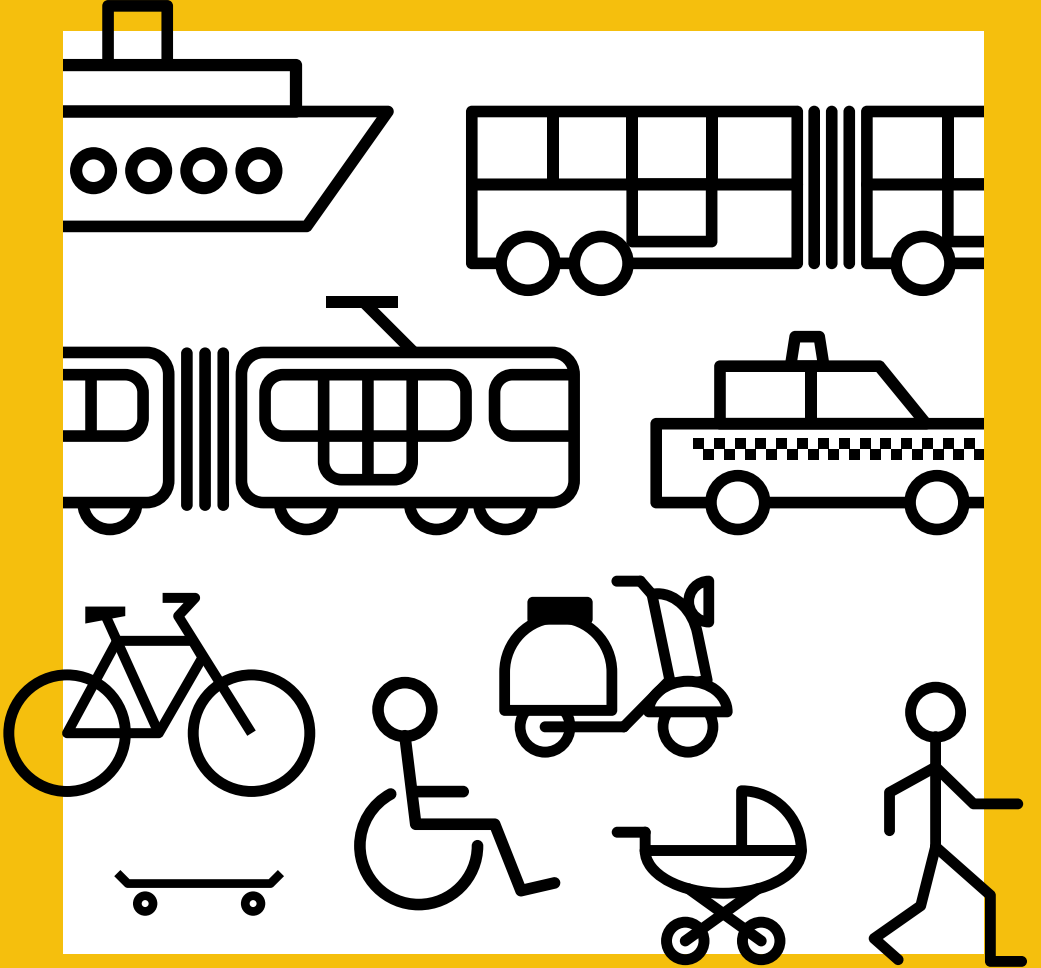


imkan mekan

Tasarım Atölyesi



Yolda Atölyesi

Hafta içi bir gün okuldan döndü-
yorum. Yine yollar tıkalı, yine oto-
büsler tıklım tıklıs ve hava çok
sıcak. Ne yapacağıma karar vereme-
dim. Otobüslere binip öylemi
eve gitsem yoksa vapurlamı?
Vapur güzel olabilir. Deniz ha-
vası alarak evime gidebilirim.
Bu saatte Ortaköy'e vapur var-
mıdır acaba. Gidip vapur saat-
lerine bakıyorum. Tabiki bu saat-
te Ortaköy'e vapur yok. Mecburen
otobüsle gidicem. Keşke obha
fazla vapur olsa, bizde rahat
rahat gidip gelsek. Keşke;

KESİNTİSİZ VAPUR SEFERLERİ
OLSA, BOĞAZ İNSANLARLA DOLSA!

Beşir ARI

imkan
mekan

Neden?

