirini tanımıyor olması, blok blok ve çevreye tamamen kapalı bir yerleşimin oluşturulmuş olması, çevreden çok uzak, herşeyi kendi içinde olan okulun dahil." 17/1(MD)

B.3: Farklı konut türlerinde yaşayan bireylerin güvenlik algıları değişmektedir. Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları konutlarının güvenliğini site ölçeğinde yorumlarken mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının güvenlik algısı genellikle yaşadıkları semt ölçeğindedir.

"Biraz da site yaşamı insanı kendi içinde bırakıyor, site yaşamının handikaplarından biri de bu. Pek çok şeyi burdan sağlayabildiğimiz için, ne biliyim pikniğe gidelim ya da biryerlerde yeşil alan kullanma faaliyetine çok fazla gitmiyoruz açıkçası." 1/2(KS)

"Semin güvenli olduğunu düşünmüyorum yaşadığım sitenin güvenli olduğunu düşünüyorum." 2/2(KS)

"Güvenlik kapıdan kesinlikle ayrılmıyor, eşim çok fazla seyahat ettiği için acıbademde çok rahatsız oluyordum, hele oğlum olduktan sonra uyuyamıyordum eşim yokken ama burda böyle birşey yok. Sitenin dışındaki ortamlar ilgili bir şey söyleyemeyeceğim ama bizim sitenin güvenliği her zaman iyi çalışıyor." 3/1(KS)

"Güvenliği sürekli etrafta gezerken görüyorum. Kapılar hep akıllı anahtarlarla açılıyor, dış kapı da, apartman kapısı da. Misafir geldiği zaman dış kapıyı sen açamıyorsun, mutlaka güvenlik açıyor. Senin yetkin yok, sen anahtarla girerken de hangi dairenin girdiği gözüküyor ilerde bir sıkıntı olursa diye. Yani, güvenli olduğunu düşünüyorum evin, fazla güvenli hatta." 5/1(KS)

"Ben bile girerken isim soyad, yok daire numarası falan veriyorum güvenliğe anahtarımı unuttuğum zaman. Bakıyor, ediyor anca sokuyor yani içeri. Bayağı güvenli bir yer yani bizim evimiz, kameralar falan." 5/2(KS)

"Hemen hemen her sitede güvenlik var Ataşehir'de o konuda bir problem olduğunu sanmıyorum yani." 6/1(KS)

"Sitenin kapısındaki güvenlik tatmin ediyor beni." 6/2(KS)

"Bizim sitenin güvenliği çok iyi çalışır, sürekli kameralarla izleniyor giriş çıkışlar ve herkese kimlik sorulur. O yüzden burada güvenlikle ilgili hiç endişe duymuyorum." 7/1(KS)

"Site yönetimi güvenlik konusunda oldukça hassas, istisnasız her gelene kimlik sorulur, geldikleri daire mutlaka telefonla aranıp haber verilir, kameralar sitenin muhtelif yerlerinde, blokların giriş çıkışları izleniyor." 7/2(KS)

"Evim güvenli yani şeyden dolayı 11. katta oturuyorum ben o nedenle balkondan pencereden falan hırsızlık olmayacağını düşünüyorum, kapıda güvenliğimiz de var ve aşağıdaki kapı sürekli kapalı tutuluyor. Benim kapım da sürekli kilitli. Yani zaten dört senedir de bir şey olduğunu duymadım." 8/1(KS)

"Konutun kapısı kötü olsa bile bir çeşit koruma mekanizması var, mahallenin bakkalı karşıda bütün gün kim giriyor kim çıkıyor haberi var, dezavantajda aynı tabii ama genel olarak bu durum bir tür güvenlik hissi veriyor." 11/1(MD)

"Güvenli değil bizim apartman pek aslında dış kapımızda bir şey var sürekli açılıyo, çelik kapımız yok ama semt güvenli sanki. Bir önlem falan yok ama herkes böyle aile yapısı olduğu için çevrede öyle hır gür duymadım." 14/2(MD)

"Şu ana kadar bir problem olmadı. Mahalle olmasından kaynaklanan bir güvenliliği var. İnsanların birbirini gözetleme, hani o eski tip mahalle baskısı güvenliliği var aslında. Hırsızlığa karşı çok da güvenli olmasa da bir çeşit mahallenin kendi güvenliliği var." 15/2(MD)

"Çok güvenli değil bizim ev, apartman yani. Belki bir kamera falan konsa çünkü birkaç kere hırsızlık olayları oldu. Apartmanda kapıcı var sadece, güvenlik görevlisi gibi sürekli duran denetleyen biri yok. Site olsa belki o zaman güvenli olabilir ama burayı güvenli bulmuyorum ben pek, mahallede de her türlü insan var bence biraz tedirginim açıkçası." 16/1(MD)

"Düşünmüyorum aslında buranın çok güvenli olduğunu çünkü karışık bir mahalle burası, yani her tür insan yaşıyor. Apartmandayız bizde bir sitede değil o yüzden de aslında biraz tedirginim." 16/2(MD)

"Ciddi bir sıkıntı olmadı şimdiye kadar. Çünkü sakın bir yer olduğu için yabancıları hemen insanlar hissedip görebiliyor yani. Apartmana giren çıkan belli, sokak sakın bir sokak." 16/3(MD)

"Çok el değmemiş bir yer burası, sokakta yürüyen insan bile olmaz yani. Mahalle gibi, bakkal çıkar bir şey olsa çabuk bulunur. Güvenlik önlemi yok bizim evde mesela ama şu ana kadar bir şey olduğunu da duymadık. Oturduğum yer güvenli diyebilirim o yüzden." 17/1(MD)

"Valla İstanbul'un birçok yerinden daha güvenli. Gençler Cumartesi Pazar gelip arabalarla sahilde bira içip sonra gidiyorlar, hiçbir adli vaka görmedim. Pendik o bakımdan bana göre düzgün... bir iki hırsızlık vakası oluyor o da her yerde olur. Evimizde güvenlik yok, tek bir konut, bir site içerisinde değil, hani kamerası yok benzeri şeyleri yok, ama çevre güvenli olduğundan evin de öyle olduğunu farzediyoruz." 17/2(MD)

B.4: Hanehalklarının konut türü ve yeri seçiminde ekonomik durum öncelikli bir etkidir.

