



Received / Makale Geliş Tarihi 04.07.2025
Published / Yayınlanma Tarihi 30.09.2025
Volume (Issue) Cilt (Sayı) 9 (58)
pp / ss 945-959

Research Article / Araştırma Makalesi
10.5281/zenodo.17234048
Mail: editor@pejoss.com

Dr. Öğr. Üyesi Turgut Kalay

<https://orcid.org/0000-0002-8532-1203>

Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Kütahya / TÜRKİYE

ROR Id: <https://ror.org/03jtrja12>

Arş. Gör. Ayşenur Kandemir

<https://orcid.org/0000-0002-9558-2984>

İstanbul Nişantaşı Üniversitesi, Sanat ve Tasarım Fakültesi, İstanbul / TÜRKİYE

ROR Id: <https://ror.org/04tah3159>

Kamusal Sanat ve Sosyal Sorumlu Tasarım Bağlamında Metro İstasyonlarının Dönüşümü

The Transformation of Metro Stations in the Context of Public Art and Socially Responsible Design

ÖZET

Bu çalışma, kamusal iç mekânlarda sosyal sorumlu tasarım anlayışının önemini ve metro istasyonlarının salt geçiş mekânları olmaktan çıkarılarak kimlik, aidiyet ve estetik değer taşıyan toplumsal mekânlara dönüştürülme gerekliliğini ele almaktadır. Araştırmanın temel amacı, metro istasyonlarını işlevsel sirkülasyon alanları olmanın ötesinde bireysel ve toplumsal deneyim üreten kamusal sahneler olarak değerlendirmektir. Stockholm, Moskova, Napoli ve New York'taki seçilmiş metro istasyonları, çalışmanın kapsamını oluşturmaktadır. Çalışma, modern kentlerde hız ve işlev odaklı planlamaların metroları Marc Augé'nin kavramsallaştırdığı "yok yerler" niteliğine sürüklemesine karşılık, sanatsal ve estetik müdahalelerin bu mekânları hatırlanan ve aidiyet üreten alanlara dönüştürebileceğini ortaya koyması bakımından önemlidir. Araştırma, yöntem olarak görsel materyaller üzerinden betimsel analiz ve nitel içerik analizi kullanmıştır. Seçilen uluslararası metro örnekleri; estetik katkı, kullanıcı deneyimi, toplumsal işlev, sosyal sorumluluk ve mekânsal kalite boyutlarında değerlendirilmiş, bulgular kavramsal literatürle ilişkilendirilerek çözümlenmiştir. Bulgular, metro istasyonlarında sanat ve tasarımın görselliğin yanı sıra kullanıcı deneyimini, toplumsal aidiyeti ve kent kimliğini dönüştürdüğünü göstermektedir. Stockholm'deki renk ve kaya dokusu birlikteliği, Napoli'deki ışık ve mozaiklerin duysal belleği, New York'taki mozaik sanatının katılımcı atmosferi ve Moskova'daki anıtsal estetik yaklaşım, metroları geçiş mekânından çıkararak estetik ve toplumsal hafızaya katkıda bulunan mekânlara dönüştürmektedir. Buna karşın Gayrettepe hattı, monoton ve tekrarlayan kurgusuyla Augé'nin "yok yer" tanımına yaklaşmakta; kullanıcıyı bir sirkülasyon nesnesine indirgemektedir. Sonuç olarak çalışma, metro istasyonlarının kamusal sanat ve sosyal sorumlu tasarım ilkeleriyle dönüştürülmesinin gerekliliğini vurgulamaktadır. Bulgular, uluslararası örneklerde olduğu gibi sanatsal müdahalelerin kimlik, aidiyet ve toplumsal bilinç üretebileceğini; Gayrettepe gibi kimliksiz koridorların da yerel temalar, estetik düzenlemeler ve katılımcı sanat pratikleriyle yeniden kurgulanabileceğini göstermiştir. Bu yönüyle araştırma, ulaşım altyapılarının yalnızca teknik işlevleri değil, toplumsal bellek ve estetik deneyimi de kapsayan çok katmanlı mekânlar olarak yeniden düşünülmesine katkı sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kamusal İç Mekân, Kent Kimliği, Sosyal Sorumlu Tasarım, Kamusal Sanat, Kullanıcı Deneyimi

ABSTRACT

This study addresses the significance of socially responsible design in public interiors and emphasizes the necessity of transforming metro stations from mere transit spaces into social environments that embody identity, belonging, and aesthetic value. The main objective is to evaluate metro stations not only as functional circulation areas but also as public stages that generate individual and collective experiences. Selected metro stations in Stockholm, Moscow, Naples, and New York constitute the scope of the research. The study is significant in demonstrating that, while modern cities' speed- and function-oriented planning tends to reduce metro stations to what Marc Augé conceptualized as "non-places," artistic and aesthetic interventions have the potential to transform them into memorable spaces that foster a sense of belonging. Methodologically, the study employed descriptive and qualitative content analysis through visual materials. The selected international metro cases were examined in terms of aesthetic contribution, user experience, social function, social responsibility, and spatial quality, and the findings were interpreted in relation to the conceptual literature. The results indicate that art and design in metro stations not only enhance visibility but also reshape user experience, social belonging, and urban identity. The combination of rock textures and color in Stockholm, the sensory memory evoked by light and mosaics in Naples, the participatory atmosphere of mosaic art in New York, and the monumental aesthetic approach in Moscow transform metro stations from transit spaces into environments that contribute to aesthetic and collective memory. In contrast, Istanbul's Gayrettepe line, with its monotonous and repetitive design, approaches Augé's definition of a "non-place," reducing the user to a mere object of circulation. In conclusion, the study highlights the necessity of transforming metro stations through principles of public art and socially responsible design. The findings demonstrate that, as seen in international examples, artistic interventions can produce identity, belonging, and social awareness, while identityless corridors such as Gayrettepe can be reconfigured through local themes, aesthetic arrangements, and participatory art practices. In this regard, the study contributes to rethinking transportation infrastructures not only as technical facilities but also as multilayered spaces encompassing social memory and aesthetic experience.

Keywords: Public Interior, Urban Identity, Socially Responsible Design, Public Art, User Experience.

1. GİRİŞ

Kamusal mekânlar, bireylerin günlük ihtiyaçlarını karşıladıkları, sosyalleştikleri ve kültürel etkinliklerini gerçekleştirdikleri ortak alanlardır (Metin ve Polat, 2021, s. 117). Bununla birlikte bu mekânlar, kamusal faaliyetleri barındırmakta; toplumsal yaşantıyı yönlendirmekte ve beslemektedir (Göreci ve Demirarslan, 2021, s.1658). Dolayısıyla bu mekânlar, kent kültürünün oluşumunda ve toplumsal iletişimin gelişiminde merkezi bir rol üstlenmektedir. Kamusal alanların tarihsel kökeni antik dönemlere kadar uzanmakta olup, akropoller, agoralar ve tiyatrolar ilk örnekleri temsil etmektedir (Çevik vd., 2019, s. 285). Günümüzde ise kentlerin en önemli merkezleri olarak, bireylerin farklı görüşlerini dile getirebildiği, toplumsal haklarını ifade edebildiği ve kültürel birikimlerini yansıtabildiği sosyal platformlara dönüşmüşlerdir (Parlakalay, 2020, s.1159).

Kamusal alanların kalitesi yalnızca mekânsal düzenlemelerle değil, toplumsal faydayı gözeten tasarım anlayışlarıyla da doğrudan ilişkilidir. Bu noktada “sosyal sorumlu tasarım” kavramı öne çıkmaktadır. Sosyal sorumlu tasarım; toplumsal yararı önceleyen, kolektif değerlerle yönlendirilen ve sosyal amaçlara ulaşmayı hedefleyen bir yaklaşımı ifade eder (Şahin ve Çifter, 2022, s.145). Bu yaklaşım, insan odaklı tasarım yaklaşımı ile de örtüşmektedir. İnsan merkezli tasarım, bireylerin gündelik yaşamda karşılaştıkları sorunlara yönelik çözümler üretirken, yerel ve küresel ölçekli sosyal fayda sağlamayı da hedeflemektedir (Akdemir, 2017, s.88). Dolayısıyla kamusal mekânlarda gerçekleştirilen tasarımların estetik olmasının yanı sıra etik ve toplumsal bir sorumluluk çerçevesinde ele alınması gerekmektedir.

Modern kentlerde toplu taşıma ağları, kamusal alanın önemli bir parçası haline gelmiştir. Metro güzergâhları yalnızca ulaşım işleviyle değil, aynı zamanda kentlilerin gündelik yaşam deneyimini şekillendiren mekânsal ve kültürel platformlar olarak işlev görmektedir. Metro istasyonlarının ve bağlantı yollarının mekânsal kalitesi; diğer kamusal mekânlar gibi kentlilerin bu mekânlarda geçirdiği zamanın niteliğini doğrudan etkilemektedir (Orhan, 2021, s.237). Özellikle sanat pratiklerinin ve estetik müdahalelerin metro mekânlarına dahil edilmesi, bireylerin mekânla kurduğu bağın güçlenmesine ve bu alanların toplumsal hafızada daha kimlikli bir yer edinmesine katkı sağlayacaktır (Çevik ve Bingöl, 2021, s.148).

