

## Metro Ulaşım İstasyonlarında Sokak Müziğine Yönelik Mekânsal Bir Değerlendirme

Adem ÖZER\*

### Öz

**Giriş ve Çalışmanın Amacı:** Bu çalışmada transit odaklı geliştirme projeleri bağlamında yapılan metro ulaşım istasyonlarında sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği alanlarının analiz edilerek değerlendirilip bu alanların geliştirilmesine yönelik model tasarımlar üretmek amaçlanmıştır.

**Kavramsal/Kuramsal Çerçeve:** Bu çalışmada sokak müziğinin günümüzde ortaya çıkmasında etkili olan kentsel ve sanatsal süreçlere değinilmiştir. Transit odaklı geliştirme projeleri bağlamında müzik ile insan ve mekân ilişkisi kavramsal boyutlarıyla değerlendirilmiştir.

**Yöntem:** Bu çalışmada sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği önemli alanlardan biri olan metro ulaşım istasyonları ele alınmış ve eleştirel bir literatür taraması yapılmıştır. İstanbul'un en yoğun kullanılan birkaç metro istasyonlarında yerinde gözlem ve fotoğraflama yapılarak alan analizi edilmiştir. Bu alanların fiziksel ve işlevsel hale getirilerek tanımlı mekânlara dönüştürülmesine yönelik örnek model tasarımlar geliştirilmesi üzerine araştırma yapılmıştır.

**Bulgular:** Metro ulaşım istasyonlarında sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği kamusal alanların mevcut durumları analiz edilmiştir. Bu alanların hem sokak müzisyenleri açısından hem de metro ulaşım istasyonunda yapılan müziği dinlemek isteyen yolcular için tanımlı, verimli ve konforlu alanlar olmadığı tespit edilmiştir. Bu tanımsız alanların, tanımlı mekânlara dönüştürülmesi için öneri kapsamında model tasarım projeleri üzerine tasarımlar yapılmıştır.

**Sonuç:** Bu çalışma sayesinde metro ulaşım istasyonlarındaki tanımsız alanların tanımlı mekânlara dönüştürülmesiyle bu alanların daha keyifli ve sosyal bir ortam haline getirilip farklı türdeki müziklerin toplumun geneline ulaşmasına ve sokak müzisyenlerinin geçimini sağlamalarına yardımcı olacağı düşünülmektedir.

---

### Özgün Araştırma Makalesi (Original Research Article)

**Geliş/Received:** 22.11.2024 **Kabul/Accepted:** 20.12.2024

\* Sorumlu Yazar, Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Gelişim Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü, İstanbul, Türkiye. E-posta: [adozer@gelisim.edu.tr](mailto:adozer@gelisim.edu.tr) **ORCID** <https://orcid.org/0000-0002-3437-7960>

**Anahtar Kelimeler:** Müzik, Mekân, Sokak Müzisyenleri, Metro Ulaşım İstasyonları, Kamusal Alan.

## **A Spatial Evaluation of Street Music in Metro Transport Stations**

### **Abstract**

**Introduction and Purpose of the Study:** *In this study, it is aimed to analyse and evaluate the areas where street musicians perform the art of music in metro transportation stations built in the context of transit-oriented development projects and to produce model designs for the development of these areas.*

**Conceptual/Theoretical Framework:** *In this study, the urban and artistic processes that are effective in the emergence of street music today are discussed. In the context of transit-oriented development projects, the relationship between music, people and space is evaluated with its conceptual dimensions.*

**Method:** *In this study, subway stations, which are one of the important areas where street musicians perform their musical art, were discussed and a critical literature review was conducted. On-site observations and photographs were taken at some of the most heavily used metro stations in Istanbul and the area was analysed. Research has been conducted on developing exemplary model designs for transforming these areas into defined spaces by making them physical and functional.*

**Findings:** *The current conditions of the public spaces where street musicians perform their musical art at metro stations have been analysed. It has been determined that these areas are not defined, efficient and comfortable spaces for both street musicians and passengers who want to listen to the music performed at the metro stations. Designs were made on model design projects within the scope of the proposal to transform these undefined spaces into defined spaces.*

**Conclusion:** *Thanks to this study, it is thought that by transforming undefined areas in metro transport stations into defined spaces, these areas will become a more enjoyable and social environment and will help different types of music to reach the general public and help street musicians to make a living.*

**Keywords:** *Music, Space, Street Musicians, Metro Transportation Stations, Public Space.*

## **1. Giriş**

Sokak müziği, müzik ile uğraşan kişi ya da kişilerin herkese açık alanlarında yaptığı bir müzik sanatı gösterisidir. Bu müzik türü, bireyler arasındaki sosyal etkileşimleri güçlendirmenin yanı sıra kent yaşamına kültürel bir zenginlik katmaktadır. Sokak müzisyenliği ise, amatör sanatçıların yeteneklerinin sergilenmesine dayalı olan ve son yıllarda dünya genelinde sıkça icra edilen bir

eylem ve iş olarak görülmektedir. Sokak müziği teriminin ortaya çıkmasındaki etkili süreçler, sosyal ve beşeri bilimlerin disiplinler arası incelediği bir konu olarak günümüzde karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, sosyoloji müziğin toplumsal etkilerini incelerken, mimarlık bu etkinin mekânsal boyutunu ele almaktadır.

