

SAYI
54

Kent

15 Dakikalık Şehir



TÜRKİYE SAĞLIKLI KENTLER BİRLİĞİ

54/NİSAN 2025

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği'nin
yilda dört kez yayınladığı yerel, süreli, ücretsiz e-yayını
e-ISSN: 3062-2042

İmtiyaz Sahibi

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği adına,
Cemil Tugay, Dr., İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı
Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği Başkanı

Yayın Direktörü (Sorumlu)

Murat Ar, Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği Genel Sekreteri

Editör

Çiçek Ş. Tezer, Dr.

Misafir / Tema Editörü

Handan Türkoğlu, Prof. Dr.

Yayın Kurulu

Akın Erdoğan
Deniz Güner, Prof. Dr.
Zarife Kalındamar
Pınar Okyay, Prof. Dr.
Semahat Özdemir, Doç. Dr.
Yunus Şahin
Ferhat Yıldız, Dr.
(soyadına göre alfabetik)

Grafik Tasarım

Aslı Aypak Şentürk

Kapak Görseli

Gare Saint-Lazere, Paris, 2022
Fotoğraf: Dilek Aşkın
@dilekaskin

Bilimsel Danışma Kurulu

Şuay Nilhan Açıkalın, Doç. Dr.
Ejder Akgün, Prof. Dr.
Atilla Akkoyunlu, Prof. Dr.
Tülin Vural Arslan, Prof. Dr.
Gül Sayan Atanur, Prof. Dr.
Asım Mustafa Ayten, Doç. Dr.
Meltem Şenol Balaban, Doç. Dr.
Funda Barbaros, Prof. Dr.
Başak Aydem Çiftçiöğlu, Prof. Dr.
İskender Gülle, Prof. Dr.
Emel İrgil, Doç. Dr.
Feza Karaer, Prof. Dr.
Ruşen Keleş, Prof. Dr. (Onursal Üye)
Emine Didem Evci Kiraz, Prof. Dr.
Seda Kundak, Prof. Dr.
Yusuf Kurucu, Prof. Dr.
Kültekin Ögel, Prof. Dr.
İnci Parlaktuna, Prof. Dr.
Ender Peker, Doç. Dr.
Erdem Saker, Bursa Büyükşehir Belediyesi (E)
Belediye Başkanı (Onursal Üye)
Mustafa Sarı, Prof. Dr.
Cengiz Türe, Prof. Dr.
Alpaslan Türkkan, Prof. Dr.
Handan Türkoğlu, Prof. Dr.
Koray Velibeyoğlu, Prof. Dr.
Ebru Yalçın, Prof. Dr.
Hülya Yüksel, Prof. Dr.
Burcu Zeybek, Doç. Dr.
(soyadına göre alfabetik)



Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği

6. Uçak Sok. No: 3 Zemin Kat Osmangazi - Bursa
0224 235 23 99 www.skb.gov.tr bilgi@skb.gov.tr

Kentli dergisi basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.
Dergimizde yer alan yazı ve makaleler kaynak gösterilerek yayınlanabilir.
Yazıların telif ve haklarla ilgili sorumluluğu yazarlarına aittir.

İÇİNDEKİLER

TEMA	15 Dakikalık Şehir	Handan Türkoğlu	4
TEMA	SÖZLÜK		6
TEMA	15 Dakikalık Şehir Kavramı Üzerine	Handan Türkoğlu	8
TEMA	15 Dakikalık Kentin Temel Hareketlilik Biçimi Olarak Yürüme Üzerine	G. Arzu Erturan Topgül	16
TEMA	15 Dakikalık Kent: Mahalle Kültürü ve Sağlık Üzerine Bir İnceleme	Sibel Bulay	24
TEMA	Kentsel Yaşam Kalitesi Çerçevesinde 15 Dakikalık Şehirler: Yakınlık ve Karma Arazi Kullanımının Rolü	Esra Kut Görgün Mert Çubukçu	29
TEMA	15 Dakikalık Şehir Konsepti Kritik Kentsel Altyapı İçin Uygulanabilir mi?	Hazal Ertem Zeynep Elburz Koray Velibeyoğlu	41
TEMA	15 Dakikalık Şehirler Konsepti Bağlamında İzmir Metropolitan Merkezde Özel ve Kamu Sağlık Merkezlerinin Erişilebilirliği	Zeynep Ökmen Umut Erdem	51
RAPOR	Yayalara Öncelik: Yürünebilir Bir Kent İçin Araçlar		64
YAYIN	Yürünebilir Bir Kent İçin Yayınlar		68
ÇOCUK	Çocukların “15 Dakikalık Şehir” Hayali		69
SÖYLEŞİ	DSÖ Sağlıklı Şehirler Ağı’nda Genç Bir Temsilci: Yakup Gözderesi ile Söyleşi		73
KILAVUZ	Belediyeler İçin Proje Hazırlama Rehberi: Sağlıklı Kentler İçin Güçlü Adımlar		76
DÜNYADAN	Kentsel Mikro Parklar		79
DÜNYADAN	Bisiklet Otobanları		81
BAKIŞ	Sivil Toplumdan Ortak Hareket: Türkiye’nin İklim Ağı		83
BAKIŞ	ICLEI: Sürdürülebilirlik için Yerel Yönetimler		85
BİRLİKTEN			86
ÜYELERDEN			92

Kentli dergisinin değerli okurları,

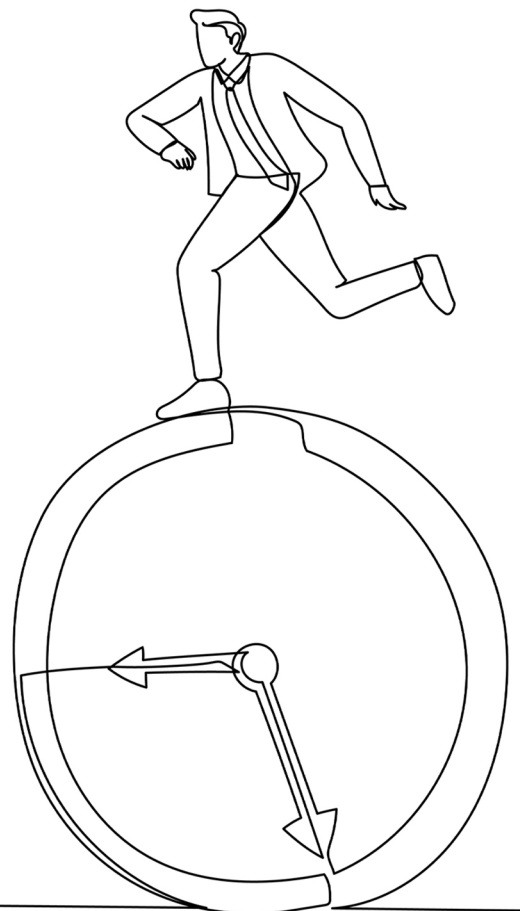
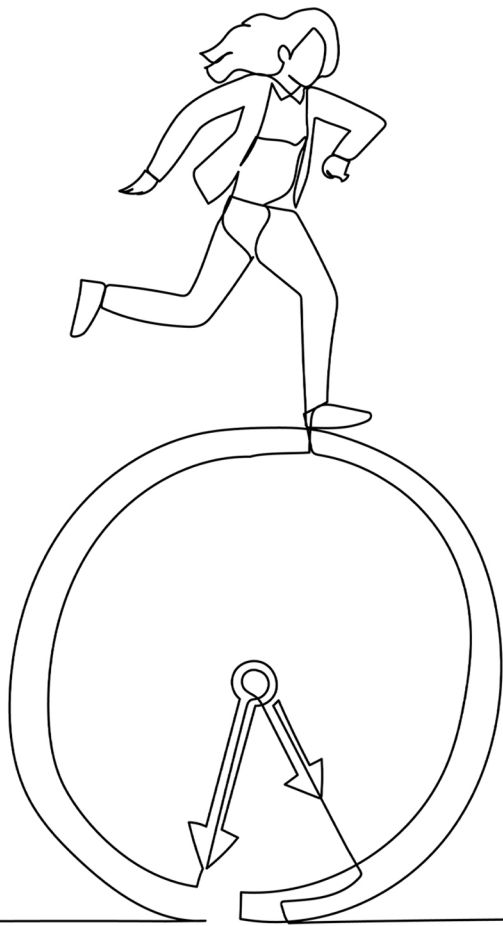
54. sayımızla sizleri selamlamaktan mutluluk duyuyoruz. Bir önceki sayımız gibi, bu sayımızı da, dergimizin e-yayın olarak yeni kimliğini ve teknolojik altyapısını şekillendirme sürecinde hazırladık. Bir yandan dönüşüm sürerken, diğer yandan şekillenen bu yapının içinden sizlere ulaşmak heyecan verici. Umuyoruz ki, 55. sayımızla birlikte sizleri yeni yapısı tamamlanmış bir Kentli ile selamlayacağız.

Kentli'nin 54. sayısını, 15 Dakikalık Şehir temasıyla şekillendirdik. Misafir editörümüz Handan Türkoğlu ile birlikte kurguladığımız tema dosyasında, güncel tartışmalara konu olan bu kavramı çeşitli bakış açılarından ele alan yazılar yer alıyor. Bu kapsamda, 15 Dakikalık Şehir fikrini, yürünebilirlik, mahalle kültürü, planlama pratiği, kritik kentsel altyapılar ve sağlık merkezlerinin erişilebilirliği çerçevesinde ele alan metinlerle karşınızdayız. Dosyamızı destekleyen, tema başlığımızla doğrudan ilişkili olan yürüme konusunu işleyen Rapor ve Yayın bölümlerimizde ise, içeriğe ek olarak konuyu genişleten video, harita ve okuma önerileriyle de karşılaşacaksınız. Çocuk bölümümüzde ise, "15 Dakikalık Şehir"i'nin çağrıştırdıklarını sorduğumuz çocukların hayalleri ve değerlendirmeleri sizleri bekliyor.

Bu sayımızda ayrıca, Dünya Sağlık Örgütü Sağlıklı Kentler Ağı Danışma Kurulu üyesi Yakup Gözderesi ile söyleşimizde, bu uluslararası ağa dahil olma sürecini ve sağlıklı kentlere ilişkin görüşlerini konuştuk. Kılavuz bölümümüz ise, yerel yönetimlerin proje yazım sürecinde ihtiyaç duyabilecekleri ipuçlarını içeriyor. Dünyadan bölümümüzde yer alan iki önemli projenin ise, karbon azaltımı, yürünebilir kentler ve bisiklet ulaşımı konularında ilham verici olacağını düşünüyoruz. Ayrıca, Türkiye'nin İklim Ağı ve ICLEI birliği ile ilgili detaylı bilgiyi Bakış bölümünde bulabilirsiniz.

Keyifli okumalar diliyoruz.

Kentli Yayın Kurulu



15 Dakikalık Şehir

COVID-19, iklim değişikliği ve doğal afet sayısındaki artışlar, şehir algımızı değiştirmiş, şehir planlama sürecini etkilemiş ve yeni bakış açılarının gelişmesine sebep olmuştur. COVID-19 sürecinde özellikle yayalar için yakınlık ve engelsiz ortam yaratma çabaları ile erişilebilir, yeşil, düşük karbon salımı olan şehirler için çözümler ön plana çıkmıştır. Öte yandan farklı toplumsal grupları da gözeterek biçimde sosyal hizmetlerin herkes için erişilebilir olması için merkezi ve hiyerarşik yapılanma biçimleri yerini mahalle (komşuluk) ölçeğine bırakmıştır.

COVID-19 sürecinde bireylerin yaşadıkları çevrede yer alan sosyal hizmetlere erişim sağlayabilmelerinin, sürecin olumsuz etkilerinin azaltılmasında çok destekleyici olduğu anlaşılmıştır.

19. yüzyılın başında konuşulan bu yaklaşımın, şehirlerin aşırı ve vahşice büyümesi ve afetlere karşı kırılganlaşması sonucunda tekrar gündeme gelmesi normal ve akıllıca bir yaklaşım olarak kabul edilmelidir. Böyle bir ortamda, 2016 yılında Carlos Moreno tarafından ortaya atılan 15 Dakikalık Şehir yaklaşımı yürüme mesafesine dayanan, arabaya ve vasıtaya bağımlılığı azaltan, sosyal hizmetlere erişilebilirliği artıran, yaya ve bisikletle günlük ihtiyaçlara erişimi hedefleyen bir yaklaşımdır. Yaşam kalitesinin artması ve sağlıklı şehir olma yolunda önemli fırsatlar sunan 15 Dakikalık Şehir yaklaşımı, aynı zamanda aktif bir sosyal yaşam ve kamu sağlığı için de fırsatlar sunmaktadır.

15 Dakikalık Şehir yaklaşımı ile aşağıda belirtilen konuların geçmişten daha fazla gündemimize girmesi beklenmektedir:

- . Geleceğin kentlerinde doğal çevre tahribatının ve iklim değişikliğinin insan sağlığı üzerinde yarattığı olumsuz etkinin azaltılması için biyolojik çeşitliliğin korunması, yeşil sistemler ile yerleşmelerin sağlıklı ilişkisinin kurulması, yenilenebilir enerji kullanımı, ayrıştırılmış su sistemleri, sağlıklı atık sistemlerin sağlanması,
- . Güvensiz, konforsuz, kalabalık, otomobile bağımlı, yüksek bloklardan oluşan bir yaşam çevresinin insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerinin azaltılması için konutlarda ve konut çevrelerinde yüksek düzeyde yaşam kalitesinin sağlanması, sosyal hizmetler ve yeşil alanların yeterli ve erişilebilir olması, yaya ve bisiklet ulaşımının desteklenmesi, enerji etkin, erişilebilir, güvenli ve ucuz kamu ulaşımının sağlanması, mevcut sağlıksız kent dokularının yenilenmesi, yoksullar için satın alınabilir veya kiralanabilir konut üretimi,

. Sosyal ilişkilerin ruh sağlığına olumlu etkisi nedeniyle, sosyal hizmetlerin güçlendirilmesi, dezavantajlı gruplar için sosyal organizasyonların yer aldığı kültürel faaliyetlere destek verilmesi, toplumsal ayrışmanın önlenmesi,

. İstihdam, gelir, temel ihtiyaçların karşılanması için yerel ekonomilerinin desteklenmesi, alternatif ekonomilerin devreye sokulması, eğitime yatırım yapılması, yaşam ve iş ortamının kalitesinin yükseltilmesi,

. Fiziksel aktivite, diyet ve sağlıklı beslenmenin insan sağlığı üzerindeki olumlu etkisini desteklemek için yürüyüş, bisiklet ve yeşil alan kullanımının teşvik edilmesi, sağlıklı beslenme eğitimi.

Yaşadığımız şehirlerin güçlendirilmesi ve bir sonraki afete hazırlanması için çözümler üretilmesinin önemini vurgulamak amacıyla Kentli dergisinin 54. sayısının teması 15 Dakikalık Şehir olarak belirlenmiştir.

Prof. Dr. Handan Türkoğlu

Kentli 54 / 15 Dakikalık Şehir Tema Editörü

Sürdürülebilir Yerleşme

Sürdürülebilir yerleşme hâlihazırda ve gelecekte yaşayanlarının çeşitli gereksinimlerini karşılayan, çevresel değerlere duyarlı ve yüksek derecede yaşam kalitesini destekleyen bir yerleşmedir. Sürdürülebilir yerleşme aynı zamanda afetlere ve çevre kirliliğine karşı güvenli ve ekolojik değerlerini koruyan bir yerleşme olarak kabul edilir.

Kentsel Yaşam Kalitesi

Kentsel yaşam kalitesi insan sağlığı için temel niteliğindedir. Yaşam kalitesi çalışmaları, karar verme sürecinde tüm yerleşmenin ve yerleşme alt bölgelerinin planlama, tasarım ve yaşam kalitesi açısından önemli bilgiler içerir. Kentsel yaşam kalitesi [quality of urban life], yaşanabilirlik [livability], çevresel kalite [environmental quality] ve sürdürülebilirlik [sustainability] kavramları ile ilişkilidir. Kavram aynı zamanda şehir planlama, kamu sağlığı, sosyal göstergeler, engelliler, ekonomi, ruh sağlığı araştırmaları gibi sosyal ve politik alanlarla da yakından ilgilidir. Sosyal ve ekonomik politikalar üzerinde güçlü bir etkisi olan kentsel yaşam kalitesi kavramı, başta kent planlama olmak üzere birçok farklı araştırma ve çalışma alanının kapsamına girmektedir. Yaşam kalitesi alanında yoğunlaşan araştırmaların odak

noktasını insanlar ile gündelik hayatın süregeldiği çevre arasındaki ilişki oluşturmaktadır.

Yürünebilirlik

Yürünebilirlik, kısaca yürüme davranışı için uygun olma hâli olarak tanımlanabilir. Yürünebilirlik, yürüme kalitesini etkileyen fiziksel koşulların durumu ile güvenli, rahat ve keyifli yürüyüşün seviyelerini kapsamaktadır. Yürünebilir kentler ise güvenli, konforlu ve keyifli bir yürüme deneyimi sunan yaya dostu mekânlar olarak tanımlanabilir. Bir kentsel mekânın ne oranda yürünebilir olduğunu etkileyen faktörler mekânın güvenli, konforlu ve keyifli bir deneyim sağlamaya yönelik sunduğu fiziksel niteliklerinden, yürüyüşü gerçekleştiren kişinin bireysel algısına kadar uzanan geniş bir yelpazeye sahiptir. Yürümeyi günlük bir ulaşım seçeneği olarak sunabilen bir kentin kamusal mekânlarının dezavantajlı gruplar başta olmak üzere, herkesin konforlu, güvenli ve kesintisiz olarak hareket etmesine uygun olması gerekir.

Erişilebilirlik

Erişilebilirlik, engellilerin ve tüm toplumun fiziksel, zihinsel veya duygusal engelleri aşarak toplumun çeşitli alanlarına ve kaynaklarına kolayca erişebilme ve bu alanlardan yararlanabilme



hakkıdır. Erişilebilirlik, engel durumlarına bakılmaksızın her bireye eşit fırsatlar ve katılım sağlama amacını taşır. Farklı gereksinimleri olan kişilerin evlerinden çıkabilmeleri, başkalarına ihtiyaç duymadan çeşitli binalara ve açık alanlara ulaşabilmeleri ve bunları kullanabilmeleri olarak tanımlanmaktadır. Kısaca erişilebilirlik, kentsel mekânların kullanıcıları tarafından erişilebilir, kullanılabilir ve yaşanabilir olmasıdır.