“İstanbul metrosu dakik işliyor, içi pirüpak, kimse kimseyi taciz etmiyor. Bu size de garip gelmiyor mu? Ne de olsa otobüse de metroya da binen -aynı- İstanbul halkı, ama metro vagonları ilk günkü gibi; koltukların üzerinde ne telefon numaraları ne de içinden zikzaklar geçen kırık kalpler çizilmiş”
— İtir Arda, 2003

“Yolda atölyesi” kentlinin çoğu zaman zorunlu kamusal mekanları olan, gündelik yolculuklarının geçtiği taşıt ve taşıma ağlarındaki ulaşım deneyimleri ve bu deneyimlerin sonucunda ortaya çıkması muhtemel küçük ölçekli müdahalelerin bu ağlara bütünleştirilmesini hedefledi.

Kentte yolculuk yapan atölye katılımcılarından atölyeye dahil oldukları günden itibaren kendi yolculuk deneyimlerinin fiziksel ve ruhsal hallerini not aldıkları, eskizlerini ürettikleri defterler ve bu defterlerle deneyimlenen durumdan ortaya çıkan küçük ölçekli müdahale önerileri bekleniyordu. Bu defterler için Okay Karadayılar özel etiketler hazırladı, katılımcılara dağıtılan bu etiketlerden herkes kendi kullandığı aracın etiketini alarak defter biriktirmeye başladı. Bu defterler kişisel birer üretim olarak değerlendirildi.

Oruç Arıoba *Tümceler* kitabında kentle ilgili bir okumasını bir yolculuk üzerinden şu şekilde yapar: Otobüsle yanından geçerken, Bebek koyunun rıhtımına bağlı bir gezinti teknesinin adı nasıl olmuş da “ORMAN” konmuş, diye yol boyu düşünüp durman boşuna: yanıtı, bu kez dolmuşla önünden geçtiğin, Teşvikiye’deki taş karakolun cepheli yazısında bulursun : “HARBİYE POLİS KARAKOLU”—pleksiglas bir levhada...

Kentte belki de en çok karşılaşmanın, yanlış anlaşılmanın, bir arada olmanın ve çeşitli okumaların yapıldığı yolculuk anlarını önemseyen ve bu anlara ilişkin küçük ölçekli müdahale önerilerinin kişilerin ya da grupların kendi deneyimlerinden ortaya çıkmasını bekleyen atölye, yol ve yolculuğu kamusal mekan bağlamında sorgulamayı da hedefledi.

İstanbul’un en önemli sorunlarından biri olan trafik, toplu taşıma, yaya-araç çatışması, bisiklet ve diğer alternatif ulaşım araçları, ulaşım ağlarında bulunan diğer tüm arayüzler atölyenin sorunlu ya da potansiyel ayaklarıydı. Atölye tüm bu potansiyelleri bir grup katılımcıyla farklı zaman aralıklarında sorgulama ve deneme imkanı yarattı.

Süreçler :

Yolda atölyesi zamana yayılan bir atölye olarak tasarlandı. Nisan 2010 da ilk buluşmayla başladı ve birçok oturumla devam etti. Oturumlar daha çok İstanbul'da yol ve yolculuk kavramları üzerine tespitler, katılımcıların getirdiği imajlar üzerine yapılan tartışmalar küçük ölçekli müdahale önerilerini anlatır eskizler üzerine yapılan değerlendirmeler çerçevesinde birer yuvarlak masa toplantısı şeklindeydi. Bu süreç kapsamında imkanmekanyolda.blogspot.com adresinden atölye katılımcıları, yol, yolculuk ve küçük ölçekli müdahale bağlamında paylaşımlarını bu blog sitesinde paylaştılar, site halen aktif olup paylaşımlar izlenebilir.

İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimari Tasarım Yüksek Lisans İpek Akpınar Grubunun dışında atölyeye farklı zaman aralıklarında yaklaşık 15 kişi katıldı. (Defne Önen, Erdem Üngür, Gül Yücel, Orhan Kolukısa, Boğaçhan Dünderalp, Betül Karanfil, Ece Aksakoğlu, Ece Korkmaz, Işık Gülkaynak, Hülya Ertaş, Bilgen Dinç, Pelin Çetken, Dila Gökalp, Tuba İmik, Gizem Esmer, Gözde Erdoğan, Hakan Tüzün Şengün, Ömer Kanıpak, Eylem Erdinç, Okay Karadayılar, Şebnem Şoher)