"Biz ev alırken belli bir bütçe ayırdık bu iş için ve o sınırlar dahilinde kalmak istedik. Aslında bu sitedeki evler bizim planımızdan daha fazlaydı ama gene de biz burayı ldık, sevdik çünkü." 7/1(KS)

"Ev alırken aile bütçesine göre hareket edildi tabii." 7/2(KS)

"Bu evi tutarken öncelikle site olsun istedim, işime yakın bir yerde en başta ama zaten aldığım maaş da belli olduğu için kira bedeli de benim için çok belirleyici oldu diyebilirim." 8/1(KS)

"Ev ararken birçok şeyi gözetiyorsun tabi ama öncelikle aile bütçene göre hareket etmen gerekiyor." 14/1(MD)

"İşime yakın olsun istedik ve bu ev bizim kesemize de uygun olduğu için tuttuk, yoksa daha iyi konfor şartları olan başka evler de var tabi ama daha pahalı oldukları için onları elemek zorunda kaldık." 14/2(MD)

"Paramız bu eve yetti yani. Oralar daha pahalıydı, Kozyatağı tarafı. Semt diye bakmadık, biz salonu büyük bir ev ararken emlakçı bizi buraya getirdi, paramız da buraya yetti, inşaattan aldık." 16/2(MD)

"Bizim işimiz Kartal'daydı bu evi aldığımızda, Pendik tarafını da beğeniyorduk ve paramız yetti ve burayı aldık. Aslında ben daha büyük bir ev istiyordum ama onlar daha pahalıydı tabi." 17/2(MD)

B.5: Bireylerin konut seçimlerinde yakın çevrenin/semtin ulaşım özellikleri dikkate alınan etkenlerdendir.

"Biz işe gidip gelirken trafik çekmek istemedik ev bakarken, bu yüzden hep deniz ulaşımını kullanmayı tercih ediyoruz. Sahil köyleri bu nedenle ilgimizi çekti zaten ve deniz ulaşımını rahat kullanabileceğimiz bir konumda ev aradık." 2/2(KS)

"Yani ben aslında şehir dışına gidip geliyorum iş için, babamın işini devraldım zonguldak'a gidiyorum haftanın üç-dört günü, otobandan çıkışta yakın olasan diye burayı istedim açıkçası zaten şehir dışına gidip geldiğim için saatlerce her hafta bir de buraya gelince kent trafiğine girmeyelim diye burayı istedim." 6/1(KS)

"Eşimin sık sık şehir dışına gidip gelmesi yüzünden Ataşehir'de oturuyoruz yoksa daha karşı yakaya yakın bir yer olabilirdi çünkü benim için çok zor oldu. Ama yani eşim Cuma günleri İstanbul'a geldiği için bir de köprü trafiği çekemezdi o yüzden ataşehrini tercih ettik en önemli nedeni bu." 6/2(KS)

"Kadıköy eski işime daha uzaktı ama işe gidişi denizotobüsüyle tek vasıta ile rahat olduğu için tercih ettim, Mecidiyeköy'den 3 vasıta ile daha zor oluyordu." 11/1(MD)

"Ev bakarken tabi birçok etken oluyor insanın kafasında. Çalışan insanlar için özellikle bu sabah akşam yapılan yolculuklar ve kaybedilen saatler düşündürüyor insanı. O yüzden ev bakarken buradan işe nasıl gideriz, ne kadar sürer, daha iyi bir yer bulabilir miyiz diye düşündük." 15/1(MD)

"Ulaşım, en azından İstanbul şehri için, çok ciddi bir maliyet. İnsanlar kazandıkları paraların beşte birini hatta bazen daha fazlasını ulaşımına harcıyorlar. Bu açıdan yaşadığın yerin seçimindeki kriterlerde o açıdan çok önemli." 15/2(MD)

"Hem iş hem sosyal hayatıma zor. Sosyal hayatıma ulaşabileceğim bir deniz yoluna yakın olmasını istedim, yani işim altunizade ya bostancıda oturabilirdim vapuru kullanıp taksim taraflarına geçmem kolay olurdu. Bostancı aslında çok merkezi bir yer orda oturmak istedim. Sosyal hayatıma kolay gidebileyim ama işten de trafik çekmeyeyim." 16/1(MD)

B.6: İş-konut mesafesi hanehalklarının konut seçimi ve ikametgah hareketliliğinde etkilidir.

"Çengelköyde çok sakın bir yer olmakla birlikte, şimdi yavaş yavaş taşınmayı düşünüyoruz çünkü bu günlük iş yolculukları beni yordu artık. İşe daha yakın bir yerde yaşamayı denemek istiyoruz artık." 2/1(KS)

"Konuttan memnunuz ama taşınmayı düşünüyoruz bir kere ev küçük geliyor iki süreç içerisinde farkettil ki mesela ben işe giderken yaklaşık 3 ya da 4 vesait değiştirmeye kadar gidebiliyor ya da karşıdan hergün buraya geçmek zorunda olmak yani biraz yıprattı bizi, biraz bıkkınlık oldu. O yüzden avrupa yakasına taşınmayı düşünüyoruz, buradaki evin konforunu bulabileceğimizi sanmıyorum ama artık ona çok önem vermeyip bazı şeylerden tavizde bulunacağız." 2/2(KS)

"Daha az olmasını isterim tabi bu mesafelerin. Çok denedim tabi çeşitli yolları ama genelde bir saatin altına inmiyor. Ki yani ben çok pik saatlerde işe gitmeme rağmen pik saatlerde işe gitsem bu süre daha da uzayacak tabi. Bu nedenle de taşınmayı düşünüyoruz." 2/2(KS)

"Biz ahlamlı yaşıyoruz o da yakınlarda çalışıyor, benim okulum da buraya yakın. O yüzden arada bir yer seçmeye gayret ettik diyebilirim." 5/2(KS)