Kırılganlık

Kırılganlık, bir bölgede meydana gelme olasılığı olan tehlikeler karşısındaki risk ve hasar görülebilirlik düzeyini ifade eder. Doğal, yapı ve sosyo ekonomik çevrelerin hasar görülebilirlik derecesi, kırılganlık ile orantılıdır. Tehlikelerin gerçekleşmelerini engellemek imkânsız olmakla birlikte, olumsuz sonuçlarını azaltmak ve/veya tehlikeleri yönetilebilir bir seviyede tutmak alınacak önlemlerle sağlanabilir. Bu önlemlerin neler olduğunun belirlenmesi için öncelikli olarak tehlikelerin belirlenmesi ve bu tehlikelere maruz kalacak fiziki, toplumsal, idari sistemlerin kırılganlıklarının tespit edilmesi gerekmektedir. Tehlike ve kırılganlıkların bir arada değerlendirilmesi, bir başka deyişle gerçekleşmesi, muhtemel tehlikenin nasıl, nerede ve ne ölçüde kayıplara yol açacağına öngörülmesidir -söz konusu sistemin afet riskinin anlaşılmasını ifade etmektedir.

Akıllı Şehir

Kentlerde ekolojik, ekonomik ve sosyal sürdürülebilir gelişmeyi sağlamak üzere ortaya atılan akıllı kent kavramı çağımızın özelliği olan Bilgi ve İletişim Teknolojileri (BIT) yardımıyla yönetilen kentleri kapsamaktadır. Kent yönetimleri, bu teknolojiler ile, kentin özellikle ağ sistemleri içinde yer alan ulaşım, iletişim, altyapı, enerji, çevre sorunlarını çözmek ve afetlerle mücadele gibi günlük yaşamı kolaylaştıracak kamu hizmetlerinin sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla yararlanmaktadırlar. Böylece, çözümlerin sağlanmasında zamanı ve maliyeti azaltmak, yaşam kalitesini yükseltmek mümkün olmaktadır. Örneğin Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) akıllı kentlerde veri işleme açısından başlıca teknolojilerdir.

Sera Gazı Emisyonları¹

Sera gazları, ısıyı atmosferde hapsederek küresel ısınmaya ve iklim değişikliğine neden olan gazlardır. İnsan faaliyetleri sonucu salınan başlıca sera gazları karbondioksit, metan ve azot oksit ile soğutma sektöründe kullanılan florlu sera gazlarıdır. İklim değişikliğinin katastrofik etkilerini önlemek için, küresel ölçekte tüm taraflar sera gazı emisyonlarını önemli ölçüde azaltmak ve küresel ısınmayı tehlikeli eşik olan 1,5°C'nin altında tutmak için birlikte çalışmalıdır.

¹ UNDP Türkiye. (Erişim tarihi: 15 Mart 2025). İklim sözlüğü: İklim değişikliği için günlük rehber. <https://www.undp.org/tr/turkiye/blog/iklim-sozlugu-iklim-degisikligi-icin-gunluk-rehber>



15 Dakikalık Şehir Kavramı Üzerine

Handan Türkoğlu, Prof. Dr.

Sanayi devrimi sonrası sosyal servislerin ve aktivitelerin etkinliğini ve fonksiyonelliği artırmak amacıyla şehir merkezlerinde yoğunlaşma meydana geldi. Öte yandan şehirlerin merkezileşmesi, deformasyonlara ve çevre kirliliğine neden oldu ve insan sağlığı için sorun oluşturmaya başladı. Bu ortamda şehirlerin işleyişini düzene koymak ve etkinliği sağlayabilmek amacıyla plancılar tarafından geliştirilen modeller arasında 1898'de Ebenezer Howard tarafından geliştirilen Bahçe Şehir, 1922'de Raymond Unwin tarafından geliştirilen Satelit Şehir, 1923 de Eric Gloden tarafından önerilen Molekül

Şehir sayılabilir. Howard'ın ütöpik Bahçe Şehir yaklaşımında ilk kez sosyal konuların ve sağlığın mekânla ilişkisi kurulmuştur. Howard, bir ağ sistemi ile birbiriyle bağlantılı ve kendi kendine yeterli satelit yerleşmelerin çevrelerinde yeşil halkalar önermekte, 7000 kişilik mahalle gruplarını önererek mahalle biriminin temelini atmaktadır. 1923'te Clarence Perry temel mahalle birimi kavramını geliştirmiştir. Komşuluk Ünitesinin (Mahalle Birimi) planlanması günlük ihtiyaçların sağlanabildiği birimlerin tasarımı olarak ortaya çıkmıştır. Bu yaklaşımda birimlerin hangi standartlara sahip olacağı,

birimler arasında boşluklar bırakılması gerekliliği vurgulanmıştır. Howard'ın yaklaşımına dayalı olarak Perry de okul, park, ibadet yerleri, ticaret gibi günlük ve haftalık ihtiyaçların karşılanması konusuna odaklanarak 5000-9000 kişilik üniteler tasarlanmasını öngörmektedir. Sosyal servisler 400 m yürüme mesafesinde olup sokak sistemi güvenli yaya dolaşımını desteklemektedir. Bu yaklaşım daha sonra şehrsel yayılmayı artırdığı, yeşil kuşak için yeterince alan bulunamadığı, fonksiyonel ayırmacılık oluşturduğu ve arabaya bağımlılığı artırdığı konusunda eleştirilmiştir.

yoğun alanları, geniş yeşil alanları, hızlı ulaşım sistemlerini, yaya dolaşımını ve ticaret merkezlerini içermekteydi. 1933'te yapılan Congress International de l'Architecture Moderne'de (C.I.A.M) [Uluslararası Modern Mimarlık Kongreleri] mevcut kentlerin modern, rasyonel, hijyenik koşullara sahip olması gerektiği ve eski kentlerin bu anlamda yenilenmesi gerektiği vurgulanmıştır. Yeterli gün ışığına ve havalandırmaya sahip, manzaraya bakan konut yapılarının apartman blokları şeklinde inşa edilmesi gerektiği ifade edilmiş; konut bloklarının çevresinde rekreasyon alanlarının, sosyal donatıların, otoparklar için yeterli alanların ayrılması istenmiş ve mevcut kentlerdeki sağlıklı yoğun konut alanların temizlenmesi gerektiği öne sürülmüştür. Bu yaklaşım, şehirlerde çalışma alanları ve yaşama alanlarının ayrılması ile sonuçlanmıştır.

Şehirlerde oluşan hava kirliliği, trafik sorunları, sosyal ve mekânsal eşitsizlikler nedeni ile 20. yy. sonunda post modern hareket içinde plancılar mahalle birimlerini yeniden düşünmeye başlamışlardır. Geleneksel mahalle birimi, Transit-Oriented Development (TOD) [Ulaşım Odaklı Kalkınma], Yeni Şehircilik, Akıllı Büyüme gibi pek çok yaklaşım bu dönemde geliştirilmiştir. Post-modern şehirciler, E. Howard and C. Perry'nin temel kurallarına sadık kalarak

karma kullanım, iş ve konut ilişkisi, insan ölçeği, geniş yeşil alanlar, yürünebilirlik, kompaktlık kavramlarını öne sürmüşlerdir. Aynı zamanda yeterli ulaşım ağının sağlanmasına ve yaya ulaşımına önem vermişlerdir. Karma kullanımın yanı sıra karma kullanıcı da önem verdikleri konular arasında yer almaktaydı. Öte yandan zaman içinde, postmodernislerin bu hedeflerinin tam olarak gerçekleşmediği, bu yaklaşımların şehirlerdeki yoğunluğu ve hava kirliliğini azaltmadığı anlaşılmıştır. 2000 li yılların başında iklim değişikliğinin etkilerinin arttığı bir ortamda ekolojik planlama ve sürdürülebilirlik kavramları öne çıkmıştır.

Sürdürülebilir gelişme, tüm toplumun hâlihazırda ve gelecekte, sağlığını ve esenliğini amaçlamaktadır. Sürdürülebilir şehir ise aynı zamanda afetlere ve çevre kirliliğine karşı güvenli, ekolojik değerlerini koruyan, yaşam kalitesi yüksek bir kenti ifade etmektedir. Bu çerçevede, şehirlerin bir yandan afetlerin etkilerine karşı dayanıklı olması, diğer yandan içinde yer aldıkları çevrede ekolojik, ekonomik ve sosyal olarak sürdürülebilirliklerini sağlamaları gerekmektedir. Eko-şehircilik yaklaşımında, temel prensiplerin dışında, düşük karbonlu şehirler, ekolojik ayak izleri, bilgi üretimi, eğitim ve inovasyon konularına

da önem verilmektedir. Öte yandan eko-şehirciliğin pahalıya malolduğu, düşük gelir grubu için dezavantajlı olduğu ve sosyal eşitsizlikleri artırdığı yönünde eleştiriler de söz konusudur.

2000'lerde ve 2010'larda kentsel yaşam kalitesini artırmak amacıyla akıllı şehir kavramı ortaya atılmıştır. Akıllı kent kavramı çağımızın özelliği olan Bilgi ve İletişim Teknolojileri (BIT) yardımıyla yönetilen şehirleri kapsamaktadır. Şehir yönetimleri akıllı sistemlerden; özellikle ağ sistemleri içinde yer alan ulaşım, iletişim, altyapı, enerji, çevre sorunları ve afetlerle mücadele gibi günlük yaşamı kolaylaştıracak kamu hizmetlerinin BIT ile sürdürülebilirliğini sağlamak, zaman ve maliyetini azaltmak ve yaşam kalitesini yükseltmek amacıyla yararlanmaktadırlar. Örneğin Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) akıllı kentlerde veri işleme açısından başlıca teknolojiler olarak kullanılmaktadır. Şehirselle hareketlilik, yaşam alanı, çevre, ekonomi ve katılımcı yönetim yaklaşımları ile gündeme gelen akıllı şehircilik, atıkların, karbon emisyonlarının ve hava kirliliğinin azaltılmasını hedeflemektedir. Bu doğrultuda, yerel yönetimler en çok ulaşım, erişim, iletişim teknolojilerine yatırımlar yapmışlardır.

2016'da COVID-19 salgını büyük bir krize yol açmıştır. Bu dönemde, karantina ve seyahat kısıtlılığı, günlük yaşam döngüsü içinde yürüyüşü ve bisiklet kullanımını artırmıştır. Böylece, toplum sağlığı planları için en önemli konular arasına yer almıştır. Hastalıklar ve şehirler arasındaki ilişkinin önemi, 1990'dan beri Dünya Sağlık Örgütü Sağlıklı Kentler Hareketi içinde yer almış, kentsel tasarım ve kent planlama, üzerinde durulan önemli bir konu olmuştur. Uluslararası ortamda, özellikle Avrupa'da sağlıklı kent politikaları sürdürülebilirlik politikalarının tam merkezinde yer almaktadır. COVID-19'un şehirlere olumsuz etkilerinin azaltılması ve şehirlerin daha yaşanabilir olması kapsamında; iklim değişikliği ile mücadele, ekonomi ve iş olanakları, turizm ve ticaret sektörünün geleceği, sağlık sektörünün güçlendirilmesi ile kapsayıcı ve erişilebilir olmalarının sağlanması, belli yaş gruplarının erişilebilirliğinin artırılması, eğitim sektörünün teknoloji kullanımı ağırlıklı olarak yeniden organizasyonu, yapı yoğunluğunun azaltılması, herkese konut hakkı çerçevesinde satın alınabilir konut üretimi gibi konulara yoğunlaşacağı anlaşılmaktadır. Bu gelişmelere paralel olarak Carlos Moreno 2016 yılında, "15 Dakika Şehir" [15-Minute City]

kavramını ortaya atmıştır. 15 Dakika Şehir, yakınlık, yoğunluk, çeşitlilik, karma kullanım, modüler tasarım, uyumluluk, esneklik, insan ölçeği, bağlanabilirlik ve dijitalleşme gibi kavramları kapsamaktadır³.

Yakınlık

Yakınlık kavramı ile okula, sosyal ve kültürel servislere, ulaşım duraklarına daha iyi erişim sağlanması hedeflenmektedir. Bu kapsamda, mahalle birimlerinde çocukların yürüyerek okula gidebilmeleri hedeflenmektedir. Şehirde ulaşım uzun süreler ayrılması yaşam kalitesini düşürmektedir. Bu nedenle, 15 dakika şehir yaklaşımında yakınlık, yaşam kalitesinin yükseltilmesinde önemli rol oynamaktadır. Ulaşım ayrılan sürenin azalması, yaşam kalitesinin en önemli unsurlarından biri olan boş zamanı artırmakta⁴, kullanıcıların yaşam alanlarına yakın okullara, çalışma alanlarına, ticaret alanlarına, sağlık ve rekreasyon tesislerine yürüme mesafesinde erişimini de desteklemektedir.

Yoğunluk

Yoğun şehirlerde çevreye yayılmanın göreceli olarak az olması, çevre koruma açısından olumlu görülse de aşırı kalabalık, sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Öte yandan,

günlük ulaşım süresi kısılır, altyapı etkin olarak kullanılır ve sosyal servislere erişim daha kolaydır. Yoğunluğun azaltılması yaklaşımları kentlerin yayılması ile sonuçlanınca, yüksek yoğunluklu, yüksek katlı ancak günlük ihtiyaçlara yeter erişiminin kolay olduğu çözümler geliştirilmiştir. Transit-Oriented Development kavramı kapsamında da yüksek yoğunluklu, 10 dakikada toplu ulaşım erişilebilen sistemler önerilmektedir. Benzer şekilde 15 dakika şehirde de arabaya bağımlılığın azaltılması, kamu ulaşımına ve sosyal servislere erişilebilir sistemler önerilmektedir.

Çeşitlilik

Çeşitlilik kavramındaki temel konu, sosyal ve mekânsal ayrımcılığın önlenmesidir. Bu yaklaşım uzun vadede ekonomik sürdürülebilirliğin sağlanması için önemlidir. Yerleşimlerde çeşitlilik, karma konut sistemlerinin önerilmesini sağlar. 15 dakika şehirde erişilebilir konut, iş olanakları, dezavantajlı gruplar için sosyal servislere sağlanmalı, izole edilmiş ayrımcı bölgelerin ortaya çıkması önlenmelidir. Paydaşların karar sürecine katılımı sağlanmalı ve düşük gelirli gruplara iş olanakları yaratılmalıdır.

³ Khavarian-Garmsir et al., 2023

⁴ Türkoğlu, H., Bölen, F., Baran Korça, P. ve Terzi, F. (2011). *Measuring quality of urban life in Istanbul*. In R. W. Marans & R. J. Stimson (Eds.), *Investigating quality of urban life: Theory, methods and empirical research* (pp. 209-232). Springer.

Karma Kullanım

Sosyal servislerinin, konutların, okulların, rekresyonun, sağlık birimlerinin ve ticaretin birlikte olduğu ünitelerden oluşan yerleşmeler olarak tasarlanan 15 dakika şehir yaklaşımında, günlük yaya hareketliliği artmakta, arabaya bağımlılık azalmakta, karbon emisyonları azalmakta, enerji tasarrufu sağlanmakta, hava kirliliği ve gürültü önlenmektedir. Karma kullanımla ulaşımda geçirilen süre kısalmaktadır. Dolayısı ile yaşam kalitesi artmaktadır. Modernist dönem sonrasında

şehirlerin bölgelere ayrılması (zoning) eleştirilmiş, 15 dakika şehir yaklaşımında olduğu gibi, yaya öncelikli yerleşme düzeni ve yürüyüş desteklenmiştir.

Modülerlik

Modüler sistemlerin eşitsizlikleri azaltması ve merkezileşmeyi engellemesi pozitif yönleridir. 15 dakika şehir yaklaşımında modüler sistemler, tek merkez yerine alt merkezlerin oluşturulması yoluyla ve sosyal servislere erişimin kolaylaşması açısından desteklenmektedir.

Uyumluluk

Değişen koşullara adapte olmak bir şehir için en önemli şeydir. Bir şehrin adaptasyonu yüksekse daha az kırılganlığa sebep olur. Giderek artan bir afet döngüsüne girdiğimiz bu dönemde, uyumluluk daha da önem kazanmaktadır. Ekolojik yaklaşım, iklim değişikliğine uyum süreci için önlemler almayı gerektirmektedir. Benzer şekilde, 15 dakika şehir yaklaşımı pandemi süreci için de önlemler geliştirmektedir.



Görsel 2. Yaya Öncelikli Yerleşme Düzeni (Kaynak: Yazar)

Esneklik

Covid-19 sonrasında yaşam ve çalışma tarzımızdaki değişimlere uyum sağlayabilmemiz, esnek tasarımlar ve teknoloji sayesinde gerçekleşmiştir. 15 dakika şehirde kamusal alanlar birden fazla kullanım için planlanmakta ve tasarlanmaktadır. Şehir halkının hem kamusal hem de yarı kamusal alanları istedikleri zaman kullanabilmeleri önemlidir. Esneklik, acil durumlardan ve afetlerden hasarsızca kurtulabilmek için bir avantaj yaratmaktadır.

İnsan Ölçeği

Banliyöler, 2. Dünya Savaşı sonrasında arabaya bağlı olarak gelişen yerleşmelerdir. Banliyö tarzı planlama ile şehirler yayılarak büyümüşlerdir. Banliyö tarzı planlamanın bir yandan sosyal ve mekânsal ayrımcılık

yaratması, diğer yandan ulaşım için ayrılan zamanın artması, bu tür yaklaşımın dezavantajları olarak kabul edilmektedir. 20. yy. in sonunda çevrenin korunması ve sürdürülebilir gelişmenin sağlanması için geliştirilen yaklaşımlar ile enerjinin tasarruf edilmesi,

ulaşım maliyetlerinin azalması, sosyal ve mekânsal ayrımcılığın önlenmesi, şehirde hareketliliğin artması gibi konular gündeme gelmiştir. 15 dakika şehir yaklaşımında özellikle yaya hareketlerinin, yürümenin, bisiklete binmenin teşvik edilmesi ön plana çıkmaktadır.



Görsel 3. Kamusal Alan Kullanımında Esneklik (Kaynak: Yazar)



Görsel 4. Yaya ve Bisiklet Kullanımı (Kaynak: Yazar)

Bağlantılar

Bağlantı, şehirdeki bölgelerin birbirleriyle ilişkisini ve şehirle ilişkiyi güçlendirir. Kamu ulaşım sistemleri ne kadar güçlü ise bağlantı ve hareketlilik de o kadar güçlü olur. Arabaya bağımlılık azalır ve yerleşmelerin izole olması güçleşir.

Dijitalleşme

Akıllı teknolojilerin (AI, big data, IoT ve real-time data) kullanımı, katılımın artması açısından önemlidir. Yerel yönetimler, interaktif haritaları ve online sistemleri kullanarak iletişimi artırabilirler. Akıllı

şehirler ulaşımı, iletişimi ve bilgi akışını desteklerler. İletişim ve enformasyon teknolojileri yerel halk için yeni iş olanakları yaratır.