Gayrettepe metro hattında yürüyen bantların kaldırılmasıyla ortaya çıkan uzun ve düz koridor, kullanıcı deneyimini monotonlaştırarak mekânı yalnızca bir geçiş alanına indirgemıştır. Bu kimliksiz ve işlev odaklı düzenleme, bireyin mekânla kurabileceği estetik, kültürel ya da duygusal bağları zayıflatmaktadır. Marc Augé'nin *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity* adlı eserinde kavramsallaştırdığı “yok yerler” olgusu bu durumu açıklamak için oldukça işlevseldir. Augé'e göre yok yerler, ilişkisel, tarihsel ya da kimlik kurucu özelliklerden yoksun mekânları tanımlamaktadır. Bu mekânlarda birey, aidiyet geliştiremez; geçmişle ya da kimlikle bağ kurmak yerine yalnızca geçici işlevlere hizmet eden bir kullanıcı konumunda kalır. Klinikler, havaalanları, oteller, süpermarketler, otoyollar ya da alışveriş merkezleri gibi geçici konaklama, tüketim ve dolaşım noktaları bu kavrama örnek teşkil etmektedir. Dolayısıyla yok yerler, modern yaşamın hız, geçicilik ve anonimleşme üzerine kurulu mekânsal üretimlerinin bir sonucu olarak okunabilir; birey burada kimlik inşa etmekten çok anonim bir dolaşım ve tüketim pratiği içinde var olmaktadır (Augé, 1995, s. 77-78). Bu bağlamda, Türkiye'deki birçok metro istasyonu ve güzergâhı da “yok yerler” kavramı üzerinden okunabilecek nitelikler taşımaktadır. Kimliksiz, tekrarlayan yüzeylerden oluşan bu geçiş mekânları, yalnızca hareketi ve sirkülasyonu önceleyen bir mantıkla tasarlanmakta; kullanıcıya mekânı deneyimleme, hafızada yer etme ya da aidiyet geliştirme imkânı tanımamaktadır. Bu durum, Augé'nin tarif ettiği yok yerler gibi, bireyin anonim bir yolcuya dönüştüğü ve mekânla yalnızca geçici bir işlev üzerinden ilişki kurduğu bir sahne yaratmaktadır. Dolayısıyla, modern kent yaşamında ulaşım altyapıları yalnızca teknik gereklilikleri karşılayan ancak toplumsal, kültürel ve estetik boyutları göz ardı edilen mekânlara dönüşme riski taşımaktadır. Türkiye'deki metro istasyonları ve güzergâhları bu riskin somut örnekleridir.



Görsel 1. Gayrettepe Metro İstasyonu Yaya Yolu (Yazarın Arşivinden)

Bu çalışma, Türkiye’deki metro istasyonları ve güzergâhlarının yalnızca işlevsel geçiş mekânları olarak değil, aynı zamanda kimlik, aidiyet ve estetik değer üreten kamusal iç mekânlar olarak nasıl tasarlanabileceğini sorgulamaktadır. Geçtiğimiz günlerde Gayrettepe metro hattında yürüyen bantların kaldırılmasıyla ortaya çıkan monoton ve kimliksiz koridor örneğinde görüldüğü üzere, birçok metro mekânı Marc Augé’nin (1995) “yok yerler” kavramına yaklaşmakta; kullanıcıyı anonim bir yolcuya indirgemektedir. Araştırmanın temel problemi de bu noktada ortaya çıkmaktadır: Metrolar, yalnızca dolaşım odaklı “yok yerler” olmaktan çıkarılıp, toplumsal ve kültürel deneyim üreten kamusal iç mekânlara nasıl dönüştürülebilir?

Bu bağlamda çalışma, kamusal iç mekânlarda sosyal sorumlu tasarım anlayışının önemini, metro mekânlarının yalnızca geçiş alanı olmaktan çıkarılıp kimlik, aidiyet ve estetik değer taşıyan toplumsal mekânlara dönüştürülmesi gereğini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Araştırmanın kapsamını, sosyal sorumlu tasarım niteliği taşıyan ve kamusal sanat örnekleri barındıran uluslararası metro örnekleri oluşturmaktadır. Stockholm, Moskova, Napoli ve New York’tan seçilen metro istasyonları görsel materyaller üzerinden betimsel ve nitel içerik analiziyle incelenmiş; elde edilen bulgular Türkiye’den Gayrettepe hattı ile karşılaştırılmıştır. Böylece, hem küresel ölçekte sanat ve tasarımın metrolara entegrasyonu hem de yerel bağlamda sosyal sorumlu tasarımın gerekliliği ortaya konmuştur. Araştırma, bu yaklaşımıyla “ruhsuz” ve anonim metro güzergâhlarının, toplumsal bellek ve estetik deneyim üreten kamusal mekânlara dönüştürülmesi için bir tartışma zemini sunmayı hedeflemektedir. Bu yönüyle çalışma, ulaşım altyapılarının yalnızca teknik işlevler üstlenen alanlar değil, toplumsal aidiyet ve kültürel kimlik üreten mekânlar olarak da yeniden düşünülmesine katkı sunmaktadır.

2. KAMUSAL İÇ MEKÂN VE KULLANICI DENEYİMİ

Kamusal alan kavramı, tarih boyunca farklı düşünürler ve dönemler çerçevesinde çeşitli biçimlerde ele alınmıştır. Bu kavramın kökeni, Antik Yunan’a kadar uzanmaktadır. Aristoteles, insanın doğasına uygun olarak ancak poliste yaşayabileceğini ve her yurttaşın hem kendine ait olan (idion) hem de kamusal olan (koinon) bir varoluş düzenine ait olduğunu belirtmiştir. Ona göre polis, yalnızca bir topluluk değil, yurttaşların iyi yaşam idealini gerçekleştirebildiği bir ortamdır. Agora, spor salonu, tiyatro ve halk meclisleri gibi kamusal mekânlarda gerçekleştirilen toplumsal etkileşim, etik anlayışın gelişimini ve bireyin kendini gerçekleştirmesini mümkün kılmaktadır (Bahçeci, 2018, s.113). Bu görüş, Arendt’in (1958) kamusal alanı bireylerin görünürlük ve eylem aracılığıyla toplumsallaştıkları “ortak dünya” olarak tanımlamasıyla da örtüşmektedir. Arendt için kamusal alan, insanların bir araya gelerek konuşma ve eylem yoluyla ortak bir dünya kurdukları yerdir. Mekân, fiziksel olmaktan çok toplumsal ilişkilerden doğar. Bu yönüyle Aristoteles’in koinon anlayışının modern bir yorumudur (Arendt, 1958, s. 198). Modern döneme gelindiğinde, Habermas kamusal alanı tarihsel bir okuma üzerinden geliştirmiş ve bu alanı, yurttaşların bir araya gelerek iletişime geçtiği, kamuoyu oluşturabildikleri ortak tartışma zemini olarak tanımlamıştır (Olgun, 2017, s.45-46). Habermas’ın bu yaklaşımı, modern kentte kamusal alanın çözülüşünü tartışan Sennett’in (1977) bireylerin kamusal yaşamdan çekilip özel alana kapanmasına dair eleştirileriyle daha da anlam kazanmaktadır. Ona göre on sekizinci yüzyılın canlı kamusal yaşamı, modern dönemde mahremiyet ve bireysellik lehine zayıflamıştır (Sennett, 1977, s.13).

Yirminci yüzyıla gelindiğinde, kapitalizmin yalnızca üretim ve tüketim ilişkilerini düzenleyen bir ekonomik sistem olmaktan çıkarak gündelik yaşamı şekillendiren kültürel bir gerçeklik haline geldiği görülmektedir. Bu dönemde tüketim, yaşamsal ihtiyaçların ötesinde bireysel kimliğin bir ifadesi olarak yeniden tanımlanmış; gündelik yaşamın her alanı tüketim pratikleriyle kuşatılmıştır. Böylece kamusal mekânların anlamı da dönüşüme uğramış; insani ilişkiler ve kamusal etkileşim alanları, seri üretim ürünlerinin tipleşmesine benzer şekilde kendiliğindenliğini kaybeden, kurguya dayalı mekânlara evrilmiştir (Vural ve Yücel, 2020, s.100). Bauman'ın (2000) Liquid Modernity çalışmasında vurguladığı gibi, modern birey, tüketim toplumu içinde kimliğini tüketim üzerinden tanımlamakta; kamusal mekân ise bu kimliğin sergilendiği sahneye dönüşmektedir.

Kapitalist ekonominin mekânsal izdüşümleri, kentsel mekânda daha görünür hale gelmiştir. Lefebvre (1991), mekânın yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda toplumsal ve ideolojik bir üretim olduğunu vurgulamaktadır. Bu bağlamda modern kent, sermayenin akışkanlığını kolaylaştırmak amacıyla sürekli bir yeniden üretim döngüsüne sokulmuştur.

Kapitalist ekonominin gereklilikleri doğrultusunda yeniden düzenlenen kentsel mekân, sermayenin akışkanlığını kolaylaştırmak amacıyla sürekli bir değişim döngüsüne sokulmuştur. Mekânın bulunduğu coğrafya ile arasındaki bağların zayıflaması, niceliksel değerlerin ön plana çıkması ve mekânsal süreksizliklerin sermaye tarafından belirlenmesi, kentlilerin aidiyet duygusunu zayıflatmıştır. Postmodernite ile birlikte ise kentsel tasarım, farklı mimari üslupların eklektik biçimde bir araya getirildiği, parçalı ve kolaj niteliğinde mekânların üretildiği bir süreç haline gelmiştir. Bu parçalanma, bireylerin yaşam alanlarıyla kurdukları bağları daha da zayıflatmış ve kamusal mekânlarda “mekânsal aidiyetsizlik” sorununu derinleştirmiştir (Akyol ve Düzenli, 2024, s.547).

