



KAVRAMSAL MAKALE

**Covid 19 (Koronavirüs) Pandemisinin Kentler İçin Gündeme Getirdiği “Yürünebilir Kentler” ve Yürünebilirliği Destekleyen Diğer Yaklaşımlar**

Arş. Gör. Dr. Duygu AK ÇETİN, Uşak Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uşak, e-posta: [duygu.ak@usak.edu.tr](mailto:duygu.ak@usak.edu.tr)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6736-5643>

Okan AKPINAR, Doktora Öğrencisi, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, e-posta: [akpinaro@hotmail.com](mailto:akpinaro@hotmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9629-1786>

**Öz**

Covid 19 (Koronavirüs) pandemisinin kentler için gözler önüne sermiş olduğu bir gereklilik artık kentsel yerleşimlerin araba odaklı olmaktan çıkarılarak daha çevreci, daha sürdürülebilir ve insanı merkeze alan yaklaşımlar ile planlanması olmuştur. Bu süreçte adını en fazla duyuran model olarak “yürünebilir kentler” ve onunla birlikte yürünebilirliği destekleyen “15 dakikalık kentler”, “akıllı büyüme”, “yeni şehircilik” ve “toplu taşıma odaklı gelişme” gibi yaklaşımlar da gündeme gelmiştir. Çalışmanın amacı, farklı isimler taşımakla birlikte yürünebilirliği destekleyen ve odağına yerleştiren bu yaklaşımları bir araya getirerek “yürünebilir kentler” literatürüne katkı sağlamak ve yürünebilir kentlerin yaratılmasında gelecekte yapılabilecek çalışmalar için kuramsal bir zemin oluşturmaktır. Çalışmada bu amaçla söz konusu yaklaşımlar yürünebilirliği destekleyen özellikleri ile literatüre dayalı olarak değerlendirilmektedir. Tüm bu planlama yaklaşımları, özellikle son 20 yılda kentleşme ve planlama literatürlerinde çok tartışılmakta ve hepsinin kabul ettikleri stratejiler birçok açıdan ortaklaşmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Yürünebilir Kentler, 15 Dakikalık Kentler, Akıllı Büyüme, Yeni Şehircilik, Toplu Taşıma Odaklı Gelişme.

**Makale Gönderme Tarihi:** 18.07.2022

**Makale Kabul Tarihi:** 01.11.2022

**Önerilen Atıf:**

Ak Çetin, D. ve Akpınar, O. (2022). Covid 19 (Koronavirüs) Pandemisinin Kentler İçin Gündeme Getirdiği “Yürünebilir Kentler” ve Yürünebilirliği Destekleyen Diğer Yaklaşımlar, *Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi*, 5(11): 1632-1654.



## Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences

2022, 5(11): 1632-1654. DOI:[10.26677/TR1010.2022.1121](https://doi.org/10.26677/TR1010.2022.1121)  
ISSN: 2667-422X Dergi web sayfası: [www.sobibder.org](http://www.sobibder.org)



### CONCEPTUAL PAPER

## **“Walkable Cities” Brought to the Agenda by the Covid 19 (Coronavirus) Pandemic for Cities and Other Approaches that Support Walkability**

Dr. Duygu AK ÇETİN, Uşak University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Uşak, e-mail: [duygu.ak@usak.edu.tr](mailto:duygu.ak@usak.edu.tr)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6736-5643>

Okan AKPINAR, Ph.D. Student, Trakya University, Institute of Social Sciences, Edirne, e-mail: [akpinaro@hotmail.com](mailto:akpinaro@hotmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9629-1786>

### **Abstract**

A requirement that Covid 19 (Coronavirus) pandemic has revealed for cities is that urban settlements are no longer car-oriented and must be planned with more environmentalist, more sustainable and human-centered approaches. In this process, "walkable cities" as the model that made its name the most, and with it, some approaches that support walkability such as "15-minute cities", "smart growth", "new urbanism" and "transit-oriented development" came to the fore. The study aims to contribute to the "walkable cities" literature by bringing together these approaches that support and focus on walkability, although they have different names, and to create a theoretical basis for future studies in the creation of walkable cities. For this purpose, these approaches are evaluated in the study based on the literature with their features that support walkability. All these planning approaches have been much discussed in the urbanization and planning literatures, especially in the last 20 years, and the strategies they all adopt are common in many aspects.

**Keywords:** Walkable Cities, 15-Minutes City, Smart Growth, New Urbanism, Transit-Oriented Development.

**Received:** 18.07.2022

**Accepted:** 01.11.2022

### **Suggested Citation:**

Ak Çetin, D. and Akpınar, O. (2022). “Walkable Cities” Brought to the Agenda by the Covid 19 (Coronavirus) Pandemic for Cities and Other Approaches that Support Walkability, *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(11): 1632-1654.

## GİRİŞ

Covid 19 (Koronavirüs) pandemisi yalnızca ekonomik veya toplumsal kurguları değil, fiziksel ve mekansal kurguları da yeniden ele alma gerekliliğini ortaya koymuştur. Kent sel yerleşimlerin artık araba odaklı olmaktan çıkarılarak daha çevreci, daha sürdürülebilir ve insanı merkeze alan yaklaşımlar ile planlanması gerektiği açığa çıkmıştır. Bu doğrultuda herkesin tüm olanaklardan, daha sağlıklı ve güvenli bir çevrede yaşama hakkından eşit bir biçimde faydalanabilmesi için fiziksel yakınlık, erişilebilirlik, kompakt arazi kullanımı gibi özelliklere sahip küçük ölçekli mahalleleri esas alan bazı yaklaşımlar ortaya atılmıştır. Bu yaklaşımların düşünsel kökenleri pandemi öncesinde de var olmakla birlikte, pandemi sürecinin etkileri ile birlikte tekrar gün yüzüne çıkmışlardır.

Arabaya bağımlı bir hayatın azaltılması aynı zamanda kentler için hava ve gürültü kirliliğinin azaltılması, ulaşımdan kaynaklı enerji tüketiminin düşürülmesi ve iklim değişikliğiyle mücadele edilmesi gibi çevresel katkıları da beraberinde getirecektir. Hem pandemi hem de iklim değişikliği ve diğer çevresel sorunlar, endüstri devriminden beri var olagelen ekolojik yıkımın somut tezahürleridir. Bugün birçok kent için “2050 yılına kadar karbon nötr olma” planı/hedefi geçerlidir ve kentsel mekanda yapılacak değişiklikler bu plana hizmet edecek şekilde yapılmaya çalışılmaktadır. Bu süreçte en fazla adını duyuran model, “yürünebilir kentler” olmuştur. Yürünebilir kentler, “temel hizmetleri erişilebilir mesafede planlamanın önemi”nden (Pehlivan, 2021: 357) hareketle, kişilerin günlük ihtiyaçlarını herhangi bir araca ihtiyaç duymadan yürüme mesafesinde karşılayabilmesini ifade etmekte olup hem toplumsal hem de rekreasyonel bir değer taşımaktadır.

Yürünebilirliği destekleyen ve odağına yerleştiren birçok planlama yaklaşımı bulunmaktadır. Bu yaklaşımlar yeni olmamakla birlikte pandemi sonrası değişmesi gereken kentleşme anlayışı için uygun düşmektedir. Bunlar arasında en çok ses getireni, Anne Hidalgo’nun 2020 yılı Paris belediye başkanlığı seçimleri için tekrar aday olmasıyla danışmanı ve fikrin sahibi Moreno’nun “15 Dakikalık kent” modelini seçim programının temeline yerleştirmesi olmuştur. Bu yaklaşım, kompakt bir alanda, kent sakinlerinin temel ihtiyaçlarına en fazla 15 dakikalık bir yürüme ve bisiklete binme mesafesinde erişebilmelerini, hizmetlerin birbirine yakın olması ile herkesin her zaman her şeye ulaşabildiği bir kentsel gelişimi amaçlamaktadır (Öztaş, 2021: 106).

Literatürde söz konusu planlama yaklaşımlarına yönelik olarak yapılmış çalışmalar arasında Capasso Da Silva vd.’nin (2020) sürdürülebilir bir planlama hedefi olarak 20 dakikalık şehirleri değerlendirdiği çalışmalarında şehirlerin yürüme, bisiklet veya toplu ulaşım ile 20 dakika içinde erişilebilecek bir şekilde planlanmasının mümkün olduğunu bildirmiştir. Makalede Arizona Tempe şehri örnek olay olarak seçilmiş ve yazarlar şehrin bisiklet veya toplu ulaşım ile 20 dakika içinde ulaşılabilir olduğu halde nihai olarak 20 dakikalık şehir kavramının etkisini azaltacak kentsel yayılmanın bazı biçimlerini deneyimlediğini ifade etmiştir. Kentsel yayılmanın güncel trendleri ile kavram yalnızca sakinler temel olanaklara erişmek için otomobile bağlı kalırlarsa devam edebilecektir (Capasso Da Silva vd., 2020: 2). Moreno vd. (2021), gelecekteki pandemi sonrası şehirlerinde sürdürülebilirlik, dayanıklılık ve mekan kimliği aracı olarak “15 dakikalık kent”i tanıttıkları çalışmalarında 15 dakikalık şehir ihtiyacı hem sağlıklı bir yaşam tarzının teşvik edilmesinin bir yolu olmasının yanı sıra eşit oranda ekolojik sürdürülebilirlik, sosyal etkileşimin ve yurttaş katılımının teşvik edilmesi ile ilişkili olarak diğer boyutlara da odaklanmaktadır. Ayrıca bütün temel hizmetlerin yakınlığını vurgulayarak otomobil bağımlılığına işaret etmektedir (Moreno vd., 2021: 97). Pozoukidou ve Chatziyiannaki (2021: 3-4), fiziksel planlama açısından 15 dakikalık şehirlerin; erişilebilirlik, yürünebilirlik, yoğunluk, karma arazi kullanımı ve tasarım çeşitliliği olarak adlandırılan ağırlıklı olarak geçmişte planlamanın en iyisi olarak kullanılan katkılara dayandığını

belirtmektedir. Diğer çevre merkezli yaklaşımlar ile 15 dakikalık şehir arasındaki temel farklılık olarak 15 dakikalık şehrin yakınlık kavramını iyileştirerek insanları aktiviteye değil, aktiviteleri çevreye getirme niyetinde olmasını göstermektedir. Weng vd. (2019: 263), 15 dakikada yürünebilir çevrelerin yaş ve ekonomik durum gibi özelliklerle ilişkili olarak toplumsal eşitsizliğin bazı formlarını sunabileceğinden endişe etmişlerdir. Çocuklar gibi daha genç insanların ilgi duyabileceği temel olanaklar (spor tesisleri ve oyun alanları gibi) yaşlı insanların ilgi duyabileceği olanaklardan farklı olabileceğini, ayrıca farklı grupların farklı yürüme davranışları ve hızları olabileceğini, bu nedenle kent plancılarının bilgilendirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Bununla birlikte yazarlar, yürüme mesafesi içinde farklı demografik grupların toplumsal ihtiyaçlarının yeterince karşılanmadığını ve herhangi bir zamanda, dezavantajlı olarak kaldığını da gözlemlemiştir.

Çalışmanın amacı, farklı isimler taşımakla birlikte yürünebilirliği destekleyen ve odağına yerleştiren yaklaşımları bir araya getirerek “yürünebilir kentler” literatürüne katkı sağlamak ve yürünebilir kentlerin yaratılmasında gelecekte yapılabilecek çalışmalar için kuramsal bir zemin oluşturmaktır. Çalışmanın birinci bölümünde Covid 19 pandemisinin kentler üzerindeki etkileri ele alınmaktadır. İkinci bölümde “yürünebilir kent” kavramı “yürünebilirliğin önemi”, “komşuluk birimi/mahalle birimi”, “yürünebilir kentler: kavramsal çerçeve, yürünebilirliği etkileyen unsurlar/özellikler” alt başlıkları ile açıklanmaktadır. Üçüncü bölümde ise yürünebilirliği destekleyen diğer yaklaşımlar olan 15 dakikalık kent (*15-minute city*), Amerika’da 1990’lı yıllardan itibaren kentsel büyümenin kontrol edilmesine yönelik planlama gündeminde yer almaya başlayan akıllı büyüme (*smart growth*), yeni şehircilik (*new urbanism*) ve toplu taşıma odaklı gelişme (*transit-oriented development*) yaklaşımları, yürünebilirliği destekleyen özellikleri ile literatüre dayalı olarak değerlendirilmektedir. Tüm bu yaklaşımların, kentlerin daha güvenli, dayanıklı, sağlıklı ve yaşanabilir hale getirilmesi, kent hizmetlerinin yerelde merkezleştirilmesi, topluluk hissini güçlendirilmesi gibi sahip oldukları ortak paydalar ile yürünebilirliğe ilham olan kentsel yaklaşımlar olarak bu çalışmada bir araya getirilmiş olması, çalışmayı önemli kılmaktadır.