Sanayi devriminden itibaren kentlerde oluşan fabrikalar ve bu fabrikalarda çalışacak işçilere artan talepler sonucunda kırsal alanda yaşayan milyonlarca insanın iş imkânı bulmak amacıyla sanayi şehirlerine göç etmesi, kentlerdeki yaşayan insan nüfus sayısının oransız artmasına sebep olmuştur. İnsan nüfus miktarının giderek arttığı kentlerin sokakları ise, fabrikalarda çalışan işçi sınıfı dışındaki toplumun geriye kalan insan kesimleri için seyyar satıcılık, dilencilik, hamallık, işportacılık gibi farklı türden iş imkânları sunmuştur. Sokak müzisyenliği de bu anlamda kent sokaklarında amatör sanatçıların günlük gereksinimlerini giderebilmesine imkân sağlayan bir iş kolu haline gelerek tüm dünyada hızla artmaya devam etmektedir (Zucchi, 1992). Günümüzde bu artış, özellikle toplu taşıma alanları gibi yoğun yaya trafiğinin olduğu bölgelerde daha belirgin hale gelmiştir.

Sokak müziğine özellikle sokaklar, meydanlar, metro ulaşım istasyonları gibi çeşitli kamusal alanlarda günümüzde en görünür biçimiyle sıkça rastlamak olasıdır. Kamusal alanlarda karşımıza çıkan sokak müzisyenliği, amatör sokak sanatlarının performansları sergilemeleri sayesinde toplumların kültür biçimlerini değiştirerek kamusal alanları desteklemesiyle toplumların sosyal ve kültürel yelpazelerinin arttığı görülmektedir (Gans, 2014). Ancak sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği kent içindeki kamusal alanların mimari açıdan tanımsız alanlar oluşu, sokak müzisyenleri ve dinleyiciler için fiziksel ve işlevsel olarak uygun olmayışı nedeniyle sokak müziğinin kamusallaşmasına ve toplumun geneline ulaşamayıp sosyo-kültürel olarak gelişmesine engel olmaktadır. Bu alanlardaki akustik yetersizlikler veya uygun oturma alanlarının bulunmaması bu engellerin başında gelmektedir.

Bu çalışma, sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği kent içindeki mimari açıdan tanımsız olarak adlandırılan kamusal alanların fiziksel ve işlevsel hale getirilerek tanımlı mekânlara dönüştürülmesi için mekânsal öneriler getirmektedir. Bu bağlamda bu çalışma, sokak müziği için tasarlanmış mekânların sosyal etkileşim üzerindeki etkilerini de analiz etmektedir. Böylelikle sokak müziğinin kamusallaşması ve toplumun geneline ulaşım, sosyo-kültürel olarak gelişmesine olumlu yönde katkıda bulunmak amaçlanmaktadır.

Çalışmanın kapsamında elde edilen veriler doğrultusunda transit odaklı geliştirme projeleri bağlamında sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği kamusal alanlarından birisi olan metro ulaşım istasyonlarının mevcut durumları analiz edilerek bu mimari açıdan tanımsız

alanların sokak müzisyenleri ve dinleyiciler için fiziksel ve işlevsel hale getirilip tanımlı mekânlara dönüştürülmesine yönelik model önerilerinin tasarlanması amaçlanmıştır.

## 2. Yöntem ve Kuramsal Çerçeve

Çalışma kapsamında veri toplama aracı olarak ve verilerin değerlendirilmesinde eleştirel literatür tarama yöntemi kullanılmıştır. Eleştirel literatür taraması ile müzik ile insan ve mekân ilişkisi incelenmiştir. Transit odaklı geliştirme projeleri bağlamında müzik ile mekân ilişkisi kavramsal boyutlarıyla değerlendirilmiştir. Bu projeler, toplu taşıma alanlarının sosyal ve kültürel işlevlerini artırmayı hedeflediği için seçilmiştir.

### Müzik ile İnsan ve Mekân İlişkisi

Müzik kavramı; mimarlık kavramıyla, insan ve mekân üzerinden ilişkilendirilmektedir. Örneğin, akustik açıdan tasarlanmış konser salonları, müzik ve mekân ilişkisinin önemli bir göstergesidir. Müzik ile insan ilişkisine değinecek olursak müzik; soyut bir sanattır. Müzik, bireylerin duygusal durumlarına hitap ederek hem kişisel hem de toplumsal bağlamda bir etkileşim aracı olarak işlev görür. Her dinleyen insanın üzerinde sosyo-kültürel yapısına ve ruh haline göre farklı hissiyat ve etkiler yaratmaktadır.

Mekân kavramı, Gür (1996)'e göre "İnsanın insanla, insanın nesneyle ve nesnenin nesneyle olan mesafelerinin ve ilişkilerinin, özetle, insanı ve nesnesi kuşatan boşlunun üç boyutlu bir ifade ediliş biçimidir." Bu tanım, mekânın dinamik bir süreç olarak ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Toplumsal açılarından ele alınan mekân kavramı ise, Lefebvre (2016)'ye göre "İnsanlar tarafından algılanan, hayal edilen ve yaşanan bir yer olarak ortaya konulan yapıttır." Lefebvre'nin mekân üretimi teorisi, bu çalışmada analiz edilen metro istasyonlarının toplumsal bir bağlamda nasıl algılandığını anlamak için kullanılabilir.

Müzik ile mekân ilişkisi ise, müziğin dinleyiciler tarafından algılanabilmesi için iletken bir mekâna duyulan ihtiyacın ürünü olarak karşımıza çıkmaktadır. Mekân, iletken bir ortam olarak müziğin en iyi şekilde iştilmesinin yanında, müzik mekânlarının öncelikle olarak yapılan müziğin akustik bağlamda en iyi bir şekilde deneyimlenmesini sağlar.