Dolayısıyla kamusal mekân, yalnızca toplumsal etkileşim ve demokratik iletişim alanı olmanın ötesinde, tarihsel, kültürel, ekonomik ve politik süreçlerin bir yansıması olarak sürekli dönüşmektedir. Antik Yunan'dan günümüz postmodern kentlerine uzanan bu dönüşüm, kamusal mekânın toplumsal yaşamda taşıdığı merkezi önemin yanı sıra, kapitalist sistemin ve tüketim kültürünün yönlendirici etkilerini de görünür kılmaktadır. Ancak bu dönüşümün en somut çıktısı, bireylerin kamusal mekânla kurduğu ilişki biçiminde görülmektedir. Kamusal mekânların fiziksel kurgusu, estetik düzeni ve işlevsel kapasitesi kadar kullanıcıların bu alanlarda yaşadığı deneyimler de mekânın niteliğini belirleyen temel bir unsurdur. Başka bir ifadeyle, kamusal alanın toplumsal anlamı, bireylerin onu nasıl algıladığı, nasıl kullandığı ve hangi duygularla deneyimlediğiyle şekillenmektedir. Bu bağlamda kamusal iç mekân, mimari bir tasarım ürünü olmasının yanı sıra bireysel algıların, bedensel pratiklerin ve toplumsal etkileşimlerin kesiştiği dinamik bir deneyim alanı olarak değerlendirilmelidir. Dolayısıyla kullanıcı deneyimi, günümüz kentlerinde kamusal mekânların kalitesini ve sürdürülebilirliğini anlamada önemli bir ölçüt haline gelmiştir.

Kamusal mekânlarda kullanıcı deneyimi tartışması, modern kentlerde kamusal alanın giderek zayıflamasıyla birlikte daha kritik hale gelmiştir. Toplumsal iletişimin azalması, bireylerin kamusal yaşamda görünürlüğünün azalmasına yol açmış; böylelikle kamusal alanlar birleştirici özelliklerini kaybederek yalnızca kentsel boşluklara indirgenmiştir (Kaya ve Kandemir, 2021, s.184). Bu durum, kullanıcıların kamusal mekânlarla kurduğu aidiyet bağını zayıflatmakta ve bu alanların toplumsal değerini tartışmaya açmaktadır.

Bu nedenle kamusal iç mekânların tasarımında işlevselliğin yanı sıra kullanıcıların algısal ve psikolojik ihtiyaçları da dikkate alınmalıdır. Mekânların kolaylıkla algılanabilir, anlaşılabilir ve yorumlanabilir şekilde kurgulanması, bireylerin bu alanlarla daha anlamlı bağlar kurabilmesine olanak tanıyacaktır. Bu bağlamda, kamusal mekânlar estetik ve işlevsel yönleri kadar bireylerin zihinsel süreçlerini harekete geçiren, psikolojik olarak destekleyici ve sosyal bağları güçlendirici özellikleriyle önem taşımaktadır. Böylelikle kamusal alanlar bireylerin yaşam kalitesini artıran, toplumsal bağları güçlendiren sosyal çekim merkezleri haline gelebilir (Tokuç ve Ferah, 2025, s.274).

Bu noktada kullanıcı merkezli tasarım kavramı devreye girmektedir. Bu yaklaşım, bireyin mekânla kurduğu etkileşimi fiziksel olduğu kadar zihinsel ve toplumsal boyutlarıyla ele almakta; kullanıcının algıları, eylemleri ve deneyimleri üzerinden mekânsal değerlendirmenin yapılmasını sağlamaktadır. Çünkü mekân, bireyin bireysel bir varoluş sahası olmasının yanında toplumun ortak alanı olarak toplumsal ilişkilerin bir ürünü ve yansımasıdır (Erap vd., 2021, s.340). Son olarak, bu tartışmalar “kentsel iç mekân” kavramı üzerinden yeni bir bakış açısı kazanmaktadır. Kent ve iç mekân arasındaki sınırların bulanıklaştığı günümüzde, kentsel iç mekânlar durağan değil; kullanıcı aktiviteleriyle sürekli yeniden tanımlanan dinamik alanlar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu alanların geçici ya da kalıcı oluşu, toplumsal akışın ve bireysel deneyimin iç içe geçmesiyle şekillenmektedir (Aydemir, 2023, s.15). Böylece kamusal iç mekân,

fiziksel bir alan olduğu kadar kullanıcıların deneyimledikleri ve sürekli yeniden inşa ettikleri bir toplumsal sahneye dönüşmektedir. Dolayısıyla kamusal iç mekân, kentsel bağlamın ve kullanıcı deneyiminin etkileşiminde şekillenen, aidiyet duygusu ve toplumsal iletişim bakımından kritik bir rol üstlenmektedir.

3. SOSYAL SORUMLULUK VE KAMUSAL MEKÂNDA SANAT

Sosyal sorumluluk kavramı, bireylerin ve kurumların yalnızca ekonomik fayda üretmekle sınırlı olmayıp toplumsal değerlerin geliştirilmesine yönelik de yükümlülükler taşıdığını ortaya koymaktadır. Carroll'un sosyal sorumluluk piramidi, bu yükümlülükleri ekonomik, yasal, ahlaki ve insancıl-gönüllülük olmak üzere dört katmanda açıklamaktadır. Bu hiyerarşide güzel sanatlara yönelik faaliyetler, insani sorumluluk alanına dâhil edilmekte; sanatın toplumsal fayda üretme gücü, kurumların en üst düzey sosyal sorumluluk pratiklerinden biri olarak değerlendirilmektedir (Tanyıldızı, 2013, s.205). Günümüzde sosyal sorumluluk yalnızca kurumsal bağlamda değil, tasarım anlayışında da kullanıcı odaklı yaklaşımlar üzerinden kendini göstermektedir. 1990'lardan itibaren tasarım terminolojisine giren kullanıcı ve insan odaklı tasarım kavramları, kapsamlarını bireysel kullanıcı deneyiminin ötesine taşıyarak toplumsal ve insani sorunlara çözüm üretmeyi hedeflemektedir. "İnsanlar için insanlar tarafından" mottosuyla özetlenen bu yaklaşım, bireysel ölçekte olduğu kadar bölgesel, kentsel ve küresel sorunlara da odaklanmakta; sosyal sorumluluğu, tasarım süreçlerinin merkezine yerleştirmektedir (Akdemir, 2017, s.88). Böylece kullanıcı odaklı tasarım işlevsellik ve kullanılabilirlikle sınırlı kalmayıp toplumsal faydayı ve insani değerleri önceleyen bir yaklaşım haline gelir.

Günümüzde kullanıcı odaklı tasarım, bir tasarım anlayışından öte tasarımda bir norma dönüşmüştür. Kullanıcı odaklı olmak, tasarım sürecinde kullanıcının perspektifini merkeze yerleştirmek tasarımın önemli bir gerekliliği haline dönüşmüştür. Dünya genelinde deneyim merkezli bir ekonomiye doğru dönüşüm eğilimi, tasarımcıları da kullanıcılara anlamlı deneyimler yaşatabilecek ürünler üretmeye yönlendirmiştir. Bu bağlamda kullanıcı odaklı tasarım, kullanıcı deneyimi için tasarlamaya evrilmiş; tasarım ekonomisi de tüketici deneyimlerini merkeze alan bir yapıya dönüşmüştür (Mura, 2014, s.42). Sanat ve tasarım, bu dönüşümün toplumsal ve kültürel boyutlarını destekleyen en güçlü araçlardan biridir. Yaratıcılık ve estetik ilkeler yoluyla üretilen sanat eserleri, bireyin duygularını ve düşüncelerini ifade etmesine imkân tanırken toplumsal mesajlar iletmeye ve kültürü şekillendirmesine de aracılık etmektedir (Olgun, 2024, s.52). Özellikle kamusal alanlarda sanat pratiklerinin varlığı, bireylerin günlük yaşam akışını dönüştürmekte; gözlemci konumundaki kullanıcıyı deneyimleyen ve katılan bir özneye dönüştürmektedir. Kamusal sanat, topluma açık biçimde sergilenen ve seyirciyle bütünleşmeyi amaçlayan bir üretim biçimi olarak, mekânın estetik değerini artırmakla kalmayıp aynı zamanda bireylere kendi kimliklerini ifade edebilecekleri bir ortak platform sunmaktadır (Eker ve Demir, 2024, s.2381; Polat, 2025, s.593). Bu yönüyle kamusal sanat, bireysel düzeyde deneyim yaratmakla kalmayıp kentlerin kolektif hafızasını ve kimliğini de yeniden üretmektedir.

Kamusal sanatın kentsel ölçekteki etkisi, kent kimliği ve toplumsal aidiyet boyutlarında da kendini göstermektedir. Bir kentin kimliği, onu oluşturan imgelerden ayrı düşünülemez. Kamusal mekânlarda sanatın varlığı, kent sakinlerinin ortak geçmişini ve kültürel mirasını görünür kılar; toplumsal birleştirici işleviyle kent yaşamına özgün ve kolektif bir kimlik kazandırmaktadır. Bu süreç, bireylerin kamusal mekânlarla daha güçlü bağlar kurmasını sağlayarak, toplumsal bilinci geliştirmekte ve sürdürülebilir ortak yaşam alanlarının oluşmasına katkıda bulunmaktadır (Çevik vd., 2019, s.296).

Sonuç olarak, sosyal sorumluluk, kullanıcı deneyimi ve kamusal sanat arasında güçlü bir etkileşim söz konusudur. Sosyal sorumlu tasarım yaklaşımı bağlamında kamusal sanat, bireysel fayda üretmenin yanı sıra toplumsal iletişimi, kültürel sürekliliği ve kent kimliğini desteklemektedir. Bu bağlamda kamusal sanat, kent mekânlarını yalnızca fiziksel alanlar olmaktan çıkarak toplumsal deneyimin, kolektif kimliğin ve estetik bütünlüğün taşıyıcısı haline getirmektedir.