COVID-19, iklim değişikliği ve doğal afet sayısındaki artışlar, şehir planlama sürecini etkilemiş ve yeni bakış açılarının gelişmesine sebep olmuştur. COVID-19 sürecinde değişen hareketlilik kalıpları çerçevesinde, güvenli ulaşım yöntemlerini geliştirme, özellikle yayalar için yakınlık ve engelsiz ortam yaratma çabaları ön plana çıkmaktadır. Böylece, daha erişilebilir, daha yeşil, dolayısıyla düşük karbon emilimi olan kentlere doğru çözümler geliştirilmeye başlanmıştır. Geliştirilen yaklaşımlar ile yaşam alanlarımızdaki sorunları tanımlamak, sosyal ve mekânsal ayrımcılığı önlemek ve şehrsel faaliyetlerimizi hem nicelik hem de nitelik açısından geliştirmek önem kazanmıştır. Sosyal hizmetlerin sağlanmasında mahalle

(komşuluk) ölçeği önem kazanmış, ağ yapılanması ile bağlantıların kuvvetlendirilmesi, merkezî ve hiyerarşik ilişkilene biçimleri yerine yerel odaklanma, sosyal hizmetlerin farklı toplumsal grupları da gözeterek biçimde herkes için erişilebilir olması gündeme gelmiştir.

Öte yandan 15 dakika şehir yaklaşımının, ekolojik şehirde olduğu gibi, çevre koruma, bio-çeşitlilik, enerji etkin yapılar, yerel kültür ve kimlik gibi konulara eğildiği söylenemez. Yürünebilir çevrelerin yaratılması, sosyal servislere yürüyerek erişim, kamusal alanların esnek kullanımı, sosyal ilişkilerin güçlenmesi, kamu sağlığı ve yaşam kalitesinin yükselmesi bu yaklaşımın başlıca hedefleridir. 15 dakika şehir yaklaşımı çerçevesinde Avrupa'da Paris ve Milano, Asya'da Şangay (20 dakika şehir) ve Singapur (45 dakika şehir), Avustralya'da

Melbourne (20 dakika komşuluk üniteleri), Amerika'da Portland (20 dakika komşuluk ünitesi) ve Huston (yürünebilir şehir), bu yaklaşımın uygulamaya dönüştürüldüğü şehirler olmuştur.

COVID-19, 15 dakika şehir yaklaşımı için ortam hazırlamış, şehirlerin dayanıklılığının sorgulanması için bir fırsat yaratmıştır. 2016 yılında "chrono-urbanism" ["zamansal kentleşme"], olarak ortaya çıkan 15 dakika şehir yaklaşımı, yakınlığa ve yürüme mesafesine dayanan, arabaya bağımlılığı azaltan bir planlama ve tasarımı desteklemektedir. Daha sonra 15 dakika şehir kavramına dönüşen yaklaşım, 15 dakikada yaya veya bisikletle günlük ihtiyaçlara erişimi hedeflemektedir. Yaşam kalitesinin artması ve sağlıklı şehir olma yolunda önemli fırsatlar sunan yaklaşım, aynı zamanda aktif bir sosyal yaşam için de fırsatlar sunmaktadır.

Kaynaklar

Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., Abadi, M. H. H. ve Moradi, Z. (2023). From garden city to 15-minute city: A historical perspective and critical assessment. *Land*, 12(512).

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the 15-minute city: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111.



15 Dakikalık Kentin Temel Hareketlilik Biçimi Olarak Yürüme Üzerine

Gülhayat Arzu Erturan Topgöl, Dr. Öğr. Üyesi

Mimar Sinan GSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Düşünün, evinizden çıkıp yürüyerek erişebildiğiniz 15 dakikalık bir çember içinde alışverişlerinizi yapabiliyor, çocuğunuzla okuluna veya parka gidebiliyor, arkadaşlarınızla kahve içmek için buluşabiliyor, toplu taşımaya binebiliyor, eczane veya sağlık ocağı gibi ilk basamak sağlık hizmetinden yararlanabiliyorsunuz. Yaşadığınız evden yürüyerek en fazla 15 dakika içinde tüm bu temel gündelik ihtiyaçlarınıza erişebilirsiniz olsanız hayat çok daha kolay olmaz mıydı? İşte “15 dakikalık kent” kavramının odağında tam olarak bu düşünce var: kısa mesafede çeşitli hizmetlere sahip kentsel birimler yaratarak yaşam kalitesini artırmak. Bu modelin temelinde hareketlilik biçimi olarak ise yürümek yer alıyor. Peki 15 dakikalık kent kavramı yürünebilir kentler için bir çözüm aracı olabilir mi?

Yürümek ve Yürünebilirlik Üzerine

Kent ve yürüme ilişkisi insan yerleşimlerinin oluşmaya başladığı tarihlere kadar uzanan köklü bir geçmişe sahiptir. Araçlı yolculukların keşfinden önce oluşan tüm yerleşimler insanın yürüme hareketi üzerinden şekillendiği için bir anlamda yaya odaklı niteliğe sahipti. Yürüyerek yapılan yolculuklar zamanla gelişen teknolojinin etkisiyle motorlu araçlarla yapılan yolculuklara dönüşmüştür. Artan motorlu ulaşım altyapısı ve olanakları kentlerin araç odaklı gelişmesini tetikledi, özel araç odaklı gelişen kentler yürüme ölçeğinden gittikçe uzaklaşmaya başlamıştır. Artık içinde yaşadığımız kentler, her ne kadar, araç öncelikli olsa da yürümek hâlâ insanın en temel hareket ve ulaşım biçimi olmaya devam etmektedir. Kentte yürümek; evden işe, okuldan eve gitmek gibi ulaşım amaçlı yolculukların yanı

sıra alışverişe çıkmak, dışarıda dolaşmak, etrafı izlemek gibi rekreasyonel amaçlarla ya da yürüyüşe çıkmak gibi spor ve sağlıklı kalma amaçlarıyla da yapılmaktadır. Hangi amaçla olursa olsun, yayaların rahat ve güvenli bir biçimde yürümelerine olanak sağlayacak mekânların varlığı, kentlerin yaya dostu olması açısından oldukça önemlidir. Kentlerde yaya deneyimini nelerin etkilediği ve yürümeyi teşvik ettiği üzerine düşünmek, yürünebilir ve yaşanabilir kentler yaratmanın önemli adımlarının başında gelmektedir.

Yürünebilirlik, kısaca, yürüme davranışı için uygun olma hâli olarak tanımlanabilir. Yürünebilirlik terimi, yürüme kalitesini etkileyen fiziksel koşulların durumu ile güvenli, rahat ve keyifli yürüyüşün derecelerini kapsamaktadır¹. Yürünebilir kentler ise güvenli, konforlu ve keyifli bir yürüme deneyimi sunan yaya dostu mekânlar olarak tanımlanabilir².

¹ Litman, T. (2004). *Economic Value of Walkability*. *World Transport Policy & Practice*, 10(1), 3–11. www.eco-logica.co.uk/WTPPhome.html

² Erturan Topgöl, A. (2021). *Kentlerde Yürünebilirliğin Çok Boyutlu Yaklaşım ve Hareketli Yöntemlerle Analizi*. Doktora Tezi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

Bir kentsel mekânın ne oranda yürünebilir olduğunu etkileyen faktörler mekânın güvenli, konforlu ve keyifli bir deneyim sağlamaya yönelik sunduğu fiziksel niteliklerinden, yürüyüşü gerçekleştiren kişinin bireysel algısına kadar uzanan geniş bir yelpazeye sahiptir. Kentsel planlama ve tasarım disiplinlerinde son zamanlarda çokça çalışılan yürünebilirlik, aynı zamanda kentsel yaşam kalitesinin temel göstergelerinden biridir. Higgs ve çalışma arkadaşları tarafından geliştirilen (2019) “Kentsel Yaşanabilirlik Endeksi” [Urban Livability Index]³ ve Ekonomist İstihbarat Birimi [Economist Intelligence Unit] tarafından geliştirilen “Küresel Yaşanabilirlik Sıralaması” [Global Livability Ranking]⁴ gibi farklı endekslerde yürünebilirlik yaşam kalitesini etkileyen önemli bir gösterge olarak kabul edilmektedir. Yürünebilirlik, sürdürülebilir kentsel gelişim açısından da kilit bir unsur teşkil etmektedir⁵.

Kentleri daha yürünebilir kılmayı hedefleyen yaklaşımlar genellikle

“tanımlı birimler” üzerinden hareket etmektedir. Bu birimler mahalle ölçeğinde olabildiği gibi, “x zaman dilimi” üzerinden de tanımlanmakta ve genelde 10, 15 veya 20 dakikalık şehir şeklinde kavramsallaştırılmaktadır. Kentsel formun yürüyerek erişilebilen kentsel hizmetler üzerinden kurgulandığı, otomobilden bağımsız, sosyal etkileşime olanak tanıyan bu birimler yürünebilir mahalle konseptiyle de çok fazla ortak yöne sahip olmakla birlikte ayrıştığı noktalar da bulunmaktadır.

15 Dakikalık Kentte Yürümek

Fikirselsel açıdan çok yeni bir kavram olmayan “15 dakikalık kent”in temelleri Clarence Perry’nin 1929’de ortaya koyduğu “komşuluk birimi”ne dayanmaktadır⁶. Perry’nin Amerikan kentleri için önerdiği komşuluk birimi modeli, mahalle sakinlerinin temel tesislere erişebileceği en iyi yarıçap olarak çeyrek millik, yani 400 metrelik, bir yürüyüş mesafesini temel almaktadır. Bu anlamda

bakınca “yürünebilir mahalleler” kavramı ile de benzeşen komşuluk birimi kavramının temelinde yer alan “yürüme mesafesinde temel hizmetlere erişme” felsefesinin 15 dakikalık kent fikrinin de temelini oluşturduğu görülmektedir. Kavram aynı zamanda, Jane Jacobs’in⁷ yürüme mesafesinde gerekli hizmetlere erişebilecekleri mahalleler oluşturma fikri ya da Barcelona’nın Süperblok⁸ kavramıyla da ortak noktalar taşımaktadır. Bunlara ek olarak kompakt şehir, akıllı şehir, TOD vb. birçok planlama modeli ile de yoğunluk, yakınlık ve dijitalleşme açısından benzer noktalara sahiptir. Literatürde X dakikalık şehir olarak da kavramsallaştırılan bu model, kapsayıcı, güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir şehirler yaratmayı öneren BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri⁹ kapsamında yaşanabilir ve yoğunlaştırılmış şehirlerin tasarımını teşvik etmek açısından da desteklenmektedir¹⁰.

³ Higgs, C., Badland, H., Simons, K., Knibbs, L. D., & Giles-Corti, B. (2019). The Urban Liveability Index: Developing a policy-relevant urban liveability composite measure and evaluating associations with transport mode choice. *International Journal of Health Geographics*, 18(1), 1-25. <https://doi.org/10.1186/s12942-019-0178-8>.

⁴ Economist Intelligence. (Erişim: 21.02.2025). A Report by the Economic Intelligence Unit: The Global Livability Index 2021. <https://www.eiu.com/topic/liveability>.

⁵ Forsyth, A., & Southworth, M. (2008). Guest editorial: Cities afoot – Pedestrians, walkability and urban design. *Journal of Urban Design*, 13(1), 1-3. <https://doi.org/10.1080/13574800701816896>.

⁶ Perry, C. (1929). *The Neighborhood and Community Planning: Comprising Three Monographs. The Neighborhood Unit. In . Regional Plan of New York and Its Environs.*

⁷ Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books.

⁸ Alberti, F. & Radicchi, A. (2022). *The Proximity City: a comparative analysis between Paris, Barcelona and Milan*. *Techne*, 23(August), 69-77. <https://doi.org/10.36253/techne-12151>.

⁹ Birleşmiş Milletler Türkiye. *Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri 11: Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar*. (Erişim: 21.02.2025). <https://turkiye.un.org/sdgs/11>.

¹⁰ Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). *The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design*. *Cities*, 131(January), 103924. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103924>.

Yukarıda bahsedildiği gibi temelleri farklı şehircilik yaklaşımlardan beslenen bu kavramın yaygınlaşması ve popülerleşmesi ise 2020'deki COVID-19 pandemisi sonrası gerçekleşmiştir. İlk kez 2016 yılında Carlos Moreno tarafından ortaya atılan 15 dakikalık kent kavramı, Anne Hidalgo'nun 2020 yılında Paris Belediye Başkanlığı için yürüttüğü ve Paris'i 15 dakikalık bir şehir hâline getirmeye odaklanan başarılı seçim kampanyası sırasında dünya çapında ilgi görmüştür¹¹. Bu ilgide pandemi sırasında uygulanan ciddi kısıtlamalar neticesinde mahalle sakinleri için evden kısa bir yürüme mesafesindeki olanaklara erişiminin daha da önem kazanması etkili olmuştur¹².

15 dakikalık kent kavramı temel olarak, günlük ihtiyaçların 15 dakika içinde yürüyerek veya bisikletle ulaşılabilirdiği, kendi kendine yeten yerleşim birimleri anlamına gelmektedir. Bu günlük ihtiyaçlar altı temel kentsel işlev olarak kategorize

edilmiştir: yaşama, çalışma, sağlık, ticaret, eğitim ve eğlence¹³. Bu yaklaşımda çokça vurgulanan yakınlık ilkesi ise tek başına yeterli olmamakta, kavramı şekillendiren dört ana ilke bulunmaktadır. Bu ilkeler yakınlık [proximity], yoğunluk [density], çeşitlilik [diversity] ve yaygınlaştırma [ubiquity] olarak tanımlanmaktadır¹⁴. Çevresel, ekonomik ve sosyal ihtiyaçları dengelemek için optimum yoğunluğa ulaşan; iş, konut, ticaret, sağlık, eğitim ve eğlence gibi temel faaliyetlere yakın; karma arazi kullanımlarını ve kültürel çeşitliliği teşvik eden, modeli kentin her yerine yaygınlaştıran bu yaklaşım kapsamında oluşturulması hedeflenen birimlerde kentliler evlerinden en fazla 15 dakikalık bir yürüyüşle veya bisiklet yolculuğu ile tüm temel faaliyetlerine ulaşabilmektedir¹⁵.

15 dakikalık şehir konseptinin özü, insanların farklı kentsel hizmetlere erişmek için araçlara ihtiyaç duymasını

ortadan kaldırma üzerine kuruludur ve bu kurgu ancak söz konusu noktaların yürüyerek veya bisikletle erişmeye imkân tanıyacak şekilde yakın mesafede yerleştirilmesiyle başarılabilir¹⁶. Kentsel yapının, temel hizmet ve olanaklara 15 dakikayı aşmayan bir zaman dilimi içinde yürüyerek erişilebilecek şekilde yeniden yapılandırılmasını öneren bu modele göre temel ulaşım türü aktif hareketlilik, yani yürümek ve bisiklet kullanımı olarak kabul edilmektedir. Model aynı zamanda otomobillerden kaynaklanan emisyonların azaltılmak için fırsat sunan bir yaklaşım olarak da görülmektedir¹⁷. Buna ek olarak 15 dakikalık kentin faydaları daha sağlıklı ve yaşam kalitesi yüksek, çevresel açıdan sürdürülebilir, daha eşitlikçi ve kapsayıcı, yerel ekonomiyi destekleyen bir şehir olarak tanımlanmaktadır¹⁸.

Söz konusu yaklaşım 15 dakikalık birimlerin tüm şehir genelinde yaygın ve erişilebilir

¹¹ Moreno, C. (2022). Definition of the 15-minute city. October 2021.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-minute city": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>.

¹² Teixeira, J. F., Silva, C., Seisenberger, S., Büttner, B., McCormick, B., Papa, E., & Cao, M. (2024). Classifying 15-minute Cities: A review of worldwide practices. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 189(September), 104234. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104234>

¹³ Moreno vd., 2021

¹⁴ Moreno vd., 2021

¹⁵ Moreno, 2022 ve Moreno vd., 2021

¹⁶ Allam, Z., Moreno, C., Chabaud, D., & Pratlong, F. (2022). Proximity-Based Planning and the "15-Minute City": A Sustainable Model for the City of the Future. In *The Palgrave Handbook of Global Sustainability*. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-38948-2>

¹⁷ Allam vd., 2022

¹⁸ Moreno, C., 2022



Görsel 1. Paris'in 15 dakikalık kent kapsamında yaya ve bisiklet ulaşımına dair uygulamaları, Temmuz 2024 ¹⁹

olmasını hedeflemekte ve bu sayede kentlerdeki tüm mahallelerin farklı olanaklara eşit erişimini sağlamak için bir tür dağıtılmış veya çok merkezli bir model sunmaktadır. Yakınlık merkezli erişilebilirlik modeli olarak da adlandırılan²⁰ bu yaklaşım kentin tamamının 15 dakikalık bir yarıçap üzerinden organize edilmesi sayesinde kent sakinlerinin daha güçlü sosyal ilişkiler kurmak ve kendilerini geliştirmek için yeterli zamana sahip olacağını ve bunun da daha yaşanabilir kentleri destekleyeceğini savunmaktadır²¹.

15 dakikalık kent kavramı her yere aynı şekilde uygulanacak tek bir formül gibi kabul etmemek, modelin temel prensiplerini alarak yerel

dinamiklere göre uyarlamak çok önemlidir. Dolayısıyla bu kavramı yürüme ve diğer sürdürülebilir ulaşım yöntemlerini teşvik etmeyi, yaşanabilir ve kendine yeterli mahalleler yaratmayı amaçlayan diğer planlama stratejilerini destekleyebilecek esnek bir araç olarak düşünmek gerekmektedir²². Tam da bu noktada dünyadaki bazı şehirlerin 15 dakikalık kent modelini farklı mesafe birimleri üzerinden yerel dinamiklere göre uyarlayarak uyguladığı görülmektedir. 10, 15 veya 20 dakikalık uygulamaları olan yaklaşımları hayata geçiren şehirlerin başında Paris, Barselona, Melbourne, Portland gibi şehirler gelmektedir²³. Bir diğer uyarlama ise 15 dakikalık kent kavramı içerisinde farklı

hizmetler için kademelenme yapılması şeklinde olabilmektedir. Örneğin market, eczane gibi bazı hizmetler 5 dakikalık bir yürüyüş için daha uygun olabilirken, yeşil alana 10 dakika, istihdam veya eğitim gibi diğer hizmetlere ise 15 dakikalık bir yürüyüşle erişmek kabul görebilmektedir.