"İşe yakın olması evin benim için en önemli faktördü açıkçası, bir önceki evim daha uzaktı çünkü." 8/1(KS)

"Biz eski evimizden eşimin işine uzak olduğu için, yol masraflarının çok olduğu için taşındık bir açıdan da. Bu evi seçerken daha dikkat ettik bu konuya." 14/1(MD)

"Ben daha merkezi yerlere, rahat işe gidip gelinebilecek yerlere, arkadaşlara daha yakın olan yerlere, sosyal aktivitelere yakın olan yerlere, ulaşımın kolay ve sürekli olduğu yerlere taşınmak istiyorum açıkçası. Pendik'in ulaşımı iyi değil, akşam 9'dan sonra Pendik'e giden ya da ordan çıkan otobüs bulunmuyor." 17/1(MD)

B.6A: İş-konut mesafesi özellikle bekar erkeklerin konut yeri seçiminde belirleyici bir etkidir.

“Evin işe yakın olması önemli tabii, ben okula yakın olsun istedim ama iş hayatına girince de evimin işime yakın olmasını tercih ederim.” 5/2(KS)

“İşe yakın olsun diye, tasarruflu olsun diye burayı seçtim.” 12/1(KS)

B.6B: İstanbul’a çalışmak/egitim için gelen kişilerin konut yeri seçimi İstanbul doğumlu olanlara/uzun yıllardır İstanbul’da yaşayanlara göre iş/okul mesafelerine daha fazla bağlıdır.

“Ben küçük bir yerden geldim İstanbul’a, orada zaten her yer birbirine yakındı ve buradaki trafikle mesafeler beni çok zorladı ilk önce, alışmak zor oldu elki de bu nedenle evin okuluma yakın olmasını istedim.” 5/2(KS)

“Üniversitedeyken yurttaki kalıyordum ben sonra işe ilk başladığımda bir arkadaşımın yanında kaldım birkaç hafta, işime uzaktı o ev ve iki saatim yolda geçiyordu. Ben de ev bakarken işe yakın olmasını istedim trafik çekmemek ve vakit kaybetmemek için.” 9/1(KS)

B.6C: Belirli bir süre işe uzak ikamet eden hanehalkları/konut-iş yolculuklarında zorluk çekenler yaşadıkları ulaşım problemleri sebebiyle bir sonraki ikametgah tercihlerinde işe yakınlığa daha dikkat etmektedirler.

“Konuttan memnunuz ama taşınmayı düşünüyoruz bir kere ev küçük geliyor iki süreç içerisinde farkettik ki mesela ben işe giderken yaklaşık 3 ya da 4 vesait değiştirmeye kadar gidebiliyor ya da karşıdan hergün buraya geçmek zorunda olmak yani biraz yıpratı bizi, biraz bıkkınlık oldu. O yüzden Avrupa yakasına taşınmayı düşünüyoruz. Yani evet taşınmayı düşünüyoruz işe gidiş gelişler çok zor olduğu için günde en azından 2-2,5 saatimizi yolda kaybettiğimiz için işe daha yakın bir lokasyona taşınmayı düşünüyoruz.” 2/2(KS)

“Eski evim işime uzak olduğu için ben bu evin daha yakın olmasını istedim açıkçası, tekrar aynı problemlerle karşılaşmak, günün birkaç saatini yollarda geçirmek istemedim, insanın kendine ayırdığı vakit azalıyor o zaman.” 8/1

“Biz bu evi alırken daha yakın bir yerde çalışıyordum ben ve çok memnundum ama şimdi işim daha uzakta. İsterdim ki evimle işim birbirine yakın olsun, yürüyerek gidip geleyim.” 17/1(MD)

“Daha az olmasını isterim tabi. Evlendiğimde öyle olmasını istiyorum yani şimdi baba evindeyim ama evlenirken biraz daha yakın bir yerde yaşamayı tercih ederim.” 17/2(MD)

B.7: Şahsi araç sahibi olan/olmayan hanelerin konut yeri ve türüne ilişkin seçimleri farklılık gösterebilmektedir.

“Benim arabam olmadığı için evle işin yakın olmasının iyi olacağını düşündüm.” 5/2(KS)

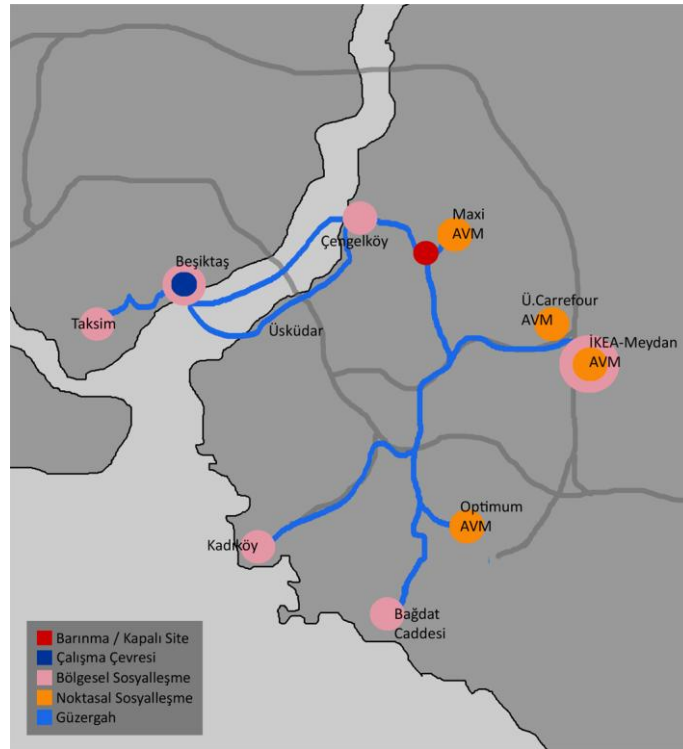
“Biz böyle bir sitede yaşamayı tercih ettik ve onun özelliklerine dikkat ettik, seviyoruz burayı çünkü arabamızla istediğim yere kolayca ulaşabiliyoruz, hemen sitenin dışından zaten sahil yoluna bağlanıyorsunuz.” 7/2(KS)

“Arabam olmadığı için de evimin işime yakın olmasını istedim aslında. Konutun özelliği önemli değildi benim için.” 9/1(KS)

“Benim arabam yok almayı da düşünmüyorum, benim için önemli olan yaya olarak bir yerlere ulaşabilmektir. O yüzden de evimi seçerken yakınlarında eğlenebileceğim, alışveriş yapabileceğim, spor yapabileceğim yerler olsun istedim.” 11/1(MD)

HANELERE AİT MENZİL ŞEMALARI

Tezin alan araştırması kısmında örnekleme yapılan görüşmeler doğrultusunda oluşturulan menzil şemalarının bir kısmı temaları destekleyecek biçimde kullanılmıştır. Aşağıda ise alan araştırmasının içinde yer almayan şemalar bulunmaktadır.