4. KAMUSAL MEKÂNLARDA SANAT UYGULAMALARI: METRO İSTASYONLARI

Stockholm metrosunun 'Universitetet' istasyonundaki doğal kaya dokusunun korunarak yüzeylerin bir galeri mekânı gibi renklendirilmesi, mekâna görsel bir derinlik kazandırmıştır. Bu görsel derinlik, yeşil, mavi ve kırmızı seramik kaplamaların yarattığı dramatik renk paletiyle desteklenmiş; sıradan bir ulaşım mekânı, kullanıcıların zihninde geçilen bir yer olmaktan çıkıp hatırlanan bir yer haline gelmiştir (Görsel 2). Bu tasarım yaklaşımı, istasyonun kimliğini farklılaştırmakta ve metro hattı boyunca görsel bir süreklilik yaratılmasını sağlamaktadır. İstasyonun mağara dokusunu koruyan ham yüzeyler ile parlak seramik kaplamaların birlikteliği, güçlü bir malzeme kontrastı yaratmaktadır. Malzeme kontrastı, aydınlatmaların kaya yüzeyindeki gölgeleri vurgulamasıyla mekânsal derinliği daha da artırmaktadır. Artan derinlik,

hareket akışıyla uyumlu biçimde konumlanan sanat uygulamalarıyla birleşerek yolcuların yön bulma deneyimini kolaylaştırmakta ve istasyona kimlik kazandırmaktadır. Bu kimlik, renklerin yoğun kullanımı ve mekânın mağara benzeri formu aracılığıyla bireylerin günlük rutinlerini sıradanlıktan çıkararak sanatsal bir deneyime dönüştürmektedir. Sanatsal deneyim, kullanıcıların mekânı bir yolcu olarak kullanmasının yanı sıra bir sanat izleyicisi olarak tecrübe etmelerine olanak tanımaktadır. Sanat izleyicisi kimliği, metroya yetişme telaşının içine estetik ve merak duygusunu katmakta; bireylere ruh halini canlandıran, zihinsel refahını artıran ve mekânla aidiyet kurmayı kolaylaştıran bir deneyim sunmaktadır.

Stockholm metrosu, “dünyanın en uzun sanat galerisi” olarak anılmakta; sanatın toplumun geniş kesimlerine ulaşmasını sağlamaktadır. Üniversiteler istasyonunda olduğu gibi sanatın metro mekânlarına entegre edilmesi, kültürel değerleri günlük yaşama taşımaktadır. Günlük yaşama taşınan kültürel değerler, toplumun farklı sosyo-ekonomik kesimlerini ortak bir estetik deneyim etrafında buluşturmakta ve sanatın kamusal birleştirici gücünü görünür kılmaktadır. Bu birleştirici güç, aynı zamanda ulaşım ağlarını turistler için bir cazibe merkezine dönüştürmekte ve istasyonu sıradan bir metro mekânı olmaktan çıkarmaktadır.

Kamusal sanat uygulaması, bireylerin sanata erişimini demokratikleştiren bir sosyal sorumluluk pratiği olarak da değerlendirilebilir. Sosyal sorumluluk işlevi, sanata erişimin çoğu zaman ekonomik ve mekânsal koşullara bağlı olmasını aşarak Stockholm metrosu aracılığıyla sanatı gündelik yaşamın merkezine yerleştirmektedir. Merkeze yerleşen sanat, toplumun tüm kesimlerine ulaşan kapsayıcı bir toplumsal işlev üstlenmekte ve kamusal sanatın demokratikleştirici yönünü güçlü biçimde ortaya koymaktadır.



Görsel 2. “Universitetet” Metro İstasyonu, Stockholm (Joyman, L, 2020; Arild Vågen, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via Wikimedia Commons)

Mörby Centrum istasyonu, beyaz ve pastel tonlarda kaya yüzeyi üzerine uygulanan renkli şeritlerle öne çıkmaktadır. Bu renkli şeritler, özellikle tavan dokusunda kullanılan pembe, gri ve beyaz tonların kayalık yüzeyle bütünleşmesini sağlayarak mekânda estetik bir bütünlük oluşturmuştur. Estetik bütünlüğü sağlayan bu renk oyunları, istasyonu görsel olarak özgün kılmakta ve onu sıradan bir ulaşım alanı olmaktan çıkarmaktadır (Görsel 3). Bu özgünlük, renklerin yumuşak geçişlerinde daha da belirginleşmekte; kullanıcıların yoğun ve hızlı kent ritminden kısa süreliğine kopmasına imkân tanımaktadır. Kopma anı, tavan yüzeyindeki pastel tonların sunduğu görsel deneyimle desteklenmekte; bu deneyim yolcuların ruh halini sakinleştirerek mekânı duysal bir durak hâline getirmektedir. Duysal durak olarak işlev gören mekân, mağara dokusunun renkli yüzeylerle birlikteliği sayesinde güçlü bir kontrast sunmakta; aydınlatmalar ise bu kontrastı vurgulayarak görsel derinliği artırmaktadır. Zemindeki yalınlık ise gözün yukarıya odaklanmasını sağlamaktadır. Metro tasarımının bütün unsurları, yön bulma sürecini de estetik bir deneyime dönüştürmektedir.

İstasyonun renk düzeni, kente kültürel bir kimlik kazandırmaktadır. Bu kültürel kimlik, sanatın belirli mekânlarla sınırlı kalmayıp gündelik yaşamın bir parçası hâline gelebileceğini toplumsal düzeyde görünür kılmaktadır. Sanatı gündelik yaşamın bir parçası haline getirmek, bireylerin sanata erişimini sağlamaya katkıda bulunan bir sosyal sorumluluk örneği olarak değerlendirilebilir. Özellikle bu tarz projeler, toplumun her kesiminden bireyi sanatsal deneyime ortak etmektedir.

Solna Centrum ise Stockholm metrosunun en dramatik görünümlü istasyonlarından biridir. Bu dramatik görünüm, kırmızı ve yeşil tonların oluşturduğu güçlü kontrastın mağara benzeri tavan yapısıyla birleşmesiyle ortaya çıkmaktadır. Ortaya çıkan kontrast, mekâna çarpıcı bir estetik karakter kazandırmakta; kırmızı tavanın dramatik etkisi, zemindeki yansımalarla birleşerek mekâna üç boyutlu bir derinlik katmaktadır. Bu derinlik, yeşil alt kısımlar aracılığıyla dengelenmekte; böylece kullanıcıların mekânı daha kolay algılaması sağlanmaktadır. Kolay algılanabilirlik, aydınlatma stratejisinin kaya dokusunu vurgulaması ve renk kontrastını güçlendirmesiyle daha da desteklenmektedir. Bu destekle birlikte yoğun renk deneyimi, yolcuların mekânda geçirdikleri kısa süreyi bile güçlü bir duysal deneyime dönüştürmektedir.

Bu yoğun duysal deneyim, sanatın yalnızca estetik bir unsur olmasının yanı sıra toplumsal mesajlar iletebilen bir araç olduğunu göstermektedir. Toplumsal mesaj boyutu, kırmızı-yeşil kontrastın bazı sanat yorumcularınca çevresel sorunlara ve doğa-insan ilişkisine gönderme olarak okunmasıyla görünür hale gelmektedir. Bu görünürlük, cam bir vitrinde sergilenen hayvan heykeli gibi mekânla bütünleşen sanat öğeleriyle pekişmekte; böylece istasyon yalnızca estetik bir iç mekân değil, toplumsal mesaj üreten bir alan hâline gelmektedir.

Bu bağlamda istasyon, çevresel farkındalığı ve doğayla uyumlu yaşamın önemini çağrıştıran görselliğiyle, sanatın toplumsal bilinç yaratma potansiyeline işaret etmektedir. Bu bakımdan istasyondaki tasarım unsurları, mekânı estetik düzeyde etkileyici kıldığı kadar onları çevreye ve toplumsal meselelere dair düşünmeye davet etmektedir.



Görsel 3. Soldan Sağa Stockholm “Mörby Centrum” Metro İstasyonu ve “Solna Centrum” Metro İstasyonu (Charli Dawns, 2019; Ilya Birman, 2016).

Moskova’da bulunan Komsomolskaya ve Kievskaya metro istasyonlarının her biri, barok ve neoklasik öğelerin bir arada kullanıldığı anıtsal bir estetik üslup ile inşa edilmiştir. Bu anıtsal üslup, yüksek tonozlu tavanlar, görkemli avizeler, süslemeli stukolar ve mozaiklerle desteklenerek mekânları sıradan bir ulaşım noktası olmaktan çıkarmış ve yeraltında saray görkemine sahip bir atmosfer yaratmıştır (Görsel 4). Saray atmosferi, özellikle dramatik aydınlatma tercihiyle daha da güçlenmiş; görkemli avizeler mozaik ve resimlerin görünürlüğünü artırarak mekânın sanatsal etkisini pekiştirmiştir. Sanatsal etkinin pekişmesi, mermer, mozaik taşları ve süslemeler gibi malzeme seçimlerinin barok üslubu mekâna taşımasıyla daha belirgin hale gelmiştir. Bununla birlikte geniş koridorlar ve yüksek tavanlar aracılığıyla tasarım ilkelerinden düzen ve ritim; hareket akışını güçlü bir şekilde desteklemektedir. Yoğun süsleme ve görkemli düzenleme, kullanıcıların bu istasyonların transit geçiş alanı olmanın ötesinde seyirlik bir mekân olarak deneyimlemesini sağlar. Seyirlik mekân deneyimi, yolcuların günlük yolculuk sırasında mimari ihtişamın ve sanatsal anlatımın etkisine maruz kalmalarını sağlamaktadır. Bu etki, bireylerin mekânda geçirdikleri zamanı daha hatırlanabilir kılmakta ve yolculuğun estetik bir boyut kazanmasına neden olmaktadır.