## COVID-19 ve KENTLER

Tarihsel ilerleme süreci içerisinde değerlendirildiğinde günümüzde var olan kentlerin nasıl ve ne şekilde planlandığı, büyük ölçüde içerisinde bulunduğu dönemin baskın teknolojik ve sosyo-kültürel gelişmeleri ve o dönemde gerçekleşmiş olan büyük krizlerin etkisi ile ilişkili olduğu görülmektedir. Örneğin, 19. yüzyılda gerçekleşen kolera salgını kentlerde kanalizasyon ile içme suyu arasındaki arıtma sistemlerinin geliştirilmesine neden olmuştur. Sanayileşme Dönemi’nde ise Avrupa’da gecekondu bölgelerinde aşırı yoğunluk yaşanmasından sebeple solunum yolları hastalıkları çerçevesinde düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Yine iletişim ve ulaşım da yaşanan büyük teknolojik ilerlemeler kentlerin gelişiminde ve birbirleri ile ilişkilerinde önemli bir yere sahip olmuştur ve olmaya da devam etmektedir. Çin’in Wuhan şehrinde 2019 yılının son ayında meydana çıkan ve küresel çapta kısa sürede yayılan Covid-19 salgını da kentlerin kısa vadede yaşamsal biçimlerini değiştirmiş ve etkileri de salgının başlangıcından iki yılı aşkın süre geçmesine rağmen anlaşılmaya çalışılmaktadır. Bu salgının kentler üzerinde sosyo-kültürel ve fiziksel olarak oldukça derin izler bırakacağı düşünülmektedir (Özcü ve Sayan Atanur, 2020: 239).

İnsanlık tarihi boyunca pandemi niteliğinde ortaya çıkan birçok hastalık için yoğun bir nüfusu barındıran ve bu nedenle doğası gereği yakın etkileşimi de barındıran kentsel mekânlar önemli olmuştur. İnsan hareketliliğine bağlı olarak yayılan salgınlar arasında Covid-19 dışında veba hastalığı ve İspanyol gribi de vardır. Ancak bunlardan farklı olarak Covid-19 pandemisi, hem

nüfus yoğunluğunun hem de insan etkileşiminin giderek daha da arttığı, iletişim ve ulaşım olanaklarının daha da geliştiği bir zamanda ve dünyada çok daha kısa sürede yayılma imkanı bulmuştur. Bu hızlı yayılımın sebeplerinden bir diğeri, küreselleşme olarak gösterilmektedir. Bilindiği üzere sanayi devrimi ve ticari gelişmeler kentleşmeyi ortaya çıkarmış, daha sonra iktisadi faaliyetler ile birlikte ülkelerin sınırları genişlemeye başlamış, bu fırsatlardan yararlanıp ülkelerinden daha başat aktörler olarak küresel kentler ortaya çıkmıştır (Çam, 2020: 68-73).

Covid-19 pandemisinin küresel anlamda hızla yayılması sonucunda oldukça fazla ülkede insanlar gündelik yaşamlarında en fazla kullandıkları mekanlar olan toplu taşımalar, iş merkezleri, alışveriş merkezleri, kamu binaları ve eğlence mekanları gibi kamusal alanlarda kullandıklarını kısıtlamak durumunda kalmışlardır. Alınan tüm bu önlemler özellikle yoğun nüfusu barındıran kentsel alanlarda temasın en aza indirilmesi ve böylelikle Covid-19'un yayılımının önlenmesi açısından oldukça önem arz etmiştir (Çam, 2020: 69-70). Ayrıca salgın ile birlikte kullanılamaz hale gelen okul binalarının yerini çevrimiçi derslerin aldığı, yine çeşitli kurum ve plazalarda çalışan insanların çevrimiçi imkânlar dâhilinde iş ve toplantılarını mekândan ve zamandan bağımsız bir şekilde yerine getirdikleri, alışveriş merkezlerinin yerini de çevrimiçi alışveriş/e-ticaretin aldığı görülmektedir. Robotlar, otonom araçlar, yapay zeka, ultra geniş bant iletişimi, büyük veri, 5G, sanal ve artırılmış gerçeklik olgusu, kripto paralar, giyilebilir teknolojiler, nano teknoloji, dijital dönüşüm, endüstri 4.0, toplum 5.0 vb. unsurlar gündemde yerini hızla artıran gelişmeler olarak ön plana çıkmaktadır (Aykut, 2020).

Kuşkusuz Covid-19'un yayılması ve salgın haline gelmesi bir kentleşme problemidir. Bu nedenle de kentlerin özellikleri, geleceği, kentlerdeki yeni yaşam biçimi ve planlaması ile ilişkili olarak tartışılmalıdır. Kentlerin planlamasında özellikle halk sağlığının tüm hedeflerden üstün tutulması gerekliliği bu salgın ile bir kez daha vurgulanmıştır (Özüduru, 2020: 8). Bu süreçte kent planlamasının aşağıdaki adımlar ölçüsünde etkileneceği düşünülmektedir (Özüduru, 2020: 8):

- Temel hizmetlere erişim, kentsel yaşam ve halk sağlığı,
- Kamusal alanların oluşturulması,
- İklim değişikliğinin önemini kavranması,
- Daha fazla şehir ve bölge planlaması kapsamında çalışmaların yapılması,
- Sayısal veriler bağlamında afet ve kriz yönetiminin önemini anlaşılması.

“İyi bir krizi asla boşa harcama” özdeyişini akılda tutarak Covid-19 pandemisi kent planlarına kentlerimizi daha ekolojik ve sürdürülebilir yollarla nasıl yeniden organize edebileceğimizi düşünmek için uygun bir fırsat sağlamıştır (NíChúláin ve Davlashyan, 2021). Çok sayıda kentte bugün kentsel planlama konularını işaret eden yeni planlama kavramları tanıtılmaktadır: kompakt kent, süperbloklar, 15 dakikalık kent, otomobilsiz kent veya bunların kombinasyonu (Nieuwenhuijsen, 2020). “Temel hizmetleri erişilebilir mesafede planlamanın önemi” (Pehlivan, 2021: 357), kentsel planlama alanında özellikle ulaşımın mahalle ölçeğinde daha bütüncül planlanması konusunda bazı değişimlerin yaşanmasını beraberinde getirmiştir (Balci ve Türk, 2020: 3397). Örneğin Paris belediye başkanı Hidalgo, Seine Nehri'nin bir kısmını araba trafiğine kapatarak yayalar için yeni alanlar açmış, 40 okulun bahçesini ortak kullanım alanına çevirmiş, korona bisiklet yolları (*corona cycleways*) rejimi kurmuş (Pozoukidou ve Chatziyiannaki, 2021: 18) ve 650 km bisiklet ağı oluşturacağını açıklamıştır (Erturan, 2020).

Bu süreçte Paris'in yanı sıra dünyada Milano, New York, Berlin, Roma, Barselona, Seattle, Toronto gibi birçok büyük kent, bisiklet kullanımını teşvik etmek için yeni “pop-up” bisiklet yolları inşa etmeye başlamıştır (Erturan, 2020). Ayrıca dünya üzerinde sokakların araç trafiğine kapatılarak daha rahat ve güvenli kullanılmasını sağlamaya yönelik geliştirilen başka uygulamalar da söz konusudur. Örneğin, SFMTA (*San Francisco Municipal Transportation*

Agency-Kentsel Ulaşım Ajansı)'nın "Yavaş Sokaklar Programı" (*Slow Streets Program*), Nisan 2020'de San Francisco'da Covid-19'a bir karşılık olarak ortaya çıkmıştır. Oturma alanlarındaki belirli sokaklarda araç trafiğini kısıtlamak ve bu sokakları yürüyerek ya da bisikletle seyahat eden kişiler için ortak bir alan haline getirmek üzere tasarlanmıştır. Şehir boyunca neredeyse otuz koridor yavaş sokak olarak uygulanmıştır. Bu yavaş sokaklarda motorlu araç trafiğini en aza indirmek ve yürüme ve bisiklet sürmeyi önceliklendirmek üzere yön işaretleri ve barikatlar yerleştirilmiştir. Yavaş Sokaklar Programı'nın amacı, gerekli seyahat ve egzersizin Covid-19 pandemisi boyunca sosyal mesafeye uygun bir şekilde gerçekleştirilmesi için daha fazla alan sağlamaktır (SFMTA, 2020). Başka bir örnek ise, Barselona'nın kamusal alanların nitelik ve nicelik bakımından iyileştirilmesini sağlamak için 400x400 metre bloklar içinde yol ağlarını yeniden kurgulayan süper blok sistemidir. Barselona'nın süper blokları, araç girişini yasaklayarak hem kentin parçalarından arabaları uzaklaştırır hem de halkın günlük sosyal yaşamlarını daha güvenli, daha temiz sokaklara genişletmelerini ve perakendenin büyümesini, eğlencenin ve diğer hizmetlerin kolay ulaşımını cesaretlendirir (O'Sullivan, 2020).

## YÜRÜNEBİLİR KENTLER

Covid-19 pandemisi ile birlikte insanların temel yaşam alanı olan kentlerde sürdürülebilir olmayan bazı tercihlerin değişmesi gerektiği herkes tarafından anlaşılmıştır. Bu dönemde kentleri daha dirençli kılabilecek stratejilerin ve özellikle kısa mesafelerde yürüme ya da bisiklet gibi alternatif, sürdürülebilir ve yeşil ulaşımın etkinleştirilmesinin önemi, alınan kararlarla ve örneklerle net bir şekilde ortaya konmuştur (Külekcı ve Tezer, 2021: 302). Bu süreçte kentlerin tek merkezli olması yerine herkesin temel ihtiyaçlarını yürüme mesafesinde rahatça karşılayabildiği, sosyal mesafenin korunup nüfus yoğunluğunun azaltıldığı kentlerin tasarlanması gerekliliği (Ensarioğlu, 2021: 27) "yürünebilir kentler" ve onu destekleyen diğer bazı yaklaşımların yaygınlaşmasına öncülük etmiştir.

## Yürünebilirliğin Önemi

Günümüzün hızlı ve küresel dünyasında insanlar için aktif bir yaşamdan ziyade hareketsiz ve pasif bir yaşam geçerlidir (Akçam ve Karaçor, 2018: 1365). Söz konusu fiziksel aktivite eksikliği, bütün toplumlarda, küresel bir kamu sağlığı sorunu olarak ele alınmaktadır. Kamu sağlığı, yürümek veya bisiklete binmek gibi, tipik olarak fiziksel aktivitenin makul biçimlerini teşvik ederek sağlığı iyileştirmeye çaba harcamaktadır, çünkü bunlar aktif olmayan toplumlar için başlaması ve sürdürmesi daha kolay olan ve günlük yaşama daha kolay entegre edilebilecek olan aktivitelerdir (Zuniga-Teran vd., 2017: 63-64).

Yürünebilirlik, herhangi bir araca ihtiyaç duymadan yapılabilen basit bir eylem olmasına rağmen kentliler tarafından çoğunlukla ihmal edilmektedir. Kişilerin günlük ihtiyaçlarının karşılanması için -kişisel özelliklerimize ve mekanın koşullarına göre değişmekle birlikte- 5 km'ye kadar yürünebilmesi mümkün olmakla birlikte kişiler bu mesafeyi ya araçla ya da toplu taşıma araçlarıyla kat etmeyi tercih etmektedir (Külekcı ve Tezer, 2021: 302). Buna karşılık obezite, hipertansiyon, şeker ve kalp hastalıkları gibi birçok hastalığın yürüyüş aktivitesini belirli bir düzen içinde gerçekleştiren kişilerde daha az görüldüğü, ayrıca bu fiziksel faydaların yanı sıra düzenli yürüyüşün kişilerin akıl ve ruh sağlığına da katkıda bulunduğu yapılan araştırmalarda saptanmıştır (Ercan ve Belge, 2017: 233).

Yürünebilirliğin insan sağlığına sunduğu fiziksel faydaların yanı sıra toplumsal, çevresel ve ekonomik faydaları da bulunmaktadır. Bu faydalar arasında toplumsal uyumu ve etkileşimi güçlendirmesi, ulaşım ve altyapı maliyetlerini, enerji tüketimini ve sera gazı emisyonlarını

azaltması, kontrolsüz kentsel yayılmanın önüne geçilmesi sayılabilir (Ercan ve Belge, 2017: 233). Ayrıca bu tür yerleşimlerin sosyal sermayeyi güçlendirmesi beklenir, çünkü sakinlerin etkileşim kurmalarına olanak sağlar. Bu etkileşim kasti veya tesadüfi olabilir. Kendiliğinden bir komşuya “rastlamak”, kısa muhabbetler etmek veya sadece el sallamak, güven duygusunu ve kişiler ile yaşadıkları yer arasındaki iletişim duygusunu cesaretlendirmeye yardımcı olabilir (Leyden, 2003: 1546).