Müzik mekânının bir tasarımcı tarafından yapılması, sokak müzisyeninin performansına ve dinleyiciler tarafından müziğin olumlu yönde görsel ve işitsel olarak algılanmasına katkı sağlayarak değiştirebileceği söylenebilir. Ayrıca tasarım unsurları da açıklanabilir. Örneğin: Bu bağlamda, malzeme seçimi, alan düzenlemesi ve ışıklandırma gibi unsurların tasarım sürecindeki etkisi vurgulanabilir.

Kenti, mekânsal olgu olarak kabul eden Lefebvre (1996)'ye göre "Kent, kargaşadan uzak renkli bir mekân olmamasına karşın, yenilikten yana olan ve değişken bir yapıya hakimdir."

Kentin bir parçası olan kamusal alanlar, herkesin kullanımına açık ve birden fazla iletişim ve etkileşimin olduğu, bununla birlikte toplumsal birleşmelerin olduğu mimari açıdan tanımsız alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle metro istasyonları, bu tanımsız alanların hem sosyal hem de fiziksel olarak yeniden tanımlanabileceği potansiyel yerlerdir.

Sokak müziği ise, kamusal alanlarda bu iletişim ve etkileşime imkân sağlayan, müziğin bu etkileşimde bir dil olarak varoluşudur.

Kent yaşamındaki kamusal alanlarda gündelik hayat koşulları içinde mücadele veren sıkışmış insan ruhu, sokak müzisyenliği yapan sanatçıların müzikal sesleri içinde kendi manevi huzur ve rahatlığına ulaşabilir.

### **Transit Odaklı Geliştirme Projeleri Bağlamında Müzik ile Mekân İlişkisi**

Entegre ulaşım ve arazinin daha verimli kullanılmasına odaklanan bir çağda transit odaklı geliştirme projeleri artarak önem kazanmaktadır. Bu projeler, ulaşım ve kamusal alanların entegrasyonu ile sosyal etkileşimlerin artırılmasını hedeflemektedir. Bu projeler, aynı zamanda kültürel faaliyetlerin sürdürülebilirliğini artırmayı hedefleyebilir.

Transit odaklı geliştirme projeleri, toplu taşıma araçlarının etkili bir şekilde birbirleri arasında geçişin olduğu ve kullanıcıların konforunun göz önüne alındığı çevresel faktörleri değerlendirerek yapılan çalışmalar olarak adlandırılabilir. Transit odaklı geliştirme projeleri yapılırken birtakım ilkeler göz önüne alınarak yapılmalıdır. Bunlar;

- Yürüme Yolları,
- Bisiklet Yolları,
- Entegre Noktaları,
- Sosyal ve Kültürel Etkinlik Alanları (Müzik, Tiyatro, Gösteri), vb. gibi alanlar olarak değerlendirilmelidir.

Transit odaklı ulaşımlarda metro ulaşım istasyonları özellikle metropollerde insanlar tarafından yaygın olarak kullanılan ve tercih edilen ulaşım araçların başında olduğu söylenebilir.

Transit odaklı geliştirme projelerinde metro ulaşım istasyonların yakınından itibaren kentsel gelişimin başlaması özellikle yolcu sayısı ile bağlantılı olduğu için toplu taşımanın işletme

sürecinin kritik olduğu uzun süredir yapılan çalışmalar sonucunda görülmektedir. Transit odaklı geliştirme projelerinde insan yoğunluğu ile doğru orantılı bir şekilde kurgulanan kamusal ve ticari mekânlar, yatırımcılar tarafından istenen projelerin başında yer almaktadır.

Aşağıda araştırma kapsamında literatür araştırması sonucunda elde edilen 2021 yılı dünyadaki önemli metropollerin nüfus ve metro ulaşım istasyonlarının günlük yaklaşık yolcu sayıları Tablo 1'de verilmiştir. Bu veriler, metro istasyonlarının kentsel gelişim üzerindeki etkisini anlamak için önemli bir dayanak sunmaktadır.

Şehir	Nüfus Sayısı (yaklaşık)	Yolcu Sayısı (Günlük yaklaşık)	Yıl
<b>Moskova</b>	17.878.000	6.533.000	2021
<b>Londra</b>	14.600.000	4.800.000	2021
<b>İstanbul</b>	14.377.018	1.670.000	2021
<b>Paris</b>	12.174.880	4.160.000	2021
<b>Berlin</b>	3.677.472	1.515.000	2021

**Tablo 1.** 2021 yılı dünyadaki önemli metropollerin nüfusu ve metro ulaşım istasyonlarının günlük yaklaşık yolcu sayıları (URL-1), (URL-2), (URL-3), (URL-4), (URL-5), (URL-6), (URL-7), (URL-8), (URL-9), (URL-10).

Transit odaklı geliştirme projeleri bağlamında müzik ile mekân ilişkisi sokak müzisyeninin sanatını icra ettiği metro ulaşım istasyonları gibi kamusal alanlarda kurulmaktadır. Yüksek yaya trafiği ve akustik özellikler, metro istasyonlarını sokak müzisyenleri için ideal bir performans alanı haline getirmektedir.

Metro ulaşım istasyonları, kullanıcıların ulaşım gereksinimlerini karşılamanın yanı sıra metro istasyonunda hareket eden bireysel aktörlerin anıları ve hayal güçleri aracılığıyla aracılık edilen çeşitli ve değişken unsurların bir araya getirmektedir.

Sokak müzisyeni ise, metro istasyonları gibi kamusal alanlarda bedensel ve maddi olduğu kadar aynı zamanda sosyal bir performans sergilemektedir. Bu sosyal performans, metro kullanıcılarının yolculuk deneyimini zenginleştirerek bu alanların sosyal bir cazibe merkezi haline gelmesine katkı sağlayabilir. Örneğin, Montreal metrosunda sokak müzisyenleri, hem yerel halk hem de turistler için sosyal bir cazibe merkezi oluşturmuştur (Wees, 2017).