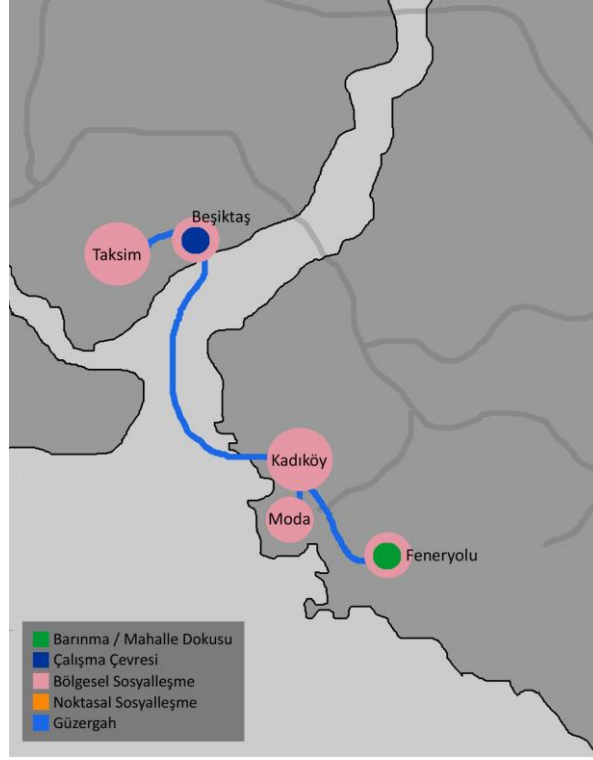
Şekil D.1 HH2/Ü1 menzil şeması



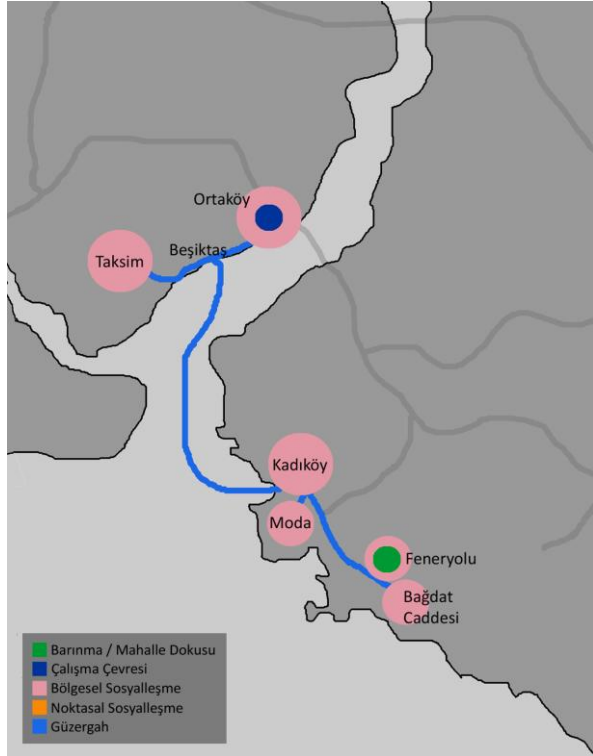
Şekil D.2 HH7/Ü1 menzil şeması



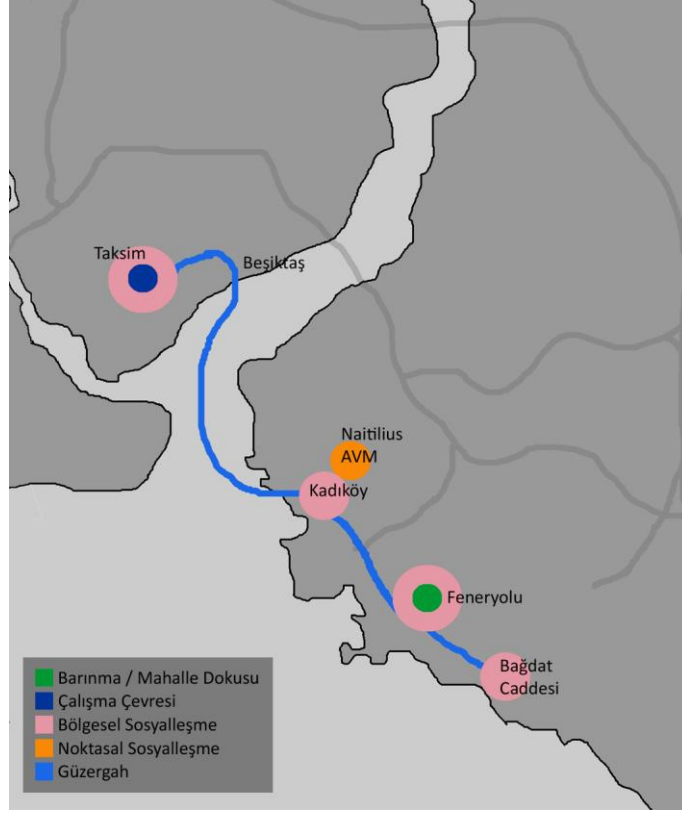
Şekil D.3 HH8/Ü1 menzil şeması



Şekil D.4 HH10/Ü1 menzil şeması



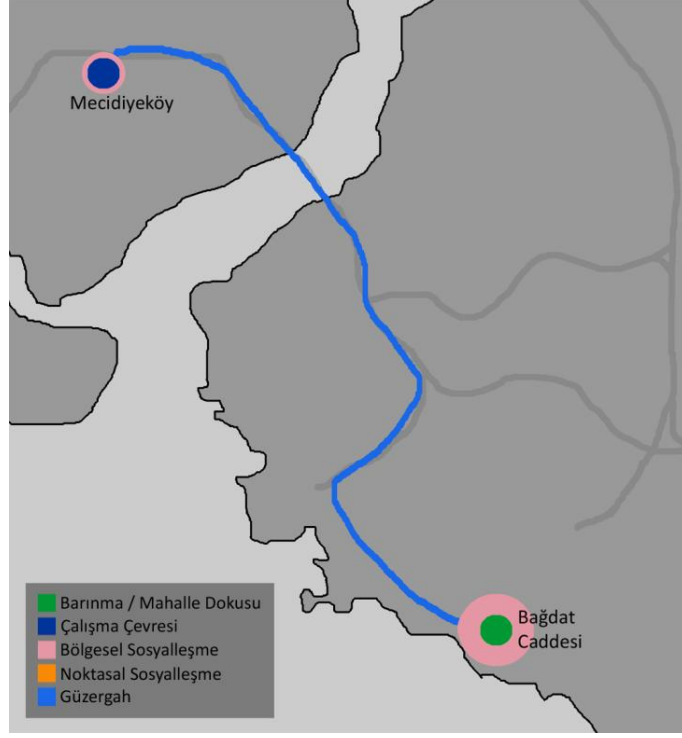