Haziran ayında yapılan son yuvarlak masa toplantısında Defne Önen İstanbul'da deniz ulaşımına dikkat çeken bir çalışmayla geldi. Bunun üzerine boğaz köylerine ulaşımın deniz yoluyla ne kadar aksak olduğu ve bunun bireysel araç kullanımına teşvik ettiği üzerine tartışmalar yapıldı. Bu gerçekten önemli bir soruydu: Neden Bebek'e vapurla gidemiyorum? Bu soru İstanbul'da trafik problemini metrobüsle çözmeye çalışan ulaşım politikaların üzerine sorular soran bir tartışmanın başlangıcı oldu. Bu toplantının üzerine vapurla ulaşım dikkat çeken, boğaz trafiğindeki aksaklıklara ve paralel boğaz trafiğinin sadece turist taşıyan boğaz turlarında oluşuna vurgu yapan bir atölye fikri gelişti. Bu atölye açık çağrı ile boğaz hatlarında gidip gelen bir vapurda gerçekleşti.

Bilge Kalfa

İmkanmekan Vapurda:

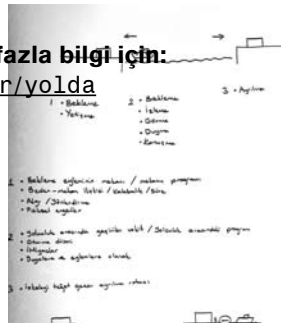
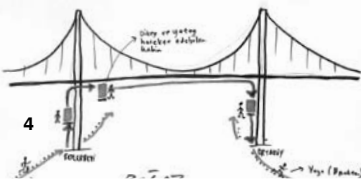
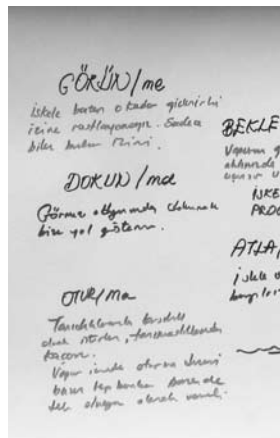
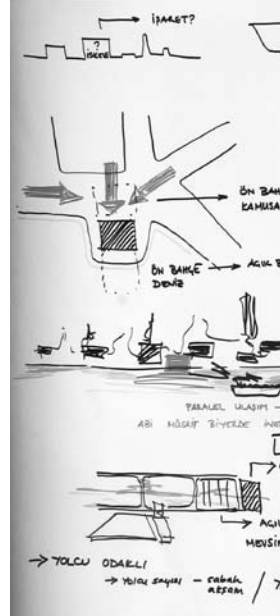
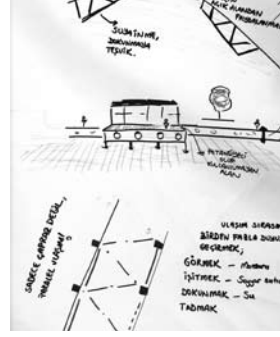
“Şehir, yarattığı veya onu yaratan ulaşım hareketliliği üzerinde dikkat çeken bir noktadır. Çıkışlar ve girişlerle tanımlanır. Bir şeyin girmesi ve çıkması gerekir. Yoğun bir frekansı zorunlu kılar. Beşeri veya canlı, cansız, maddenin kutuplaşmasını meydana getirir ve oluşturduğu akımların burada veya orada yatay çizgiler üzerinden geçmesini sağlar.”
— Deleuze ve Guattari, 1993

İstanbul 'da giriş ve çıkış deyince akla gelen yani ulaşım hareketliliğinin belki de en çok olmasını beklediğimiz yerdir boğaz. Kent içi deniz ulaşımında şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri, hızlı feribotlar, yeni nesil deniz taksileri, ve belki biraz muhabbetle küçük balıkçı tekneleri ulaşımı sağlıyor. Deniz ulaşımının merkezleri, Üsküdar, Kadıköy, Beşiktaş, Bakırköy, Karaköy-Emiönü ve Kabataş bu merkezlere günde ortalama 12 saat boyunca belirli periyodlarla ulaşım mümkün, ancak diğer su sınırı komşuları semtlerde deniz ulaşımı gündelik hayata ait bir durum değil daha çok günün belirli birkaç saatinde gezinti amaçlı motolar bu semtlere ulaşıyor. Toplu taşıma ihtiyacını denizi kullanarak gideremeyen kent üçüncü köprüye gebe kalıyor ya da üçüncü köprü ve bireysel araç kullanımını destekleyen bir ekonomik sistem denizdeki bu imkanı bilinçle hiçe sayıyor. Bu nedenle kentli haftasonu eğer arabası yoksa asla Rumelihisarı'na ulaşmıyor arabası varsa da bu saatler sürebiliyor.