Hatırlanabilir bu estetik deneyim, aynı zamanda Sovyet ideolojisinin görsel temsili ile bütünleşmektedir. Bu ideolojik bütünlük, tavanlarda ve duvarlarda yer alan mozaik ve resimlerde işlenen kahramanlık, birlik ve halkın emeği gibi temalar üzerinden açığa çıkmaktadır. Bu temalar, sanatın kamusal alanlarda ideolojik bir araç olarak kullanılmasına işaret etmekte; istasyonları toplumsal aidiyet ve politik kimlik inşasında

işlevsel kılmaktadır. Her ne kadar ideolojik bir yön taşısa da istasyonların tasarım dili halka yüksek estetik deneyimi sunma iddiasını taşımaktadır. Sovyet döneminde sanatın gündelik yaşama entegre edilmesi, toplumsal eşitlik vurgusu açısından bir sosyal sorumluluk örneği olarak okunabilir. Sanatın özel alanlardan ve müzelerden çıkarılıp ulaşım altyapısına taşınması, geniş kitlelerin sanatsal üretimlerle temas etmesini sağladığından bir sosyal sorumluluk örneği oluşturmaktadır.

Bu bağlamda Komsomolskaya ve Kievskaya istasyonları, kamusal iç mekânın estetik ve deneyim yönüne ek olarak politik ve ideolojik işlevini de görünür kılmaktadır. Modern metro örneklerinden farklı olarak bu istasyonlar, sanatın demokratik ve katılımcı boyutundan çok, temsili ve anıtsal işlevini öne çıkarmaktadır. Ancak yine de kullanıcı deneyimine olumlu yönde katkıda bulunarak metro yolculuğunu sanatsal ve kültürel bir deneyime dönüştürmeyi başarmaktadır.



Görsel 4. Soldan Sağa Moskova “Komsomolskaya” Metro İstasyonu ve “Kievskaya” Metro İstasyonu
(Safa.daneshvar, CC BY 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>>, via Wikimedia Commons; Aleksey Narodizkiy, 2019).

Slavyanskiy Bulvar, Moskova metrosunun tipik Stalinist anıtsal üslubundan ayrılarak Art Nouveau estetiğine yaklaşmaktadır. Art Nouveau’ya özgü dalgalı formlar, doğadan esinlenen bitkisel motiflere sahip demir işçilikleri ve benzer biçimde tasarlanan aydınlatma elemanları, mekâna organik ve akışkan bir kimlik kazandırmaktadır. Böylece istasyon, alışlagelmiş yeraltı mekânlarından farklı, daha romantik ve doğa ile ilişkili bir estetik yaklaşım sunmaktadır. Romantik yaklaşım, kavisli formlar ve dekoratif detaylar aracılığıyla kullanıcıların mekânla görsel bir bağ kurmasını kolaylaştırmaktadır. Aydınlatma elemanlarının işlevsel ve sanatsal unsurlar olarak kullanılması, istasyonun kent yaşamında bir duraklama ve gözlem noktası niteliği kazanmasına yardımcı olmaktadır. Duraklama ve gözlem olanağı, geometrik tavan düzeni ile organik demir işçiliğinin birlikteliğinde daha da belirginleşmekte; bu birleşim mekânda dikkat çekici bir kontrast yaratmaktadır. Kontrastın yarattığı çeşitlilik, doğadan ilham alan dekoratif öğeler sayesinde mekânın tekdüzeliğini kırmakta, kullanıcıların yön bulmasını kolaylaştırmakta; kavisli oturma alanları ise istasyonda geçirilen zamanı işlevsel olduğu kadar estetik olarak da nitelikli hâle getirmektedir (Görsel 5).

Slavyanskiy metro istasyonu, bulunduğu bölgenin kimliğini yansıtarak Moskova metrosunun tasarım diline çeşitlilik kazandırmaktadır. Klasik sosyalist gerçekçilik yerine doğa ve belirli sanat akımı vurgusunun öne çıkması, toplumsal düzeyde farklı bir estetik deneyim yaratmaktadır. Bu, kentin yalnızca ideolojik sembollerle değil kültürel çeşitlilik ve estetik zenginlikle de temsil edilebileceğini göstermektedir.

İstasyonun tasarımı, kamusal mekânlarda sanatın demokratikleştirilmesine de örnek teşkil etmektedir. Estetik deneyim, yolcuların günlük hayatlarına katılırken sanatın kamusal ulaşım altyapısına taşındığını göstermektedir. Bu, topluma kültürel erişim imkânı sunan bir sosyal sorumluluk pratiği olarak okunabilir. Bu bağlamda Slavyanskiy istasyonu, Moskova metrosundaki klasik anıtsal tasarım yaklaşımından ayrılarak doğa ve sanatın birlikteliğine dayalı, insan ölçeğini ve deneyimini öne çıkaran bir istasyon tasarımı sunmaktadır. Bu yönüyle, Moskova metrosunun sanatsal dilinin çeşitliliğini göstermekte ve kamusal sanatın kullanıcı deneyimini farklılaştırabileceğini ve çeşitlendirebileceğini kanıtlamaktadır.

Bu bağlamda Slavyanskiy Bulvar İstasyonu, kullanıcıya aidiyet, kimlik ve görsel hafıza kazandıran; Lefebvre’in mekânın toplumsal üretimi anlayışı ve kullanıcı merkezli tasarım yaklaşımıyla da örtüşen bir kamusal iç mekân örneği sunmaktadır. Böylelikle istasyon, yalnızca geçilen bir alan değil, toplumsal deneyim ve estetik hafıza üreten bir sahne hâline gelerek Moskova metrosunun çeşitlenen sanatsal dilini güçlendirmektedir.



Görsel 5. Moskova “Slavyanskiy” Metro İstasyonu (Eugenyl988, CC BY-SA 3.0
<<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>>, via Wikimedia Commons; Kate O’Malley).

28. Cadde ve Bedford Caddesi’ndeki istasyonların her biri, mozaik sanatının çağdaş yorumlarıyla zenginleştirilmiştir. 28. Cadde İstasyonu’ndaki mozaik’in beyaz ve pembe çiçek motifleri, istasyonun sert ve işlevsel yüzeylerini yumuşatarak doğal ve ferah bir estetik atmosfer yaratmıştır. Bu çiçek desenleri, kullanıcıların mekânı daha sıcak, huzurlu ve yaşanabilir bir alan olarak algılamasını sağlamaktadır. Bedford Caddesi İstasyonu’ndaki mozaik kompozisyon ise ay figürü, masalsı hayvanlar ve figürlerden oluşarak kullanıcının hayal gücünü etkinleştirmektedir. Hayal gücünü harekete geçiren bu fantastik unsurlar, yolcuları gündelik rutinden uzaklaştırarak onlara merak uyandırıcı bir deneyim yaşatmaktadır (Görsel 6). Bu deneyim, metro mekânının görsel kimliğini farklılaştırarak soğuk beton yüzeyleri sanatsal bir dokuya dönüştürmektedir. Sanatsal dokunun kattığı farklılık, yolcuları pasif bir gözlemci olmaktan çıkarıp sanatla etkileşim kuran bir özneye dönüştürmektedir. Bu dönüşüm ise metroda geçirilen kısa sürelerin bile estetik bir deneyime evrilmesine katkı sağlamaktadır.

Estetik deneyimin toplumsal yansımaları, kentin kültürel çeşitliliğinin görünür kılınması ve ortak bir deneyim alanı üretilmesidir. 28. Cadde’deki çiçekler, kentin peyzajına ve doğayla ilişkisine gönderme yaparken; Bedford’daki figüratif düzenleme, bireysel hayal gücü ile kolektif kültür arasında köprü kurmaktadır. Bu köprü, kamusal sanatın kullanıcıların kente ve birbirine dair aidiyet hislerini güçlendirmesine aracılık etmektedir. Böylelikle kamusal sanat, toplumsal düzeyde birleştirici bir rol üstlenmektedir. Bu birleştirici rol, sanat uygulamalarının sosyal sorumluluk işlevini de öne çıkarmaktadır. Bedford’daki fantastik kompozisyon, özellikle çocuklar ve gençler için katılımcı ve ilham verici bir içerik üretirken; 28. Cadde’deki çiçek desenleri, kullanıcıya günlük yaşamın stresi içinde görsel bir rahatlama imkânı sunmaktadır. Görsel rahatlama, sanatın toplumsal faydayı estetik deneyim üzerinden gerçekleştiren, bireylerin zihinsel refahını artıran iyileştirici bir araç olmasını mümkün kılmaktadır.

Sanatın iyileştirici etkisi, mekânsal kalite bakımından da belirleyicidir. 28. Cadde’deki ritmik desenler, istasyonun düzenini desteklerken; Bedford’daki yoğun figüratif tasarım, mekânın monotonluğunu kırarak dikkat çekici ve dinamik bir ortam yaratmaktadır. Bu dinamizm, istasyonun okunurluğunu artırmakta ve mekân kalitesini yükseltmektedir. Yükselen mekân kalitesi, New York metrosundaki bu iki istasyonu, sanatın gündelik ulaşım mekânlarını dönüştürmesine örnek haline getirmektedir. 28. Cadde’nin doğaya ve sakinliğe odaklanan estetik yaklaşımı ile Bedford İstasyonu’nun masalsı ve kurgusal deneyimi, farklı yönleriyle kullanıcı deneyimini zenginleştirmekte; toplumun sanata erişimini demokratikleştiren güçlü örnekler sunmaktadır.

Bu yaklaşım, kavramsal çerçevede tartışılan “mekânsal aidiyet” ve “çok katmanlı deneyim” temalarıyla örtüşmektedir. Çiçek desenleriyle peyzaja gönderme yapılması, ya da Bedford’daki figürlerin bireysel hayal gücü ile kolektif kültür arasında kurduğu bağ, Augé’nin “yok yer” tarifine zıt bir örnek oluşturmaktadır. Geçici ve anonim bir geçiş mekânı yerine, ortak sembollerle hafızaya kazınan bir kamusal sahne yaratılmaktadır. Sanat eserleri yalnızca seyredilen nesneler değil, kullanıcıların kısa süreli yolculukları sırasında bile duygusal, zihinsel ve sosyal bağ kurabilecekleri temas noktalarıdır. Çocuk ve gençler için Bedford’daki fantastik sahneler bir oyun ve keşif alanı, 28. Cadde’deki çiçek motifleri ise bir nefeslenme ve dinginlik alanı yaratmaktadır. Bu çeşitlilik, kamusal sanatın toplumsal faydayı estetik deneyim üzerinden örgütleyebileceğini; mekânın ritmi, malzeme dili ve renk katmanlarıyla birleşerek kullanıcının hem yön bulma hem de kendini ifade etme biçimlerini dönüştürebileceğini göstermektedir.