15 Dakikalık Kent Kavramını Yürünebilirlikle Birlikte Düşünürken Göz Önüne Alınması Gereken Bazı Noktalar

Yürünebilirlik çalışmalarında temel birim olarak öne çıkan mahalle, genellikle “yürünebilir mahalleler” adı altında ele alınmakta ve yürünebilir kentler

¹⁹ Kaynak: Arzu Erturan

²⁰ Akrami, M., Sliwa, M. W., & Rynning, M. K. (2024). Walk further and access more! Exploring the 15-minute city concept in Oslo, Norway. *Journal of Urban Mobility*, 5(March), 100077. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2024.100077>

²¹ Allam vd., 2022

²² Akrami vd., 2024

²³ Teixeira vd. 2024

yaratmanın önemli bir aracı olarak kabul edilmektedir. 15 dakikalık kent yaklaşımı ile çok benzer noktaları olan yürünebilir mahalleler, aktif hareketi teşvik ederek sağlıklı yaşamı destekleyen, sürdürülebilirlik açısından ekolojik ayak izini, araçlı yolculukları ve enerji tüketimini azaltan bir kentsel form olarak ele alınmaktadır²⁴. Bu noktada yürünebilir mahalleler kavramının 15 dakikalık kentin yakınlık ve çeşitlilik ilkeleri ile ortaklaştığı görülmektedir. Bununla birlikte kentlerin yürünebilir olması veya kentlilerin yürümeyi tercih etmesinde yakınlık faktörünün tek başına yeterli olmadığını belirtmek gerekmektedir.

Literatürdeki bazı çalışmalar yürünebilir bir çevre yaratmanın ve adil erişimin, olanaklara yakınlığı ölçmekten daha karmaşık olduğunu ileri sürmektedir²⁵. 15 dakikalık kentin ilkelerinden olan yakın ve yürünebilir mesafeler ile işlevsel çeşitliliğe ek olarak emniyet hissi, trafik güvenliği, erişilebilirlik, kaldırımların genişliği, kalabalık ve gürültü gibi rahatlığı etkileyen diğer

faktörler de yürüme tercihini etkilemektedir²⁶. Bu nedenle, 15 dakikalık kent kurgusunda, nicel olarak mesafelerin yakınlığına veya çeşitliliğin sayısına bakmanın yanı sıra kentsel mekânın yürüme deneyimi için sunduğu nitelikler, yaya erişiminin kalitesi gibi faktörler de önem kazanmaktadır. Dolayısıyla 15 dakikalık kent modelinin aynı zamanda yaya dostu olabilmesi için araç trafiğinin azaltılması, kaldırımların genişletilmesi ve herkes için erişilebilir hâle getirilmesi, masa-sandalye ve araç işgallerinin kaldırılması, yükseltilmiş yaya geçitleri veya ayrılmış bisiklet yol ağı sisteminin hayata geçirilmesi gibi uygulamaların hayata geçirilmesi gerekmektedir²⁷. Bu uygulamalar yürüme deneyimi iyileştirerek modelin daha iyi çalışmasını destekleyecektir.

Bunlara ek olarak yürünebilirlik söz konusu olduğunda morfolojik özellikler de devreye girmektedir. Yürüme açısından ızgara yapısına ve iyi bağlantılara sahip bir sokak ağı yürünebilir bir mahalleye ulaşmak için önemli bir

faktördür²⁸. Öte yandan sokaklardaki yüksek eğimler yaya erişimini zorlaştırdığı için yakınlığa ek olarak ele alınması gereken bir başka önemli unsurdur. Dolayısıyla, 15 dakikalık kent yürünebilir niteliğe sahip olmayı ve yürümeyi teşvik etmeyi hedefliyorsa, söz edilen bu dinamiklerin de hesaba katılması gerekmektedir.

Ulaşım imkânlarının insanlar arasında farklılık gösterdiği düşünüldüğünde ise 15 dakikalık şehirden bahsederken hangi kullanıcıların temel alındığı sorusu önem kazanmaktadır. Kentte yaşayan çocuk, yaşlı, genç, engelli vb. farklı grupların yürüme deneyimlerinin ve erişim ihtiyaçlarının farklılaştığı düşünüldüğünde, 15 dakikalık kentte herkesin yürüyerek erişimini sağlamak için farklı ihtiyaçları ve kullanıcıları kapsamı gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Yürüme algısının ve yürünebilir mesafenin kişiye göre farklılaştığı bir gerçektir. Dolayısıyla 15 dakikalık yürüme mesafelerinin tüm kullanıcı grupları için ortak bir mesafe ve süre olamayacağı unutulmamalıdır.

²⁴ Talen, E., & Koschinsky, J. (2013). *The Walkable Neighborhood: A Literature Review*. *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, 1(1), 42–63. <https://doi.org/10.24102/ijslup.v1i1.211>.

²⁵ Bereitschaft, B. (2017). *Equity in Neighbourhood Walkability ? A Comparative Analysis of Three Large U.S. Cities*. *Local Environment, The International Journal of Justice and Sustainability*, 22(7), 859–879. <https://doi.org/10.1080/13549839.2017.1297390>

Da Silva, D. C., King, D. A., & Lemar, S. (2020). *Accessibility in practice: 20-minute city as a sustainability planning goal*. *Sustainability (Switzerland)*, 12(1), 1–20. <https://doi.org/10.3390/SU12010129>.

²⁶ Erturan, A., & Aksel, B. (2023). *Multidimensional analyses of walkability in city centres by using mobile methodologies: Beşiktaş and Delft experiences*. *Urban Design International*, 28(0123456789), 52–69. <https://doi.org/10.1057/s41289-022-00209-6>

²⁷ Teixeira vd., 2024

²⁸ Akrami vd., 2024

Tüm bunların sonucunda, x dakikalık kent modelindeki gibi yakınlık temelli planlamanın yaşam kalitesinin artması ve temel kentsel işlevlerin sağlanmasında kilit öneme sahip olduğunu fakat bununla birlikte oluşturulması hedeflenen birimlerin gerçekten yürünebilir nitelikte olmasının da önemli olduğunun altını çizmek gerekiyor. Dolayısıyla yukarıda bahsedilen noktalar göz önüne alındığı takdirde 15 dakikalık kent kavramının yürünebilir kentler için bir çözüm aracı olabilmesinin mümkün olduğunu söyleyebiliriz.

Ülkemizdeki kentlerin tarihi kent merkezlerinin ve

mahallelerinin yürüme odaklı gelişmiş olduğu düşünülünce, 15 dakikalık kentin yakınlık, çeşitlilik ve yoğunluk gibi kriterlere uyduğunu söylemek yanlış olmaz. Fakat yeni gelişen alanlarda bu özelliklerden uzaklaşıldığı, ekonomik büyüme ve otomobil odaklı kentsel gelişimin etkisiyle yürünebilir veya erişilebilir özelliklerin ikinci plana atıldığını görmekteyiz. Bu noktada, tarihi dokuların hâli hazırda var olan 15 dakikalık kent özelliklerini bir avantaj olarak ele alıp bu alanları daha yaya dostu ve yürünebilir hâle getirerek kentlilerin yaşam kalitesini yükseltmek mümkün olabilir. Yeni gelişen kentsel alanlarda

ise 15 dakikalık kent modelinin temel ilkelerinin nasıl hayata geçirilebileceği, bu alanların nasıl yaya öncelikli hâle geleceği üzerine çalışmalara oldukça fazla ihtiyaç bulunmaktadır. Dolayısıyla tıpkı Paris gibi ülkemizdeki yerel yönetimlerin kent planlarında ve kentsel tasarım projelerinde X dakikalık yürünebilir kent birimleri oluşturmayı gündemine alması daha yaşanabilir bir gelecek için önemli bir adım olacaktır. Bu noktada ise kavramı tek bir formül gibi ele almak yerine yerel ihtiyaçlara ve dinamiklere uyarlayarak temel ilkelerini benimsemek ve uygulamanın doğru bir yaklaşım olacaktır.

Kaynaklar

- Akrami, M., Sliwa, M. W., & Rynning, M. K. (2024). Walk further and access more! Exploring the 15-minute city concept in Oslo, Norway. *Journal of Urban Mobility*, 5(March), 100077. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2024.100077>
- Alberti, F., & Radicchi, A. (2022). The Proximity City: a comparative analysis between Paris, Barcelona and Milan. *Techne*, 23(August), 69–77. <https://doi.org/10.36253/techne-12151>
- Allam, Z., Moreno, C., Chabaud, D., & Pratlong, F. (2022). Proximity-Based Planning and the “15-Minute City”: A Sustainable Model for the City of the Future. In *The Palgrave Handbook of Global Sustainability*. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-38948-2>
- Bereitschaft, B. (2017). Equity in Neighbourhood Walkability ? A Comparative Analysis of Three Large U.S. Cities. *Local Environment, The International Journal of Justice and Sustainability*, 22(7), 859–879. <https://doi.org/10.1080/13549839.2017.1297390>
- Da Silva, D. C., King, D. A., & Lemar, S. (2020). Accessibility in practice: 20-minute city as a sustainability planning goal. *Sustainability (Switzerland)*, 12(1), 1–20. <https://doi.org/10.3390/SU12010129>
- Erturan, A., & Aksel, B. (2023). Multidimensional analyses of walkability in city centres by using mobile methodologies: Beşiktaş and Delft experiences. *Urban Design International*, 28(0123456789), 52–69. <https://doi.org/10.1057/s41289-022-00209-6>
- Erturan Topgöl, A. (2021). Kentlerde Yürünebilirliğin Çok Boyutlu Yaklaşım ve Hareketli Yöntemlerle Analizi. Doktora Tezi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.
- Forsyth, A., & Southworth, M. (2008). Guest editorial: Cities afoot - Pedestrians, walkability and urban design. *Journal of Urban Design*, 13(1), 1–3. <https://doi.org/10.1080/13574800701816896>
- Higgs, C., Badland, H., Simons, K., Knibbs, L. D., & Giles-Corti, B. (2019). The Urban Liveability Index: Developing a policy-relevant urban liveability composite measure and evaluating associations with transport mode choice. *International Journal of Health Geographics*, 18(1), 1–25. <https://doi.org/10.1186/s12942-019-0178-8>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books.
- Litman, T. (2004). Economic Value of Walkability. *World Transport Policy & Practice*, 10(1), 3–11. www.eco-logica.co.uk/WTPPhome.html
- Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design. *Cities*, 131(January), 103924. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103924>
- Moreno, C. (2022). Definition of the 15-minute city. October 2021.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-minute city”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Perry, C. (1929). *The Neighborhood and Community Planning: Comprising Three Monographs. The Neighborhood Unit. In . Regional Plan of New York and Its Environs.*
- Talen, E., & Koschinsky, J. (2013). The Walkable Neighborhood: A Literature Review. *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, 1(1), 42–63. <https://doi.org/10.24102/ijslup.v1i1.211>
- Teixeira, J. F., Silva, C., Seisenberger, S., Büttner, B., McCormick, B., Papa, E., & Cao, M. (2024). Classifying 15-minute Cities: A review of worldwide practices. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 189(September), 104234. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104234>



Mahallelileri her hafta bir araya getiren
bir pazar yerinin üst örtüsü

15 Dakikalık Kent: Mahalle Kültürü ve Sağlık Üzerine Bir İnceleme

Sibel Bulay

15 Dakikalık Kent, araba odaklı kent modeline karşı geliştirilmiş mahalle ve insan odaklı model. İnsanların bisikletle veya 15 dakika yürüyerek mahallelerinde günlük ihtiyaçlarını karşılayabileceği; mahalle kültürünün gelişmiş, sosyal bağların güçlü olduğu mahalle modelidir.

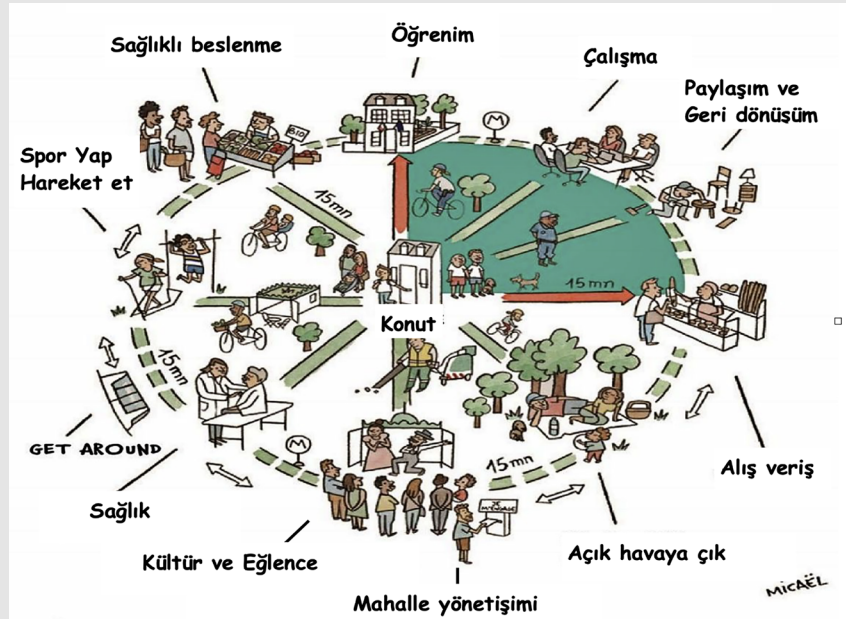
15 Dakikalık Kent kavramını geliştiren Profesör Carlos Moreno, bir söyleşide kendisinin Colombia'nın bir kasabasında yetiştiğini, orada yaşayanların birbirlerine ve geleneklerine bağlılığını anlattı. Ve bu kavramı geliştirirken üzerinde durduğu en önemli sorunlar arasında insanların şehirlerde birbirlerine yabancılaşması ve mahalle kültürünün yitirilmiş olmasının olduğunu aktardı.

Yaşam alanlarının yakınlık üzerine inşa edilmesi,

kentlilerin temel ihtiyaçlarını yürüme mesafesinde karşılayabilmeleri sürdürülebilir ulaşım, iklim mücadelesi gibi farklı açılardan ele alınabilir. Ben konuyu Moreno'nun hassasiyeti olan mahalle kültürü ve mahalleli ilişkileri açısından ele alırken bunların sağlıkla olan ilişkisini de ele alacağım.

Mahalleli Olmak

Araba odaklı şehirlerimizde işe gitmek, alışverişini yapmak, sağlık hizmeti almak, yani çoğu ihtiyacını karşılamak için araca binmek gerekiyor¹. Bu da saatler aldığından, eve döndüğünde tekrar evden çıkıp şehir hayatının keyfini yaşamak için insanın ne gücü, ne isteği, ne de hâli kalıyor.



Görsel 1. 15 Dakikalık Kent Konsepti²

¹ Bugün Şehir Hastaneleri bunun en kötü örneklerindendir.

² URL-1. World Economic Forum. (Erişim: 28.02.2025). The surprising stickiness of the "15-minute city". <https://www.weforum.org/agenda/2022/03/15-minute-city-stickiness/>

Ailemizle, çocuklarımızla, komşularımızla birlikte yaşamak için daha fazla bireysel zamana ihtiyacımız var. Zaman, daha insancıl bir sosyalleşme geliştirmek, gerçek bir aile hayatına sahip olmak ve mahalle kültürünü oluşturmak için temel unsurlardan biri.

Araba odaklı kentlerimizde zaman yollarda geçiyor ve mahalleler yatmadan yatmaya geline yerlere dönüşüyor. Bu da insanın yaşadığı yere yabancılaşması, sosyal izolasyon ve yalnızlık duygularının gelişmesine neden oluyor.

Moreno, insanların yaşadığı yere karşı aidiyet duygusu ve mahalle kültürünün gelişmesi için üç önemli unsura vurgu yapmaktadır: temel ihtiyaçlarını mahallede karşılayabilmek, mahalle içinde keyifle ve rahatça dolaşabilmek, insanların bir araya gelebileceği keyifli (tercihen yeşil) kamusal alanların olması.

Sürekli olarak başka bir yere gidip gelmek zorunda kalmadan temel ihtiyaçlarını mahalle içinde karşılayabilmek insana zaman kazandırıyor. Bunu yürüyerek veya bisikletle yapabilmek komşularla karşılaşma fırsatını yaratıyor. Karşılaştıkça önce selam vermeler, derken hatır sorma,

derken sohbet ve dostluk oluşuyor. Bir süre görünmezseniz, “Hayrola, 2 gündür yoksunuz. İyi misiniz?” diye bir hatır soranın olması, mahallede mananın “Sevdiğiniz elmadan geldi. Size ayırdım” demesi insanı mutlu ediyor. İnsan böylece, kendisine değer verildiğini hissediyor, mahalleye bağlılık ve aidiyet duygusu gelişiyor.

15 dakikalık kentin önemli bir unsuru da mahalle sakinlerinin bir araya gelebileceği, etkinliklerin yapılabileceği kamusal alanların olması. Paris’te okul bahçeleri hafta sonları mahallelinin kullanımına açılıyor. İnsanların birbirleriyle tanışma ve sosyal aktivitelere katılma ortamlarının bulunması, sokaklarda yürüyenlerin, ayak üstü de olsa sohbet edenlerin olması mahalleye canlılık kazandırıyor. Mahalle kültürü ve dayanışma geliştikçe, yaşam kalitesi arttıkça sosyal izolasyon ve yalnızlık da azalıyor.

Sağlık

Ruh Sağlığı

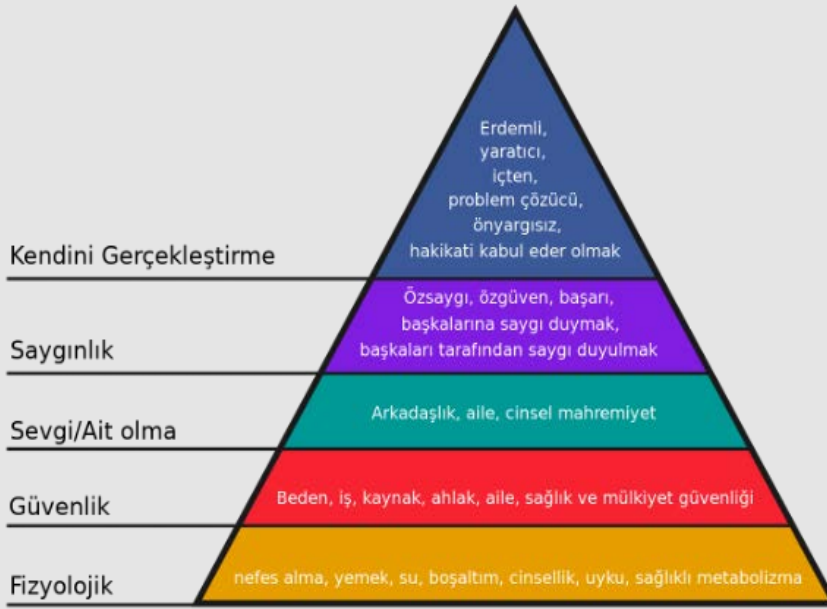
ABD Sağlık Bakanlığı’nın “Surgeon General Social Connection Advisory”³ raporuna göre “insan sosyal varlıktır ve yaşadığı yere ait olduğunu hissetmediğinde,

kendini yalnız ve izole hissetmektedir.” Pek çok bilimsel çalışma da yalnızlık ve sosyal izolasyonun ruh sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerini ortaya koyuyor.