Bu soruları soran atölye, güneşli bir Cumartesi günü, açık çağrıya cevap veren yaklaşık 15 kişilik farklı meslek ve yaş grubundan, konuya ilgili vapur kullanıcısının katılımıyla gerçekleşti. Çengelköyden hareket eden vapur boğaz köylerine uğrayarak yine turunu Çengelköy'de tamamlıyordu yaklaşık 3 saat süren bu tura katılan kentliler vapur ve vapurla yolculukla ilgili önerilerini yolculuk yaparken eskize dönüştürdüler. Sonuç eskizler Çengelköy Çınaraltı Çay Bahçesinde tartışıldı. Katılımcıların farklı disiplinlerden ve algılarından oluşan farklı perspektifte önerilerin tartışılmasına olanak verdi.

— Atölyeden fotoğraflar ve daha fazla bilgi için:

tr.imkanmekan.org/atolyeler/volda
adresine bakabilirsiniz.



TRAVELER
 ARABULUĞU
 BİR PİYAS
 İÇİ
 İYİ MİNE
 İLER?



MEKAN
 İÇİ
 İL MEKAN
 İKİLİME
 VA



DUYAK = İSİLE ?
 BİLİK AYIYU ?
EKRAN
 İKTARMA İMEANLARI
 KİMLİK DUYAR
 İR OTAM
 M - Kİ - KAPALI
 YAZ - AĞIK
 İZ ULAYIHI

İnsanlar için enerji çarptı adanmış bir şey
 Zayıf bir şey.
 Tıbbi bir alet, ve sonra çirkeziyi sırtı
 ve çarptı, ağızdan çıkıyor. Bu aletten sonra
 diğer tıbbi aletler için de aynı şey oldu.
 Enerji veriyor. Bu aletten sonra diğer tıbbi
 aletler de aynı şekilde yapıldı. Bu aletten sonra
 diğer tıbbi aletler de aynı şekilde yapıldı.
 Bu aletten sonra diğer tıbbi aletler de aynı şekilde yapıldı.



BAS / me
 /me ile
 Çarptı ile ilgili bir
 aletten sonra diğer tıbbi
 aletler de aynı şekilde yapıldı.
DİNE / me
 Yolcuların boya ve
 noter quince ile
 kütüphanelerle
 girişleri ile de
 tek ile.
TANIN / me
 Hissatın
 çizimi olan ve
 duvarlarla ilgili



Mimarlık Eylemi
(Kent Topografyası ve Enstalasyon Arasında Bir Kesişme)
Defne Önen

“İmkanmekan’ın amacı, kamusal mekân için tasarım yapma pratiğinin gelişmesine katkıda bulunacak bir tartışma platformu oluşturmak ve çeşitli buluşmalarla gerçekleştirilen bu tartışmaların internet aracılığıyla daha geniş kitlelere yayılmasını sağlamak olduğu kadar, katılımcılardan gelen önerilerin bir kısmının yerel aktörler ya da özel kurum ve kuruluşlarca verilecek çeşitli sponsorluklarla hayata geçirilmesini sağlamaktır.”

İmkanmekan kitapçık yazısından alıntı olan bu ‘amaç’ tanımını iki ana başlık olarak algıladım:

1. Fikir üretilmesi ve yaygınlaştırması.
2. Fikirlerin uygulanması.

Her ikisi de heyecan verici, ancak 2. ‘Aşama’ bence daha da motive edici. Fikirlerin atölyeler, toplantılar, basılı ve dijital yayınlar yolları ile üretimi, değiş tokuşu, ve uygulanması...

1843’te silindir çevresine yerleştirilen damgalarla kağıt rulolarına baskı yapma tekniği icad edilmişti. Matbaanın gelişmesi ile kitabın mimariyi öldüreceğini; “bu onu öldürecek” sözü ile o yıllarda Victor Hugo yazmıştı.

Bu bakış açısı ile, 2 ana başlık olarak ayrıştırdığım yukarıdaki paragraf, bir bütün olarak da görülebilir. Yani mimari uygulamanın, yazılı ve görsel yayın türlerinden biri olması durumu.