Diğer yönüyle kentlilerin yaşadıkları mahallede, fiziksel olarak bir yardıma ihtiyaç duymaksızın en temel kamusal hizmetlere en yakın yerden ulaşabilmeleri, temel beklentileri arasındadır (Erdoğanaras vd., 2020: 122). Bu doğrultuda kentsel planlamada yürünebilir ortamları sağlayacak faktörlere -kişileri yürüyüş yapmaya yönlendirecek açık ve yeşil alanların varlığı, ulaşımın ve altyapının yürüyüşü destekleyecek şekilde düzenlenmesi gibi- önem verilmesi gereklidir (Akçam ve Karaçor, 2018: 1365; Demir, 2019: 116). Bu gereklilik, kentli hakları konusunda temel referans belgesi olan Avrupa Kentsel Şartı ya da 1988 tarihli Yaya Hakları Bildirgesi gibi çeşitli uluslararası metinlerde yürümenin ve kentlerin yürünebilir mekanlar olarak tasarlanmasını istemenin temel bir insan hakkı olarak kabul edilmesinin de bir sonucudur.

### **“Komşuluk Birimi/Mahalle Birimi”**

Kentlerde yürünebilirlik konusu fikir olarak eskiye dayanmaktadır. Temeli, kentleri mahalle ölçeğinde ele almak fikri ile, 1900lerin başında, Amerikalı planlamacı Clarence Perry tarafından otomobilin yükselişe geçmesine karşılık insan ölçekli mahalleleri korumak amacıyla ortaya atılan “komşuluk birimi/mahalle birimi (*neighborhood unit*)” kavramına dayandırılabilir (Sisson, 2020). Perry bu kavramı, toplumu geliştirmek, trafik sorunlarının olumsuz etkisini ortadan kaldırmak ve şehri küçük alt bölgeler içerecek şekilde planlamak için temel bir model olarak tanımlamaktadır (Alawadi vd., 2021: 4). Perry’nin komşuluk/mahalle birimi, “bir ilkokulun gerektirdiği nüfus esasına dayanmakta; araç yollarından tamamen arındırılmış, yaya olarak erişilebilir okul, ticari birimler ve eğlence tesislerinin oluşturulduğu merkez ile en uzak konuttan 10 dakika erişme mesafesi ve 800 metre uzaklığı” kapsamaktadır (Ünal ve Erol, 2020: 17-18).

Amerika’da Russell Sage Vakfı’nın bir çalışanı olarak Perry’nin formülü birçok fikrin ve deneyimin sentezinden oluşmaktadır: Her bir komşuluk birimi kendi ilköğretim okulunu desteklemeye uygun bir nüfusu barındırabilecek yeterli bir büyüklükte olmalı ve çocuklar oraya yürüyebilmelidir. Alan sınırları ana caddelerden oluşmalı ve geçiş trafiğine imkan vermemelidir. Her bir birim merkezi bir toplanma alanına ve küçük aralıklı parklara sahip olmalıdır. Okullar ve diğer kurumlar alanın merkezinde, yerel dükkanlar ise çevresinde konumlandırılmalıdır (Rohe, 2009: 211-212). Görüldüğü gibi Perry, komşuluk birimlerinin fiziksel biçimine -büyüklüğü, sınırları, iç sokak sistemi ve arazi kullanımlarının dağılımı gibi- odaklanmıştır (Alawadi vd., 2021: 4). Ayrıca bu plan, yaşayanların daha fazla yüz yüze etkileşime girmesine olanak sağlayarak topluluk duygusunu geliştirmeyi de hedeflemektedir (Kaya, 2019: 22). Perry’nin formülünü oluşturan bu ilkeler aşağıda Tablo halinde sunulmuştur.

Perry’nin ilk komşuluk birimi planı, 1.000 aile için okul ve topluluk merkezi gibi kurumsal alanları, çeperde perakende dükkanları ve yüzde 10’luk açık alanlarıyla 64.7 hektarlık bir alanı tanıtmaktadır. Sakinlerin herhangi bir yere ulaşmak için 400 metreden fazla yürümesini gerektirmeyecek şekilde tasarlanmıştır. Perry özellikle sokak düzenine büyük bir önem göstermiştir. Fikir, komşuluk birimi dışındaki ana sokaklardan yerel trafiği ayırmak, böylece yürünebilirliği teşvik etmek ve komşuluk birimi içerisinde kargaşa ve kirliliği azaltmaktır.

Kısaca toplumsal faydalar sunan düşük konut yoğunluğu ile kendine yeterli bir mahalle yaratma amacını taşımaktadır (Alawadi vd., 2021: 4).

**Tablo 1.** Clarence Perry Tarafından Geliştirilen ve Komşuluk Birimi Tasarımını Yönlendiren İlkeler

Komşuluk Birimi Tasarımını Yönlendiren İlkeler	
Büyüklik	Komşuluk birimi, bir ilköğretim okulunun hizmet edeceği nüfus düşünülerek planlanmalı ve alan sınırları da nüfus yoğunluğuna göre belirlenmelidir.
Sınırlar	Komşuluk birimini oluşturan sınırlar, ana caddeler tarafından sınırlanmalı ve trafik mahalle içine girmeden bu caddelerden akmalıdır.
Açık Alanlar	Küçük parklar ve eğlence-dinlenme alanlarından oluşan bir sistem planlanmalıdır.
Kurum-kuruluş Alanları	Okul ve diğer kurum veya kuruluşlar, çepere de en iyi hizmeti verebilecek şekilde, komşuluk biriminin merkezi bir noktasında yer almalıdır.
Yerel Dükkanlar	Komşuluk birimi nüfusu için yeterli bir veya birden fazla alışveriş alanı, mahallenin çeperinde ve tercihen kavşakların yanında, diğer komşuluk birimlerinin de yararlanabileceği düşünülerek yer almalıdır.
İç Sokak Sistemi	İç sokak sistemi, komşuluk birimi içerisinde kolay ulaşımı sağlayacak nitelikte olup; yoğun trafiği komşuluk birimi içine almayacak şekilde planlanmalıdır.

**Kaynak:** Perry, 2013'ten aktaran Kumlu, 2019: 68.

Çalışma konusunun “yürünebilir kentler” olmasından hareketle komşuluk biriminin sahip olması gereken özellikler içinde yürünebilirliğin ayrıntılarına bakılırsa kabul edilebilir yürünebilir büyüklüğün 400 metrelik bir yarıçap olduğu görülmektedir. Biçimsel olarak çember biçiminde olmamaları, düz zeminlerin yürünebilir olması sebebiyledir. Yürünebilir bir sokağın yaratılması için trafik hızı saatte en fazla 40 kilometre olmalıdır. Sokak ağı yayaların, bisikletlilerin ve daha sonrasında özel araç kullanıcılarının komşuluk birimi içinde rahat ve güvenilir hareket etmesini sağlamalıdır (Kumlu, 2019: 71-72).

Komşuluk birimleri geçmişten günümüze şekillenmekte olup ilk dönemi Perry tarafından geliştirilen komşuluk birimi, ikinci dönemi ise 1994 yılında kavramı güncelleştiren Duany ve Plater-Zyberk tarafından geliştirilen komşuluk birimi oluşturmaktadır. Duany ve Plater-Zyberk'e göre (1994'ten aktaran Kumlu, 2019: 70) ise bir komşuluk biriminin sahip olması gereken özellikler şu şekildedir:

- “Tanımlanabilen bir merkez ve bir sınıra sahip olmalıdır.
- Büyüklüğü, merkez ve çeper arasındaki uzaklık dikkate alındığında 400 metreyi geçmemelidir.
- Sınırları içerisinde kullanım dengesi sağlanmalıdır. Konut, alışveriş, iş yeri, okullar, ibadet alanları ve eğlence-dinlenme alanları arasındaki denge sağlanmalıdır.



- Komşuluktaki sokak ağı birbirini kesmeli, çıkmaz sokak yaratılmamalıdır. Birbirini kesen sokak ağı, yapılaşma alanlarına hizmet götürmeli ve trafiğin akışını sağlamalıdır.
- Konut dışı kullanımların yer seçiminde kamusal kullanımlar öncelikli ele alınmalıdır”.

Komşuluk birimine önemli katkılarda bulunan Farr ise komşuluk birimlerini kamu ulaşım sistemleri, enerji- verimli tesisler, yeşil altyapı ve manzara sistemleri gibi sürdürülebilirlik stratejileri ile bütünleştirmiştir (Alawadi vd., 2021: 4). Farr’a göre bir komşuluk biriminin; yürünebilir bir büyüklük oluşturması, bir kişi komşuluk birimi sınırlarına girdiğinde alana girdiğini de anlaması, karma arazi kullanımları ve konut türlerinin var olması, birbirine bağlı ve yürünebilir sokak örüntüsü, kentsel kullanımların herkes tarafından yürüme uzaklığı içinde erişilebilir olması gereklidir (Kumlu, 2019: 71).

Kısaca komşuluk birimleri orada yaşayanların günlük yaşantısını oluşturan (konut, ticaret vb.) çeşitli işlevsel nitelikleri barındıran alanlara sahip olmalı, farklı ulaşım türlerini desteklemeli, ilgi çekici ve göze hoş gelen tasarım ve mimariye sahip olmalı, insanlar arasındaki ilişkileri ve katılımı özendirilmeli, ekolojik boyutlu sürdürülebilirliğe katkı sağlamalıdır. İnsanlar, mekan ve bağlılık şeklinde üç anahtar sözcükle tanımlanabilen komşuluk birimleri, “sınırları belirli bir coğrafi alanda yaşayan, yerel yönetimler tarafından sağlanan hizmetleri paylaşan ve belirli bir derecede birbirine bağlılık duygusu besleyen insanların bir araya gelerek yaşadığı” kentsel mekânları ifade etmektedir (Park ve Rogers, 2015: 19).

Komşuluk birimleri tasarlanırken önem verilmesi gereken ortak noktalar;

- Sakinlerin gündelik gereksinimlerini karşılayabileceği eczane, bakkal, terzi gibi küçük çaplı işletmelerin mevcudiyeti ve bu ihtiyaçlara yürüme mesafesinde erişim sağlayabilmesi, mahallede eğitim gören çocukların okullarına yürüyerek kolay ve güvenli bir şekilde ulaşabilmesi,
- Farklı yaş ve gelir grupları için konut sunumunun çeşitlendirilmesi,
- Sakinlerin birlikte zaman harçayabileceği park, meydan gibi açık ve kamusal alanların yaratılması şeklinde özetlenebilir (Kumlu, 2019: 71).

Perry’nin komşuluk birimine yöneltilen başlıca eleştiriler ise, kentsel alanlarda küçük kasaba yaşamını tekrar canlandırmaya çalışan kent karşıtı, romantik bir düşünce olması; Siyahiler, düşük gelirli ve aile olmayan hane halklarına karşı bir ayrımcılık yaratmak için kullanılmasına ilişkindir. Ancak türlü eleştirilere rağmen bu formül, planlama disiplini geniş bir kabul görmüş ve Amerika’daki planlama pratiklerini derinlemesine etkilemiştir (Rohe, 2009: 212). 1940ların sonuna gelindiğinde kavram, akademisyenler ve bilim insanları tarafından en fazla tartışılan konulardan biri olmuştur (Alawadi vd., 2021: 4). Ayrıca çalışmanın konusuna dahil olan 15 dakikalık kent, yeni şehircilik, akıllı büyüme gibi güncel kentsel planlama yaklaşımları da mahalle birimini temel almaktadır.

## **Yürünebilir Kentler: Kavramsal Çerçeve, Yürünebilirliği Etkileyen Unsurlar/Özellikler**

Farklı yürünebilirlik tanımları olmakla birlikte basit tanımıyla yürünebilirlik; kentsel mekanda bireyin bir yerden bir yere yürüyebilme olanağının var olmasıdır (Özalp, 2016: 5). Bir diğer tanıma göre yürünebilirlik, “yayaların güvenli ve konforlu şekilde belli noktalara ulaşmalarını sağlayacak, görsel anlamda ilgi çekici vistalar sunarak, yürümeyi destekleyip teşvik edecek bir yapı sunmasıdır” (Southworth, 2005).

Yürünebilirlik, bir mekanın yürüme eylemine ne kadar müsait olduğunu ve imkan verdiğini gösteren bir kavramdır. Bir başka deyişle bir çevrenin ne kadar yürüyüş dostu olduğunun bir göstergesidir (Özalp, 2016: 5). Çağdaş kent ve ulaşım planlamasının en temel kavramlarından birisi olan yürünebilir kent kavramı, yürünebilirlik özelliğinin kentsel yapı içine yerleştirildiği, kişilerin motorlu taşıt kullanmak yerine bir ulaşım seçeneği olarak yürüme yoluyla günlük ihtiyaçlarını karşılayabildiği kentleri ifade etmektedir (Daş, 2020; Gerçek, 2019). Bunu sağlamak için de ev-iş ve diğer faaliyetler arasındaki yolculuk mesafelerini kısaltacak şekilde arazi kullanım planlarının yapılması, toplu taşıma sisteminin etkinleştirilmesi ve yerleşimin çok merkezli olacak şekilde tasarlanması gereklidir (Külekçi ve Tezer, 2021: 303).