Şekil D.5 HH10/Ü2 menzil şeması



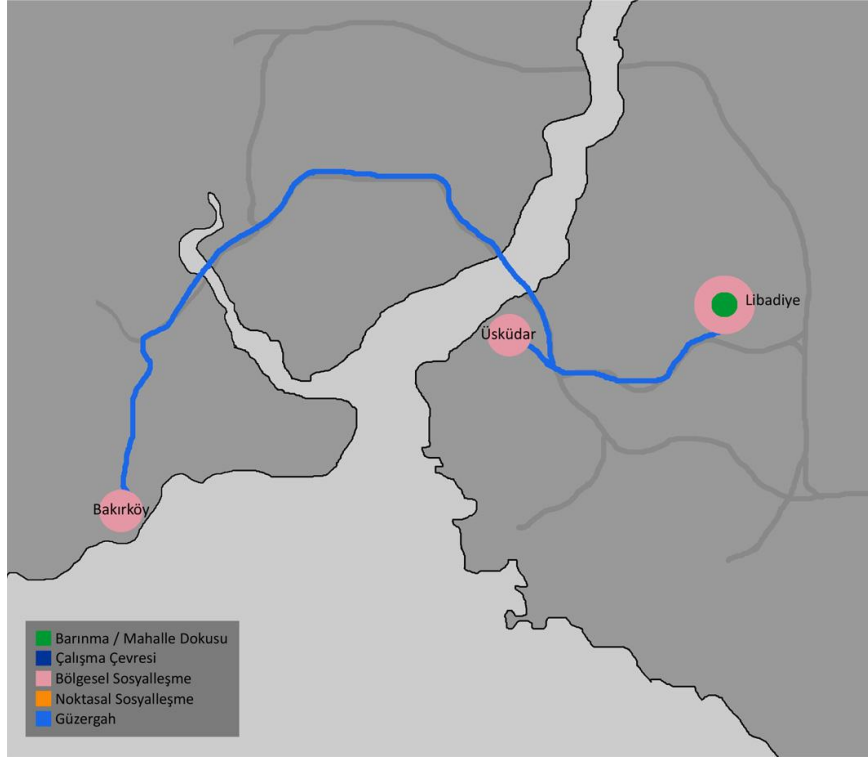
Şekil D.6 HH10/Ü3 menzil şeması



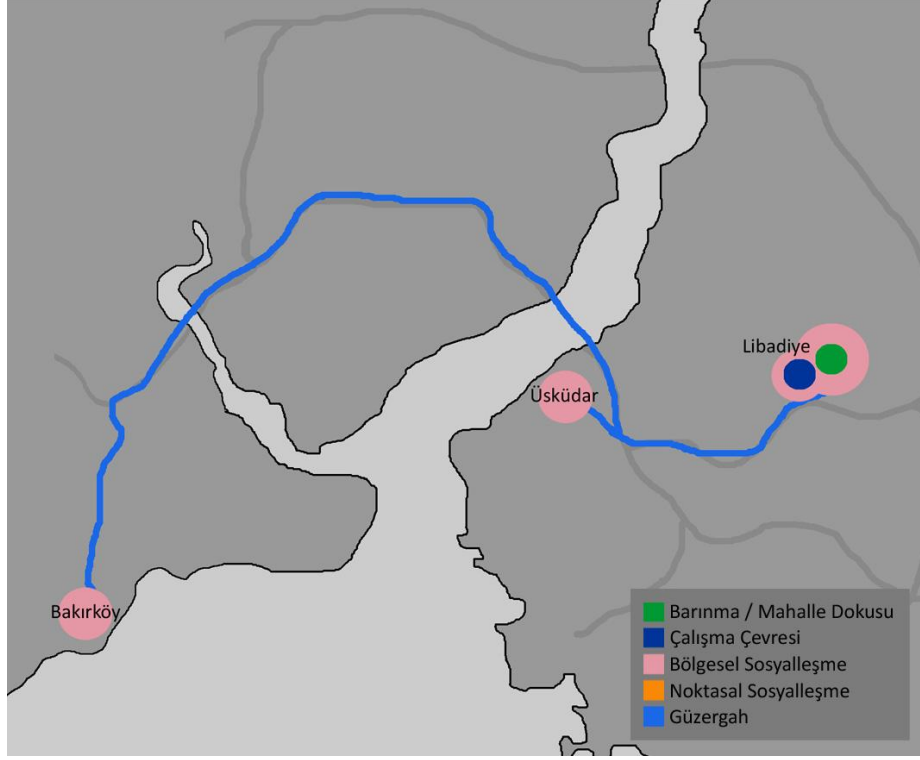
Şekil D.7 HH12/Ü1 menzil şeması



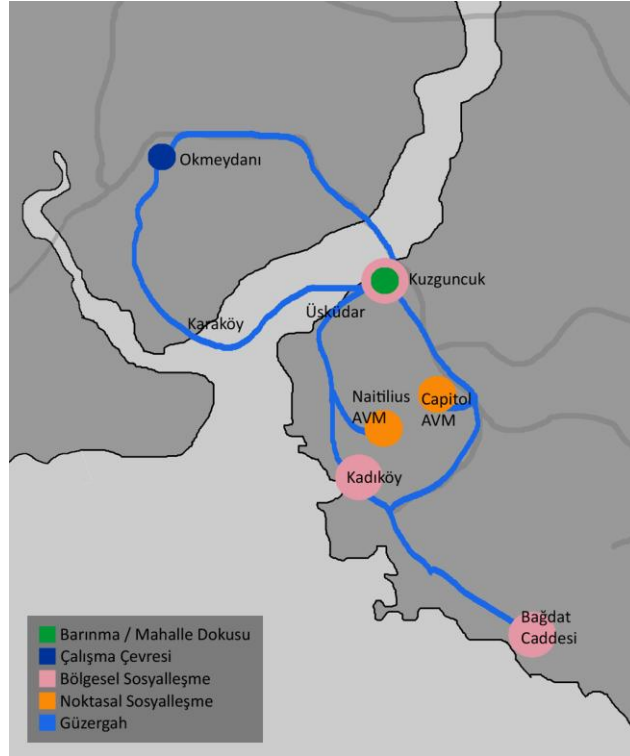
Şekil D.8 HH13/Ü1 menzil şeması



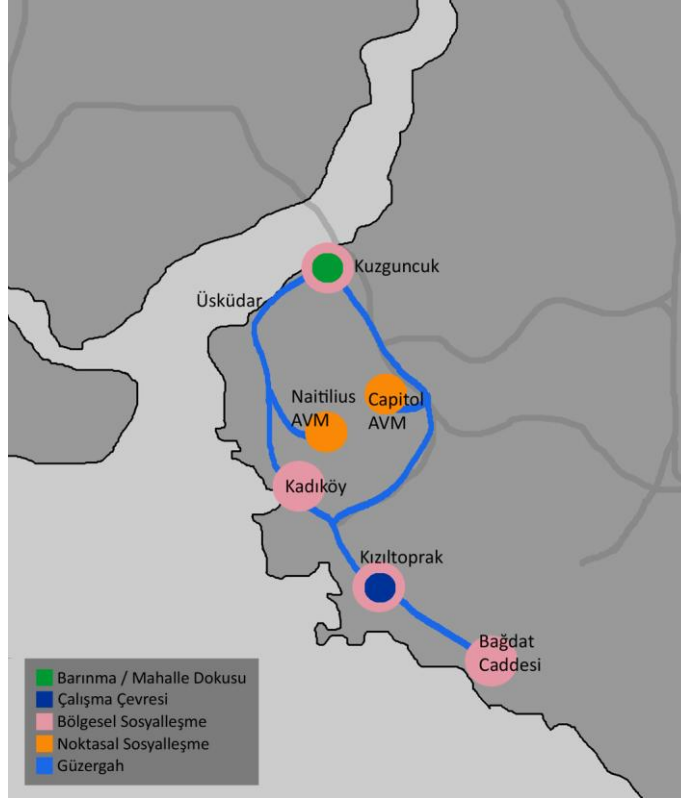
Şekil D.9 HH14/Ü1 menzil şeması