Monash Üniversitesi’nden Doç. Dr. Kelly Ann Allen’in Youtube’da “The (Not Quite) Psychology of Belonging”⁴ söyleşisinde aidiyet duygusunun sadece psikolojik bir lüks değil, biyolojik bir zorunluluk olduğunu ve bunun kanıtlarının antropolojide görüldüğünü anlatıyor: “Sosyal bağlantı kurma ihtiyacı insan DNA’sında var. Aidiyet duygusunun ruh sağlığımız için çok önemli olduğunu biliyoruz ve buna dair pek çok kanıt var. Antropolojik veriler, insanların birbirine olan ihtiyaçlarının ve bağlanma isteklerinin evrensel olduğunu ortaya koyuyor. Sosyal bağların mutlulukla yakından bağlantılı olduğunu biliyoruz. Beynimizde fiziksel acı hissettiğimizde yanan reseptörler, sosyal ve duygusal acı hissettiğimizde de aynı şekilde aktive oluyor. Yani sosyal izolasyon fiziksel acı gibi hissedilebilir. “On doktordan dokuzunun sosyal bağlantının sağlığı iyileştirdiğini düşünmesi de, bu konuda bilimsel konsensüsün ne kadar güçlü olduğunu gösteriyor”.

³ URL-2. US Public Health Service. (Erişim tarihi: 28.02.2025). Our Epidemic of Loneliness and Isolation. <https://www.hhs.gov/sites/default/files/surgeon-general-social-connection-advisory.pdf>

⁴ URL-3. Youtube: Kelly-Ann Allen. (Erişim tarihi: 28.02.2025). The (Not Quite) Psychology Of Belonging. <https://www.youtube.com/watch?v=vlp6sjwrbb>



Görsel 2. Maslow'un İhtiyaçlar Üçgeni: Bilimsel araştırmalar sağlıklı ve mutlu bir yaşam için insanın kendisini yaşadığı yere ait hissetmesinin çok önemli olduğunu gösteriyor. Maslow'un İhtiyaçlar Üçgeninde "ait olma" gereksinimi tam ortada oturuyor⁵

Fiziksel Sağlık

Yine "Surgeon General Social Connection Advisory"⁶ raporuna dönersek, sosyal izolasyon ve yalnızlığın ruh sağlığını olduğu kadar fiziksel sağlığı da etkilediği vurgusundan bahsetmeliyiz: "Tarih boyunca birbirimize güvenme yeteneğimiz, hayatta kalmamız için çok önemli olmuştur. Şimdi, modern zamanlarda bile, insanların sosyalleşmeye olan biyolojik ihtiyacı devam ediyor."

Profesör Cohen, Harvard'daki söyleşide⁷ fiziksel sağlığı ele

alırken, "sosyal izolasyonun sağlığımız üzerinde ciddi bir etkisi var" diyor. Aidiyetin sadece duygularla ilgili değil, fiziksel hastalıklarla, erken ölümle, kalp-damar hastalıklarıyla ve ayrıca savunmasızlıkla da ilişkili olduğunu söylüyor. Sosyal varlıklar olarak evrimleştiğimiz için, beynimiz yalnızlığı bir tehdit olarak algılıyor. Sinir sistemimiz, izolasyonu bir tür tehlike sinyali olarak algıladığından, savaş ya da kaç tepkisini tetikleyerek kortizol gibi stres hormonlarının seviyesini artırıyor. Bu tepki

uzun vadede kronik strese, bağışıklık sisteminin zayıflamasına, iltihaplanmaya ve hatta kardiyovasküler hastalıklara yol açabiliyor. Profesör Cohen, toplum içinde güçlü sosyal bağlar kurmanın ve aidiyet duygusunu beslemenin sadece ruh sağlığı açısından değil, fiziksel sağlık açısından da önemli olduğunu vurguluyor.

Brigham Young Üniversitesi'nde Dr. Julianne Holt-Lunstad ve ekibi 70 çalışmanın meta-analizini "Loneliness and social isolation as risk factors for mortality: a meta-analytic review" başlığı altında yapmış⁸. Bu çalışmalar sonucunda, sosyal izolasyonla ilişkili sağlık risklerinin günde 15 sigara içmeye eşdeğer olduğu ve obeziteden iki kat daha zararlı olduğu kanıtlanmış. Sosyal izolasyonun ölüm riskini yüzde 29 artırırken, yalnızlığın ölüm riskini yüzde 26 artırdığı da yine bu çalışmalar sonucu kanıtlanmış.

ABD'de Biden hükümetinin Genel Cerrahisi Vivek Murthy'nin yayınladığı 2023 tarihli rapora⁹ göre, sosyal izolasyon ve yalnızlık kalp hastalığı riskini yüzde 29 artırıyor.

⁵ URL-4. The U.S. Surgeon General's Advisory on the Healing Effects of Social Connection and Community. (Erişim: 28.02.2025). Our Epidemic of Loneliness and Isolation. <https://www.hhs.gov/sites/default/files/surgeon-general-social-connection-advisory.pdf>

⁶ URL-4

⁷ Brigham Young University ScholarsArchive. (Erişim:28.02.2025). Loneliness and Social Isolation as Risk Factors for Mortality: A Meta-Analytic Review. https://scholarsarchive.byu.edu/facpub/1996/?utm_source=scholarsarchive.byu.edu%2Ffacpub%2F1996&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages

⁸ URL-4

⁹ URL-4

Araştırmalarda kendini yalnız hisseden insanların kan basıncının arttığı, izole olmanın damar sertliğinin oluşmasına yol açtığı görülmüş. Bunlar, tansiyon problemlerini ve kardiyovasküler hastalık risklerini artırıyor. Yalnızlık felç riskinin de yüzde 32 artmasına neden olabiliyor. Uyku alışkanlıklarının bozulmasına, beslenme alışkanlıklarının değişmesine ve bağışıklık sistemi üzerinde etkileri olduğu da biliniyor. İzolasyon ve yalnızlık tıbbi tedaviyi de olumsuz etkileyebilir. Dahası, raporda, sosyal izolasyonun yaşlı yetişkinlerde yüksek tansiyon

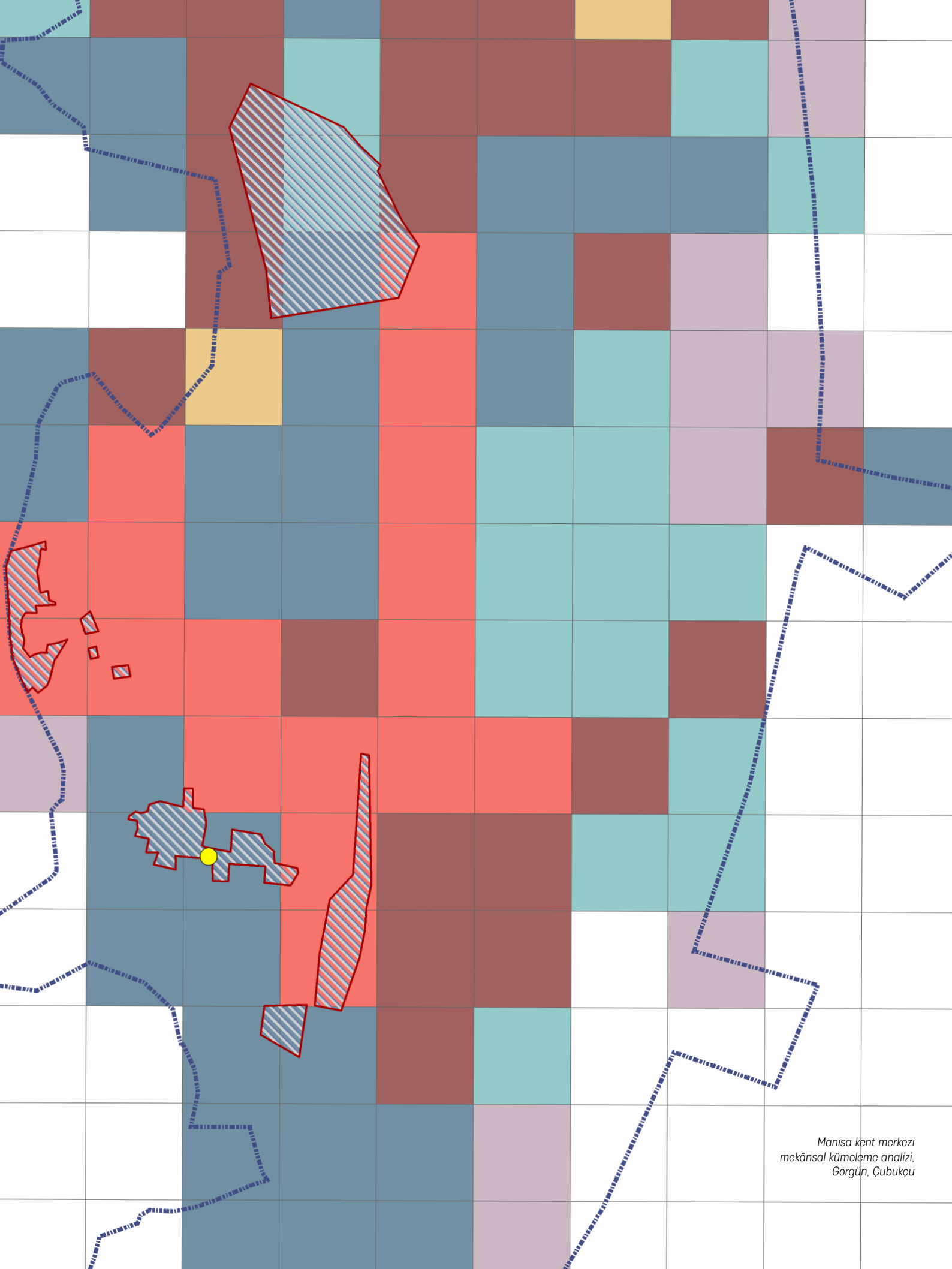
üzerindeki etkisinin “diyabet gibi diğer önemli klinik risk faktörlerinden bile daha fazla” olduğu belirtiliyor.

Sonuç

Yalnızlık ve sosyal izolasyon 21. yüzyılda dünya kentlerinin bir gerçeği. Araştırmalar, güçlü sosyal bağları olan insanların daha uzun yaşadığını, stresle daha iyi başa çıktığını ve genel olarak daha mutlu olduğunu gösteriyor. Sonuç olarak, insanın sosyal bir varlık olduğu gerçeği değişmiyor; birbirimize bağlı olmak ve destek olmak, varoluşumuzun merkezinde yer almaya devam ediyor. 15 Dakikalık Kent’in amacı,

mahalle kültürü ve mahalleliler arasında güçlü sosyal bağların geliştiği, keyifli kamusal alanların, yürünebilir sokakların olduğu, yaşam kalitesi yüksek mahallelerin geliştirilmesi ve bu sayede şehirlerde yaşayanların daha mutlu ve daha sağlıklı olması.

Not: Medyascope TV Şehir Hepimizin programında Sorbonne Üniversitesi Öğretim Üyesi Profesör Carlos Moreno ile yaptığım söyleşiye buradan ulaşabilirsiniz:
<https://medyascope.tv/2020/10/12/sehir-hepimizin-198-15-dakikalik-kent-carlos-moreno-il-e-soylesi/>



Manisa kent merkezi
mekânsal kümeleme analizi,
Görgün, Çubukçu

Kentsel Yaşam Kalitesi Çerçevesinde 15 Dakikalık Şehirler:

Yakınlık ve Karma Arazi Kullanımının Rolü

Esra Kut Görgün, Dr.

Mert Çubukçu, Prof. Dr. Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

“Kentsel yaşam kalitesinde kentteki olanaklara erişimin yanı sıra bu olanakların çeşitliliği de önemli bir rol oynamaktadır.”

Kentsel Yaşam Kalitesi

Kentsel yaşam kalitesi, birçok bileşeni içinde barındıran geniş kapsamlı bir kavramdır. Son yıllarda yapılan çalışmalar, kentsel yaşam kalitesinin değerlendirilmesinde yalnızca nesnel ölçütlerin yeterli olmadığını vurgulamaktadır. Yüksek yaşam kalitesine sahip

kentsel çevrelerin oluşturulmasında, nesnel değerlendirmelerin yanı sıra bireylerin öznel algılarının da önemli bir rol oynadığı ortaya konulmuştur¹. Kentsel yaşanabilirliğin temel prensipleri arasında çeşitli ulaşım seçenekleri sunmak, eşit haklar sağlayan ve ekonomik olarak erişilebilir konutlar geliştirmek, toplulukları destekleyen politikalar oluşturmak ve yürünebilir, sağlıklı, güvenli mahalleler inşa etmek yer almaktadır². Yüksek yaşam kalitesine sahip kentlerde, toplumsal yaşam ile fiziksel mekân arasındaki ilişki kritik bir unsurdur. Bu bağlamda, kentsel hizmetlere erişim en önemli faktörlerden biri olarak öne

çıkılmaktadır. Kentsel hizmetlere erişimi değerlendirirken ulaşım modlarının çeşitliliği, mesafenin kısıllığı, ulaşım maliyetleri, konfor ve güvenlik gibi unsurlar dikkate alınmalıdır. Günümüzde iklim krizinin etkileri göz önünde bulundurulduğunda, karbon salımını azaltmayı hedefleyen ulaşım seçeneklerinin teşvik edilmesi kaçınılmaz bir gereklilik hâline gelmiştir. Yüksek yaşam kalitesine sahip kentsel çevreler, aynı zamanda iklim değişikliği ve afetlere karşı dirençli olmalıdır. Bu nedenle, yaşanabilir kentler oluşturulmasında, bireylerin günlük ihtiyaçlarını yürünebilir mesafelerde karşılayabilmesini temel alan planlama yaklaşımları giderek daha fazla önem kazanmaktadır³.

¹ Tekeli, İ. (2010). *Gündelik Yaşam, Yaşam Kalitesi ve Yerellik Yazıları*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Türkoğlu, H., Bölen, F., Baran, P. K., & Marans, R. W. (2009). İstanbul'da yaşam kalitesinin ölçülmesi. *İTÜDERGİSİ/a*, 7(2).

² Hermann, T. ve Lewis, R. (10 Ekim 2022). What is livability?

https://sci.uoregon.edu/sites/default/files/sub_1_-_what_is_livability_lit_review.pdf.

³ Shamsuddin, S., Hassan, N. R. A. ve Bilyamin, S. F. I. (2012). Walkable Environment in Increasing the Liveability of a City. *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, 50(July), 167-178. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.08.025>

Hooper, P., Foster, S. ve Giles-Corti, B. (2019). A case study of a natural experiment bridging the 'research into policy' and 'evidence-based policy' gap for active-living science. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(14). <https://doi.org/10.3390/ijerph16142448>.

Badland, H., Mavoa, S., Boulangé, C., Eagleson, S., Gunn, L., Stewart, J., ... Giles-Corti, B. (2017). Identifying, creating, and testing urban planning measures for transport walking: Findings from the Australian national liveability study. *Journal of Transport and Health*, 5, 151-162. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.08.010>.

Mouratidis, K. (2024). Time to challenge the 15-minute city: Seven pitfalls for sustainability, equity, livability, and spatial analysis. *Cities*, 153, 105274.

X Dakikalık Şehirler [X Minute City]

“15 Dakikalık Kent” [15-Minute City] vizyonu, Profesör Carlos Moreno tarafından geliştirilmiş ve özellikle pandemi sonrasında Paris için bir kentsel planlama modeli olarak gündeme getirilmiştir. Bu vizyonun temel amacı, kent sakinlerinin günlük ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri tüm kentsel kullanımlara 15 dakika içinde yürüyerek, bisikletle veya toplu taşıma ile erişebilmesini sağlamaktır. Bu yaklaşımdan ilhamla, farklı kentlerde benzer modeller geliştirilmiştir. Örneğin, Edinburgh'da “20 Dakikalık Mahalle” [20-Minute Neighbourhood] yaklaşımı benimsenirken, Sydney için “30 Dakikalık Şehir” ve “60 Dakikalık Şehir” modelleri ortaya konulmuştur⁴. Bu süreçte, kentlerin ölçeği ve yapısal özellikleri doğrultusunda entegre edilebilecek farklı süre tanımlarıyla “X Dakikalık Şehir” [X-Minute City] yaklaşımı geliştirilmiştir⁵.

Moreno'nun ortaya koyduğu zamana dayalı mekânsal planlama modeli, “Yeni Krono-Kentleşme” [New Chrono-Urbanism] olarak kavramsallaştırılmıştır. Bu yaklaşım, kentsel yaşamın iki temel bileşeni olan zaman ve mekân arasındaki ilişkileri yeniden yapılandırarak, kent sakinlerinin yaşam kalitesini artırmayı amaçlamaktadır⁶.

Krono-Kentlerin Geliştirilmesindeki Prensipeler

Krono-kentler, kent içindeki ulaşım sürelerini görselleştirerek erişilebilirlik ve kentsel planlama açısından önemli bir bakış açısı sunmaktadır. Ancak yalnızca erişim değil, kentsel olanakların farklı kategorilerdeki çeşitliliği de kentsel yaşam kalitesi açısından kritik bir unsurdur. 8-12 Ekim 2024 tarihlerinde Siena (İtalya)'da düzenlenen 60. ISOCARP Dünya Planlama

Kongresi'nde, Carlos Moreno 15 dakikalık şehirlerin temel prensiplerini şu şekilde ifade etmiştir: Temel Hizmetlere Yakınlık, Yoğunluk, Karma Kullanımlar, Nitelikli Kamusal Alanlar, Etkili Toplu Taşıma, Aktif ve Düşük Karbonlu Hareketlilik, Kapsayıcılık ve Yaygınlık. Moreno, bu prensipler arasında özellikle yakınlık ile karma arazi kullanımı arasındaki ilişkiye vurgu yapmıştır⁷.

“ Bu yaklaşım, kentsel yaşamın iki temel bileşeni olan zaman ve mekân arasındaki ilişkileri yeniden yapılandırarak, kent sakinlerinin yaşam kalitesini artırmayı amaçlamaktadır. ”

⁴ URL-1. *tcpa*. (Erişim: 28.02.2025). *The 20-minute neighbourhood*. <https://www.tcpa.org.uk/collection/the-20-minute-neighbourhood/>

URL-2. *pwc*. (Erişim: 28.02.2025). *The Geography of Time*.