Yürünebilir yerleşimler; kişilerin yalnızca rekreasyonel amaçlı değil aynı zamanda güvenli, rahat ve elverişli bir ulaşım biçimi olarak yürümeden faydalanabildiği yerleşimlerdir (Halu, 2010: 212-214). Nitekim davranış bilimciler yürüyüş için iki başlıca motivasyon olduğunu belirtmektedir: rekreasyon ve ulaşım. Rekreasyon için yürüme, egzersiz veya basit rekreasyon için yürümeyi; ulaşım için yürüme ise bir destinasyona ulaşmak için yürümeyi ifade etmektedir. Ayrıca araştırmalar rekreasyonel yürümenin mahalle tasarımından etkilenmezken ulaşım amaçlı yürümenin mahalle tasarımıyla ilişkili olduğunu ortaya koymuştur (Zuniga-Teran vd., 2017: 64).

Forsyth ve Southworth (2008: 2), yürünebilirliğin *-fiziksel aktiviteyi teşvik etmek dışında-* farklı tanımlarına şu şekilde yer vermektedir:

- *Yürünebilir=yakın*: Yürünebilir bir çevre -özellikle araç kullanmanın elverişsiz olduğu veya aracı olmayan kişiler için- bir destinasyona kısa bir mesafe gerektirmektedir.
- *Yürünebilir=engelsiz*: Yürünebilir bir çevre, çocuklar, yaşlılar, engelliler veya yüksek topuklu giyenler için de büyük engeller olmadan geçilebilir olmalıdır.
- *Yürünebilir=güvenli*: Yürünebilir bir çevre algılanan suç veya algılanan trafik açısından güvenli olmalıdır.
- *Yürünebilir=yaya altyapısı ve destinasyonlarının doluluğu*: Yürünebilir bir çevre yaya kaldırımları veya ayrılmış yollar, işaretli yaya geçitleri, sokak mobilyaları ve sokak ağaçları gibi dolu yaya altyapısını açıkça göstermelidir.

Yürünebilirliğin çeşitli tanımlarında yürümeyi teşvik eden/kolaylaştıran fiziksel ortamların/olanakların varlığına işaret edildiği görülmektedir. Kuşkusuz kişinin fiziksel aktiviteyi günlük yaşamına entegre edebilmesinde en temel faktörlerden biri, yapılı çevredir. Dünya Sağlık Örgütü, yürüme vasıtasıyla insan sağlığını iyileştirecek, kentsel tasarım, ulaşım ve rekreasyonel olanakları da kapsayacak şekilde yapılı çevrelerde yapılacak değişiklikler için çağrıda bulunmuştur (Zuniga-Teran vd., 2017: 63-64). Zuniga-Teran vd.,'nin (2017: 64) araştırmasına göre; yürünebilirliğin yapılı çevre ile ilişkisini etkileyen başlıca unsurlar şu şekildedir: Karma arazi kullanımı kriterine göre; kişilerin evinden 800 metre veya 10 dakikalık yürüme mesafesinde küçük işletmelere (mağazalar, restoranlar, ofisler) erişebilmesi gündelik ihtiyaçların karşılanması için önemlidir. Trafik güvenliği kriteri; trafiği yavaşlatarak yayalar ve bisikletliler için güvenli alanlar oluşturulmasını ifade etmektedir. Deneyim kriteri ise; sokak estetiği (grafiti, çöp kutusu, manzara, bina cepheleleri vb.), bilgilendirme ve yönlendirme işaretlemeleri, eğim (engebe), asayiş (vandalizm, hırsızlık) ve güvenliği (çarpışma sayıları) etkileyen noktaları kapsamaktadır.

Ancak yürünebilirlik yalnızca mekanın fiziksel özellikleri ile değerlendirilirse yetersiz kalabilir. Fiziksel özelliklerin yanı sıra kullanıcıların algısal niteliklerinin de göz önünde bulundurulması gereklidir. Yani yürünebilirliğin hem nesnel (objektif), hem öznel (subjektif) boyutları bulunmaktadır. Öznel boyutu, bireyin yürüyüş faaliyetini gerçekleştirirken bireysel olarak ne hissettiği şeklinde kısaca açıklanabilen yürünebilirlik algısı tarafından temsil edilmektedir.

Yürünebilirlik algısı, yürüme davranışını etkileyecek; birey yaptığı yürüyüşten memnun kaldığı sürede ve güzergahta tekrar tekrar yürüyecektir (Akçam ve Karaçor, 2018: 1369). Şunu da belirtmek gerekir ki, algısal özellikler fiziksel özelliklerden bağımsız olmayıp fiziksel özellikler ile yakından ilişkilidir. Örneğin, Halu ve Yüreklî'nin (2011: 32-33) yaptığı literatür taraması sonucunda insanın yürüme isteğini etkileyen dört temel unsur olduğu bulunmuştur. Bunlar; mekansal özellikler (*kentsel mekanın karakterini etkileyen mevcut çevrenin sağladığı özellikler*), bireysel özellikler (*yaş, cinsiyet, sağlık durumu vb.*), topluluk özellikleri (*sosyal çevrenin yürümeyi destekleyen yapısı, yürümenin alışkanlık içinde var olması vb.*), ve bölgesel özellikler (*eğim, rüzgar, sıcaklık, bitki örtüsü vb. iklim, topografya ve coğrafi veriler*) şeklindedir (Halu ve Yüreklî, 2011: 34).

Nesnel boyuta ilişkin yürüyüşü etkileyen faktörler ise; yukarıda örneklenmiş olan yapılaşmış çevreye ilişkin bazı özellikler ile toplumsal ve bireysel bazı özellikler (cinsiyet, yaş, medeni hal vb.) olmak üzere iki grupta toplanabilir. Her iki grup için de geçerli olan parametreler arazi kullanımı, trafik güvenliği, suç güvenliği, yaya kullanımına uygunluk, estetik şeklindedir (Demir, 2019: 116). Bu parametreleri kısaca açıklamak gerekirse:

- Arazi kullanımı: Yürünebilir olarak nitelendirilen bir yerin, kişilerin 10-20 dakika yürüme mesafesi içinde en uzak 800 metre ötedeki donatılara erişebileceği bir dokuya sahip olması gerekir. Ayrıca yürünen sokak üzerinde ticari vitrinlerin ve saydam cephelerin varlığı gibi görsel olarak kullanıcılar için çekiciliğin sağlanması da önemlidir (Demir, 2019: 117-118).
- Trafik güvenliği: Yaya geçitlerinin ve kaldırım boyutlarının uygun şekilde tasarlanması, engelli bireylerin ihtiyaçlarının karşılanması, taşıtların yolu ile yayaların yolunu ayırt etmeyi kolaylaştıracak şekilde yeşil alanların ve park alanlarının tasarlanması trafiğin güvenli olmasına yardımcı olacaktır (Demir, 2019: 118).
- Suç güvenliği: İnsanlar kendilerini ne kadar güvende hissederse, yürüme aktivitesi de o kadar artacaktır. Bu nedenle sokakların ve mekanların, yayaların kendilerini güvende hissetmelerini sağlayacak şekilde güvenli hale getirilmesi önemlidir (Demir, 2019: 116). Mekanın fiziki öğeleri üzerinde yapılacak düzenlemeler ile –hız kasislerinin yerleştirilmesi, yaya geçitlerinin arttırılması, güvenli yaya geçitlerinin oluşturulması gibi- “fiili güvenlik” arttırılabilir; böylece “algılanan güvenlik” –*yayaların yürüdüğü ortamda kendini ne kadar güvende hissettiği*- de olumlu etkilenecektir (Ercan ve Belge, 2017: 233).
- Yaya kullanımına uygunluk: Yaya yollarının taşıt trafiğine kapatılması, kaldırımaların taşıt yolunun iki yanında kesintisiz bir biçimde ve sokak mobilyaları, elektrik direği gibi engeller olmadan tasarlanması, yayalaştırılmış sokağın yüzey kalitesi ve malzemesi, yayayı yoran ve yürüyüşü zorlaştıracak eğimin bulunmaması gibi tasarımlarla yürüyüş aktivitesi desteklenmelidir (Demir, 2019: 118).
- Estetik: Manzaranın varlığı ve görüş alanlarının açık olması hem doğal hem yapıllı çevrenin bakımlı ve sosyal açıdan da çekici olması, tarihi değere sahip binaların varlığı gibi etmenler, kişiler için yürüyüşü tercih etme sebebi olabilmektedir (Demir, 2019: 119).

Ayrıca birçok araştırmada yürünebilirlik açısından mahallelerin tasarlanmasında karma kullanımların önemi de vurgulanmıştır (Akçam ve Karaçor, 2018: 1369). Karma arazi kullanımı kriteri yürünebilirlik açısından önemli olup; konut kullanımları ile konut dışı kullanımların ayrılmadan belirli bir alanda konut, sanayi ve ticaret işlevli arazi kullanımlarının bir karışımı olarak tariflenebilir (Aurand, 2010: 1023). Özellikle yaya odaklı mahallelerin tasarlanmasında kişilerin kentsel mekanda yürürken farklı kullanımlarla (ticaret, alışveriş, konut, rekreasyon, sosyo-kültürel alanlar vb) iç içe olmaları ve bu kullanımlara kolayca erişebilmeleri kişilerin kentsel mekandan duydukları memnuniyet hissini güçlendirebilir (Ettema ve Smajic, 2015: 108).

Yürünebilirliğin önemli ölçütlerinden bir diğeri, alternatif ulaşım türleri oluşturmak ve ulaşım türleri arasındaki bağlantılardır. Caddeleri/sokakları yürünebilir yapabilmek için farklı ulaşım

türleriyle yaya erişim ağlarının doğrudan bağlantılı olması gerekmektedir (Külekcı ve Tezer, 2021: 303). Southworth'a (2005: 249) göre, toplu taşıma araçları, özel araçlar ve motorsuz araçların birbirine eklenmesi; yaya ulaşım sistemiyle toplu taşıma duraklarının, otoparkların, gar, otobüs terminali gibi aktarma merkezlerinin bütünleştiği; ulaşım stratejisinin odağına yayayı yerleştiren bir planlama sistemi, yürünebilir yerleşimlerin temelini oluşturmaktadır.

Konut çeşitliliğini ve olanaklarını artırma da yürünebilir kentlerin tasarlanmasında önemli konulardan biridir. Farklı sosyo-ekonomik düzeylere sahip grupların her biri için erişilebilir, ödenebilir sayıda ve çeşitlilikte konutların bulunması; hanelerin diğer alanlara, kentsel hizmetlere ve ulaşım erişmesinde anahtar bir unsur olarak daha eşitlikçi bir dağılım sergilenmesini sağlamaktadır (Özfindık, 2021: 127).

Yürünebilirlik ölçütlerini farklı kategorizasyonlar ile ortaya konan çeşitli araştırmalar/araştırmacılar olmakla birlikte genel itibarıyla yürünebilirliği etkileyen fiziksel çevre koşulları; yaya yollarının ve kaldırımların yürümeye uygun olması; yürüme rotalarının diğer ulaşım türleriyle ve kamu binalarıyla/kamusal mekanlarla ve açık alanlarla bağlantılı olması, güvenli olması, estetik olması ve sosyalleşme olanakları sunması şeklinde özetlenebilir. Ayrıca kültürel ve yönetsel açıdan yürüme kültürünün yaygınlaştırılması ve yürümenin desteklenmesi de önemlidir.

## YÜRÜNEBİLİRLİLİĞİ DESTEKLEYEN DİĞER YAKLAŞIMLAR

Yürünebilirlik, "15 dakikalık kent (15-Minute City)", "Akıllı Büyüme (Smart Growth)", "Yeni Şehircilik (New Urbanism)", "Toplu Taşıma Odaklı Gelişme (Transit-Oriented Development-TOD)" gibi yeni gelişen kentleşme akımlarının da ana odak noktasına yerleştirilmiş durumdadır (Ercan ve Belge, 2017: 233; Külekcı ve Tezer, 2021: 302). Amerika'da 1990'lı yıllardan itibaren kentsel büyümenin kontrol edilmesine yönelik planlama gündeminde yer almaya başlayan bu yaklaşımlar, kentlerin artık sürdürülebilir olmayan gelişme biçimlerini terk etmeleri ve otomobil bağımlılığından azat edilmiş yaya odaklı kentlerin geliştirilmesi motivasyonlarına dayanan ve gittikçe daha fazla şehirde uygulama alanı bulan yaklaşımlardır.

### 15 Dakikalık Kent (15-Minute City)

Araba odaklı kentsel planlamanın yaratmış olduğu sakıncaların anlaşılmasının ardından kentlerin araba kullanıcılarına göre değil, yayalara ve bisiklet kullanıcılarına göre şekillendirilmesi fikri ile kentlilerin yaşadıkları yerden yürüyebilecekleri ya da bisiklet ile 15 dakikada ulaşabilecekleri yakınlıkta bir mesafede gündelik ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri fikri (Gürsoy ve Sadioğlu, 2021: 12) ile yürünebilirliği destekleyen "15 dakikalık kent" yaklaşımı ortaya çıkmıştır. Gerçekte küresel pandemi krizi nedeniyle yaklaşım yakın zamanlarda harika bir ivme kazanmıştır (Pozoukidou ve Chatziyiannaki, 2021: 1).