Victor Hugo’nun mimari hakkındaki endişesi ise bir bakıma yersiz. Çünkü mimari, ‘bilinç’e hitap eden ‘mesajının’ yanısıra, hareket yolu ile bedenle etkileşime girmesi, ve dolayısıyla bilinçaltını etkileyebilme özelliği ile, yayın araçları içerisinde belki de halen en etkili olanlarından... Mimari yolu ile yönlendirilen hareket, beden hafızasına kaydedilerek, ulaştırmak istediğimiz mesajı iletebilir, bu da kentsel ve sosyal hafızaya eklenilebilir.

Bir başka imkanmekan kitapçık yazısından alıntı ile devam edersek:

“Sosyal değişim yaratma iddiasıyla ortaya çıkmasa da, gündelik hayatın kısıtlamalarını ve imkanlarını hatırlatan bu “an”lar kullanılarak yapılan müdahaleler de kamusal mekân için tasarım yapmanın bir parçası haline gelebilir mi? Kamusal mekânda gerçekleştirilen eylemlerin örnekleri nelerdi, kimler tarafından yapılır/yapılabilir? Kim tasarlar, kim uygular, kim katılır? Kentsel hafızada kendilerine nasıl birer yer edinirler ya da edinirler mi?”

Bu soruların tamamını cevaplamaya yeltenmesem de, kısaca bana çağırıştırdığı düşünce şöyle: ‘Eylem’in amacını ‘belirli bir düşünce ile ilgili farkındalık yaratmanın’ yanında, ‘günelik hayatta, farkında olarak veya olmayarak yaşayacağımız anlar/durumlar yaratmak’ olarak düşünmek, ve mimariyi bunun ‘araç’ı olarak tasarlamak ve uygulamak. Genel stratejilerin özel taktiklerini geliştirmek... Kentsel akupunktur teknikleri, bununla bağlantılı yöntemler... Kentsel müdahaleleri nokta detayları ölçeğinde düşünmek, projelendirmek, uygulamak...

‘Deneyimlemek’ işin belki en zor fakat en zevkli ve de öğretici tarafı. Dilerim İmkanmekan denemeleri çoğalabilir... Sezgisel strüktürlerle, iyi durumlu a kışk-an-lar yaratılabilir. İmkanmekan projesinin önemli bir uygulama potansiyeli olduğuna inanıyorum.

**“Duyarım ve unuturum. Görürüm ve hatırlarım. Yaparım ve anlarım.”
– Konfüçyüs.**

László Moholy-Nagy, Ilya Kabakov, Gordon Matta-Clark, Joseph Beuys, Bill Viola, Richard Serra, Vito Acconci, Banksy... Bu yolda bazı ustaların çalışmaları da daha yakından incelenebilir..



Aşıyan kıyısında, yüzmeye sevenlerin “belediyeden tanıdık bularak”, kendi girişimleri ile uyguladıkları merdiven projesinin 2 aşaması

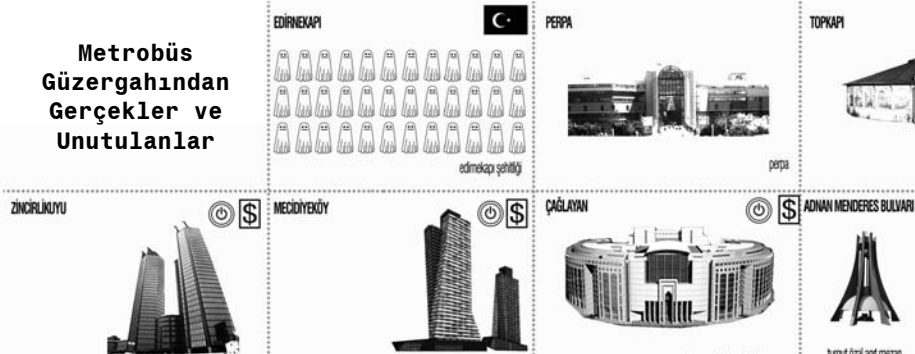
“İmkanmekan’ın küçük ölçekli müdahalelerle yapıyı çevreyi ve akabinde yaşantı biçimimizi değiştirme taktiklerine çoğu zaman temkinli yaklaştığımı itiraf etmeliyim. Her ne kadar Lefebvre ve de Certau’nun izinden gidilse de yaşadığımız heterojen topluma yapılacak herhangi ölçekteki bir müdahalenin sonuçlarının belirsizliği benim bütüm eylem enerjimi alıp götürdüğünden ve belki de modern sonrası bir ‘herşey olur..’ boşvermişliği ve dünyanın genel durumundan hissedilen bir bezginlikle ne olduğundan emin olmadığım bir değişime tohum atma çabasına girişmem çok zorlaşıyor. Diğer bir korkumsa yapılan etkinliğin ya kısıtlı bir entelektüel faaliyet olarak kalması ya da insanlarla gündelik hayatta buluşacak olsa da toplumun belirli bir kısmına, zaten bu değişimi talep eden bir azınlığa, hitap edecek olması...”