Bir enstrümanın çalınması, ses tellerinin titreşimi, sesin algılanması, bedensel hareket, bir enstrüman kutusuna atılan bozuk para gibi eylemlerin bir araya gelmesiyle sokak müzisyenliği eylemi görünür ve duyulabilir hale gelir (Wees, 2017). Aynı zamanda sokak müzisyeni ile yoldan

geçen dinleyiciler birbirlerine gündelik hayat içinde "Merhaba, çok güzel bir gün, havamız iyi..." denilmesiyle insanlar arasında karşılıklı olarak sosyal ve duygusal bir deneyim sağlanır ve sokak müzisyeni ile yayalar arasında duygusal ve duygusal bir bağ kurulmasına katkıda bulunur (Biehl and Locke, 2010). Bu tür sosyal bağların, özellikle yoğun yaya trafiği olan alanlarda toplumsal aidiyet duygusunu artırdığı gözlemlenmiştir.

Sokak müzisyenliği, metro istasyonları gibi kamusal alanlarda gündelik hayatı karakterize etmektedir ancak dağınıktır, asla mekânsal olarak tamamlanmamıştır ve her zaman yapılmaya ya da yapılmama sürecindedir (De Certeau, 1980).

De Certeau'nun bu teorisi, sokak müzisyenliğinin dinamik yapısını anlamak ve metro istasyonları gibi alanlarda nasıl değişken bir form aldığını açıklamak için kullanılabilir.

### **3. Bulgular**

Çalışmanın bu kısmında metro ulaşım istasyonlarındaki sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği alanların mevcut durum analizi yapılarak bu alanlardaki sorunlar tespit edilmiştir ve bu sorunlara çözüm olacağı düşünülen model öneri tasarımlara yer verilmiştir.

Metro ulaşım istasyonlarında müzik yapmak isteyen sokak müzisyenlerinin sorunlarının başında, bu alanlarda performans göstermeleri için yetkili kurumlardan gerekli izin ve belgelerin alınması gerektiğidir. Bu süreçlerin nasıl işlediği ve sokak müzisyenlerinin karşılaştığı bürokratik zorluklar detaylandırılabilir. Bu belgeler ve resmi izinler sonucunda sokak müzisyenleri belirli gün ve saatler içerisinde metro ulaşım istasyonlarında müzik sanatını icra edebilirler. Sokak müzisyenlerinin yaşadığı sıkıntıların bir diğeri de müzik aletleri ve müzik ekipmanlarının ağır oluşu ve uzun süre taşınması zorunluluğu gelmektedir. Aşağıda araştırma kapsamında gözlemlenen Üsküdar Marmaray Metro İstasyonu'nun mevcut durumunun görseli Şekil 1'de gösterilmektedir.



**Şekil 1.** Metro ulaşım istasyonunda müziğini icra eden bir sokak müzisyeni. (Üsküdar Marmaray Metro İstasyonu), (İstanbul, Türkiye), (yazarın arşivinden 2024).

Diğer bir sorun ise, metro ulaşım istasyonlarında sokak müzisyenlerine ayrılan mekânların teknik donanım ve fiziksel şartların müzik yapmaya verimli olmadığı yapılan gözlemler sonucunda belirlenmiştir. Aşağıda araştırma kapsamında gözlemlenen Şişli-İstanbul Metro Ulaşım İstasyonu'nun mevcut durumunun görseli Şekil 2'de gösterilmektedir. Bu görselde, metro istasyonunda müzik için ayrılmış bir alan görülmektedir. Ancak, teknik ve fiziksel şartların yetersizliği net bir şekilde fark edilmektedir.



**Şekil 2.** Müzik icrası için yerleştirilmiş müzik köşesi. (Şişli-İstanbul Metro Ulaşım İstasyonu), (İstanbul, Türkiye), (yazarın arşivinden 2024).

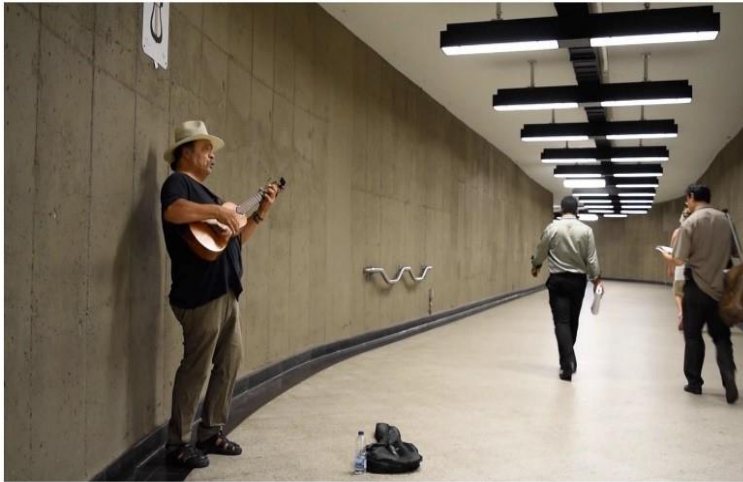
Aşağıda araştırma kapsamında literatür araştırması sonucunda elde edilen Jean-Talon Metro Ulaşım İstasyonu'nun mevcut durumunun görseli Şekil 3'te gösterilmektedir.





**Şekil 3.** Metro ulaşım istasyonunda müzik icra eden sanatçı. Onaylanmış bir müzik çalma noktasını gösteren işareti arka duvarda görülebilmektedir. (Jean-Talon Metro Ulaşım İstasyonu (Montreal, Kanada), (Wees, 2017).