Eşi benzeri görülmemiş Covid-19 pandemisi, iklim değişikliği ile birlikte kentsel çevrelerin kırılganlığını ve bu büyük küresel şokları yönetmek için bir karşılık ihtiyacını açığa çıkarmıştır. Bu doğrultuda belki de en çarpıcı kavrayış, pandemi sonrası dünyayı hayal etme çabalarında gerekli aktivitelerin gerçekleştirilmesi için tek yer olarak mahallenin odağına alınmasıdır. Dünya üzerinde gittikçe artan sayıda kent yöneticisi, birçok kentlinin gündelik ihtiyaç ve aktivitelerini 15 dakikalık yürüme veya bisiklet sürme mesafesinde karşılayabildikleri 15 dakikalık kent fikrini kabul etmiştir (Pozoukidou ve Chatziyiannaki, 2021: 3). Mahalle olgusunu esas alan bu yaklaşım; çalışanları, müşterileri ve öğrencileri aşırı nüfuslu kent merkezlerine çekmek yerine, günlük ihtiyaçların tedarikini mahalleye devretmekte, böylece hiç kimse çalışmak için, yiyecek

almak için, doktora gitmek için veya çocuklarının eğitimi için 15 dakikadan daha uzun süre seyahat etmek zorunda kalmamaktadır (Sutcliffe, 2021).

Literatürde “quarter hour” yani “çeyrek saatlik” olarak da adlandırılabilen 15 dakikalık kent kavramı, “temel ihtiyaçların karşılandığı, insanların birbiriyle etkileşime girdikleri, iletişim kurdukları mekansal ve fonksiyonel organizasyonlar bütünü”nü ifade etmektedir (Güneş, 2021: 128). 15 dakikalık bir kentte bütün yurttaşlar, ihtiyaçlarının hepsini veya büyük bir çoğunluğunu evden kısa bir yürüyüş veya kısa bir bisiklet sürme mesafesinde karşılayabilmektedir. Kent sakinlerinin yürüme mesafesinde ortak vakit geçirebileceği park, bahçe, yeşil alan, spor ve eğlence tesisleri gibi kamusal mekanların sağlanması 15 dakikalık kentlerin temelini oluşturmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü iyi planlanmış bir kentin gereklilikleri olarak eşitsizlikleri ortadan kaldırmanın yanı sıra halk sağlığının korunması ve geliştirilmesine yapılacak katkıyı da belirtmektedir. Gündelik ihtiyaçların otomobil kullanımına gerek kalmadan yürüme ve bisiklet kullanımı gibi fiziksel aktiviteler ile halledilebilir olması hem bireysel sağlığın hem çevre sağlığının geliştirilmesini sağlar (Pehlivan, 2021: 357-358). Güvenli yürüyüş ve bisiklet altyapısının tedariki ve yaygın, güvenilir ve ödenebilir kamu ulaşımına erişim, 15 dakika yaklaşımının çalışmasını sağlayan şeylerdir (Sutcliffe, 2021).

15 dakikalık kent yaklaşımı, “komşuluk birimi/mahalle birimi” kavramının da ortaya çıktığı ve her gün yüzbinlerce kişinin işe gidip gelmek için araç kullandığı için kıt kamusal ulaşım ile genişleyen yöre kentlerin yoğunluk sorunları yarattığı Amerika’dan başlamaktadır. Avrupa’da bazı plancılar bu kavrama Amerika’dan daha yakın olduklarına inanmaktadır, fakat birçok Avrupa kenti araçlara aşırı derecede güvenmeye devam etmektedir ve trafikte devam eden artış ve sonuçta kentsel hava kalitesindeki düşüşler, bir yeniden değerlendirmeyi zorunlu kılmıştır. Asıl dönüm noktası, Anne Hidalgo’nun 2014 yılında Paris belediye başkanı olarak seçilmesidir. Araba karşıtı politikalarından ödün vermemek Hidalgo’nun seçim platformunda önemli bir dayanaktır ve yeniden seçilmesine katkıda bulunmuştur (Sutcliffe, 2021). 2014 yılında Paris belediye başkanı seçilen Anne Hidalgo’nun 2020 yılı seçimleri için tekrar aday olmasıyla danışmanı ve fikrin sahibi Carlos Moreno’nun “15 Dakikalık kent” modelini seçim programının temelini yerleştirmiştir (Bülay, 2020). 20 yaşından beri Paris’te yaşamakta olan bir Kolombiyalı-Fransız olan Moreno, mahalleleri kısmen toplumsal bağlayıcılar olarak gören Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı kitabının da yazarı olan Jane Jacobs’tan esinlendiğini söylemiştir: “Jacobs, bir mahallenin yalnızca bir bina topluluğu olmadığını, aynı zamanda bir toplumsal ilişkiler ağı, duyguların ve sempatinin zenginleşebildiği bir çevre olduğunu söylemiştir” (Willsher, 2020).

Paris’te strateji alternatif aktif hareketlilik seçenekleri ile birlikte kentin büyük kısımlarındaki yayalaştırmaya öncelik vermektedir. Paris’in merkezindeki ve çevresindeki mahallelerin, engelliler, yerliler, esnaf, taksiler, elektrikli otobüsler ve acil durum araçları için istisna dışında, araba ile ulaşılamaz olması tavsiye edilmektedir. Halihazırda işler durumda olan 300 milyon Euro’luk ek bir plan, bisiklet şeritleri, yaya ve bisiklet dostu yollar ve yeşil rotaların bütünleşmiş bir ağını önermektedir. Özel olarak plan, 2024 itibarıyla, 60.000 park alanını kaldırarak her bir yolda bisiklet şeridi olacak şekilde bisiklet şeritlerinin ağını arttırmayı amaçlamaktadır. Kentin hareketlilik kültürünü değiştirmek için diğer önlemler, toplu ulaşımın (otobüs, metro) çalışma saatlerini uzatma, patenler, elektrikli otobüsler, ortak ulaşım araçları ve eş zamanlı binışleri içermektedir. Bu ağın parçası son zamanlarda merkezden Sen nehrinin her iki tarafına uzanan yayalaştırılmış otoyollardır (Pozoukidou ve Chatziyiannaki, 2021: 18). Yani kavram, mahalle düzeyinde, her bir bölgeye bütün bir yaşamı –işler, yemek, rekreasyon faaliyeti, yeşil alanlar, konut, sağlık ofisleri, küçük işletmeler vd.- desteklemek için ihtiyaç olan nitelikleri kazandıracak dikkatli bir planlamaya vurgu yapmaktadır. Ve önemli biçimde bu bütün yaşam, arabayı gerektirmeyen bir yaşamdır (Sisson, 2020). Kent planlamasının bu şekilde yapılması,

Paris İklim Anlaşması'nın hedeflerine –“2050 yılına kadar karbon nötr olma hedefi”- ulaşmak için kente yardımcı olacaktır (Sisson, 2020). Böylece hem iklim değişikliğine karşı duyarlı hem de kendi kendine yetebilen bir kent yaratılmış olunacaktır.

Her bir mahalleye bütün yaşamsal ihtiyaçların getirilmesi taahhüdü, dükkanların evlerle, barların sağlık merkezleri ile, okulların ofis binaları ile katıldığı daha derinlemesine bütüncül bir kentsel doku yaratılması anlamına gelmektedir (O'Sullivan, 2020). Bu da alan kullanımının yeniden kurgulanmasını gerektirmektedir. Örneğin, yıl boyunca akşamları veya yaz ayları boyunca kullanılmayan okul binaları çok işlevli semt evleri (gençlik merkezi, kültür merkezi gibi) olarak kullanılabilir ve bunlar sürdürülebilir toplu taşıma ağlarıyla birbirine bağlanabilir (Bülay, 2020). Ya da örneğin, bir spor salonu gece diskoya dönüştürülebilir, okullar hafta sonu kültürel aktiviteler için açılabilir, kafeler akşamları dil kurslarına; kamu binaları hafta sonları konserlere ev sahipliği yapabilir. Böylece mevcut altyapı, hizmetlerin ve aktivitelerin yerel olarak maksimum düzeyde sağlanabilmesi için en ideal biçimde kullanılmış olacaktır (Ní Chúláin ve Davlashyan, 2021).

Fiziksel planlama açısından 15 dakikalık kentler; erişilebilirlik, yürünebilirlik, yoğunluk, karma arazi kullanımı ve tasarım çeşitliliği olarak adlandırılan ağırlıklı olarak geçmişte planlamanın en iyisi olarak kullanılan katkılara dayanmaktadır. İnsanların, hizmetlerin ve aktivitelerin yan yana konumlandırılmasını ifade eden yakınlık, kişilerin kentsel çevrede mekansal olarak dağıtılmış fırsatlara erişmeleri için birçok başlıca yoldan biridir. Yakınlık merkezli bir strateji olarak sağlık bakımı tesislerini, okul öncesi kurumları ve okulları, sosyal hizmetleri, ticari hizmetleri, boş zaman değerlendirme, kültür ve eğlence olanaklarını, parklar ve doğal alanlar gibi olanaklara insanların geniş kapsamlı ve yerel erişimlerini içermektedir. Bu olanakların hepsine yakınlığı elde etmek kent genelinde bölgeler arasındaki farklılıkları dengeye getirmek için önemli ölçüde yerel hizmetlerin ve olanakların adem-i merkezileştirilmesini gerektirmektedir. Bu, karşılığında, kamusal hizmetlerin hiyerarşik bir düzenini ve ilgili olanakların verimli bir şekilde düzenlenmesi için uygun bir ulaşım ağını varsaymaktadır (Pozoukidou ve Chatziyiannaki, 2021: 3-4). Karma kullanımlı çevrelere sahip olmak, ekonomik olarak canlı kentsel dokunun sağlanmasında, bütün kent sakinleri için yeterli konutların temin edilmesinde, kapsayıcılığın ve sürdürülebilir uygulamaların teşvik edilmesinde anahtar bir role sahiptir. 15 dakikalık kent arayışında karma kullanımlı çevrelerin benimsenmesi, aynı zamanda yürünebilir sokakların ve bisiklet şeritlerinin gelişimini sağlarken hem de optimal yoğunluk ve yakınlığı temin edebilmede en üsttedir (Moreno vd., 2021: 103).

Bu yaklaşımda kamusal veya yarı kamusal mekanların çoklu kullanımının sağlanması, daha küçük perakende satıcıların desteklenmesi gibi uygulamalar ile hiper-yerel (*hyper-local*) kentin nasıl görüneceği konusunda detaylar da çizilmektedir (O'Sullivan, 2020). Paris En Commun stratejisi, kenti yeniden inşa etmek için “hiper-yerellik” kavramını kullanır. Temel hizmetleri yerel düzeyde sağlanması ile bütün mahallelerin çeşitli dükkanlara, evlere, başlıca sağlık ve eğitim hizmetlerine, ofislere ve rekreasyon fırsatlarına sahip olması beklenmektedir (Pozoukidou ve Chatziyiannaki, 2021: 19). Olanaklara, işlere, devlet hizmetlerine, kamusal parklara, alışverişe ve çeşitli eğlence imkanlarına sadece yürüyerek veya bisikletle erişimi amaçlayan “hiper-yakınlık” ile, kavram kentlerin sakinlerin temel ihtiyaçlarını destekleyecek şekilde nasıl daha iyi tasarlanabileceğini yeniden düşünmektedir. Evlerinden küçük bir yarıçap içinde sakinler için bölgelerindeki hizmetlere ve işletmelere daha fazla yatırım yapmalarına izin veren daha güçlü topluluklar yaratılacaktır (Overstreet, 2021).

Kapsayıcı ve çeşitli konut sağlama muhtemelen 15 dakikalık kent için en büyük zorluklardan biridir. Özde Paris'in Dirençlilik Planı, 2018-2050 arasında beklenen 200.000 fazladan Parisli ile önümüzdeki 30 yıl boyunca kentin yeni sakinleri barındırmaya devam edeceğinden söz etmektedir. Diğer taraftan soylulaştırma ve emlak spekülasyonları nedeniyle konut

erişilebilirliği ve ödenebilirliğinde bir düşüş vardır. Konut kıtlığı ile mücadele edebilmek için strateji, 2030'a dek kamusal alanda konut stokunu %30 arttırmayı amaç edinmektedir. Ayrıca, boş konutlar ve ikincil konutlar ile ilişkili vergi teşvikleri bu konutları piyasanın gerisine koymayı niyet etmektedir. Aynı zamanda ofis mekanının konuta dönüşümü de konut maliyetlerini azaltmanın ve kuşaklar arasında toplumsal bağların yaratılmasının bir yolu olarak birlikte yaşam teşvik edilirken düşünülmektedir (Pozoukidou ve Chatziyiannaki, 2021: 18).