...diye düşünüyordum ancak ‘İmkanmekan Yolda’ atölyesinde gördüğüm kentin yaşayan bir parçası olarak onu sahiplenme ve değiştirme heyecanı, kentin biçimlendirilişinde müdahil olma isteği, gündelik hayatın biz onu öyle devam ettirdiğimiz için öyle devam ettiği gerçeğiyle yüzleşmemi sağladığını söyleyebilirim. Ve bence sorunlara çözüm bulmaya çalışmaktansa öncelikle sorunların varlığının farkına varmak ve varılmasını sağlamak çok daha önemli ve zor bir misyon. Üstelik bu bakış açısı, bizi yukarıdan toplumu gözetleyip sorunlu kısımlara müdahale eden bir profesyonel olma yanılgısından kurtarıyor ve de karşıtlıklar üzerinden kendimizi konumlandırmak zorunda bırakmıyor. Birlikte yarattığımız sosyal gerçekliği şekillendirmek hepimizin katılımıyla gerçekleşebilir ki bu da disiplinlerarasından ziyade disiplinlerdışı bir ortak çalışmayla mümkün olabilir.

—

Metrobüs, güzergahı dolayısıyla ‘yer olmayan’ etkisine açık olmakla birlikte aldığı tomografik kesitlerle şehrin sınırlarını, bilinmeyen taraflarını deneyimleme fırsatını sunuyor kullanıcıya. Şehrin uzun bir yarısında seyahat ediyor sanki metrobüs yolcusu: uzaklardaki bilindik dokuların sınırlarında geziyor ancak şehirden kopuk ve şehre karşı herşeyin kenarında aynı zamanda.

Metrobüs Güzergahından Gerçekler ve Unutulanlar



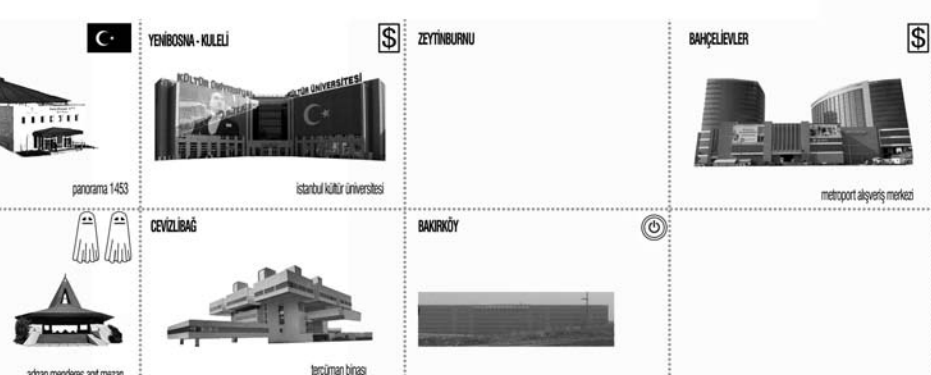
Bağımsızlığını ilan etmiş bir gecekodu bölgesinden küresel kapitalizmin yerel fallik biçimlerine, Avrupa'nın en büyük adalet sarayından terkedilmiş çikolata fabrikalarına ve Bizans kalıntılarında Türk metabolist mimarisine başdöndürücü karmaşıklıkta bu biraradalık kendisini aynı mekansal çizgide görünür kılıyor.