Görsel 6. Soldan Sağa Nancy Blum’un New York “28. Cadde” Metro İstasyonu’nda ve Marcel Dzama’nın “Bedford Caddesi” İstasyonu’nda yer alan eserleri (Cathy Carver, 2024; Kris Graves, 2024).

Stazione Università metro istasyonunun tavan, duvar ve zeminlerinde kullanılan parlak renkler, geometrik desenler ve dijital çağın simgesel ikonları, mekâna güçlü bir görsel kimlik kazandırmaktadır. Bu görsel kimlik, neon pembe, yeşil ve mavi tonlarının dinamizmiyle desteklenmekte ve mekânı sıradan bir ulaşım alanı olmaktan çıkararak adeta çağdaş bir sanat galerisi atmosferine dönüştürmektedir (Görsel 7). Sanat galerisi benzeri bu atmosfer, Stazione Università’yı kent içi ulaşım ağında sanatı görünür kılan dikkat çekici kamusal mekânlardan biri haline getirmektedir. Sanatın bu görünürlüğü, aynı zamanda bireylerin günlük yolculuk deneyimini dönüştürmektedir. Bu dönüşüm, sıradan bir geçiş mekânını estetik bir deneyim alanına; estetik deneyimi ise toplumsal bir bilinçlenme anına dönüştürerek kamusal alanlardan metro istasyonlarının potansiyelini görünür kılmaktadır.

İstasyonun tasarımındaki yoğun renk kullanımı ve desen çeşitliliği, yolculukları sıradanlıktan çıkararak duysal açıdan uyarıcı bir boyuta taşımaktadır. Bu etki, istasyonun farklı bölümlerinde karşılaşılan sanatsal unsurlar ve bazı duvarlarda yer alan “sustainable” gibi kavramsal sözcüklerle desteklenmekte; böylece kullanıcıların mekânla yalnızca fiziksel değil düşünsel ve kavramsal bir ilişki kurmasına da olanak tanımaktadır. Bu yaklaşım, bireyi pasif bir yolcudan aktif bir katılımcıya dönüştürmekte; sanatın kamusal mekânda rolünü sadece dekoratif bir unsur olmaktan çıkararak bir iletişim ve farkındalık aracına çevirmektedir.

Stazione Università, Napoli’nin kültürel kimliğini çağdaş bir dille yansıtarak kente uluslararası bir vizyon kazandırmaktadır. Bu vizyon, özellikle üniversite bölgesine hizmet eden istasyonun genç nüfusun dinamizmiyle örtüşmesini sağlamakta; bilgi, teknoloji ve sürdürülebilirlik temalarının sanatsal bir dilde görünür kılınmasına aracılık etmektedir. Bu sanatsal dil sayesinde metro yalnızca bir ulaşım mekânı olmaktan çıkmakta, toplumsal değerlerin sergilendiği bir vitrin işlevi üstlenmektedir. Toplumsal değerlerin görünürlüğü, sanatın farkındalık yaratıcı boyutunu da öne çıkarmaktadır. Sürdürülebilirlik ve çağdaş değerler üzerine kurulu kavramsal sanat, yolcuların gündelik yaşamlarında bu temalar üzerine düşüncelerini teşvik etmektedir. Bu düşünme süreci, sanatın toplumsal farkındalık yaratıcı işlevini mekânın kimliğinin bir parçası haline getirmekte ve bireylere çevresel ve kültürel sorumluluklara dair bilinç aşılamaktadır.

Bu bilinç, mekânın fiziksel düzeniyle de desteklenmektedir. İstasyonun geniş ve açık alanları hareket akışını kolaylaştırmakta, parlak yüzeyler ışığı yansıtarak mekânın daha aydınlık ve ferah algılanmasını sağlamaktadır. Duvarlardaki grafik desenler ve tavan kompozisyonları yolcuların yön bulma deneyimini kolaylaştırırken mekânın sürekliliğini de güçlendirmektedir. Sanatsal unsurların fonksiyonel kurguyla bütünleşmesi, mekânın kalitesini, estetik ve işlevselliğini yükseltmektedir. Sonuç olarak bu bütüncül yaklaşım Stazione Università’yı metro istasyonlarında sanatın yalnızca dekoratif bir unsur değil, aynı zamanda toplumsal, düşünsel ve kavramsal bir deneyim aracı olduğunu gösteren güçlü bir örnek hâline getirmektedir. Dijital çağın sembollerini, sürdürülebilirlik söylemini ve estetik çeşitliliği bir araya getiren bu istasyon, kullanıcı deneyimini dönüştürmekte ve Napoli’nin çağdaş kent kimliğine kalıcı bir katkı sunarken kente gelen ziyaretçiler için de kültürel bir cazibe noktası hâline gelmektedir.

Bu bağlamda Stazione Università, Marc Augé'nin 'yok yerler' kavramının tersine, kullanıcıyla ilişkisel ve kimlik kurucu bir bağ geliştiren; Arendt, Lefebvre ve kullanıcı merkezli tasarım yaklaşımlarının öngördüğü gibi kamusal iç mekânın toplumsal deneyim üreten bir sahneye dönüşebileceğini kanıtlayan bir örnek sunmaktadır. Böylelikle istasyon, yalnızca transit bir nokta değil, kimlik, aidiyet ve kolektif hafıza üreten bir kamusal mekân hâline gelmektedir.



Görsel 7. Karim Rashid ve Alessandro Mendini Tarafından Tasarlanan Napoli “Stazione Università” Metro İstasyonu (Beatrice Morra, 2018).

Stazione Toledo istasyonunun en belirgin özelliği, mavi tonların farklı yoğunluklarda kullanıldığı mozaik yüzeylerdir. Bu mozaik yüzeyler, tavan ve duvarlarda kullanılan binlerce küçük mozaik parçası, dalgaların ve gökyüzünün parçacıklı ışık etkisini taklit ederek istasyona neredeyse kozmik bir derinlik kazandırmaktadır (Görsel 8). Bu derinlik etkisi, tavadaki geniş açıklıktan süzülen ışığın mavi tonlarla birleşmesiyle daha da güçlenmekte; böylece istasyon sanatsal bir deneyim mekânına dönüşmektedir. Mekânın bu sanatsal kimliği, ışık ve renk düzeni sayesinde yolcuların metro yolculuğunu gündelik rutinden çıkararak duysal ve zihinsel olarak farklı bir bağ kurmalarını sağlamaktadır. Özellikle yukarıya açılan mavi dairesel tavan boşluğu, yolculara denizin altından gökyüzüne bakıyorlarmış hissi vermekte; bu illüzyon kullanıcıların mekânda geçirdiği zamanı sanatsal bir deneyim hâline getirmektedir.

Sanatsal deneyimin sürekliliği, hareket akışını yönlendiren rampalar ve yürüyen merdivenlerin mozaiklerin sunduğu görsellikle bütünleşmesi sayesinde pekişmektedir. Böylece yolculuk salt bir geçiş eylemi olmaktan çıkıp estetik ve sanatsal bir deneyime dönüşmekte; istasyonun mekânsal organizasyonu da bu performans destekleyen geniş açıklıklar, kontrollü ışık kullanımı ve ritmik yüzey kurgusuyla kullanıcı deneyimini yönlendirmektedir.

Zemin, duvar ve tavanın aynı renk paleti üzerinden bütünleştirilmesi, kullanıcıların mekânı kolayca algılamasını sağlamaktadır. Parlak yüzeylerin ışığı yansıtması mekânı ferah kılarken, tavan boşluğu mekânsal sürekliliği güçlendirmektedir. Güçlenen süreklilik, Toledo'nun ulaşımın işlevsel gerekliliklerini karşılamının ötesine geçerek mekânsal kaliteyi sanatsal değerlerle bütünleştirmesini mümkün kılmaktadır.

Toledo İstasyonu aynı zamanda Napoli'nin tarihsel kimliğini deniz ve ışık metaforları üzerinden çağdaş bir dille yeniden üretmektedir. Kentin denizle kurduğu kültürel bağ, istasyonun görsel kurgusunda hem tema hem de atmosfer olarak hissedilmekte; böylece mekân toplumsal aidiyet duygusunu güçlendiren ve kentin kimliğini temsil eden bir kamusal iç mekân hâline gelmektedir. Kent kimliğini temsil eden bu işlev, aynı zamanda istasyonu turistler için de kültürel bir cazibe merkezine dönüştürmektedir.

Sanatın ulaşım altyapısına entegre edilmesi, bireylerin sanata erişimini kolaylaştıran bir sosyal sorumluluk pratiği olarak da okunabilir. Geniş kitleler, yolculuk sırasında estetik ve sanatsal değerlerle karşılaşmakta; böylece sanat özel ve seçkin mekânlardan çıkarılıp gündelik yaşamın bir parçası hâline gelmektedir. Bu yaklaşım, bireylerde estetik duyarlılığı güçlendirdiği gibi kent ölçeğinde kültürel farkındalık da yaratmaktadır. Dolayısıyla Stazione Toledo, kamusal iç mekânlarda sanatın dönüştürücü gücünü somut bir biçimde sergileyen, yerel temalarla küresel tasarım trendlerini harmanlayan bir örnek niteliğindedir. Mavi tonların hâkimiyetindeki mozaik yüzeyler ve dramatik ışık kullanımı, istasyonu günlük yaşamın sıradanlığından uzaklaştırarak bireysel deneyimi zenginleştirmekte; mekânı Napoli'nin çağdaş kent kimliğine kalıcı bir katkı sunan bir sahneye dönüştürmektedir.