Dünya üzerinde kentler benzer dönüşümler yapmak için mücadele verdikçe, Paris'in 15 dakika felsefesi ile deneyimi başka yerlerde öykünmüş fikirler için yakından izlenecektir. Nitekim Paris ile birlikte literatürde anılmaya başlanan 15 dakikalık kent yaklaşımı, 10-20-30 dakikalık farklı sayılarla ifade edilen kardeşlere de sahiptir. 30 ve 20 dakikalık kent veya mahalleler şeklindeki benzer vizyonları son on yılda özellikle Avustralya'da ortaya çıkmıştır (Sisson, 2020). Örneğin, Melbourne, "20 dakikalık", Sydney "30 dakikalık" kent, gibi (Tekşen, 2021). Portland, Oregon 20 dakikalık mahalle çerçevesini genel planlarının bir parçası olarak kullanmıştır (Capasso Da Silva vd., 2020: 2). Kentlilerin büyük bir çoğunluğunun gündelik ihtiyaçlarını yürüyerek ya da bisiklet kullanımı ile 20 dakikalık bir süre içinde karşılayabilmeleri amacıyla Portland, 2015 İklim Eylem Planı'nda, 2030 Bütün Mahalleler (2030 Complete Neighborhoods) hedefi belirlemiştir (Pehlivan, 2021: 358). 20 dakikalık mahalleleri, 2030 yılına kadar, sakinlerinin yüzde 90'ına bütün temel, günlük, iş-dışı ihtiyaçlarını karşılamak için kolaylıkla yürüme veya bisiklet sürmelerine imkan verecek şekilde genişletmeyi amaçlamaktadır (Sutcliffe, 2021).

20 dakikalık mahalle ilkesiyle desteklenen Melbourne 2017-2050 Planı, ikametgaha yakın mesafede iş, ulaşım, konut ve kentsel hizmet olanaklarının inşa edilmesini içeren uzun vadeli bir planlama stratejisine sahiptir. Güvenli bisiklet yolları ve yerel ulaşım seçenekleri ile birbirine bağlanan mahalleler sayesinde sakinlerin gündelik ihtiyaçlarının çoğunu, evlerinden 20 dakikalık bir mesafede karşılayabilmeleri sağlanacaktır (Pehlivan, 2021: 357).

Uluslararası kent örneklerini çeşitlendirmek mümkündür: Örneğin, 2021 yılında Milan belediye başkanı Giuseppe Sala, 35 kilometrelik bir alanı daha güvenilir bisiklet kullanımı ve yürümeyi teşvik etmek için dönüştürerek şehri, COVID 19'dan yeşil bir iyileşmeye adanmıştır. Aynı zamanda daha düşük trafik yoğunluklu bir mahalle, yayalaştırılmış okul sokakları ve daha düşük hız limitleri sağlamıştır. Ottawa kent otoriteleri, Ottawa'yı bütünleştirilmiş konut merkezlerini olanakların ve perakendenin daha geniş yayılımı, iyileştirilmiş kamu ulaşımı ve aktif seyahat için genişletilmiş bir rol ile birleştirildiği 15 dakikalık mahalleler yaratarak Kuzey Amerika'da en yaşanabilir orta ölçekli kente dönüştürmek istemektedir. Oregon şehri 20 dakikalık mahalleleri, 2030 yılına kadar, sakinlerinin yüzde 90'ına bütün temel, günlük, iş-dışı ihtiyaçlarını karşılamak için kolaylıkla yürüme veya bisiklet sürmelerine imkan verecek şekilde genişletmeyi amaçlamaktadır (Sutcliffe, 2021).

Tüm bu yaklaşımlar, temelde aynı şeyi hedeflemektedir: kent planlamasında önceliği araçlar yerine yürümeye, toplu taşımaya ve bisiklete binmeye vererek ulaşım planlama piramidini tersine çevirmek (Nieuwenhuijsen, 2020). Ayrıca Paris'in yanı sıra 15 dakikalık kent planına geçeceğini duyuran diğer bazı kentler Madrid, Milan, Ottawa, Seattle şeklindedir. Bu modeller yeni olmamakla birlikte pandemi sonrası değişmesi gereken kentleşme anlayışı için uygun düşmekte ve yol gösterici olabilmektedir (Pehlivan, 2021: 357).

İsveç, ulusal bir ölçekte, bunun hiper-yerel bir varyasyonunu takip etmektedir. İsveç'in başkenti Stockholm'deki dört pilot mahallede sakinlerin ihtiyaç duyabilecekleri kentsel hizmetlere ulaşabilmesini ve böylece kentsel hizmetlerin adem-i merkezileşmesini amaçlayan "1 Dakikalık Kent" modeli, oturlan caddeyi o bölgede bulunan topluluklar için "kritik bağlantı alanları" getirme fikrinden esinlenmiştir. Stockholm'de pilot olarak denenme fırsatı bulan bu vizyon;

caddelere toplumsal ve kültürel bir etkileşim alanı olma rolünü yüklemekte ve pilot uygulamalardan elde edilecek sonuçlara göre 2030 yılına kadar İsveç geneline yaygınlaştırılma potansiyeli taşımaktadır. Nihai hedef bu on yılın sonuna kadar ülkedeki bütün sokakların yeniden düşünülmesi ve görünümünün tamamen değiştirilmesi, böylece “İsveç’teki her sokağı 2030’a kadar sağlıklı, sürdürülebilir ve enerjik” hale getirmektir (O’Sullivan, 2021).

### **Akıllı Büyüme (Smart Growth)**

Amerika’da 1990’lı yıllara kadar birçok kentin (Massachusetts, New York, New Jersey, Maryland vb.) muzdarip olduğu kentsel yayılmanın önüne geçmek amacıyla 1997 yılında Maryland valisi Parris Glendening tarafından ortaya atılan akıllı büyüme yaklaşımı (Sınmaz, 2013: 80), Amerikan Planlama Birliği tarafından başta kentsel yayılma olmak üzere kentsel kaynaklı birçok soruna geleneksel planlama yaklaşımları ile çözüm bulunamayacağı düşüncesinden hareketle kent planlamasına bir alternatif oluşturmaktadır (Sağ, 2011: 64).

Kent içinde ve/veya kırsal/banliyö alanlarında konutlar, iş yerleri, dükkan ve okullara yakın ulaşım seçenekleri ile kentleşmeyi ifade eden bir anlama sahiptir (Sulak, 2018: 810). Planlama ve tasarım ilkelerine bakıldığında savunduğu daha düşük çevresel etkiye sebep olacak şekilde kompakt kent formu ile bu yaklaşım; ulaşım açısından otomobil bağımlılığının karşısında durmakta, yürünebilir mahallelerin yaratılmasına ve bisiklet ve toplu taşıma araçları gibi çeşitli ulaşım seçeneklerine dayanmaktadır. Kentsel arazi kullanımı açısından yüksek yoğunluklu karma kullanımı, mevcut yerleşim alanı çapında gelişmeyi, konuta erişimde fırsat eşitliğinin ve çeşitliliğin artırılmasını savunmaktadır. Ayrıca çevresel açıdan açık alanların, doğal güzelliklerin ve önemli doğal alanların korunmasını ve toplumsal açıdan mahalle etkileşiminin güçlendirilmesini ilke edinmektedir (Sağ, 2011: 65; Sınmaz, 2013: 80). Kentler için gelişmenin durdurulamayacağından hareketle daha sürdürülebilir kılmak için toplumun ve paydaşların işbirliğinin teşvik edilmesi ile öngörülebilir, adil ve uygun maliyetli gelişme kararlarının uygulanması da önemlidir (Özfindık, 2021: 128).

### **Yeni Şehircilik (New Urbanism)**

Amerika’da kentsel yayılmadan kaynaklı sorunlara çözüm bulmak için ortaya atılan alternatif yaklaşımlardan bir diğeri, yeni şehircilik yaklaşımıdır. İnsan ölçeğinde mahalle tasarımını merkez alması ile yeni şehircilik; yürünebilirlik, konut çeşitliliği, kamusal alanlara 5-10 dakikalık mesafelerde kolayca erişme gibi ilkelere dayanan bir mimari tasarım ve planlama yaklaşımıdır (Kazan, 2021: 17).

Bu yaklaşım bir başlangıç noktası olarak akıllı büyüme yaklaşımına önderlik yapmıştır. Akıllı büyüme, yeni şehirciliğe uygun bir büyüme şekli olarak karşımıza çıkarken akıllı büyümenin çevresel olmasına karşılık yeni şehircilik mimari kökenlidir (Sağ, 2011: 65-71). Akıllı büyüme, sürdürülebilir kalkınma destekçilerini savunurken, yeni şehirciler kentsel alanların daha fazla yaya erişimi için çaba göstermesi gerektiğini savunur gibi görünmektedir (Talen, 2002: 257).

Doğaya uygun bir biçimde bütün kentsel hizmetlerin yüksek kalitede bir toplu taşıma sistemi etrafında ve yürünebilir şekilde konumlandırılması, kent merkezlerinde sosyalleşmeyi sağlayacak açık alanlara yer verilmesi ilkeleri ile bu yaklaşım; üç farklı ölçekte tasarım kuralları içermektedir. Bunlar; birincisi “bölge” ölçeği; ikincisi “komşuluk birimi, mahalle, koridor” ölçeği ve üçüncüsü ise “sokak, yapı adası ve bina” ölçekleridir.

İkinci ölçek olan mahalle ölçeği için tasarım prensipleri yerleşmelerin yürüyüş mesafesinde ve toplu taşımadan destek alınarak planlanması, otomobil kullanımının azaltılması, farklı tip ve



fiyatlar içeren konut çeşitliliğinin sağlanması, kendine yeterli mahallelerin tasarlanması, yerleşmede bir sınır ve bir merkez belirlenmesi, konut-iş-alışveriş-egitim-rekreasyon gibi alanların dengeli bir şekilde ve birbirine bağlanan yollar ile yapılandırılması gibi prensiplerdir (Sağ, 2011: 68; Kazan, 2021: 22). Bu yaklaşım, kentsel gelişmenin temelinde komşuluk birimlerini görmektedir (Kazan, 2021: 21). Çalışmanın “komşuluk birimi/mahalle birimi” bölümünde adı geçen teorisyenler Duany ve Plater-Zyberk, yeni şehircilik yaklaşımının önemli teorisyenleridir. Bu yaklaşımda mahalle ölçeği temel hizmetlerin bulunabildiği, sosyal ilişkilerin geliştiği, kendine yeterli bir toplumsal ve mekansal organizasyondur. Mahallenin optimum büyüklüğü, yürüme mesafesi ile -merkezden 400 metre yarıçapında bir alan-belirlenmektedir (Özgür, 2006: 82-83). Bölge ölçeği içinde de komşuluk birimleriyle benzer ilkeler uygulanmalıdır; koridorlar bölge içinde mahalleleri birbirine bağlamaktadır (Kazan, 2021: 21, 24).

Kısaca her üç ölçek için de geçerli olan temel prensipler şu şekilde açıklanabilir (Kazan, 2021: 27-39):

- Yaya erişimi: Otomobil kullanımına kapalı sokaklar ile işyerleri, eğitim-sağlık kurumları ve oyun alanları konutlara on dakikalık yürüme mesafesi içinde yaya hareketine öncelik verecek şekilde planlanmalıdır.
- Bağlantılı olmak: Yayaların yürüyüşünü kolaylaştıracak şekilde geniş yol ve sokak ağlarını, mahalle sınırları içinde parkların, yaya ve bisiklet yollarının birbirine bağlantılı olmasını içermektedir.
- Karma arazi kullanımı-çeşitlilik: Konut, işyeri ve ofislerin yerleşme alanında yapı adasında binada karışık kullanım ve farklı yaş, sınıf, kültür, ırk birlikteliğini ifade etmektedir.
- Karma konut yerleşmesi: Karma gelir guruplarına göre karma konut tipolojilerinin üretildiği yeni mahalle tasarımları ile adaletsizlik azaltılmaya çalışılmaktadır. Yani her yaş, ırk ve gelirden çeşitli sınıflardaki insanların aynı mahalle yapısı içinde farklı boyut ve modeldeki konutlardan fiyat aralıklarında uçurum olmayacak şekilde, istediğini seçebilme hakkının var olmasıdır.
- Yüksek kalitede kentsel tasarım ve mimarlık: Hem insan refahının ve huzurlu yaşam duygusunun hem de estetiğin ön plana alındığı mahallenin kimliği ön plana çıkarılmaktadır.
- Geleneksel mahalle yapısı: Mahallenin merkezi ve sınırları dahilinde sakinlerin bütün ihtiyaçlarını karşılayabilmesi, böylece otomobil ve toplu taşıma kullanma ihtiyacının azaltılması sağlanmaktadır.
- Yoğun gelişme: Daha fazla sayıda kentsel işlevin yayalar tarafından erişilebilir olacak şekilde bir arada bulunmasıdır. Konut, işyeri, okul gibi unsurlarla yerleşim yerleri yoğun olmalı ve bu yoğunluklara göre arazi kullanımları yaratılmalıdır. Yerleşimler için 400 - 800 metre mesafelerde transit geçiş güzergahları yaratılmalıdır.
- Akıllı ulaşım: Mahalleleri birbirine bağlayan bir ulaşım ağı ve yaya/bisiklet ağırlıklı bir günlük ulaşımın teşvik edilmesini, raylı sistemlerin geçiş güzergahlarındaki transit durakların yaya ve bisiklet yolu ile bağlanmasını gerektirmektedir.
- Sürdürülebilirlik: Otomobil kullanımı yerine yürüme, yerel üretim, çevreye saygılı ve doğayla uyumlu teknolojilerin kullanılması, açık ve yeşil alanların artırılması gibi ilkelere çevre üzerindeki olumsuz etkilerin en aza indirilmesidir.
- Yaşam kalitesi: İnsanlar arasındaki sosyal uyumun teşvik edildiği, insanların bir arayan gelip yüz yüze etkileşimde bulunabildiği açık alanların gelişimi, çevresel sorunların en aza

indirilmesi ve diğer tüm unsurların birleşimiyle insanların orada yaşamaktan mutlu ve huzurlu hissedecekleri bir çevre yaratmakla ilgilidir.