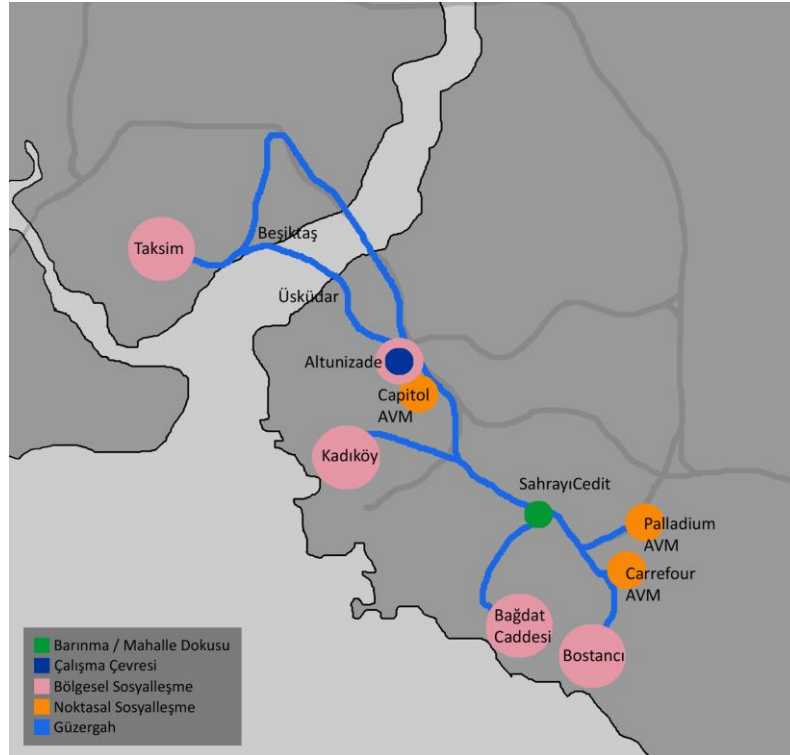
Şekil D.10 HH14/Ü2 menzil şeması



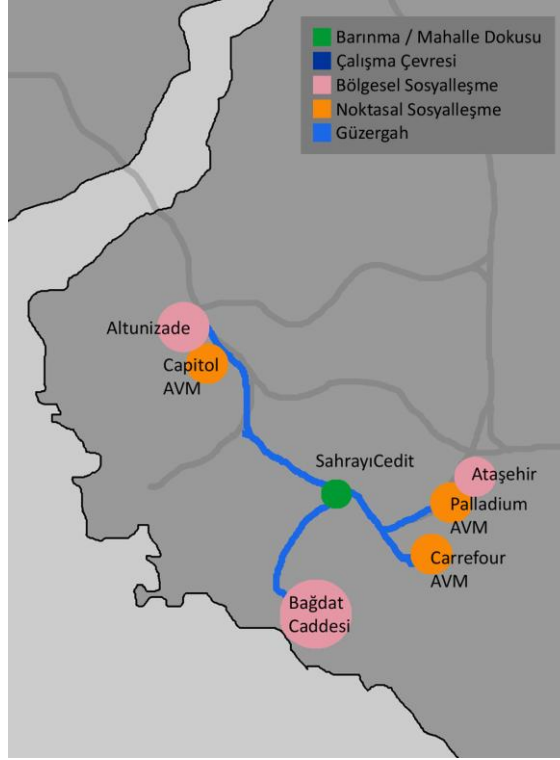
Şekil D.11 HH15/Ü1 menzil şeması



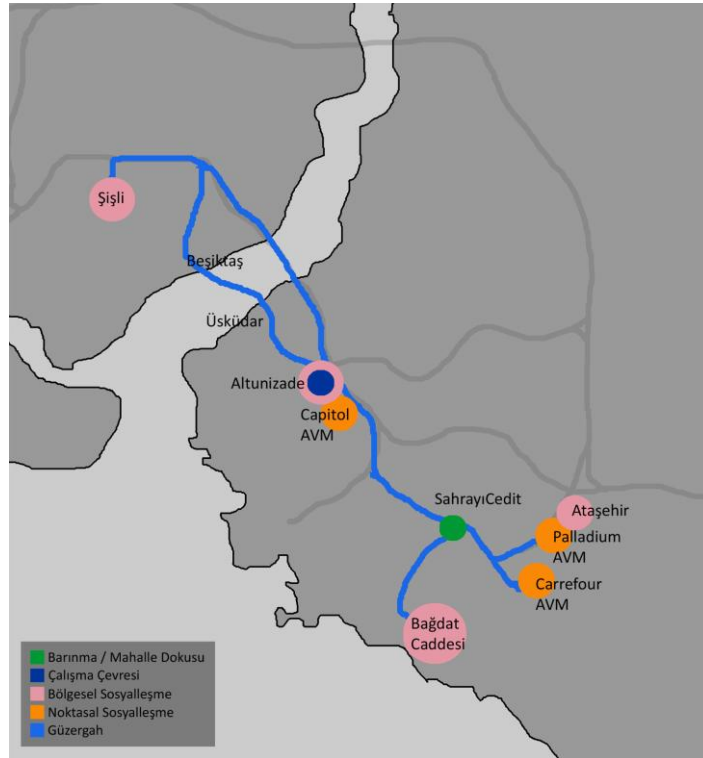
Şekil D.12 HH15/Ü2 menzil şeması



Şekil D.13 HH16/Ü1 menzil şeması



Şekil D.14 HH16/Ü2 menzil şeması



Şekil D.15 HH16/Ü3 menzil şeması

TEMALARIN TOPLU GÖSTERİMİ

Örnekleme yapılan görüşmelere uygulanan içerik analizi çerçevesinde belirlenen temalar, çalışmanın alan araştırması kısmında ayrı ayrı ele alınarak incelenmektedir. Dört tema üzerinden yapılan bu analizler, aşağıdaki şemada toplu olarak sunulmaktadır.