<https://www.pwc.com.au/publications/pdf/30-minute-cities-may17.pdf#page=3.06>

URL-3. *Driving Urban Transitions (DUT)*. (Erişim: 28.02.2025). *Mapping of 15-minute city Practices*.

https://dutpartnership.eu/wp-content/uploads/2024/06/DUT_15mC-Mapping_digital_final.pdf#page=28.19

⁵ URL-4. *University of Canterbury*. (Erişim: 28.02.2025). *The X Minute City*. <https://research.uintel.co.nz/x-minute-city/>

⁶ URL-5. *Carlos Moreno*. (Erişim: 28.02.2025). *The 15 minutes-city: for a new chrono-urbanism!*

<https://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/>

⁷ Moreno, C. (2024). 60. ISOCARP Dünya Planlama Kongresi Sunumu.



Görsel 1. Profesör Moreno Dünya Planlama Kongresi'ndeki sunumundan bir kare, Siena 2024⁸

Karma arazi kullanımı, konut, ticaret, eğitim, yönetim ve kamusal açık alanlar gibi farklı işlevlerin bir arada planlanmasını ifade etmektedir⁹. Bu kavram, kentsel ulaşım ile güçlü bir

ilişkiye sahiptir ve birçok akademik çalışmada ele alınmıştır¹⁰. Araştırmalar, karma arazi kullanımı ile ulaşım arasındaki etkileşimin önemli olduğunu ve bu iki faktör arasında güçlü bir bağ

bulunduğunu ortaya koymaktadır¹¹. Dolayısıyla, yürünebilir mesafede kentsel olanaklara erişimin sağlanmasında karma arazi kullanımı kritik bir rol oynamaktadır.

⁸ Kaynak: Esra Kut Görgün

⁹ Bahadure, S. (2012). *Social Sustainability and Mixed Landuse, Case Study of Neighborhoods in Nagpur, India*. Bonfring International Journal of Industrial Engineering and Management Science, 2(4), 76–83. <https://doi.org/10.9756/bijiems.1744>.
Ma, Y. S. ve Chen, X. (2013). *Geographical and statistical analysis on the relationship between land-use mixture and home- Based trip making and more: Case of Richmond, Virginia*. Journal of Urban and Regional Analysis, 5(1), 5–44. <https://doi.org/10.37043/jura.2013.5.1.1>.

¹⁰ Cervero, R. ve Kockelman, K. (1997). *Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design*. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 2(3), 199–219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6).

Kotharkar, R. ve Bahadure, S. (2012). *Mixed landuse and sustainable urban development : A case study of nagpur*. Proceedings- 28th International PLEA Conference on Sustainable Architecture + Urban Design: Opportunities, Limits 102 and Needs- Towards an Environmentally Responsible Architecture, PLEA 2012, (November).

Bordoloi, R., Mote, A., Sarkar, P. P. ve Mallikarjuna, C. (2013). *Quantification of Land Use Diversity in The Context of Mixed Land Use*. Procedia - Social and Behavioral Sciences, 104(February 2015), 563–572. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.11.150>.

Bahadure, S., ve Kotharkar, R. (2015). *Assessing sustainability of mixed use neighbourhoods through residents' travel behaviour and perception: The case of Nagpur, India*. Sustainability (Switzerland), 7(9), 12164–12189. <https://doi.org/10.3390/su70912164>.

¹¹ Bahadure ve Kotharkar, 2015

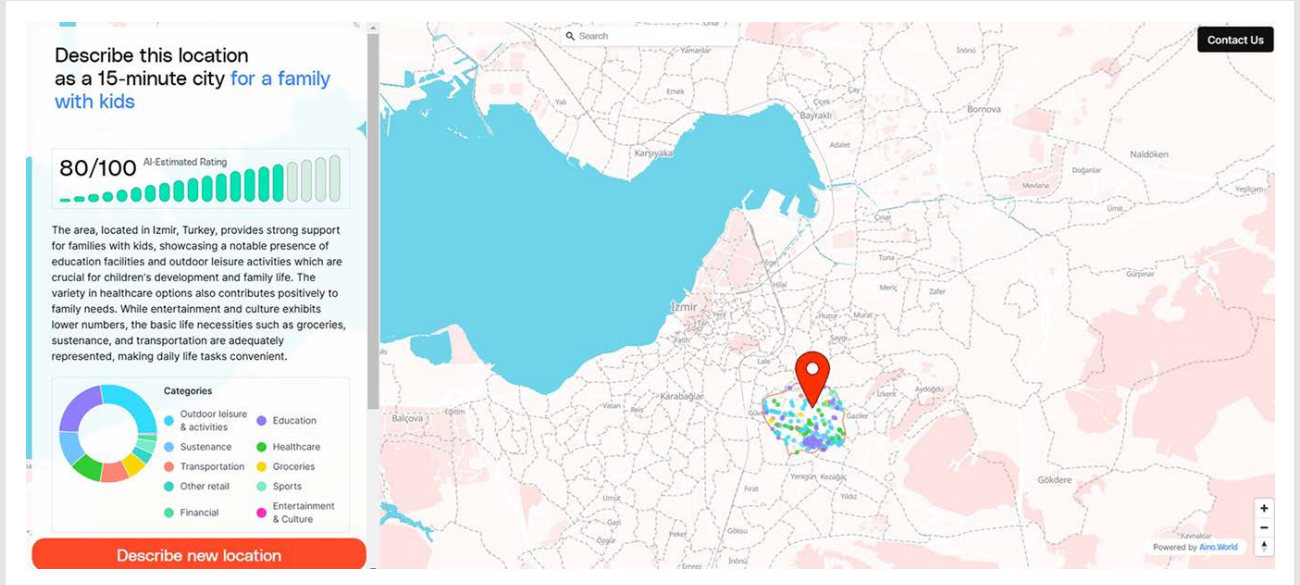
Krono-Kentler İçin Platformlar

15 dakikalık erişim mesafesi, mevcut ulaşım ağı üzerinden hesaplanmaktadır. Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) kullanılarak oluşturulan izokron haritaları, yapay zekâ destekli teknolojilerle geliştirilerek “krono-kentlerin” interaktif haritalarının oluşturulmasına olanak sağlamıştır. Bu gelişmeler, kent sakinlerinin farklı ulaşım senaryolarına göre erişilebilirliklerini daha detaylı bir şekilde analiz etmeyi mümkün kılmaktadır. Örneğin, “Aino World” platformu, açık kaynaklı OpenStreetMap altyapısını kullanarak farklı

kullanıcı profilleri için erişilebilirlik analizleri sunmaktadır. Platform, kentsel hizmetlere erişimi; genel bir kişi, çocuklu bir aile, Elon Musk (teknoloji odaklı bir yönetici profili) ve Hobbit (dingin topluluklarda gelişmeyi tercih eden, kendi kendine yetebilen bireyler için ideal alanlar) gibi farklı karakter profilleri üzerinden değerlendirmektedir. Bu yaklaşımla, kullanıcıların tercih ve ihtiyaçlarına göre kentsel olanaklara erişim oranları kategorik olarak analiz edilmektedir¹².

Bazı çalışmalarda izokron haritaları yerine altıgen (hexagon) biçiminde kent

parçaları oluşturulmuştur. Örneğin, “Sony Computer Science Laboratories” tarafından geliştirilen bir web sitesinde¹³, şehrin farklı bölgelerindeki 15 dakikalık erişim alanları altıgenlerle görselleştirilmiştir. Bu haritalarda, mavi ve tonları 15 dakika içinde kentsel hizmetlere yürüyerek erişilebilen bölgeleri, kırmızı ve tonları ise 15 dakikadan daha uzun süren yürüme mesafelerini ifade etmektedir. İzmir örneğinde, Konak, Buca, Bayraklı, Bornova ve Karşıyaka ilçelerinde 15 dakikada erişilebilen kentsel hizmetlerin yoğun bir şekilde bulunduğunu ortaya koymaktadır.

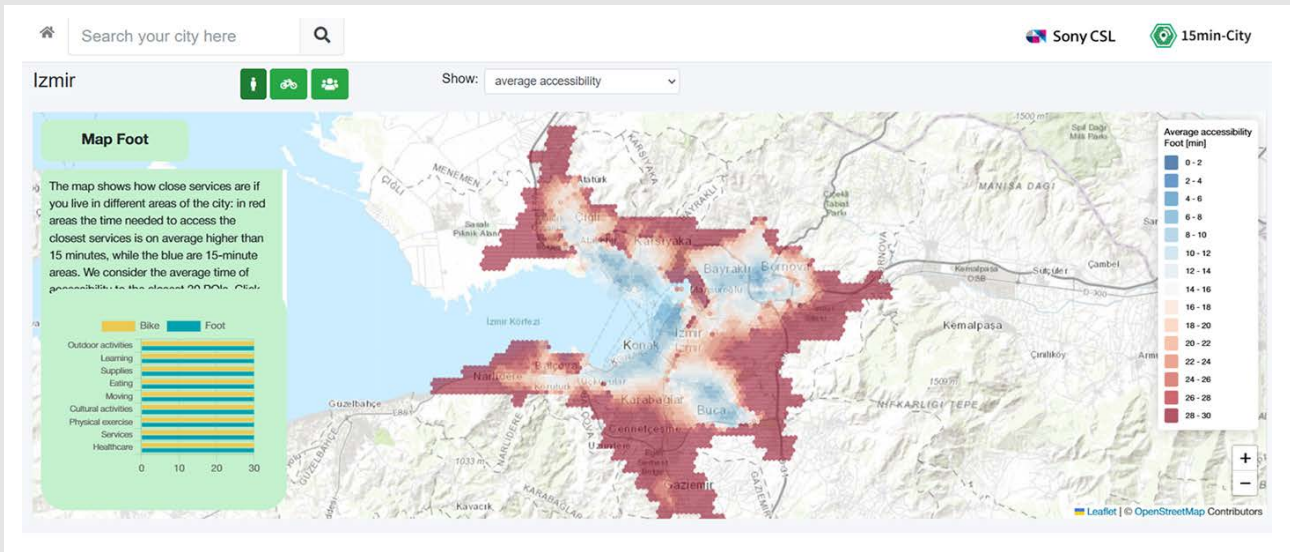


Görsel 2. İzmir’de çocuklu bir aile için 15 dakikalık bir izokrona erişilebilen kentsel olanaklar¹⁴

¹² URL-6. The 25 Minute City. (Erişim: 28.02.2025). <https://www.15mincity.ai/>

¹³ URL-7. sonycsl. (Erişim: 28.02.2025). 15-min City. <http://whatif.sonycsl.it/15mincity/>

¹⁴ URL-6’dan elde edilmiştir



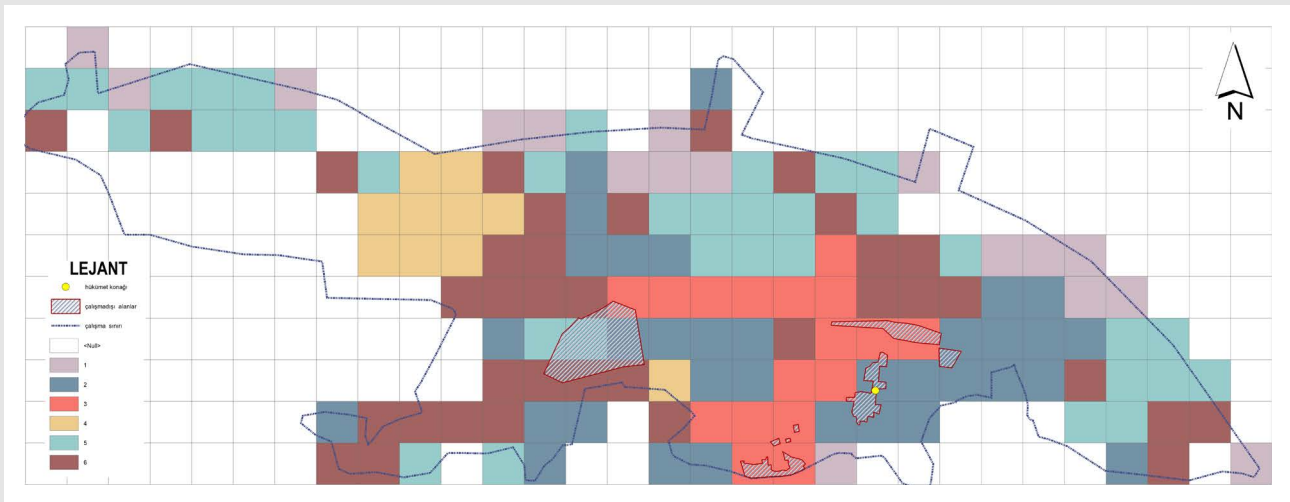
Görsel 3. İzmir kenti 15 dakikada erişilebilen hizmet varlığı haritası¹⁵

15 Dakikalık Erişim Mesafesinde Kentsel Yaşam Kalitesi Algısı

Manisa kent merkezi için yürütülen “Karma Arazi Kullanımının Kentsel Yaşam Kalitesi Algısına Etkisinin İncelenmesi” başlıklı tez çalışmasında, Manisa sakinlerinden, 15 dakikalık yürüme mesafesi içinde kentsel yaşam kalitesi bileşenlerine yönelik sorulara

yanıt vermeleri istenmiştir¹⁶. Anketlerin gerçekleştirileceği alanların belirlenmesinde; yoğunluk, merkeze uzaklık ve karma arazi kullanım seviyesi kriterleri dikkate alınarak mekânsal kümeleme analizi uygulanmıştır. Karma arazi kullanım seviyesi, entropi ve çeşitlilik endeksleri kullanılarak ölçülmüştür¹⁷. Çalışmada Manisa kent merkezi için, kentin farklı mekânsal özelliklerini temsil

eden ve 500x500 metre hücrelerden oluşan mekânsal kümeler oluşturulmuştur. Her bir küme, kendi içinde homojen olup, birbirinden farklı mekânsal özelliklere sahiptir. Küme içindeki en iyi temsil edilen hücreler, birinci (siyah) ve ikinci (kırmızı) sınırlarla belirlenmiştir. Bu temsillere ilişkin örnekler, saha çalışması sırasında çekilen fotoğraflarda görülebilmektedir.

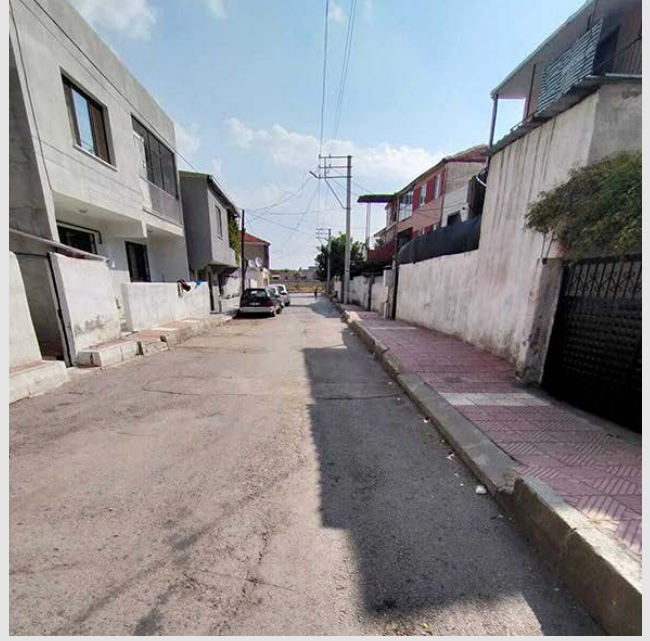


Görsel 4. Manisa kent merkezi mekânsal kümeleme analizi

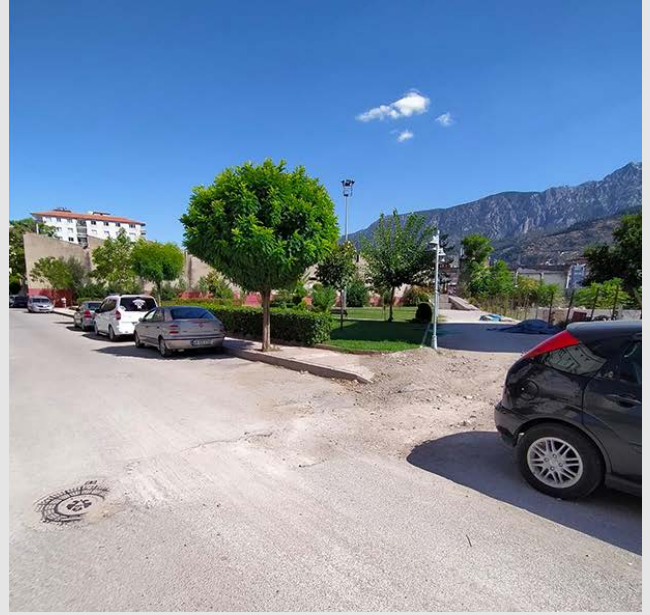
¹⁵ URL-7’den elde edilmiştir

¹⁶ Kut Görgün, E. (2023). Karma arazi kullanımının kentsel yaşam kalitesi algısına etkisinin incelenmesi. [Doktora Tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi.

¹⁷ Kut Görgün, E. ve Çubukçu, K. M. (2022). Karma Arazi Kullanımı ve Arazi Kullanım Çeşitliliğinin Ölçülmesi. Ege Coğrafya Dergisi, 31(1), 121-137.



Görsel 5. Küme 1'den örnekler¹⁸



Görsel 6. Küme 2'den örnekler

¹⁸ Görsel 5, 6, 7, 8, 9 ve 10, doktora tezi saha çalışması sırasında (2022) çekilmiş fotoğraflardır.



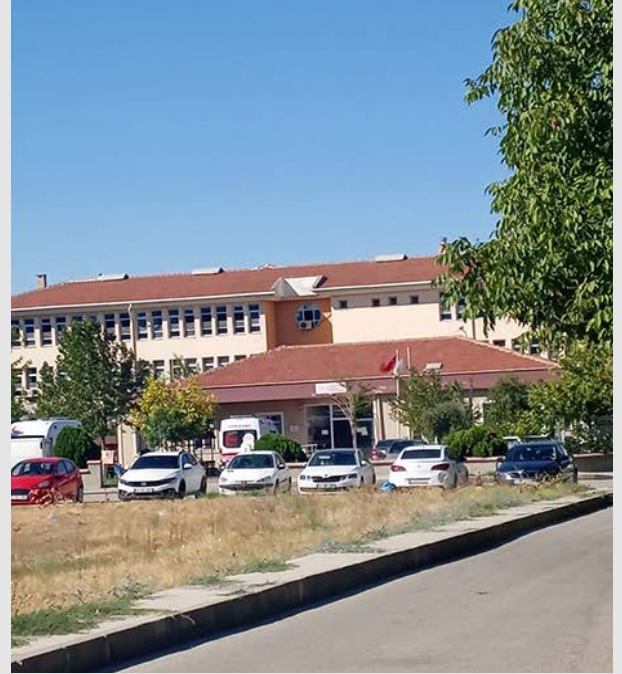
Görsel 7. Küme 3'den örnekler



Görsel 8. Küme 4'den örnekler



Görsel 9. Küme 5'den örnekler



Görsel 10. Küme 6'dan örnekler

Mekânsal kümelerin karşılaştırılması amacıyla, bireylerden 15 dakikalık yürüme mesafesi içinde kentsel yaşam

kalitesine ilişkin memnuniyetlerini 1 (en düşük) ile 7 (en yüksek) arasında puanlandırmaları istenmiştir. Elde edilen sonuçlara

göre, en yüksek memnuniyet sıralaması şu şekildedir: Küme 6, Küme 4, Küme 2, Küme 3, Küme 5 ve Küme 1⁹.