Metro ulaşım istasyonları ile müzik ve sokak müzisyenleri arasındaki ilişki, son yıllarda giderek daha fazla önem kazanmaya başlamıştır. Bazı metro ulaşım istasyonlarında, sokak müzisyenlerine performans sergilemeleri için özel alanlar ayrılmaktadır. Bu durum hem sokak müzisyenlerini desteklemek hem de yolcuların yolculuk deneyimini zenginleştirmek için yapılmaktadır. Aşağıda araştırma kapsamında literatür araştırması sonucunda elde edilen Berri-UQAM Metro Ulaşım İstasyonu'nun mevcut durumunun görseli Şekil 4'te gösterilmektedir.



**Şekil 4.** Sadece duvarda bir enstrüman simgesinin olduğu kısımda icra yapan bir sokak müzisyeni. (Berri-UQAM Metro Ulaşım İstasyonu), (Montreal, Kanada), (Wees, 2017).

Sokak müzisyenleri, metro ulaşım istasyonlarında da müzik yaparak geçimini sağlayabilir. Sokak müzisyenleri, metro ulaşım istasyonlarına renk ve hareket katarlar. Ayrıca, metro ulaşım istasyonlarını daha keyifli ve sosyal bir ortam haline getirirler. Ancak, metro ulaşım istasyonlarında sokak müzisyenlerinin bulunması, bazı sorunlara da yol açabilir. Örneğin, sokak müzisyenleri, diğer yolcuları rahatsız edebilir veya gürültü kirliliğine neden olabilir. Ayrıca, sokak müzisyenleri, metro ulaşım istasyonlarının güvenliğini tehlikeye atabilir. Aşağıda araştırma kapsamında gözlemlenen Şişli- İstanbul Metro Ulaşım İstasyonu'nun mevcut durumunun görseli Şekil 5'te gösterilmektedir.



**Şekil 5.** Müzik icrası için yerleştirilmiş müzik köşesi. (Şişli- İstanbul Metro Ulaşım İstasyonu), (İstanbul, Türkiye), (yazarın arşivinden 2024).

Metro ulaşım istasyonlarının müzik ve sokak müzisyenleri ile entegrasyonu, bu sorunların çözümüne yardımcı olabilir. Örneğin, metro ulaşım istasyonlarında sokak müzisyenleri için belirlenen alanlar, diğer yolcuların rahatsız edilmesini önleyebilir. Ayrıca, metro ulaşım istasyonlarında sokak müzisyenlerinin performanslarını düzenleyen bir sistem, gürültü kirliliğini azaltabilir.

Çalışma kapsamında yapılan gözlem ve incelemeler sonucunda yurtiçi ve yurtdışındaki metro ulaşım istasyonlarındaki müzik alanlarının sorunları tespit edilmiştir;

- Metro ulaşım istasyonlarında kamusal alanların olarak müzik köşelerinin yetersiz oluşu,
- Müzik yapılan alanların mimari açıdan tanımsız alan olması,
- Müzik yapılan alanların sokak müzisyeninin kullandığı ekipmanlarına göre tasarlanmaması,

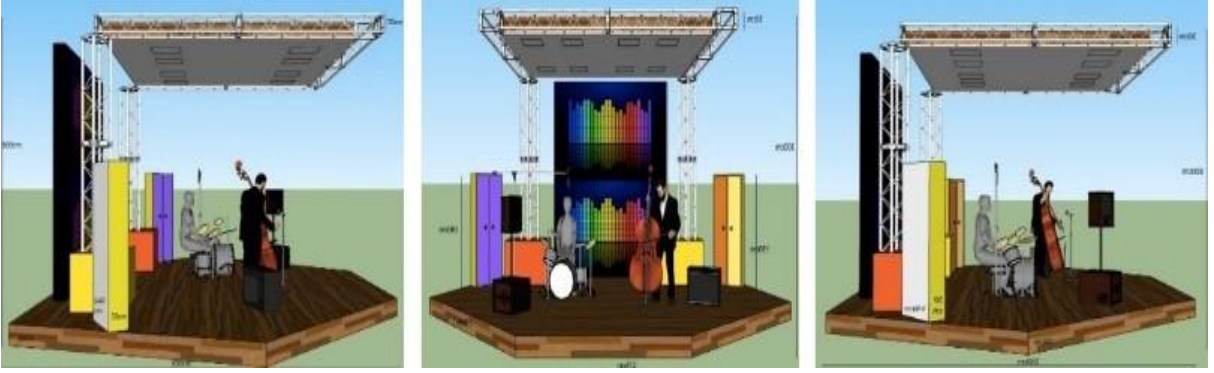
- Sokak müzisyenlerin ve dinleyicilerin konforunun göz önüne alınmadan tasarımların yapılması,
- Sanatçılara ait oturma ve dinlenme mekânlarının olmaması,
- Yolcuların yapılan müzikleri dinlemek için oturma ve dinleme mekânlarının olmaması,
- Müzik yapılan alanların yolcular açısından algılanabilir ve erişilebilir alanda olmaması, vb. sorunlar irdelenmesi gereken kısımlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu sorunların temelinde kamusal alanların daha verimli kullanımı için gerekli düzenlenmelerin yapılmadığı düşünülmektedir. Kamusal alanların müziğin kamusal oluşuna ve transit odaklı geliştirme projeleri bağlamında tanımlı mekânlara dönüştürüldüğünde daha etkili bir şekilde sorunların çözüleceği düşünülmektedir.