Sınırboylarında yapılan bir yolculukta varılacak yerlerden önce o yerlere açılan kapılarla karşılaşılıyor insan. Metrobüs rotasındaki durakların çoğu birer geçiş noktası/aktarma merkezi: Edirnekapı, Cevizlibağ, Zeytinburnu, Merter... E-5 üzerinden ilerleyen yol semtlerin derzlerini oluşturuyor. Her durak ya bir arka kapı ya da bir düğüm noktası... Aslında bu güzergahta varılacak bir yer yok, bir yere varmak için varılan yerler var. Kapılar ya da düğüm noktaları arasındaki alanlar ulaşılamayan ama bakılan yerler. Tam da Pallasmaa'nın bahsettiği göz odaklı mekanlar. Kent işaretleri, reklam panoları... Çoğunlukla gücün fışkırdığı çorak alanlar.Yokluğun içinden çıkan devasa bir adalet sarayı, kocaman bir Carrefour, upuzun Tramp Towers, alüminyum/cam cephe kaplamalı alışveriş merkezi&hastane kompleksi, dev bir Refah Partisi binası... Dünyada hangi kent aksında (biri Avrupa'nın en büyüğü !) iki adet adalet sarayı bulunur? Cephesi dev reklamlarla kaplı iş merkezleri, kallavi sanayi yapıları...

Sabahları uyanamadığı halde oturacak yer kapmaya çalışan, akşamları yorgunluktan ayakta duramazken oturacak yer kapmaya çalışan, içinden çıkamadığı bu döngüde her gün İstanbul'un bir ucundan ötekine uzanırken bir şeyler kapmaya, bir yerlere gelmeye çalışan bu yorgun insan kalabalığı metrobüs yolculuğu sırasında hangi ideolojik göstergelerle kodlanıyor diye düşünürsek camdan dışarıya bakmamız yeterli:

**Sermaye anıtları : Kapitalizm
Reklam afişleri : Kapitalizm
Adalet sarayları : Devlet Erki
Şehitlikler : Milli Devlet/Terör
Fetih müzesi : İslam/Şanlı Türk Tarihi**

Her çeşit iktidar biçiminin çevresini sarmış olduğu zavallı metrobüs yolcusuna imkanmekan acaba el uzatabilecek mi?



DENİZ ULAŞIMI KOL GÜCÜ İLE ÇALIŞAN ULAŞIM ARAÇLARI İLE BAŞLAMIS, MOTORLU TAŞITLARLA GÜNCELLENMİŞ, GÜNÜMÜZDE İSE MOTORLU TAŞITLAR KENDİ İÇLERİNDE FARKLI ÖZELLİKLERİ İLE AYIRIŞ HALE GELMİŞTİR.

DENİZ ULAŞIMINDA MOTOR, "BİRKİMLİ METROPOL İNSANI" NIN ULAŞIMINI TÜM HAVA KOŞULLARINDA VE HIZLA SAĞLADIĞI İÇİN DÖNEMİNİN VAZGEÇİLMEZDİR. ARTIK KENTLİ KIYIYA YANAŞMADAN MOTORDAN ATILAYCAK VE KARAYA ULAŞMAK İSTEYECİK KADAR HIZA BAĞIMLI HALE GELMİŞTİR.

BİNEME "İMKAN" I !!!



NUN GETİRDİKLERİ VE GOTURDUKLARI VAPUR:
+ NOSTALJİK / SESSİZ / GÜVENLİ (SARSINTISIZ)
- KALKMA VE YANAŞMA SÜRESİ UZUN / TARİFELİ

ERİSİNE SOKAR VE HER ALANDA "HIZ" UNSURUNU EGEMEN KILAR
MODERN HAYAT, RİSK VE FIRSATIN KARIŞIMIDIR.

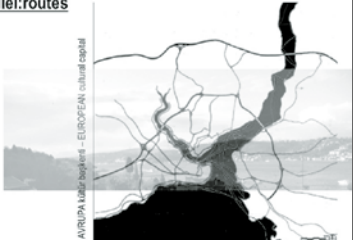
"HIZ" METROPOL İNSANI, "HIZ"LA ÖZGÜRLEŞİR.
ÇİNKÜ NEREDESE BÜTÜN ÖZÜNLÜĞÜMÜZ, ZAMANIN DUYULARIMIZA VURDUĞU DAMGADAN KAYNANINIR

GİZEM ESMER
TUBA İMİK

Paralel Hatlar Defne Önen

paralel:hatlar – parallel:routes
yer: adı: boğaz ve haliç, İstanbul

deniz kent – sea city



mevcut vapur hatları: sabah: boğazdan emirönüne göğ...
akşam: emirönüden boğaza ölüyü – present naval lines:
morning: from bosporus to emirönü. evening: emirönü to bosporus

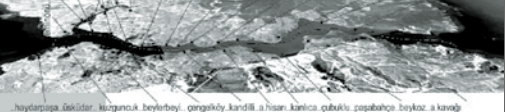
program – program:
boğaza ve haliçe paralel "DAHA SIK DENİZ ULAŞIMI" – "MORE FREQUENT SEA TRANSPORT"
paralel to bosporus and golden horn

strüktür – structure:
güncü ve geceleri domuşu olarak işleyen deniz motorları – sea boats transporting passengers day and night

sehrin omurgası: şehrin omurgası, yani boğazın ortasına yerleştirilen, emirönü ile boğaza ve boğazdan emirönüye kadar uzanan, deniz taşımacılığı için bir omurgadır.