•

### **Toplu Taşıma Odaklı Gelişme (Transit-Oriented Development)**

Diğer bir planlama yaklaşımı, 1990 ertesinde ulaşımdan kaynaklanan kentsel sorunlara bir çözüm yolu olması amacı ile geliştirilen toplu taşıma odaklı gelişme yaklaşımıdır. Akıllı büyüme ve yeni şehircilik, toplu taşımanın biçimlendirdiği gelişmeye inanmaktadır (Sağ, 2011: 71). Toplu taşıma odaklı gelişme, bu yaklaşımların temel ilkelerinden/stratejilerinden biridir. Kısaca kent kaynaklı sorunlara çözüm bulmak amacıyla toplu taşımayı baz almaktadır (Kütük ve Ercoşkun, 2019: 141).

Toplu taşıma odaklı gelişme, kompakt yoğunluklu bir kentsel gelişim alanı ile hafif raylı sistemler ve otobüs durakları gibi kamu ulaşımı seçeneklerine yürüme ve bisiklet mesafesi içinde bir alanı, karma arazi kullanımlarını, canlı ve birbirine bağlantılı cadde ve sokak ağlarını içermektedir (Aydemir vd., 2018: 527-528). Sokaklar ile kamusal mekanların bütünleşik olduğu, yaya ve transit yolculuğunu arttırması beklenen, yürünebilirlik kalitesinin yüksek olduğu bir oluşumu ifade etmektedir. Bu yaklaşımda yalnızca transit kullanımı değil, yürüme ve bisiklet sürmenin de desteklenmesi ile trafik kaynaklı sorunlar ve zaman kaybı en aza inmektedir. Bunun için tasarımların hareketliliğe uygun yapılması, yaya ve bisiklet rotalarının birbirine bağlanması özellikle önemlidir. Ayrıca konut ve konut dışı karma arazi kullanımlı plan yapmak, seyahat ihtiyacını azaltmasının yanı sıra kamusal alanların günün her saatinde canlı ve güvenli olmasını da sağlamaktadır (Kütük ve Ercoşkun, 2019: 142-145).

Toplu taşıma odaklı gelişmede sürdürülebilir çevreler yaratılması amacıyla çalışma, konut ve eğlence alanları gibi kullanımlar bir arada ve yürünebilir şekilde tasarlanmaktadır. Böylece otomobil bağımlılığı azaltılmakta, sosyalleşme desteklenmekte ve yaşam kalitesi iyileştirilmektedir (Özfundık, 2021: 131). Böyle bir gelişmeyle planlanan tipik bir mahalle, düşük yoğunluklu, hafif raylı sistem ve otobüs durağına sahip, “genel olarak yürüme mesafesi içerisindeki bir toplu taşıma durağından ¼ ya da ½ mil yarıçap içerisinde bir alana hizmet eden” bir mahalledir. Yürünebilir bir mahalle yapısı ve cadde-sokak bağlantıları ile sürdürülebilir mekan kullanımını ve mevcut mahallelerin sürdürülebilir işlevsel kullanımını desteklemektedir (Aydemir vd., 2018: 527).

Merkezde yer alan bir toplu taşıma durağından itibaren 400-800 metre yarıçaplı bir çemberle çevrelenmiş ve bu çember çevresi içinde görece yüksek bir yapılaşmanın olmasına karşılık merkezden uzaklaştıkça yoğunluğun azaldığı bir biçimi göstermektedir. Bu nedenle toplu taşıma odaklı gelişim bölgeleri; düşük yoğunluklu, orta yoğunluklu ve yüksek yoğunluklu olmak üzere üç farklı özellik taşımaktadır (Kütük ve Ercoşkun, 2019: 142).

Tüm bu planlama yaklaşımları, özellikle son 20 yılda kentleşme ve planlama literatürlerinde çok tartışılmakta ve hepsinin kabul ettikleri stratejiler birçok açıdan ortaklaşmaktadır. Ortaklaşan stratejiler açısından konumuz gereği en dikkat çekici olanlardan biri, yürünebilir mahallelerin yaratılmasına verilen önemdir. Günümüzde özel araç kullanımından kaynaklı olarak meydana gelen trafik, gürültü, hava kirliliği gibi sorunların kentsel yaşam kalitesine olan etkisi açıktır. Mevcut caddelerin ve kaldırımların yürümeye daha elverişli hale getirilmesi, gündelik hayatta ihtiyaç duyulan bütün alanlara ve hizmetlere erişime yönelik güvenilir yürüme rotaları oluşturulması, sokak ağlarının birbirine bağlı olacak şekilde yürümeyi teşvik etmesi hem trafiği rahatlatacak hem ulaşım maliyetlerini en aza indirecek, hem de mahalle ilişkilerinin oluşmasını sağlayacaktır. Yürüme dışında bisiklet ya da yüksek kaliteli toplu taşıma araçları gibi alternatif ulaşım seçenekleri oluşturulması da önemlidir. Bir diğer strateji ise;

karma kullanımlar yaratılması yani konut, ticaret ve eğlence amaçlı kullanımların birbirine yakın olarak konumlandırılmasıdır. Bu şekilde bir konumlandırma aynı zamanda yürüme ve bisiklet kullanımını da daha tercih edilir kılacaktır. Ayrıca farklı konut türlerinin ve geniş fiyat aralığının arz edilmesi, güçlü bir aidiyet hissi oluşturulması ve topluluk bağlarının güçlendirilmesi, açık alan ve doğal güzelliklerin korunması, etkili kamusal mekanlar yaratılması gibi stratejiler de ortaklaşan stratejiler arasındadır.

## SONUÇ

Wuhan şehrinde 2019 yılı sonunda baş gösteren ve kısa bir süre içinde ve büyük bir hızla dünyanın birçok ülke ve bölgesine yayılan Covid-19 (Koronavirüs) salgını, kuşkusuz ki bir kentleşme sorunudur. Tarihte daha önceleri de benzer örnekleri görülmüş olan bu salgın hastalık, kent planlaması yapılırken insan ve halk sağlığının ön plana alınması gerekliliğini bir kez daha vurgulamıştır. Birçok kent için ulaşım, kamusal alanların kullanımı gibi konuların yeniden gözden geçirilmesi gereğinden hareketle kentleşme literatüründeki “yürünebilir kentler”, “15 dakikalık kentler” “akıllı büyüme” gibi kavramlar yeniden gün yüzüne çıkarak uygulamanın yolları aranmaya başlanmıştır.

Söz konusu kavramlar, kavramsal olarak eskiye dayanmaktadır. Kentsel yayılma, kentlerin sürekli göç alarak yoğunlaşması ve kalabalıklaşması sonucunda kent merkezlerinin cazibesini kaybetmesinden kaynaklanan ve birçok açıdan eleştirilen bir büyüme biçimi olmuştur: Altyapı ve ulaşım maliyetlerini yükseltmesi, verimli tarım arazilerinin kaybı, ekosistemler üzerinde oluşturduğu baskı ve otomobil bağımlılığını arttırması. Kentlerin otomobil bağımlılığından kurtarılacak ulaşımın yaya ulaşımı ve bisiklete, toplu taşımaya öncelik verecek şekilde planlanmasına dair yaklaşımlar; özellikle bu bağımlılığın ve obezite kaynaklı sağlık sorunlarının yüksek oranda görüldüğü Amerika kentlerinde ortaya çıkmıştır (Halu, 2010: 210). 20. yüzyılın başlarında birçok Amerikan şehri kapsamlı bir planlama, açık alanlar ve diğer donatılar için kamu yatırımının olmayışının etkilerini yaşamaktaydı. Yıllar boyu plansız ve bölük pörçük gelişme birçok şehrin daha kalabalık ve sıkışık olmasına neden olmuş, şehirler hem fiziksel hem de toplumsal birçok sorundan –sosyal izolasyon, sivil katılımsızlık gibi- muzdarip olmuştur (Rohe, 2009: 210). Söz konusu yaklaşımlar, hem pandemi sonrası kentsel mekanı fiziksel bakımdan yeniden kurgulamanın hem de toplumsal sorunları vurgulamanın bir aracı olmuştur. Temelde kendi kendine yeten ve gündelik ihtiyaçların yürüme mesafesinde karşılandığı, çevre dostu, farklı insanların bir arada olmasını sağlayacak konut, ulaşım ve kamusal alan seçeneklerinin oluşturulmasını hedefleyen yaklaşımlardır.

Kentsel yaşamda günlük ihtiyaçlarımızı görürken, yaşantımızı sürdürürken ve temel kentsel hizmetlerden faydalanırken ulaşmamız gereken bütün alanların birbirine yakın, araç kullanmayı gerektirmeyecek şekilde, tercihen yürüme veya bisiklet sürme mesafesinde olması, yürünebilir kent yaklaşımının temelindedir. Bunu sağlamak için kentsel mekanın karma kullanımlı ve çok merkezli, doğaya saygılı ve doğayla uyumlu, daha küçük bir alana yayılmış ve optimum yoğunluğa sahip olacak ve yürümeyi kolaylaştıracak şekilde kurgulanması gerekmektedir. Bunların temeli, Amerikalı planlamacı Clarence Perry'nin bir yüzyıl önce, otomobilin yükselişi karşısında mahallelerin insan ölçeğinde korunmasını, ya da Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı kitabının yazarı Jane Jacobs'un ideal mahallenin yürümeyi kolaylaştırmak için tasarlanmasını savunmasında da bulunabilir.

Çalışmada ele alınan “15 dakikalık kent (15-minute City)”, “Akıllı Büyüme (Smart Growth)”, “Yeni Şehircilik (New Urbanism)”, “Toplu Taşım Odaklı Gelişme (Transit-Oriented Development-TOD)” gibi yaklaşımların hepsi, kentlerin mahalle ölçeğinde ele alınarak her bir mahalle biriminin yürünebilir, yaya ve bisiklet yollarının bütün kentsel mekanlarla bağlantılı olduğu,

karma arazi kullanımlı, konut çeşitliliği olan, açık ve yeşil alanlara sahip, herkesin yüz yüze etkileşime girip sosyalleşebildiği birimler olması gerektiğini savunmaktadır. Bunlar ütopyik veya gerçekleştirilmesi imkansız olan modeller değildir. Pandeminin etkin olduğu ve hızla yayıldığı dönemlerde kentbilimciler ve kent plancıları, kentlerin artık izolasyon temelli olarak yeniden kurgulanacağı konularını tartışmıştır. Ancak pandeminin -devam etmekle birlikte- etkisini kaybettiği bugünlerde pandeminin kent planlamasına uzun vadede kalıcı etkiler bıraktığını/bırakacağını söylemek daha güç görünmektedir. Artık tüm kamusal mekanlar, binalar, donatılar vs hiçbir kısıtlama olmaksızın kullanıma açılmış ve izolasyon gerekliliği artık konuşulmamaktadır. Ancak bu pandeminin karşılaşıcağımız son pandemi olmayacağı da kuvvetle muhtemeldir. Ayrıca bugün kentlerin karşı karşıya olduğu sorunlar ve krizler, yalnızca salgın hastalıklar da değildir. Dolayısıyla kentlerin bir başka kriz ile karşılaştıklarında yıkıcı etkileri olmaması adına kalıcı olarak yürünebilir, çevre dostu, toplum ve sağlık odaklı modellere dönüştürülmesi elzemdir. Bunun için de kentler tasarlanırken her bir mahalle ölçeğinde sosyal etkileşimler için açık, yeşil ve kamusal alanların ayrılması, bu alanların çoklu kullanımı, bu alanlara ve ayrıca konut, eğitim, sağlık, alışveriş ve çalışma alanlarına herkesin yürüme mesafesinde eşit bir şekilde erişimi, bisiklet ve yürüyüş yollarının kent planlarına dahil edilmesi, karma arazi kullanımı, ulaşımın sürdürülebilir planlanması gibi ilkelere dikkat edilmelidir. Kent kaynaklı sorunlara çözüm olabilecek yürünebilir kentlerin tasarlanması ile herkesin yaşamaktan mutlu olacağı çevreler yaratılacak ve geleceğin belki daha da devleşmiş kentleri için salgınlar veya iklim değişikliği, teknolojik afetler, enerji krizleri gibi diğer krizler fazla hasar almadan atlatılabilecektir.