¹⁹ Görsel 11

	1. küme	2.küme	3.küme	4.küme	5.küme	6.küme
15 dakikalık yakın çevre	4,1	5,5	5,1	5,7	4,9	6,1
Erişebilirlik	4	4,6	4,7	4,9	3,6	5,1
Canlılık ve çekicilik	3	4,1	3,9	5	3,6	4,9
Bağlılık	6	5,7	5,5	5,8	6,1	5,9
Konfor ve stres faktörleri	4,1	3,8	4	6,4	4,7	5,3

Görsel 11. Mekânsal kümelerde kentsel yaşam kalitesi memnuniyet puanları ²⁰

Çalışmanın sonuçlarına göre, karma arazi kullanım seviyesi ve erişilebilirliğin yüksek olduğu çevrelerde gündelik olanaklara erişim, yeşil alan kullanımı ve sosyo-kültürel olanaklara erişim olumlu yönde etkilenmektedir. Bu durum, söz konusu alanlarda canlı ve dinamik bir kentsel çevrenin varlığına işaret etmektedir. Konfor ve stres faktörleri açısından değerlendirildiğinde, karma arazi kullanım seviyesi ile kalabalık ve gürültü algısı arasında negatif bir ilişki bulunmuştur. Yani, karma kullanım seviyesi arttıkça, kullanıcıların çevreyi daha kalabalık ve gürültülü olarak algıladığı görülmektedir. Benzer şekilde, trafik sıkışıklığı ve otopark sorunları ile de negatif bir ilişki tespit edilmiş olup, karma kullanım seviyesi arttıkça bu sorunların da arttığına dair bulgular elde edilmiştir. Öte yandan, temiz

ve düzenli bir çevre algısı ile oturup dinlenilebilecek alanların varlığı, karma kullanım seviyesi ile pozitif yönde ilişkilidir. Kentsel yaşam kalitesinin tüm bileşenleri açısından optimum düzeyde bir kentsel çevre oluşturulabilmesi için düşük yoğunluklu ve orta düzeyde karma arazi kullanımına sahip kentsel alanların daha uygun olduğu sonucuna varılmıştır.

Değerlendirme

Kentsel çevre, birçok farklı unsurun bir araya gelmesiyle oluşur ve bu unsurlar arasındaki sürekli etkileşim, bütüncül bir değerlendirme gerektirir. Bu dinamik yapı, yüksek yaşam kalitesine sahip kentsel alanların oluşturulmasını destekler. Ancak, 15 dakikalık şehir modelini mekânsal analiz için bir araç olarak kullanırken bazı yaygın yanılgılarla

karşılaşılabılır. Bunlar arasında, erişilebilirliğin yeterliliği yerine yalnızca varış noktalarının sayısına odaklanmak²¹, kalite ve çevresel özellikleri göz ardı etmek gibi unsurlar yer almaktadır. Mouratidis²² “15 dakikalık şehrin 7 tuzağı [seven pitfalls of the 15-minute city] olarak, (1) özgünlüğünün abartılması, (2) çevresel olarak sürdürülebilir ve ekonomik olarak uygulanabilirlik sorunu, (3) yeterlilik yerine varış noktalarının niceliğine odaklanma, (4) tesisleri uygunsuz şekilde bir araya gelme durumu, (5) çeşitli doğa biçimlerini ve bunların özelliklerini ihmal etme, (6) toplu taşımayı göz ardı etme ve (7) mekânsal analizlerde yürüme ve bisiklete binmedeki kişilerarası farklılıkları göz ardı etme durumlarını ifade etmektedir. Bu durum, modelin yaşanabilir ve sürdürülebilir bir kentsel çevre yaratma potansiyelini kısıtlayabilir.

²⁰ Kut Görgün, 2023

²¹ Bruzese, A., & Coppola, A. (2024). Questioning Proximity in a Fragmented, Disorderly, and Complex Urban Region. The Limits of the 15-Min City Discourse and Frame for a More Realistic Understanding. In Questioning Proximity-Opportunities and Challenges for Urban Planning and Mobility Policies (pp. 57-68). Cham: Springer Nature Switzerland.

²² 2024

Kentsel çevrenin yapısı ve karma kullanım derecesi, erişilebilirlik, canlılık ve kentsel yaşam kalitesinin temel bileşenlerini etkileyen önemli faktörlerdir. 15 dakikalık şehir modeli, farklı işlevleri yakın mesafede entegre ederek kentsel yaşam kalitesini

artırırken, şehirleri daha yaşanabilir ve çevre dostu hâle getirmeyi amaçlamaktadır. Bununla birlikte, kentsel mekânsal analizlerin yanı sıra kent sakinlerinin algıları ve kullanıcı profillerinin izlenmesi gibi öznel ölçümler, kalite ve

kullanım niteliklerine dair önemli bilgiler sunar. Dolayısıyla, mekânsal analizlerin kentin niteliklerini bütün olarak yansıtan, kentsel çevrenin sosyal ve yerel mekânsal dinamikler bağlamında değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kaynaklar

- Badland, H., Mavoa, S., Boulangé, C., Eagleson, S., Gunn, L., Stewart, J., ... Giles-Corti, B. (2017). Identifying, creating, and testing urban planning measures for transport walking: Findings from the Australian national liveability study. *Journal of Transport and Health*, 5, 151-162. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.08.010>
- Bahadure, S. (2012). Social Sustainability and Mixed Landuse, Case Study of Neighborhoods in Nagpur, India. *Bonfring International Journal of Industrial Engineering and Management Science*, 2(4), 76-83. <https://doi.org/10.9756/bijiems.1744>
- Bahadure, S., ve Kotharkar, R. (2015). Assessing sustainability of mixed use neighbourhoods through residents' travel behaviour and perception: The case of Nagpur, India. *Sustainability (Switzerland)*, 7(9), 12164-12189. <https://doi.org/10.3390/su70912164>
- Bordoloi, R., Mote, A., Sarkar, P. P. ve Mallikarjuna, C. (2013). Quantification of Land Use Diversity in The Context of Mixed Land Use. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 104(February 2015), 563-572. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.11.150>
- Bruzzese, A., & Coppola, A. (2024). Questioning Proximity in a Fragmented, Disorderly, and Complex Urban Region. The Limits of the 15-Min City Discourse and Frame for a More Realistic Understanding. In *Questioning Proximity-Opportunities and Challenges for Urban Planning and Mobility Policies* (pp. 57-68). Cham: Springer Nature Switzerland.
- Cervero, R., ve Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6)
- Hermann, T. ve Lewis, R. (10 Ekim 2022). What is livability? https://sci.uoregon.edu/sites/default/files/sub_1_-_what_is_livability_lit_review.pdf
- Hooper, P., Foster, S. ve Giles-Corti, B. (2019). A case study of a natural experiment bridging the 'research into policy' and 'evidence-based policy' gap for active-living science. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(14). <https://doi.org/10.3390/ijerph16142448>
- Kotharkar, R. ve Bahadure, S. (2012). Mixed landuse and sustainable urban development : A case study of nagpur. *Proceedings- 28th International PLEA Conference on Sustainable Architecture + Urban Design: Opportunities, Limits 102 and Needs- Towards an Environmentally Responsible Architecture, PLEA 2012, (November)*.
- Kut Görgün, E. (2023). Karma arazi kullanımının kentsel yaşam kalitesi algısına etkisinin incelenmesi. [Doktora Tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Kut Görgün, E. ve Çubukçu, K. M. (2022). Karma Arazi Kullanımı ve Arazi Kullanım Çeşitliliğinin Ölçülmesi. *Ege Coğrafya Dergisi*, 31(1), 121-137.
- Ma, Y. S. ve Chen, X. (2013). Geographical and statistical analysis on the relationship between land-use mixture and home- Based trip making and more: Case of Richmond, Virginia. *Journal of Urban and Regional Analysis*, 5(1), 5-44. <https://doi.org/10.37043/jura.2013.5.1.1>
- Moreno, C. (2024). 60. ISOCARP Dünya Planlama Kongresi Sunumu.
- Mouratidis, K. (2024). Time to challenge the 15-minute city: Seven pitfalls for sustainability, equity, livability, and spatial analysis. *Cities*, 153, 105274.
- Shamsuddin, S., Hassan, N. R. A. ve Bilyamin, S. F. I. (2012). Walkable Environment in Increasing the Liveability of a City. *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, 50(July), 167-178. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.08.025>
- Tekeli, İ. (2010). Gündelik Yaşam, Yaşam Kalitesi ve Yerellik Yazıları. *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*.
- Türkoğlu, H., Bölen, F., Baran, P. K., & Marans, R. W. (2009). İstanbul'da yaşam kalitesinin ölçülmesi. *İTÜDERGİSİ/a*, 7(2).



15 Dakikalık Şehir Konsepti Kritik Kentsel Altyapı İçin Uygulanabilir mi?

Hazal Ertem, M.Sc. İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Zeynep Elburz, Dr. Öğr. Üyesi İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Koray Velibeyoğlu, Prof. Dr. İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Kentsel alanlar, nüfus yoğunluğunun artmasıyla sonuçlanan Antroposen çağı ile kronik streslere ve ani şoklara karşı daha savunmasız hâle geldiler. Günümüzde özellikle iklim değişikliği kronik streslerden biridir ve seller, aşırı hava koşulları gibi şoklara neden olmaktadır. Küresel Risk Raporu 2023¹ iklimle ilgili risklerin uzun vadeli küresel riskler arasında ilk onda yer aldığını belirtmektedir. “İklim değişikliğini azaltmada başarısızlık”, “iklim değişikliğine uyumda başarısızlık” ve “doğal afetler ve aşırı hava olayları” raporda yer alan ilk üç risktir. Ayrıca, COVID-19 pandemisi küresel ölçekte insan sağlığını ve gündelik yaşamı etkilemiş, özellikle kentleşme oranı yüksek şehirlerde erişilebilirlik

problemlerini artırarak savunmasızlık yaratmıştır.

Kritik altyapılar ve 15 dakikalık şehirler kavramları bu sorunların etkilerini azaltmak üzere tartışılan kavramlardır. Sürdürülebilir ve karbonsuz mikro hareketliliği teşvik ederek iklim değişikliğinin etkilerini azaltmayı amaçlayan kavram ayrıca pandemi gibi erişimin kısıtlı olduğu durumlarda bu hizmetlere erişimin sağlanması durumlarında çok önemlidir. Kentsel kritik altyapılar ise en temel sistemler, tesisler ve ağlardan oluşur.

Çalışmanın temel amacı, İzmir'deki kritik altyapıların 15 dakika yürüme mesafesi içinde erişilebilirliğini incelemek ve kentteki belirli kritik hizmetlerin dağılımındaki

adaleti ortaya çıkarmaktır. Bu iki kavramın birlikte çalışılması, kentlerin dirençlilik, sürdürülebilirlik ve kentsel adalet bağlamında alternatif bir değerlendirmesini içerir. Çalışma; teorik çerçeve, metodoloji ve sonuçlar üzerinde odaklanan tartışma kısmı olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır.

Teorik Çerçeve

Kentsel Kritik Altyapı

Kritik altyapılar, toplumun sosyal ve ekonomik işlevlerini sürdürmek için “hayati” olan varlıklar veya sistemlerdir². Serre ve Heinzle³, “kritik” teriminin, kritik altyapıda bir aksaklık meydana gelmesi hâlinde savunma ve ekonomik organizasyonun zayıflayabileceği anlamına geldiğini savunmaktadır.

¹ World Economic Forum. (2023). *Global Risks Report 2023*.

² UNISDR. (2017). *Cross-Sectoral and Multi-Risk Approach to Cascading Disasters*.

³ Serre, D., & Heinzle, C. (2018). Assessing and mapping urban resilience to floods with respect to cascading effects through critical infrastructure networks. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 30, 235–243. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2018.02.018>

OECD⁴ ise kritik altyapıları “ekonominin işleyişi ve nüfusun güvenliği ve refahı için temel hizmetleri sağlayan sistemler, varlıklar, tesisler ve ağlar” olarak tanımlamaktadır.

Kritik altyapı kavramı zamanla gelişerek başlangıçtaki somut ve durağan anlayıştan daha kapsamlı bir yaklaşıma evrilmiştir. Pursiainen⁵, kritik altyapıyı toplumun gerekli tüm işlevlerini kapsayan sistemler olarak tanımlarken, Mottahedi ve diğerleri⁶ insan, mühendislik ve ekolojik bağlamın bütünleşmesini vurgulamaktadır. Kritik altyapı kavramı başlangıçta terör saldırılarıyla ilişkilendirilmiş olsa da zamanla özellikle doğal afetler olmak üzere diğer

afetleri de içeren “tüm tehlikeler” yaklaşımı benimsenmiştir⁷. Günümüzde ise iklim değişikliği ve COVID-19 pandemisi kritik altyapı dayanıklılığı ve koruması açısından öne çıkan konular hâline gelmiştir⁸.

Kritik altyapılar genel olarak ulusal ölçekte plan ve politika çalışmalarında ele alınmaktadır. Örneğin Türkiye’de AFAD⁹ “Kritik Altyapıların Korunması Yol Haritası Belgesi” ile ulusal ölçekte kritik altyapı sektörlerini belirlemiştir. Ancak, kritik altyapıların yerel ve kentsel ölçeklerde incelenmesi büyük önem taşımaktadır. Steele ve diğerleri¹⁰ “hangi ölçekte ve kim için kritik?” sorusunu

sormaktadır. Dolayısıyla bu altyapılar, kentsel gelişimi hem etkiledikleri hem de ondan etkilendikleri için kentsel gelişimin bir parçasıdır ve özellikle kritik hizmetlere erişim konusu kentler için afet durumlarında hayati önem taşır.

15 Dakikalık Şehir

15 dakikalık şehir konsepti, temel hizmetlere yürüme ve bisikletle ulaşmayı teşvik ederek çözümler sunmaktadır. 15 Dakikalık Şehir, kentsel yaşam kalitesinin, özellikle otomobil kullanıldığında, ulaşım için harcanan zamanla ters orantılı olduğunu ileri sürülen krono-şehircilik fikrine dayanmaktadır¹¹. Moreno ve

⁴ OECD. (2019). *Good Governance for Critical Infrastructure Resilience*

⁵ Pursiainen, C. (2009). *The challenges for european critical infrastructure protection*. *Journal of European Integration*, 31(6), 721-739. <https://doi.org/10.1080/07036330903199846>

⁶ Mottahedi, A., Sereshki, F., Ataei, M., Qarahasanlou, A. N., & Barabadi, A. (2021). *The resilience of critical infrastructure systems: A systematic literature review*. *Energies*, 14(6). <https://doi.org/10.3390/en14061571>

⁷ Pursiainen, C. (2018). *Critical infrastructure resilience: A Nordic model in the making?* *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 27, 632-641. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2017.08.006>

⁸ Clark-Ginsberg, A., Rueda, I. A., Monken, J., Liu, J., & Chen, H. (2020). *Maintaining critical infrastructure resilience to natural hazards during the COVID-19 pandemic: hurricane preparations by US energy companies*. In *Journal of Infrastructure Preservation and Resilience* (Vol. 1, Issue 1). Springer Nature. <https://doi.org/10.1186/s43065-020-00010-1>

Derks, J., Giessen, L., & Winkel, G. (2020). *COVID-19-induced visitor boom reveals the importance of forests as critical infrastructure*. In *Forest Policy and Economics* (Vol. 118). Elsevier B.V. <https://doi.org/10.1016/j.forpol.2020.102253>

Hawchar, L., Naughton, O., Nolan, P., Stewart, M. G., & Ryan, P. C. (2020). *A GIS-based framework for high-level climate change risk assessment of critical infrastructure*. *Climate Risk Management*, 29. <https://doi.org/10.1016/j.crm.2020.100235>

Kumar, N., Poonia, V., Gupta, B. B., & Goyal, M. K. (2021). *A novel framework for risk assessment and resilience of critical infrastructure towards climate change*. *Technological Forecasting and Social Change*, 165. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120532>

Silvast, A., Kongsager, R., Lehtonen, T. K., Lundgren, M., & Virtanen, M. (2021). *Critical infrastructure vulnerability: a research note on adaptation to climate change in the Nordic countries*. In *Geografisk Tidsskrift - Danish Journal of Geography* (Vol. 121, Issue 1, pp. 79-90). Routledge. <https://doi.org/10.1080/00167223.2020.1851609>

⁹ AFAD. (2014). *Kritik Altyapıların Korunması Yol Haritası Belgesi*.

¹⁰ Steele, W., Hussey, K., & Dovers, S. (2017). *What's Critical about Critical Infrastructure?* *Urban Policy and Research*, 35(1), 74-86. <https://doi.org/10.1080/08111146.2017.1282857>

¹¹ Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). *Introducing the “15-minute city”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities*. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

ve diğerleri¹² kavramın, “zamanın kentsel formu, altyapıyı ve sosyal etkileşimleri nasıl etkilediğini” anlamak için kentsel alanların incelenmesi ve tasarlanmasında mekânsal değişkenin yanı sıra zaman değişkenini de dahil etmeyi amaçladığını belirtmektedir.

İklim değişikliği ve COVID-19 salgını, konseptin geliştirilmesine yol açan başlıca krizlerdir. Ferrer-ortiz ve diğerlerine¹³ COVID-19'un neden olduğu sağlık krizi nedeniyle 15 dakikalık şehir konseptine olan ilgi önemli ölçüde artmıştır. Bunun temel nedeni, nüfusun yakın bir çevreye hapsedilerek şehirlerde yeni sorunlar yaratmasıdır. Pozoukidou ve Angelidou¹⁴, 2015 yılında oluşturulmasına rağmen 15 dakikalık şehir modelinin COVID-19 krizinden sonra daha yaygın hâle geldiğinden bahsetmektedir.

15 dakikalık şehir kavramı, mahalleyi mekânsal ve işlevsel organizasyonun temel bileşeni olarak vurgulamakta ve şehirlerin, her ihtiyacın yürüyerek veya bisikletle 15 dakika içinde karşılanabileceği mahalleler hâlinde organize edilmesi gerektiğini savunmaktadır¹⁵. 15 dakikalık şehir, Paris, Portland, Oregon ve Melbourne öncüleri olmak üzere evrensel planlama pratiğine girmiştir¹⁶.