Müziğin mekân üzerindeki etkisinden yola çıkılarak transit odaklı geliştirme projeleri kapsamında metro ulaşım istasyonlarında ve ulaşım hatlarının aktarma kısımlarında sokak müzisyenlerinin müzik sanatlarını icra ettiği mimari açıdan tanımsız alanlara fiziksel ve işlevsel hal kazandırılarak tanımlı mekânlara dönüştürülerek sokak müzisyenlerinin ve dinleyicilerin ihtiyaçlarına yönelik model tasarımlara yer verilebilir. Böylelikle bunun gibi çalışmalar eşliğinde sokakta üretilen müziğin toplumdaki yerinin ve niteliğinin önemli bir yer edineceği düşünülmektedir.

Çalışmanın bu kısmında elde edilen veriler doğrultusunda mimari açıdan tanımsız olan kamusal alanların sokak müzisyenlerinin kullanım amaçlarına göre tanımlı mekân dönüşümüne model önerisi olarak hazırlanan tasarımlara yer verilmiştir. Sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği kamusal alanların sınırlarının belirlenip bu alanların fiziksel ve işlevsel hale getirilip tanımlı mekân olarak tasarlanması gerekmektedir.

Aşağıda araştırma kapsamında metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 1. model önerisinin ölçülü modelleri ve metro ulaşım istasyonu içerisindeki yerleşim konumlarını gösteren tasarımın görselleri Şekil 6 ve Şekil 7'de yer gösterilmektedir.



**Şekil 6.** Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 1. model önerisi



**Şekil 7.** Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 1. model önerisinin yerleşim konumu

Tanımlı mekân 1. model önerisinde stantın sahne ölçüleri (375×350×20 cm) olarak tasarlanmıştır. Tasarlanan müzik stantının zemin biçimi altıgen şeklinde olup zemin malzemesi ahşap olarak seçilmiştir. Tanımlı mekân 1. model önerisinde stantın yerden tavan yüksekliği ise 300cm olup tavan biçimi kare şeklinde tasarlanmıştır. Tanımlı mekân 1. model önerisinde

dolapların ölçüleri (140×190×50 cm) olup dolap biçimi dikdörtgen şeklinde ve malzemesi ahşap olarak seçilmiştir.

Aşağıda araştırma kapsamında metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 2. model önerisinin ölçülü modelleri ve metro ulaşım istasyonu içerisindeki yerleşim konumlarını gösteren tasarımın görselleri Şekil 8 ve Şekil 9'da yer gösterilmektedir.



**Şekil 8.** Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 2. model önerisi



**Şekil 9.** Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 2. model önerisinin yerleşim konumu

Tanımlı mekân 2. model önerisinde stantın sahne ölçüleri (450×300×20 cm) olarak tasarlanmıştır. Tasarlanan müzik stantının zemin biçimi dikdörtgen şeklinde olup zemin



malzemesi ahşap olarak seçilmiştir. Tanımlı mekân 2. model önerisinde stantın yerden tavan yüksekliği ise 300cm olup tavan biçimi daire şeklinde tasarlanmıştır.

Tanımlı mekân 2. model önerisinde dolapların ölçüleri (150×190×60 cm) olup dolap biçimi üst kısmı yarım daire, alt kısmı dikdörtgen şeklinde ve malzemesi ahşap olarak seçilmiştir.

Aşağıda araştırma kapsamında metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 3. model önerisinin ölçülü modelleri ve metro ulaşım istasyonu içerisindeki yerleşim konumlarını gösteren tasarımın görselleri Şekil 10 ve Şekil 11'de yer gösterilmektedir.



**Şekil 10.** Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 3. model önerisi



**Şekil 11.** Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 3. model önerisinin yerleşim konumu

Tanımlı mekân 3. model önerisinde stantın sahne ölçüleri (350×300×20 cm) olarak tasarlanmıştır. Tasarlanan müzik stantının zemin biçimi yarım daire şeklinde olup zemin

malzemesi ahşap olarak seçilmiştir. Tanımlı mekân 3. model önerisinde stantın yerden tavan yüksekliği ise 300cm olup tavan biçimi daire şeklinde tasarlanmıştır.

Tanımlı mekân 3. model önerisinde dolapların ölçüleri (150×190×60 cm) olup dolap biçimi üst kısmı yarım daire, alt kısmı dikdörtgen şeklinde ve malzemesi ahşap olarak seçilmiştir.

Aşağıda araştırma kapsamında metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 4. model önerisinin ölçülü modelleri ve metro ulaşım istasyonu içerisindeki yerleşim konumlarını gösteren tasarımın görselleri Şekil 12 ve Şekil 13'te yer gösterilmektedir.



**Şekil 12.** Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 4. model önerisi



**Şekil 13.** Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân 4. model önerisinin yerleşim konumu

Tanımlı mekân 4. model önerisinde stantın sahne ölçüleri (375×350×20 cm) olarak tasarlanmıştır. Tasarlanan müzik stantının zemin biçimi dörtgen şeklinde olup zemin malzemesi ahşap olarak seçilmiştir. Tanımlı mekân 4. model önerisinde stantın yerden tavan yüksekliği ise 300cm olup tavan biçimi kare şeklindedir.

Tanımlı mekân 4. model önerisinde dolapların ölçüleri (140×190×50 cm) olup dolap biçimi dikdörtgen şeklinde ve malzemesi ahşap olarak seçilmiştir.

Metro ulaşım istasyonu içerisinde sokak müzisyenleri için tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerilerindeki dinleyici oturma birimlerinin ölçüleri (180×60×40 cm) olarak tasarlanmıştır.

Metro ulaşım istasyonu içerisinde sokak müzisyenleri için tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerilerindeki stantların tasarımlarında kullanılan malzemelerin seçilmesinde aşağıdaki bazı önemli unsurlar dikkate alınmıştır.