#### KAYNAKÇA

- Akçam, E. ve Karaçor, E. K. (2018). Sosyo-Demografik Yapı ve Fiziksel Çevre Özelliklerinin Yürünebilirlik Algısı Üzerine Etkisi, *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 6: 1364-1376.
- Alawadi, K., Nguyen, N.H., Alrubaei, E. and Scoppa, M. (2021). Streets, density, and the superblock: neighborhood planning units and street connectivity in Abu Dhabi, *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*.
- Aurand, A. (2010). Density, Housing Types and Mixed Land Use: Smart Tools for Affordable Housing?, *Urban Studies*, 47(5): 1015-1036.
- Aydemir, K.P., Akyüz, B., Yılmazsoy, B., Akdemir, Ç. ve Güler, S. (2018). Kentsel Ulaşımında Yaya Öncelikli Planlama/Tasarım ve Transit Odaklı Gelişimin Metropol Kentlerdeki Deneyimi, İstanbul Örneği, *Kent Akademisi*, 11(4): 523-544.
- Aykut, M. (2020). *Postmodern Çağ Şimdi Başladı*. [Online] <https://faturizm.org/postmodern-cag-simdi-basladi-dr-mustafa-aykut/> [Erişim Tarihi: 13.12.2021].
- Balcı, D. ve Türk, A. (2020). Covid-19 Sonrası Kent Planlamasında Yaşanacak Olası Değişimler Üzerine, *Turkish Studies*, 15(8): 3389-3400.
- Bülal, S. (2020). *Dahiyane Bir Fikir: "15 Dakikalık Kentler"*. [Online] <https://www.iklimhaber.org/dahiyane-bir-fikir-15-dakikalik-kentler/> [Erişim Tarihi: 14.12.2021].
- Capasso Da Silva, D., King, D. A. and Lemar, S. (2020). Accessibility in Practice: 20-Minute City as a Sustainability Planning Goal, *Sustainability*, 12: 1-20.
- Çam, Y. (2020). Covid-19 Süreci ve Kentsel Mekanların Kullanımının Yeniden Planlanması, *Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(2): 67-79.

- Daş, M. E. (2020). *Yürünebilir Şehirler*. [Online] <https://peyzax.com/yurunebilir-sehirler/> [Erişim Tarihi: 11.04.2022].
- Demir, Z. (2019). Mekânsal Planlamanın Fiziksel Aktivite ve Yürünebilirlik Üzerine Etkisi: Bursa Cumhuriyet ve Atatürk Caddeleri, *Social Sciences Research Journal*, 8(1): 115-124.
- Ensarioğlu, S. A. (2021). COVID 19 Salgını Sonrasında Yapılı Çevrenin Fiziksel ve Kavramsal Dönüşümü Üzerine Öngörüler, *Kent Araştırmaları Dergisi*, 12: 10-45.
- Ercan, M. A. ve Belge, Z. S. (2017). Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli, *METU JFA*, 34(1): 231-265.
- Erdoğanaras, F., Çamur K. C., Tamer, N. G. ve Mercan, K. (2020). COVID-19, mahalle, müşterekler, kentsel yaşam ve halk sağlığı, *Türk Coğrafya Dergisi*, 76: 115-128.
- Erturan, A. (2020). *Pandemi Sonrası Kentlerde Değişen Ulaşım ve Alternatif Çözüm Arayışları*. [Online] <https://www.iklimhaber.org/pandemi-sonrasi-kentlerde-degisim-ulasim-ve-alternatif-cozum-arayislari/> [Erişim Tarihi: 18.03.2022].
- Ettema, D. and Smajic, I. (2015). *Walking, places and wellbeing*, *The Geographical Journal*, 181(2): 102-109.
- Forsyth, A. and Southworth, M. (2008). Cities Afoot - Pedestrians, Walkability and Urban Design, *Journal of Urban Design*, 13(1): 1 - 3.
- Gerçek, H. (2019). *Yürümek ve Yürünebilir Kentler Üzerine*. [Online] <https://www.skb.gov.tr/yurumek-ve-yurunebilir-kentler-uzerine-s32132k/> [Erişim Tarihi: 18.03.2022].
- Güneş, B. (2021). COVID-19'da Sona Doğru: Kentsel Mekânda Değişim Sorunu, *ART/icle: Sanat ve Tasarım Dergisi*, 1(1): 109-138.
- Gürsoy, O. ve Sadioğlu, U. (2021). 21. Yüzyılda Kente İlişkin Olarak Ortaya Çıkan Yeni Kavramlar, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 76(3): 2-24.
- Halu, Z. Y. (2010). *Kentsel mekân olarak caddelerin mekânsal karakterinin yürünebilirlik bağlamında irdelenmesi Bağdat caddesi örneği*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Halu, Z. Y. ve Yürekli, F. (2011). Yürünebilirlik kavramı ve kentsel mekanlarda yürüme, *İTÜ Dergisi/A Mimarlık*, 10(2): 29-38.
- Kaya, H. E. (2019). *Kentsel konut alanlarının ekolojik planlama açısından değerlendirilmesi: Konya Meram ilçesi örneği*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya Teknik Üniversitesi, Konya.
- Kazan, E. (2021). *İstanbul Fikirtepe ve Çırçır kentsel dönüşüm bölgelerinde yeni şehircilik ilkeleri bağlamında karşılaştırmalı bir değerlendirme*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi, İstanbul.
- Kumlu, K. B. Y. (2019). *Yapılı çevre özelliklerinin sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik üzerine etkileri: Mersin kent merkeziyle, Pozcu ve Mezitli alt merkezlerinden bulgular*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Külekcı, H. E. ve Tezer, A. (2021). Sosyal Altyapı Alanlarına Erişimde Yürünebilirlik Kapasitesinin Ölçülmesi: Bakırköy-Bahçelievler Örneği, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 14(76): 301-320.

Kütük, T. ve Ercoşkun, Ö. Y. (2019). Ankara-Batıkent ve Kuru Metro İstasyonlarının Toplu Taşıma Odaklı Gelişim (TOD) ve Sürdürülebilir Kentsel Tasarım İlkeleri Çerçevesinde Değerlendirilmesi, *Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi (MBUD)*, 4(2): 140-154.

Leyden, K. M. (2003). Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods, *American Journal of Public Health*, 93(9): 1546-1551.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. and Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities, *Smart Cities*, 4: 93-111.

NíChúláin, A. and Davlashyan, N. (2021). *What is a '15-minute city' and how will it change how we live, work and socialise?*. [Online] <https://www.euronews.com/next/2021/09/16/what-are-15-minute-cities-and-how-will-they-change-how-we-live-work-and-socialise> [Erişim Tarihi: 12.01.2022].

Nieuwenhuisen, M. J. (2020). *Post-COVID-19 Cities: New Urban Models to Make Cities Healthier*. [Online] <https://www.isglobal.org/en/healthisglobal/-/custom-blog-portlet/post-covid-19-cities-new-urban-models-to-make-cities-healthier/4735173/0> [Erişim Tarihi: 23.05.2022].

O'Sullivan, F. (2020). *Paris Mayor: It's Time for a '15-Minute City'*. [Online] <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-02-18/paris-mayor-pledges-a-greener-15-minute-city> [Erişim Tarihi: 18.03.2022].

O'Sullivan, F. (2021). *Make Way for the 'One-Minute City'*. [Online] <https://www.bloomberg.com/news/features/2021-01-05/a-tiny-twist-on-street-design-the-one-minute-city> [Erişim Tarihi: 18.03.2022].

Overstreet, K. (2021). *Creating a Pedestrian-Friendly Utopia Through the Design of 15-Minute Cities*. [Online] [https://www.archdaily.com/954928/creating-a-pedestrian-friendly-utopia-through-the-design-of-15-minute-cities?ad\\_medium=widget&ad\\_name=related-article&ad\\_content=970873](https://www.archdaily.com/954928/creating-a-pedestrian-friendly-utopia-through-the-design-of-15-minute-cities?ad_medium=widget&ad_name=related-article&ad_content=970873) [Erişim Tarihi: 10.05.2022].

Özalp, Y. (2016). *Mekansal kalitenin yürünebilirlik üzerindeki etkisi: Ankara-Atatürk Bulvarı örneği*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Özcü, A. E. ve Atanur, G. (2020). Kovid-19 Pandemisinin Kent Yaşamına Etkisi: Kamusal Alan Üzerine Değerlendirmeler, *Paradoks Ekonomi Sosyoloji ve Politika Dergisi*, 16(2): 237-250.

Özfindık, F. S. (2021). Kentsel Yayılmaya Karşı Ekolojik Sürdürülebilirliğin Bir Aracı Olarak Akıllı Büyüme Stratejileri, III. *Uluslararası Şehir, Çevre ve Sağlık Kongresi Tam Metinler Kitabı*. ss. 124-133.

Özgür, E. F. (2006). *Sosyal ve mekansal ayrışma çerçevesinde yeni konutlaşma eğilimleri: kapalı siteler İstanbul-Çekmeköy örneği*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

Öztaş, Ç. Ç. (2021). COVID-19 Kentsel-Kamusal Alan Kullanım ve Tasarımını Nasıl Etkileyecek? Bir Değerlendirme, *Kent Araştırmaları Dergisi*, 12: 95-114.

Özöduru, H., B. (2020). *Covid-19 ve Şehirler*, Kent Araştırmaları Enstitüsü, Ankara.

Park, Y. and Rogers, G. O. (2015). Neighborhood Planning Theory, Guidelines, and Research, *CPL Bibliography*, 30(1): 18-36.

Pehlivan, H. (2021). COVID-19 Pandemisinin Derinleştirdiği Sosyo-Mekansal Eşitsizlikler ve Kentsel Alanın Yeni Dinamikleri, *Planlama Dergisi*, 31(3): 352-360.

- Pozoukidou, G. and Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia, *Sustainability*, 13: 1-25.
- Rohe, W. M. (2009). From Local to Global: One Hundred Years of Neighborhood Planning, *Journal of the American Planning Association*, 75(2): 209-230.
- Sağ, N. S. (2011). *Dönüşüme bağlı kentsel gelişmenin yönetilmesinde bir araç olarak akıllı büyüme; Konya kenti örneği*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- SFMTA (2020). *Slow Streets Program*. [Online] <https://www.sfmta.com/projects/slow-streets-program> [Erişim Tarihi: 21.05.2022].
- Sınmaz, S. (2013). Yeni Gelişen Planlama Yaklaşımları Çerçevesinde Akıllı Yerleşme Kavramı ve Temel İlkeleri, *Megaron*, 8(2): 76-86.
- Sisson, P. (2020). *What is a 15-minute city*. [Online] <https://citymonitor.ai/transport/pedestrians/what-is-a-15-minute-city> [Erişim Tarihi: 23.05.2022].
- Southworth, M. (2005). Designing the walkable city, *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4): 246-257.
- Sulak, B. (2018). The new planning approaches and smart cities, *SETSCI Conference Indexing System*, 3: 808-813.
- Sutcliffe, M. (2021). *What is a 15-minute neighbourhood?*. [Online] <https://www.smarttransport.org.uk/insight-and-policy/latest-insight-and-policy/what-is-a-15-minute-neighbourhood> [Erişim Tarihi: 20.04.2022].
- Talen, E. (2002). Pedestrian Access as a Measure of Urban Quality. *Planning Practice and Research*, 17(3): 257-278.
- Tekşen, A. (2021). *15 dakikalık şehir ne demek?*. [Online] <https://www.a3haber.com/2021/01/29/15-dakikalik-sehir-ne-demek/> [Erişim Tarihi: 20.04.2022].
- Türkoğlu, H. (2020). *Covid-19 Sonrası Kent ve Kent Planlama*. [Online] <https://www.skb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/09/COVID-19-Sonrasi-Kent-ve-Kent-Planlama-Prof.-Dr.-Handan-Turkoglu.pdf> [Erişim Tarihi: 24.05.2022].
- Ünal, S. G. ve Erol, D. (2020). Sürdürülebilir Mahalle Planlamasının Değişimi, Planlamada Yeni Eğilim "EkoYer" Yaklaşımı ve Türkiye'de Uygulanabilirliği, *Planlama*, 30(1): 15-35.
- Willsher, K. (2020). *Paris mayor unveils '15-minute city' plan in re-election campaign*. [Online] <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign> [Erişim Tarihi: 12.02.2022].
- Zuniga-Teran, A.A., Orr, B.J., Gimblett, R.H., Chalfoun, N.V., Marsh, S.E., Guertin, D.P. and Going, S.B. (2017). Designing healthy communities: Testing the walkability model, *Frontiers of Architectural Research*, 6: 63-73.