Çizelge E-1 Temaların Toplu Gösterimi

Temalar			
Menzil	Rutin	Uyum	Beklentiler/Tercihler
İkamet edilen konut ile bireyin sosyal hayatının geçtiği alanların mesafeleri konut seçiminde ve menzilin belirlenmesinde önemlidir.	Metropol yaşıntısı ve çalışma hayatı kişilerin yaşıntısını önemli ölçüde biçimlendirmektedir. Kişiler genel olarak evleri ve işleri arasında oluşan bir rutinde yaşamlarını sürdürmektedir.	Konut yakın çevresi ve semtle kurulan ilişki hanehalklarının çevreye uyum sağlamalarını ve memnuniyet düzeylerini etkilemektedir.	Hanehalkında yaşanan dönüşüm ve bireylerin yaşam yöntündeki değişimler konut çevresi ve metropolle kurulan ilişkilerde belirleyicidir.
İstanbul gibi bir metropolde insanlar günlük yolculuklarında konfor, hız vb. nedenlerle günün saatlerine, trafik durumuna göre farklı rotalar ve ulaşım araçları tercih etmektedirler.	Hanehalkı dönüşümü (özellikle evlilik ve çocuk sahibi olmak) bireylerin gündelik hayatlarındaki rutinlerinin değişimine neden olabilmektedir.	Bireylerin semt genelindeki sosyalleşme alışkanlıkları ve semtten memnuniyet düzeyleri semtin genel profili ve hanehalkının uyumuyla ilişkilidir.	Mahalle dokusunda yaşayan hanehalkları ile kapalı sitelerde yaşayanların konut tercihlerinde öncelikleri değişmektedir.
Yaşanılan konut çevresinin sosyal verileri kişilerin sosyalleşme alışkanlıkları ve menzilleri üzerinde etkilidir.	Yaşanılan semtin/konut yakın çevresinin sosyal özellikleri, kolay erişilebilir oluşu sosyal hayatı etkilemekte, gündelik yaşamda farklı rutinler ortaya koymaktadır.	Kentin merkezi alanlarına uzak bölgelerde yaşamak, kişilerin kente uyumunu zorlaştırmakta, onları kentten soyutlayabilmekte ve sosyal hayatlarında değişime neden olmaktadır.	Farklı konut türlerinde yaşayan bireylerin güvenlik algıları değişmektedir. Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları konutlarının güvenliğini site ölçeğinde yorumlarken mahalle dokusunda yaşayan hanehalklarının güvenlik algısı genellikle yaşadıkları semt ölçeğindedir.
Metropol yaşıntısı ve günlük iş temposu yaşanılan çevredeki komşuluk ilişkilerini güçlendirmekte, menzil örüntülerinin biçimlenişini etkilemektedir.	İstanbul'un yapısı, yaşıntının hızı ve iş temposu nedeniyle hafta içi ve hafta sonlarında hayatın ritmi değişmekte, bireylerin kente etkileşimleri dolayısıyla da menzil örüntüleri farklılaşmaktadır.	Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları ekonomik, sosyo-kültürel ve demografik özellikleri mahalle dokusundaki hanelere göre daha homojen olduğundan bu tür konut çevrelerinde hanelerin menzil örüntüleri birbirleriyle uyumludur.	Hanehalklarının konut türü ve yeri seçiminde ekonomik durum öncelikli bir etkidir.
Kapalı sitelerde yaşayanların yaya olarak deneyimledikleri alanlar sitenin bulunduğu çevredeki dokuyla arasındaki sosyo-ekonomik ve kültürel ayrımla ilişkilidir.	Hafta içi ve hafta sonu hanehalklarının vakit geçirdikleri alanlar konut türü ve konutun bulunduğu yere göre değişmektedir.	Kapalı sitelerde yaşayan hanehalkları ile mahalle dokusunda yaşayanların günlük kat ettikleri mesafeleri tolere etme nedenleri farklılaşmaktadır.	Bireylerin konut seçimlerinde yakın çevrenin/semtin ulaşım özellikleri dikkate alınan etkenlerdendir.
Bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte zaman-mekan kavramlarının değişimi, bireylerin kent yaşamına katılımını, gündelik yaşam rutinlerini ve menzillerini etkilemektedir.		Kapalı siteler inşa edildikleri çevrenin alt yapı ve ulaşım olanaklarını, mekansal donatılarını ve çevresini olumlu/olumsuz yönde değiştirmektedir.	İş-konut mesafesi hanehalklarının konut seçimi ve ikametgah hareketliliğinde etkilidir.
Menzil şemaları mesafelere ve yaşıntı biçimlerine bağlı olarak çizgisel, kırcal ve döngüsel özellikler sergilemektedir.		İstanbul'un bazı semtlerinde hala hissedilen mahalle kültürü çerçevesinde kimi zaman bir gözetleme mekanizması oluşmakta; bu durum hanelerin biçiminde konut çevresine uyumunu zorlaştırmaktadır.	Şahsi araç sahibi olan/olmayan hanelerin konut yeri ve türüne ilişkin seçimleri farklılık gösterebilmektedir.
		Metropol yaşıntısının hızı ve hareketliliği kişilerin kente olan ilişkilerini farklı biçimlerde etkilemektedir.	

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Efsun EKENYAZICI GÜNEY
Doğum Tarihi ve Yeri : 26.05.1979 Ankara
Yabancı Dili : İngilizce
E-posta : efsuney@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	2005
Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	2002
Lise		TED Zonguldak Koleji	1997

YAYINLARI

Makale

1. Ekenyazıcı, E., Görgülü, T., "Turizm Eğilimleri - Mimari İlişkisi", Tasarım Dergisi, S.161, s:70-x, 2006
2. Güney Ekenyazıcı, E., "Quai Branly Müzesi ve Tarzan", Arredamento Mimarlık Dergisi, S. 228, s.x-x, 2009
3. Güney Ekenyazıcı, E., "A Study On The Effect Of Transportation Systems To The Evolution Of The City Image: The Case Of Istanbul", Contemporary Architecture And Urbanism In The Mediterranean And The Middle East Caumme 2012 International Symposium Global Impacts and Local Challenges, Istanbul, November 21-23, 2012.

Megaron 2012; 7-1, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi E-Dergisi, s.91-107, E-ISSN 1309-6915 (ulusal hakemli dergi)

Bildiri

Konferans Kitapçığında Özeti Basılan Bildiriler

1. Ekenyazıcı, E., "İkon Yapıların Turizm Eğilimlerine Etkileri", IV. Lisansüstü Turizm Öğrencileri Araştırma Kongresi, Yüksek Lisans Tezleri Bölümü, Antalya, 23 – 27 Nisan 2008.
2. Ekenyazıcı, E., Beşlioğlu, B., "An Inquiry On Architectural Terminology Through The Concepts Of 'Hybridization' And 'Ambivalence'", International Journal of Arts and Sciences (IJAS) Mediterranean Conference for Academic Disciplines, Gozo Island, Malta, February 22 – 26, 2009. (Conference Of The International Journal Of Arts and Sciences 1(6): 385 (2009) CD-ROM.ISSN: 1943-6114, InternationalJournal.org)
3. Güney Ekenyazıcı, E., "A Survey Of Istanbul: New Housing Settlements And Marketing Strategies", XXXVII IAHS World Congress on Housing, Santander, Spain, October 26 – 29, 2010.

Konferans Kitapçığında Tan Metin Basılan Bildiriler

1. Güney Ekenyazıcı, E., "'A Study On The Effect Of Transportation Systems To The Evolution Of The City Image: The Case Of Istanbul", Contemporary Architecture And Urbanism In The Mediterranean And The Middle East Caumme 2012 International Symposium Global Impacts and Local Challenges, Istanbul, November 21-23, 2012.

ÖDÜLLER

Dündar M., Bayülgen C., Kültür S., Kamburoğlu H. C., Uluengin N., **Ekenyazıcı, E.**, Sunar P., "Kayseri İç Kalesi'nin Korunarak Kültür ve Sanat Ortamına Dönüştürülmesi İçin İki Kademeli Ulusal Mimarlık Yarışması", Mansiyon, 2008 (Yardımcı ekip)

Diğer

ia-SU International Association of SilkRoad Universities International Conference Istanbul, 16-18 Mart 2011, Archi-Cultural Translations through the Silkroad, Organizasyon Komitesi (Konferans Sekreteryası), İstanbul.