Metro ulaşım istasyonu içerisinde sokak müzisyenleri için tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerilerindeki stantların sahne zemin ve dolap malzeme türü imalat edilmesi ve kurulmasının portatif olmasından dolayı ahşap malzemeler kullanılmıştır. Ayrıca sokak müzisyenleri için öneri modeli olarak tasarlanan stantların sahne zemininde kullanılan malzemenin türü, sahnede çalınan müziğin belirli bir ses seviyesinde tutulmasını ve akustik olarak müzik performansını pozitif yönde etkilemesini sağlamak amacıyla ahşap malzemelerden tasarlanmıştır.

Metro ulaşım istasyonu içerisinde sokak müzisyenleri için tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerilerindeki dinleyici oturma birimlerindeki malzemelerin türü, stant model öneri tasarımı ile dinleyici oturma birimleri arasında tasarım birliği oluşturulmak amacıyla ahşap malzemelerden tasarlanmıştır.

Metro ulaşım istasyonu içerisinde sokak müzisyenleri için tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerilerindeki stantların sahnelerinde kullanılacak aydınlatmalarda metro ulaşım istasyonu kullanıcılarının sokak müzisyenine odaklanması ve sahnenin dikkat çekmesi amacıyla sahne aydınlatma projeksiyonları tasarlanmıştır.

Sahne aydınlatma projeksiyonlarındaki ışığın rengi, metro ulaşım istasyonu kullanıcılarının sahneyi görsel olarak algılamalarında rahatsız olmamalarını sağlamak amacıyla gün ışığı renginde tasarlanmıştır.



Metro ulaşım istasyonu içerisinde sokak müzisyenleri için tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerilerindeki stantların tasarımlarında kullanılan malzemelerin ölçülerinin belirlenmesinde aşağıdaki bazı önemli unsurlar dikkate alınmıştır.

Sokak müzisyenleri için öneri modeli olarak stantların sahne yüksekliği, metro ulaşım istasyonlarını kullanan insanların görüş açısı bakımından sokak müzisyenini ve sahneyi daha rahat algılanması için ayrıca sokak müzisyeninin sahneye erişim kolaylığını sağlamak amacıyla sahne 20 cm olarak tasarlanmıştır.

Sokak müzisyenleri için öneri modeli olarak tasarlanan stantlardaki dolapların ölçüleri, sokak müzisyenlerinin müzik aletlerini ve kişisel eşyalarını rahatça yerleştirmelerini sağlamak amacıyla özel olarak en, boy, derinlik ölçüleri maksimum 150×190×60 cm ve minimum 140×190×50 cm ölçülerinde dolaplar tasarlanmıştır.

Metro ulaşım istasyonunun kat yüksekliğinin ortalama olarak 350 cm olduğundan dolayı sahne yüksekliğini 300 cm olarak tasarlanmıştır.

Metro ulaşım istasyonu içerisinde sokak müzisyenleri için tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerilerindeki stantların yerleştirileceği konumların belirlenmesinde bazı önemli unsurlar dikkate alınmıştır.

Sokak müzisyenleri için öneri modeli olarak tasarlanan stantlar, kullanıcılarının metro ulaşım aracına hem erişimini engellemek hem de kullanıcılar tarafından rahatça algılanmasını sağlamak amacıyla metro ulaşım istasyonu içerisindeki yaya sirkülasyonunun olduğu ve kullanıcıların metroya gidiş istikametindeki duvarların kesişim alanlarına tasarlanmıştır. Ayrıca sokak müzisyenleri için öneri modeli olarak tasarlanan stantlar, kullanıcılarının metro ulaşım aracının gelişini beklerken güzel zaman geçirmelerinin sağlanması amacıyla metro ulaşım aracının gidiş ve dönüş istikamet yönlerinde metro ulaşım aracını bekleme alanındaki ortadaki boş alanlara tasarlanmıştır.

Bu çalışma kapsamında elde edilen bulgular sayesinde transit odaklı geliştirme projeleri kapsamındaki metro ulaşım istasyonlarının sokak müzisyenleri ve metro kullanıcıları için fiziksel olarak konforsuz ve işlevsiz olduğu gözlemlenmiştir.

Transit odaklı geliştirme projeleri kapsamında metro ulaşım istasyonlarının sokak müzisyenleri ve metro kullanıcıları için fiziksel olarak konforlu ve işlevli hale dönüştürülmesi için mekânsal tasarım ve uygulamaların yapılması gerekmektedir.

Bu çalışma kapsamında metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerileri sayesinde metro ulaşım istasyonları ile sokak müzisyenleri ve metro kullanıcıları arasında mekânsal ilişki oluşturulması hedeflenmiştir.

Metro ulaşım istasyonları ile sokak müzisyenleri ve metro kullanıcıları arasında oluşturulan mekânsal ilişki sokak müzisyenlerine ve metro kullanıcılarına önemli faydalar sağlayabilir. Bu faydaların;

- Metro ulaşım istasyonlarını daha keyifli ve sosyal bir mekân haline getirmesi,
- Müziğin topluma ulaşmasını sağlaması,
- Sokak müzisyenlerinin geçimini sağlamalarına yardımcı olması,
- Yolcuların yolculuk deneyimini zenginleştirilmesi,
- Metro ulaşım istasyonlarını daha çekici ve davetkâr hale getirmesi,
- Kentte yaşayan toplumların kültürel zenginliğini artırması olduğu söylenebilir.

#### **4. Tartışmalar ve Sonuçlar**

Müzik sanatı ve sokak müziği, doğadaki ritimlerin ve objelerin insanlar tarafından özümşenerek yorumlaması sonucunda ortaya çıkmıştır. Bu da müziğin gündelik hayatın her alanına katılmasını sağlamıştır.