2010 yılında, İstanbul'un yeni omurgası, yani boğazın ortasına yerleştirilen, emirönü ile boğaza ve boğazdan emirönüye kadar uzanan, deniz taşımacılığı için bir omurgadır.

karayolu tabanlı bir besiktaş ortaklığı kurucuları amavusky bebek z hıran emigan istinye yeniköy sarıyer r kavay



..haydarpaşa ösküler kuzguncu a beylerbeyi çengelköy kandilli a hisar kaneke çubuklu papahöyük beykoz a kavay

Metrobüs Güzergahı Erdem Üngür

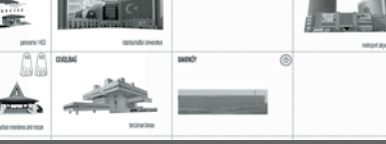
Deniz metrobüsü güzergahını (2007'den itibaren) karayolu vapurları ile birleştirme fikri, Marmara denizi ile de ne olabilir ve nerede ilgili olabilir. Ancak bu durumun bir de deniz metrobüsüne (deniz metrobüsü) adı verilen bir araçla boğazın ortasına ilgili hizmetleri sağlamak isteyen grupların olduğu bir ortamda bir kararın alınması.

bu hatlı bir araç vapurları boğazı geçerek ve de vapurları emirönüden boğaza ve boğazdan emirönüye kadar uzanan, deniz taşımacılığı için bir omurgadır. Bu şekilde emirönü ile boğaza ve boğazdan emirönüye kadar uzanan, deniz taşımacılığı için bir omurgadır.

güncü ve geceleri domuşu olarak işleyen deniz motorları – sea boats transporting passengers day and night

sehrin omurgası: şehrin omurgası, yani boğazın ortasına yerleştirilen, emirönü ile boğaza ve boğazdan emirönüye kadar uzanan, deniz taşımacılığı için bir omurgadır.

karayolu tabanlı bir besiktaş ortaklığı kurucuları amavusky bebek z hıran emigan istinye yeniköy sarıyer r kavay



İmkan mekan

İmkanmekan kente yönelik “kamusal” tasarım pratiğinin gelişmesine katkıda bulunmak ve kentlerdeki yaşam kalitesini artırmaya yönelik küçük ölçekli müdahale biçimlerini oluşturmak amaçlarıyla Ocak 2007’den beri çalışmaktadır.

İmkanmekan, “kamu”nun ilgisini, kamusal mekana çekebilme ve kullanıcı perspektifini mekana yansıtılabilmek amacıyla alternatif tasarım/uygulama süreçlerini denemektedir.

İmkanmekan’ın amacı, kamusal mekân için tasarım yapma pratiğinin gelişmesine katkıda bulunacak bir tartışma platformu oluşturmak ve çeşitli buluşmalarla gerçekleştirilen bu tartışmaların internet aracılığıyla daha geniş kitlelere yayılmasını sağlamak olduğu kadar, katılımcılardan gelen önerilerin bir kısmının yerel aktörler ya da özel kurum ve kuruluşlarca verilecek çeşitli sponsorluklarla hayata geçirilmesini sağlamaktır. İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti’nin desteğiyle çalışmalarına başlanan İmkanmekan kitabı, 2010 yılı sonunda basılacaktır.

İmkanmekan Bilge Kalfa, Okay Karadayılar, Hakan Tüzün Şengün, Şebnem Şoher ve Evren Uzer’den oluşmaktadır.

Bu kitapçık “Yolda Tasarım Atölyesi” sonucunda Eylül 2010’da İstanbul’da hazırlanmıştır.



İstanbul 2010 Enerjisiyle gerçekleştirilen bu proje, İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı tarafından desteklenmektedir.



www.imkanmekan.org

www.imkanmekan.org