İstasyonun tasarımındaki bu yaklaşım, Marc Augé'nin tanımladığı 'yok yerler' kavramının aksine istasyonun kullanıcıyla ilişkisel ve kimlik kurucu bir bağ geliştirdiğini ortaya koymakta; kullanıcı merkezli tasarım ilkeleri doğrultusunda bireyin duysal, duygusal ve kültürel deneyimini mekânın kurgusuna entegre etmektedir. Böylelikle Stazione Toledo, modern kentin hız ve anonimlik üreten geçiş mekânlarına karşılık, aidiyet ve hatırlanırılık sağlayan bir 'yer'e dönüşmektedir.



Görsel 8. Napoli "Stazione Toledo" Metro İstasyonu (Andrea Resmini, 2012).

5. BULGULAR VE TARTIŞMA

İncelenen istasyonlar, kamusal iç mekânın yalnızca geçiş işlevine indirgenmediğini; aksine estetik stratejilerin mekânın toplumsal okunuşunu yönlendiren bir dil olarak çalıştığını göstermektedir. Stockholm'de Universitetet ve Mörby Centrum'da, doğal kaya dokusunu görünür bırakıp renk ve malzeme kontrastlarıyla galeri etkisi yaratılırken; Solna Centrum'da kırmızı-yeşil karşıtlığıyla güçlü bir atmosfer kurulmuştur. Napoli'de Stazione Università dijital çağın grafik dilini, Stazione Toledo ise mavi mozaiklerin ışıkla kurduğu kozmik derinliği kullanarak kente ait tematik imgeleri çağdaş bir anlatıya dönüştürmüştür. Moskova'da Komsomolskaya ve Kievskaya'da, barok/neoklasik repertuvarla tarihsel-ideolojik bir kimlik inşa edilmiş; Slavyanskiy istasyonunda ise Art Nouveau'ya dayanan doğa referanslarıyla ağ içinde ayırt edici bir alt kimlik yaratılmıştır. Bu çeşitlilik, kavramsal bölümde vurgulanan "kamusal mekânın sürekli dönüşen, çok katmanlı anlam üretimi" tezini doğrulamaktadır. Estetik müdahale yalnızca güzelleştirme değil, kimlik kurma biçimidir ve mekânı geçilen yer olmaktan çıkarıp hatırlanan yere dönüştürmektedir.

Nitekim vaka okumaları, tasarım dilinin kullanıcı deneyimini duysal uyarım, algısal okunurluk ve duygudurum düzenleme eksenlerinde dönüştürdüğünü ortaya koymaktadır. Stockholm'de renk-doku birlikteliği yön bulmayı kolaylaştırarak gündelik telaşın içine kısa bir estetik mola yerleştirmekte; New York'ta 28. Cadde'nin floral mozaigi sakinleştirici bir atmosfer sağlarken Bedford Avenue'nun figüratif kurgusu merak uyandıran bir karşılaşma yaratarak kullanıcıyı pasif gözlemcilikten etkin deneyimleyiciliğe taşımaktadır. Napoli'de Toledo'nun ışık kuyusu ve mavi mozaikleri, denizin altından gökyüzüne bakma hissini çağırarak bir duygu belleği yaratmakta ve yolculuğu estetik bir eyleme dönüştürmektedir. Bu bulgular, kavramsal bölümde tartışılan kullanıcı merkezli tasarım yaklaşımını doğrudan teyit etmektedir deneyim, ergonomik akışın ötesinde algısal, duygusal ve anlam kuran katmanlar eşzamanlı ele alındığında güçlenmektedir.

Kamusal sanatın üç düzeyde toplumsal işlev üstlendiği izlenmektedir. İlk olarak, kültürel temsil düzeyde Napoli istasyonları, deniz ve ışık metaforlarıyla kentsel imgeyi çağdaş bir dile tercüme ederken Moskova'da anıtsal estetik yaklaşım devlet ideolojisini görünür kılmaktadır. İkinci olarak, Stockholm ve New York örneklerinde sanat, farklı sosyo-ekonomik grupları gündelik ulaşım bağlamında ortak bir estetik deneyimde buluşturmakta ve kamusal alanın birleştirici kapasitesini harekete geçirmektedir. Üçüncü olarak, sanatın metrolara entegre edilmesi müze/galeri eşiklerini düşürerek erişimi demokratikleştirmekte bu da sosyal sorumlu tasarım ilkeleriyle örtüşen bir kamusal fayda üretmektedir. Öte yandan Moskova'nın temsili-anıtsal dili, katılımcı/demokratik yön yerine ideolojik işlevi öne çıkarmakta; bu ayrım, kamusal

sanatın hangi toplumsal sözleşme ve yönetim anlayışıyla mekâna girdiğine bağlı olarak farklı normatif sonuçlar üretebileceğini göstermektedir.

Bütün örneklerde sanat, ışık, malzeme, renk ve hareket kurgusuna entegre olduğunda okunurluğu artırmakta, akışı desteklemekte ve mekânsal derinlik üretmektedir. Üniversitelerde kaya ile seramiğin birlikteliği, Mörby'de pastel tavan ve yalın zemin ilişkisi, Solna'da kontrastın yönlendiriciliği, Toledo'da ışık kuyusu ile mavi mozaiklerin sürekliliği, New York'ta mozaik bantların ritmi gibi özellikler yön bulma ile estetiği aynı katmanda buluşturmaktadır. Bu gözlem, kavramsal çerçevedeki "mekânsal kalite ile deneyim arasındaki sıkı ilişki" savını pratikte doğrulamaktadır.

Gayrettepe'de yürüyen bantların kaldırılmasından sonra daha açık bir şekilde ortaya çıkan uzun, düz ve tekrarlı koridor; renk, doku, ışık ve tema bakımından anlam ipuçları üretmeyen bir düzenle anonimleşmiştir. Bu kurguda estetik tema yokluğu, kullanıcıyı yalnızca sirkülasyon nesnesine indirgemekte; mekân hafızaya tutunmamakta, aidiyet oluşturmamaktadır. Karşılaştırmalı okuma, uluslararası örneklerin yerle ilişkili temalar ve duygusal senaryolar üzerinden kimlik ve deneyim üretirken Gayrettepe'nin işlevci bir eşikte kalarak Augé'nin yok yer tarifine hızla yaklaştığını göstermektedir. Kısacası, analiz edilen istasyonların çoğunda sanat erişimi eşitleyen, deneyimi zenginleştiren ve okunurluğu artıran bir kamusal araçken; Gayrettepe'de eşdeğer bir kültürel temas katmanı bulunmadığı için mekân bir geçiş alanı olarak kalmaktadır. Bulgular, ruhsuz koridorların kamusal iç mekâna dönüşümünde yalnızca bir sanat eklemesinin yetmeyeceğini; yerle ilişkili tema, duygusal ardışıklık, okunurluk ve katılımcı süreçlerin birlikte kurgulanması gerektiğini göstermektedir. İstanbul bağlamında deniz/akıntı metaforları, jeolojik renk katmanları ya da tarihsel hatlar gibi yerel referanslarla tutarlı bir tematik çerçeve kurulması; ışık-renk-doku üzerinden mikro duraklar ve ritimler oluşturularak uzun koridorların tek tonluluğunun kırılması; kalıcı ve geçici kamusal sanat işlerinin mahalle okulları ve üniversitelerle ortak üretim yoluyla katılımcı bir modele bağlanması; yönlendirme sisteminin grafik/renk katmanlarıyla bütünleştirilmesi ve bütün bunların bakım, dayanıklılık ve enerji verimliliği kriterleriyle desteklenmesi, sosyal sorumluluk ve kullanıcı merkezli tasarım ilkeleriyle uyumlu bir dönüşüm yolunu işaret etmektedir. Böyle bir çerçeve, tasarım sürecini estetik, aidiyet hissi, stres algısı, yön bulma süresi gibi göstergeler üzerinden değerlendirmeye de olanak tanıyacaktır.

Sonuçlar, kavramsal bölümde ileri sürülen ana savların sahadaki karşılıklarını tutarlı biçimde doğrulamaktadır. Augé'nin yok yeri, kimlik ve ilişkisel bağlardan yoksun tekdüze kurgularda anonim yolcu deneyimi üretirken; Arendt-Habermas-Lefebvre hattının işaret ettiği kamusal alanın dönüşen doğası, estetik ve tematik müdahalelerle gündelik sirkülasyon mekânının toplumsal etkileşim ve temsil sahnesine çevrilebileceğini göstermektedir. Sosyal sorumlu ve kullanıcı merkezli tasarım ilkeleri, sanata erişimi eşitleyen ve deneyimi zenginleştiren uygulamalarla pratik karşılık bulmakta; ışık-malzeme-renk-akış entegrasyonu ise okunurluk ve duygusal refah arasında doğrudan bir bağ kurmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, metrolar doğru estetik/tematik kurgu ve katılımcı süreçlerle yok yer olmaktan çıkarak kimlik, aidiyet ve kültürel temsil üreten kamusal iç mekânlara dönüşebilir; Gayrettepe'nin mevcut tekdüze kurgusu da aynı ilkeler doğrultusunda yeniden tasarlandığında, anonim geçiş alanından toplumsal bellek ve estetik deneyim üreten bir sahneye evrilebilir.

6. SONUÇ

Bu çalışma, metro istasyonlarının yalnızca teknik birer ulaşım altyapısı olmasının yanı sıra kamusal iç mekânın toplumsal, kültürel ve estetik boyutlarını barındıran mekânlar olduğunu ortaya koymuştur. İncelenen uluslararası örnekler, kamusal sanatın ve kullanıcı merkezli tasarımın, mekânı işlevsel bir geçiş alanı olmaktan çıkararak toplumsal belleğe, kimliğe ve estetik deneyime açılan dinamik platformlara dönüştürebildiğini göstermektedir.