Müziğin, insanların gündelik hayatında zaman geçirdiği kamusal alanlardaki icraları ve anlamları, onu tasarım sürecinin çıkış noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Tasarımcı, müziğe orijinal bir yaklaşımla farklı çıkarımlar yükleyebilmekte ve bu farklı çıkarımlar, tasarımlar eşliğinde ortaya konulan ürünlere yansıtılabilmektedir.

Bu çalışma, kent içindeki transit odaklı ulaşım alanlarından biri olan metro ulaşım istasyonlarında sokak müzisyenlerinin müzik sanatını icra ettiği mimari açıdan tanımsız olarak adlandırılan kamusal alanların fiziksel ve işlevsel hale getirilerek tanımlı mekânlara dönüştürülmesi için mekânsal model önerileri getirmektedir.

Metro ulaşım istasyonu içerisinde tasarlanan tanımlı mekân tüm model önerileri, sokak müzisyenlerinin mimari açıdan tanımsız alanlarda icra ettikleri müzik sanatını daha konforlu bir tanımlı mekânda icra etmesi ve dinleyicilerin icra edilen müzik sanatını rahatça dinlemeleri amaçlanarak tasarlanmıştır.

Sokak müzisyenleri, metro ulaşım istasyonlarına renk ve hareket kazandırır. Metro ulaşım istasyonları, sokak müzisyenleri tarafından metro ulaşım istasyonlarında icra edilen müzik sanatı sayesinde metro kullanıcıları tarafından daha keyifli ve sosyal bir mekân haline dönüşebilir.

Bu çalışma kapsamında sokak müzisyenleri için tasarlanan model öneri mekânları sayesinde transit odaklı geliştirme projeleri kapsamındaki metro ulaşım istasyonlarında sokak müziğinin daha fazla kullanıcıya ulaşması sağlanabilir. Ayrıca sokak müzisyenleri için sanatlarını icra ettikleri konforsuz ve işlevsiz alanların daha konforlu ve işlevli bir mekâna dönüştürülmesinde bir çözüm kaynağı olacağı söylenebilir.

Bu çalışma sonucunda müzik ile mekân tasarımının bir arada düşünülerek kurgulanmasının, müziğin kamusallaşmasına ve toplumun çoğunluğuna erişmesinde olumlu yönde etki edeceği düşünülebilir.

Transit odaklı geliştirme projeleri süreçlerinde müziğin ve tasarımın rol oynadığı mekânlar sayesinde toplumların ruhsal, sosyolojik, kültürel ve ekonomik açıdan sağlıklı bir şekilde hayatlarını sürdürebileceği söylenebilir.

## KAYNAKÇA

BIEHL, J., LOCKE, P. (2010). Deleuze and the anthropology of becoming. *Current Anthropology*, The University of Chicago Press, 51, 317–351. Chicago, USA.  
<https://doi.org/10.1086/651466>

DE CERTEAU, M. (1980). *The practice of everyday life*. Berkeley Publishing, University of California, ISBN: 9780520236998, California, USA.

GANS, H. J. (2014). *Popüler kültür ve yüksek kültür*. (E. O., İncioğlu, Çev.) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, ISBN: 978975081018-X.

GÜR, Ö.Ş. (1996). *Mekân örgütlenmesi*. Gür Yayıncılık, ISBN: 9789759490607, Trabzon, Türkiye.

LEFEBVRE, H. (1996). *The right to the city*. In: *Writings on cities*. (Eds: E. Kofman, E. Lebas), Blackwell Publishing, ISBN 10: 0631191887, Oxford, England.

LEFEBVRE, H. (2016). *Mekânın üretimi*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık, ISBN: 9789755706764.

WEES, N. (2017). Improvised performances: urban ethnography and the creative tactics of montreal's metro buskers. *Humanities*, 6(3), 67, 1-17. Montreal, Canada.

<https://dx.doi.org/10.3390/h6030067>

ZUCCHI, J. E. (1992). *The little slaves of the harp: italian child street musicians in nineteenth-century Paris, London, and New York*. McGill-Queen's University Press, ISBN: 9780773508903, London, England.

### **İnternet Kaynakçası**

Wikipedia. (2024). Erişim tarihi:10.08.2024,<https://tr.wikipedia.org/wiki/Moskova>

Wikipedia. (2024). Erişimtarihi:10.08.2024,[https://tr.wikipedia.org/wiki/Moskova\\_metrosu](https://tr.wikipedia.org/wiki/Moskova_metrosu)

Wikipedia. (2024). Erişim tarihi:10.08.2024,<https://tr.wikipedia.org/wiki/Londra>

Wikipedia. (2024). Erişim tarihi:10.08.2024,[https://tr.wikipedia.org/wiki/Londra\\_metrosu](https://tr.wikipedia.org/wiki/Londra_metrosu)

Wikipedia. (2024). Erişim tarihi:10.08.2024,<https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul>

Wikipedia. (2024). Erişim tarihi:10.08.2024,<https://tr.wikipedia.org/wiki/Paris>

Wikipedia. (2024). Erişim tarihi:10.08.2024, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Berlin>

Wikipedia. (2024). Erişim tarihi:10.08.2024,[https://tr.wikipedia.org/wiki/Berlin\\_metrosu](https://tr.wikipedia.org/wiki/Berlin_metrosu)

Wikipedia.(2024). Erişim tarihi:10.08.2024,[https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul\\_metrosu](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul_metrosu)

Wikipedia.(2024). Erişim tarihi:10.08.2024,[https://en.wikipedia.org/wiki/Paris\\_M%C3%A9tro](https://en.wikipedia.org/wiki/Paris_M%C3%A9tro)