Elde edilen bulgular, metro mekânlarının kimlik üretimi ve kullanıcı deneyimi açısından üç temel sonuç ortaya koymaktadır. İlk olarak, estetik müdahaleler mekânın toplumsal okunuşunu yönlendiren güçlü bir araçtır; renk, ışık, doku ve malzemenin doğru kurgulanmasıyla sıradan bir transit alan, kullanıcıların hafızasında yer eden bir deneyim sahnesine dönüşmektedir. İkinci olarak, kamusal sanat mekânsal kimliği ve toplumsal aidiyeti güçlendirmektedir; Napoli ve New York örneklerinde görüldüğü gibi sanat, farklı sosyo-ekonomik grupları ortak bir deneyim etrafında buluşturarak kültürel çeşitliliği görünür kılmakta ve kentsel aidiyet bağlarını pekiştirmektedir. Üçüncü olarak, sanatın erişilebilirliği sosyal sorumlu tasarım ilkeleriyle örtüşmektedir; Stockholm örneğinde olduğu gibi, sanatı gündelik ulaşım ağlarına entegre etmek, estetik deneyimi demokratikleştirmekte ve bireylerin yaşam kalitesini artırmaktadır.

Bu noktada Gayrettepe örneği, uluslararası örneklerin tersine, mekânın yalnızca işlevselliğe indirgenmesi durumunda ortaya çıkan riskleri somutlaştırmaktadır. Yürüyen bantların kaldırılmasıyla daha da belirginleşen uzun, monoton koridor, Augé'nin (1995) tarif ettiği “yok yer” niteliğini kazanmış; kullanıcıyı anonim bir yolcuya indirgemıştır. Bu karşıtlık, sosyal sorumlu ve kullanıcı merkezli tasarımın yokluğunda, kamusal iç mekânların kültürel bellekten ve estetik nitelikten nasıl hızla kopabileceğini göstermektedir.

Sonuç olarak, metroların yalnızca sirkülasyon odaklı planlanması, onları kimliksiz ve ruhsuz “yok yerlere” dönüştürmektedir. Oysa yerle ilişkili temaların, duysal sürekliliğin, katılımcı sanat uygulamalarının ve kullanıcı odaklı tasarım ilkelerinin bütünleşmesiyle, bu mekânlar toplumsal belleğin ve kültürel temsilin güçlü taşıyıcıları haline gelebilir. İstanbul bağlamında Gayrettepe örneği, bu dönüşümün aciliyetini ve gerekliliğini açıkça ortaya koymaktadır. Metro güzergâhlarının estetik deneyim üreten, aidiyet oluşturan ve kültürel çeşitliliği yansıtan kamusal iç mekânlar olarak yeniden düşünülmesi, çağdaş kent yaşamı için bir zorunluluk haline gelmiştir.

KAYNAKÇA

- Akdemir, N. (2017). Tasarım kavramının geniş çerçevesi: Tasarım odaklı yaklaşımlar üzerine bir inceleme. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 7(1), 85-94.
- Augé, M. (1995). *Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity*. Verso.
- Aydemir, Y. (2023). *Kentsel yürüme deneyiminin bir parçası olarak sergi mekanları: İstanbul için mekan tabanlı bir mobil uygulama önerisi* [Yüksek lisans tezi]. (Tez No. 781012), Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Akyol, D., & Düzenli, A. Ç. T. (2024). Toplumsal değişim sürecinde “kamusal mekân”ın dönüşümü. *The Journal of Academic Social Science*, 56(56), 545-554.
- Arendt, H. (1958). *The human condition*. University of Chicago press.
- Bahçeci, H. I. (2018). Kent mekânında kamusal alan: Richard Sennett perspektifinde bir inceleme. *Memleket Siyaset Yönetim*, 13(29), 111-128.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid modernity*. Blackwell Publishing.
- Birman, I. (2017). *Solna centrum Stockholm metro station*. <https://ilyabirman.net/meanwhile/all/stockholm-metro-solna-centrum/>
- Carver, C. (2024). *Going deep on the modern art of the New York City subway*. <https://www.bloomberg.com/news/features/2024-05-03/how-nyc-s-subway-became-an-underground-gallery-of-modern-art>
- Çevik, N., Bingöl, M., & Özkul, D. T. (2019). Kamusal alan bağlamında kentsel mekânlarda çağdaş sanat yansımaları. *Fine Arts*, 14(4), 284-297.
- Çevik, N., & Bingöl, M. (2021). Kamusal alan bağlamında çağdaş sanat söylemleri. *İnönü Üniversitesi Kültür ve Sanat Dergisi*, 7(1), 147-161.
- Daneshvar, S. (2024). *Komsomolskaya Station, Moscow, Russia*. https://en.wikipedia.org/wiki/Komsomolskaya_%28Koltsevaya_line%29#/media/File:030522-Moscow-IMG_9006-2.jpg
- Dawns, C. (2019). *The break of dawn*. <https://www.instagram.com/p/BwAG5GNIHF-/>
- Eker, M., & Demir, H. (2024). Metaverse'de punk estetiği: kamusal sanat ve kültürel çeşitlilik. *Kent Akademisi*, 17(6), 2380-2403.
- Erap, B. B. N., Hilmioğlu, S., & Kariptaş, F. S. (2021). Kamusal mekânlarda deneyim ve kullanıcı merkezli tasarım. *Sanat ve Tasarım Dergisi*, (28), 335-347.
- Eugeny1988. (2008). *Station of Arbatsko-Pokrovskaya line of Moscow subway “Slavyanskiy bulvar”*. https://en.wikipedia.org/wiki/Slavyansky_Bulvar#/media/File:Slavyanskiy_bulvar_station.JPG
- Göreci, N.E. & Demirarslan, D. (2021). Kamusal iç mekânlarda akvaryum. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 8(72), 1651-1670. <http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.2555>
- Graves, K. (2024). *Going deep on the modern art of the New York city subway*. <https://www.bloomberg.com/news/features/2024-05-03/how-nyc-s-subway-became-an-underground-gallery-of-modern-art>

- Joyman, L. (2020). *Stockholm Photo: Universitetet station*. <https://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g189852-i445738696-Stockholm.html>
- Kaya, M., & Kandemir, Ö. (2021). Kamusal alanın teknolojik katmanı olarak sanal ağlar ve kentsel mekanlar üzerindeki etkileri. *Turkish Online Journal of Design Art and Communication*, 11(1), 182-194.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell Publishing.
- Metin, S. N. Y., & Polat, S. (2021). Kamusal Mekân Kalitesini Yükseltmek İçin Kentsel Tasarım Araçlarından Nasıl Faydalanabiliriz? *İdealkent* (COVID-19 Sonrası Kentsel Kamusal Mekânların Dönüşümü), 115-145.
- Morra, B. (2018). *Stazione universita opere d'arte fra il futuro e l'antico*. <https://storienapoli.it/2018/05/06/stazione-universita-metropolitana/>
- Mura, G. (2014). Tasarımda ilham kaynağı olarak kullanıcı kaynaklı fotoğraflar. *Yedi*, (12), 41-51.
- Narodzkiy, A. (2019). *Kievskaya Station*. <https://www.instagram.com/p/Bsn53DYA9NS/>.
- Olgun, H. B. (2017). Jürgen Habermas, Hannah Arendt ve Richard Sennett'in kamusal alan yaklaşımları. *Sosyolojik Düşün*, 2(1), 45-54.
- Olgun, M. K. Görsel zekanın sanat ve tasarımla sınırsız etkileşimi. *Beykoz Akademi Dergisi*, (Sınırsız: Dünya Yapmak & Ötesi"), 51-74.
- Orhan, M. (2021). Kamusal sanat etkinliklerinin kamusal alan kullanım değeri üzerindeki etkileri. *Uluslararası Disiplinlerarası ve Kültürlerarası Sanat*, 6(12), 237-260.
- O'Malley, K. (2025). *How to use the Moscow metro and which stations to visit*. <https://vagrantsoftheworld.com/moscow-metro-stations/>
- Parlakalay, H. (2020). Kamusal alanda sanat ve sanat eserleri. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(4), 1157-1172.
- Polat, B. (2025). Kentsel öğelerin yeniden yorumu: endüstriyel tasarım yoluyla sanatın mekânsal temsili. *Premium e-Journal of Social Sciences (PEJOSS)*, 9(56), 592-600.
- Resmini, A. (2012). *Oscar Tusquets Blanca: stazione Toledo*. <https://www.domusweb.it/it/notizie/2012/12/21/oscar-tusquets-blanca-stazione-toledo.html>
- Sennett, R. (1977). *The fall of public man*. WW Norton & Company.
- Şahin, C., & Çifter, A. S. (2022). Sosyal sorumlu tasarım bağlamında davranış değiştirici ürün yaklaşımları: Literatür odaklı tematik bir inceleme. *GRID-Architecture Planning and Design Journal*, 5(2), 144-169.
- Tanyıldızı, N. İ. (2013). Halkla ilişkilerde sosyal sorumluluk uygulama alanı olarak sanat faaliyetleri (Akbank, Garanti Bankası ve İş Bankası örneği). *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 3(8), 203-216.
- Tokuç, E., & Ferah, B. (2025). Kamusal mekân tasarımında nöromimari kriterlerin algısal incelenmesi: Rami Kütüphanesi peyzaj tasarımı örneği. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 30(1), 273-296.
- Vågen, A. (2015). *Universitetet metro station*. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Universitetet_metro_station_January_2015_02.jpg#/media/File:Universitetet_metro_station_January_201502.jpg
- Vural, T., & Yücel, A. (2010). Çağımızın yeni kamusal mekanları olan alışveriş merkezlerine eleştirel bir bakış. *İTÜDERGİSİ/a*, 5(2), 97-106.