15 Dakikalık Şehir Konseptinde Kritik Altyapı Sektörleri

OECD'ye göre¹⁷ 16 kritik altyapı sektörü tanımlamaktadır (Görsel 1). Ayrıca, son çalışmalar kritik altyapı olarak yeşil altyapıya odaklanmaktadır¹⁸. Steele ve diğerlerine göre¹⁹ yumuşak/yeşil/dijital altyapı insan ve çevre sistemlerinin bütünlüğü ve eşitliği arasındaki temel bağlantıyı

sağlaması nedeniyle kritik olarak nitelendirilmektedir. Bu nedenlerden dolayı, yeşil altyapı da bu çalışmada kritik altyapı olarak kabul edilmektedir.

Enerji
Nükleer sektör
Bilgi ve iletişim teknolojileri
Ulaşım
Su
Barajlar ve sel savunması
Gıda tedariki ve dağıtımı
Sağlık
Finans ve bankacılık
Yönetim
Kamu güvenliği
Kimya sanayi
Uzay sektörü
Savunma sanayi
Kritik üretim
Yeşil altyapı

Görsel 1. Kritik Altyapı Sektörleri²⁰

¹² Moreno, C., Gall, C., Chabaud, D., Garnier, M., Illian, M., & Pratlong, F. (2023). The 15-minute City model : An innovative approach to measuring the quality of life in urban settings 30-minute territory model in low-density areas. WHITE PAPER N°3. IAE Paris - Université Paris 1 Panthéon- Sorbonne. s. 57

¹³ Ferrer-ortiz, C., Marquet, O., Mojica, L., & Vich, G. (2022). Barcelona under the 15-Minute City Lens: Mapping the Accessibility and Proximity Potential Based on Pedestrian Travel Times. Smart Cities, 5(1), 146–161. <https://doi.org/10.3390/smartcities5010010>

¹⁴ Pozoukidou, G., & Angelidou, M. (2022). Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable and Smart City Developments until 2030. Smart Cities, 5(4), 1356–1375. <https://doi.org/10.3390/smartcities5040069>

¹⁵ Pozoukidou & Angelidou, 2022

¹⁶ ibid.

¹⁷ 2019

¹⁸ Amorim, E. E. R., Menezes, M., & Fernandes, K. V. (2022). Urban Living Labs and Critical Infrastructure. ISC2 2022 - 8th IEEE International Smart Cities Conference. <https://doi.org/10.1109/ISC255366.2022.9922441> Derks vd., 2020

¹⁹ 2017

²⁰ Amorim vd., 2022; Derks vd., 2020; OECD, 2019

Kritik altyapı sektörleri ile 15 dakikalık şehir konsepti bazı ortak hizmet ve altyapılara sahiptir. Allam ve diğerlerine²¹ göre bu konsept, erişilebilirliği teşvik etmek için temel kentsel olanakların, altyapıların ve fırsatların stratejik olarak konumlandırılmasını sağlar. Dolayısıyla 15 dakikalık şehir konsepti kritik altyapılardan ulaşım, bilgi ve iletişim teknolojileri, gıda tedariki ve dağıtımı, sağlık ve yeşil altyapıları kapsamaktadır (Görsel 2).

Metodoloji

Çalışma Alanı

İzmir, Türkiye'nin üçüncü büyük şehri olup sürdürülebilir kalkınma, dayanıklılık ve ekolojik yaklaşımlara odaklanan strateji ve politikalara sahiptir. Yerel yönetim, kritik altyapı sektörlerine yönelik projeler üretmektedir. Su altyapısını yönetmek için Sünger Şehir programı, "Başka Bir Tarım Mümkün" adlı İzmir gıda programı, açık veri stratejisi ve "Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Programı" kentsel kritik altyapı hizmetlerine yönelik bazı projelerdir. Ayrıca, iklim krizi ve 15 dakikalık şehir konseptinin çıkış noktası olan temel ve kritik hizmetlere erişimin sağlanması gibi konular İzmir bağlamında

15 dakika şehir konseptinde kritik altyapı sektörleri	Bilgi ve iletişim teknolojileri
	Ulaşım
	Gıda tedariki ve dağıtımı
	Sağlık
	Yeşil altyapı

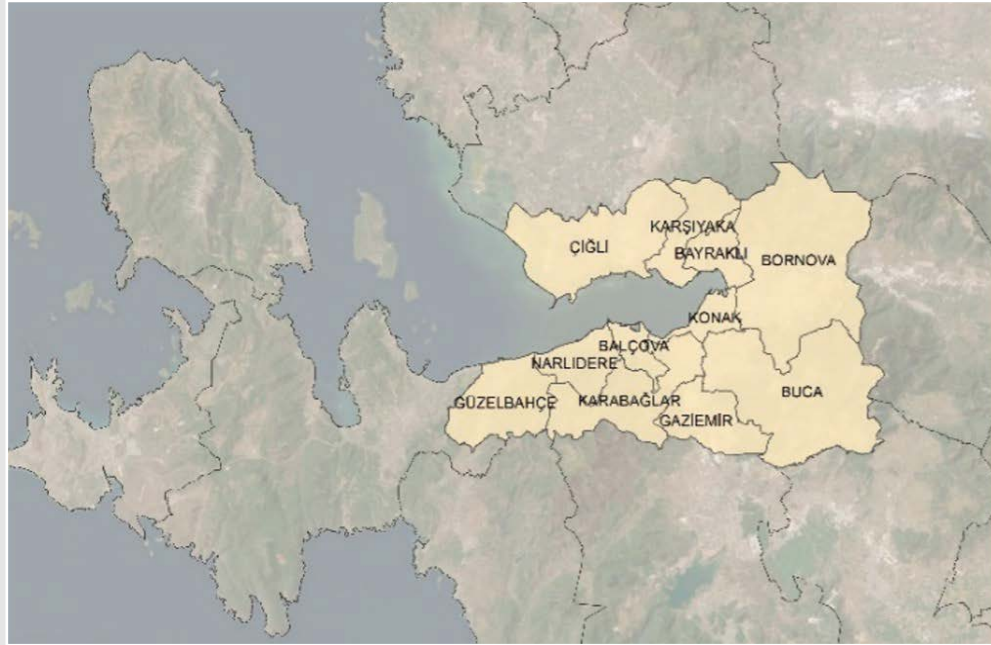
Görsel 2. Kritik Altyapı Sektörleri ve 15 Dakikalık Şehir

tartışılması gereken konulardır. Çalışmada kentsel alanların yoğun olduğu Çiğli, Karşıyaka, Bayraklı, Bornova, Buca, Konak, Balçova, Gaziemir, Karabağlar, Narlıdere ve Güzelbahçe incelenmiştir (Görsel 3).

Metodoloji

Çalışma iki bölümden oluşmaktadır. İlk olarak, kritik kentsel altyapı ve 15 dakikalık şehir konseptindeki ortak

noktaları belirlemek için bir literatür taraması yapılmıştır. Daha sonra İzmir kentinde dikkat çeken kritik altyapılar tespit edilmiştir. Sonuç olarak, ulaşım, gıda dağıtımı ve yeşil altyapı, 15 dakikalık çevrelerde araştırılan kritik altyapı sektörleri olarak seçilmiştir. Ulaşım sektörü metro ve tramvay istasyonlarını, gıda dağıtımı sektörü belediye marketlerini, yeşil altyapı ise kentteki aktif yeşil alanları içermektedir.



Görsel 3. Çalışma Alanı

²¹ Allam, Z., Nieuwenhuijsen, M., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health. *The Lancet Planetary Health*, 6(3), e181–e183. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(22\)00014-6](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(22)00014-6)

Bu kapsamda, kritik altyapı hizmetlerinin 15 dakikalık servis alanı sınırları içinde erişilebilirliği araştırılmaktadır. Alanlar yürüme ve mikro-mobilite araç (bisiklet) ulaşım mesafelerine dayanmaktadır.

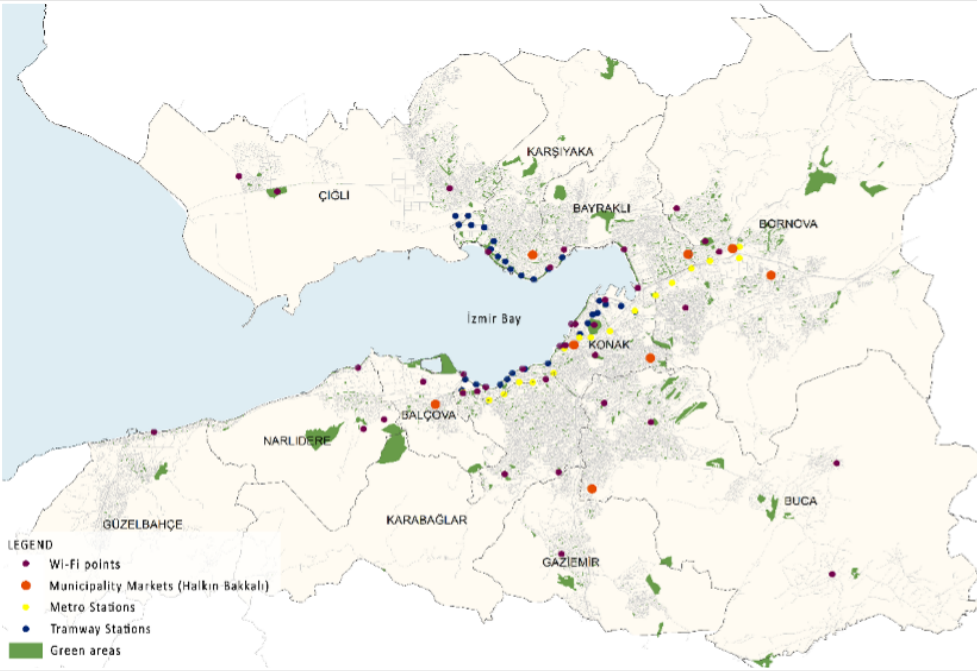
Erişilebilirlik analizi sürecinde farklı yaklaşımlar kullanılmıştır. Oran yöntemi, minimum mesafe modeli, Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) tabanlı

mekânsal analiz, yerçekimi modeli ve iki aşamalı yüzer havza alanı yöntemi yaygın mekânsal erişilebilirlik yöntemleridir²². Bu çalışmada, servis alanlarının oluşturulması ağ analizi ve CBS haritalama yazılımı kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu coğrafi analiz yöntemi, genellikle yollar ve patikalar gibi doğrusal özelliklerden oluşan ağ verilerini kullanarak bir ağ üzerindeki konumlar

veya düğümler arasındaki mesafelerin hesaplanmasını içerir²³. Yürüme mesafesi 15 dakikada ¾ mil ya da 1200 metre, bisiklete binme mesafesi ise 15 dakikada 3 mil ya da 4800 metredir²⁴. Çalışmanın temel veri kaynağı İzmir Büyükşehir Belediyesi olup, veriler belediye marketlerinin konumları, aktif yeşil alanlar, metro ve tramvay istasyonları ile yollardan oluşmaktadır (Görsel 4).

KA Sektörü	Veri	Kaynak
Gıda dağıtımı	Belediye marketleri	Marketlerin konumları
Yeşil altyapı	Aktif yeşil alanlar	İzmir BŞB
Ulaşım	Metro ve Tramvay istasyonları, Yollar	İzmir BŞB ve durak konumları

Görsel 4. Çalışmada Kullanılan Veriler



Görsel 5. Kritik Altyapı Hizmetleri Konumları

İzmir’de Kritik Altyapı Erişimi

Çalışmada, İzmir’de belirlenen kritik altyapı sektörlerine erişilebilirlik ölçülmüştür. Metro istasyonları, tramvay istasyonları, Belediye marketleri ve aktif yeşil alanlar (Görsel 5) ağ analizinde hizmet alanı analizi ile incelenmiştir. Kritik hizmet alanlarına 15 dakikalık yürüme ve bisiklet mesafeleri dikkate alınmıştır. Otoyollar hariç tüm yolların yürüyüş ve bisiklet için uygun olduğu varsayılmıştır. Ayrıca, analizlerde eğim dikkate alınmamıştır.

²² Song, G., He, X., Kong, Y., Li, K., Song, H., Zhai, S., & Luo, J. (2022). Improving the Spatial Accessibility of Community-Level Healthcare Service toward the ‘15-Minute City’ Goal in China. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 11(8). <https://doi.org/10.3390/ijgi11080436>

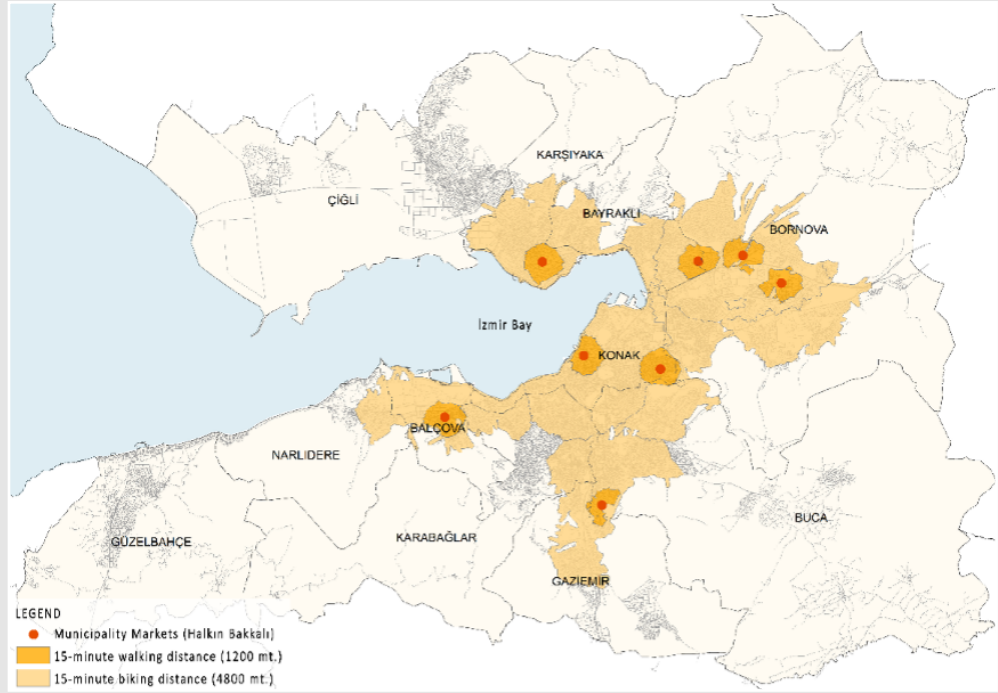
²³ Comber, A., Brunson, C., & Green, E. (2008). Using a GIS-based network analysis to determine urban greenspace accessibility for different ethnic and religious groups. *Landscape and Urban Planning*, 86(1), 103–114. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2008.01.002>

²⁴ Duany, A. ve Steuteville, R. 2021. (Erişim: 31.03.2024). Defining the 15-minute city. <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city>.

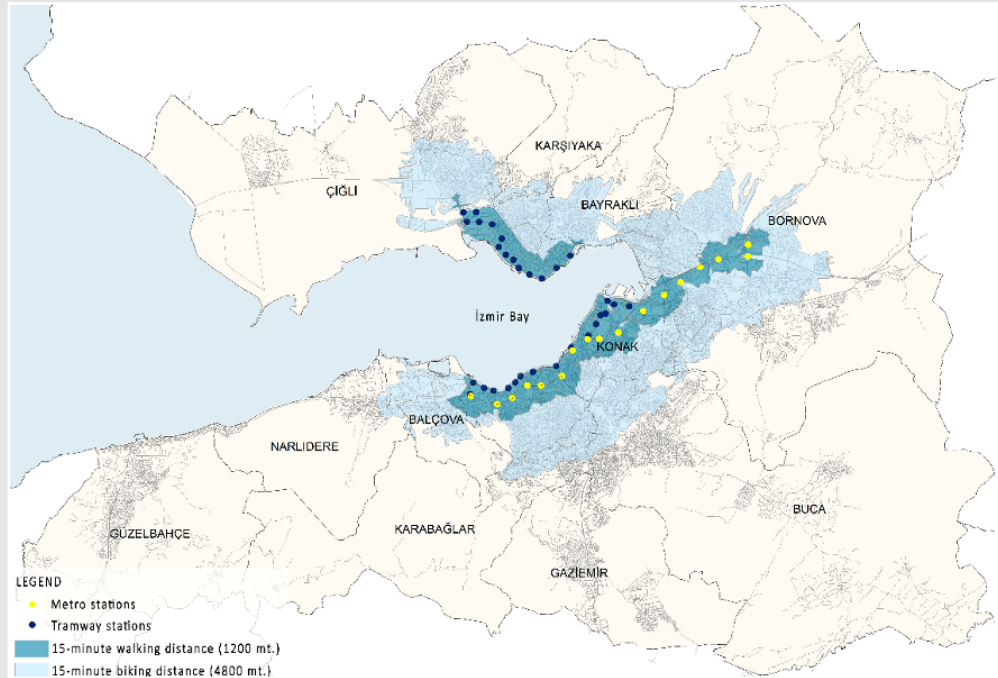
Belediye marketleri (Halkın Bakkalı) uygun fiyatlı gıda arzı sağladığı için gıda tedariği için incelenmiştir. Ancak, oldukça sınırlı sayıda olan marketlere erişim kısıtlı alanlar için yürüyerek hizmet sağlanabilir (Görsel 6). Örneğin, Konak ilçesinde belediye marketleri nüfusu yüksek mahallelerden Çınartepe, Millet, Murat ve Saygı 15 dakikalık yürüyüş mesafesi hizmet alanı sınırında yer almaktadır. Bornova'da ise Doğanlar, Mansuroğlu gibi mahalleler belediye marketlerine 15 dakikada erişmektedir.

Bisiklet ile erişilebilirlik ise şehrin çekirdek bölgeleriyle sınırlıdır. Daha az yoğun olan ve çeper bölgelere yakın olan alanların marketlere 15 dakikalık yürüme ya da bisikletle erişim imkânı bulunmamaktadır.

Belediye marketleri gibi metro ve tramvay istasyonları da İzmir'in sadece çekirdek bölgelerine hizmet vermektedir (Görsel 7). İzmir Körfezi'nin güney kıyısı hem metro hem de tramvay istasyonlarına en fazla erişilebilirliğe sahip bölgedir. Karşıyaka ve Bayraklı'da ise sadece tramvay istasyonlarına 15 dakika yürüyerek ya da bisikletle ulaşılabilir. Ayrıca Bornova ilçesinin bazı bölgeleri metro istasyonlarına yürüyerek ve bisikletle 15 dakikada erişilebilir.



Görsel 6. Belediye Marketine (Halkın Bakkalı) Erişilebilirlik



Görsel 7. Metro ve Tramvay İstasyonlarına Erişilebilirlik

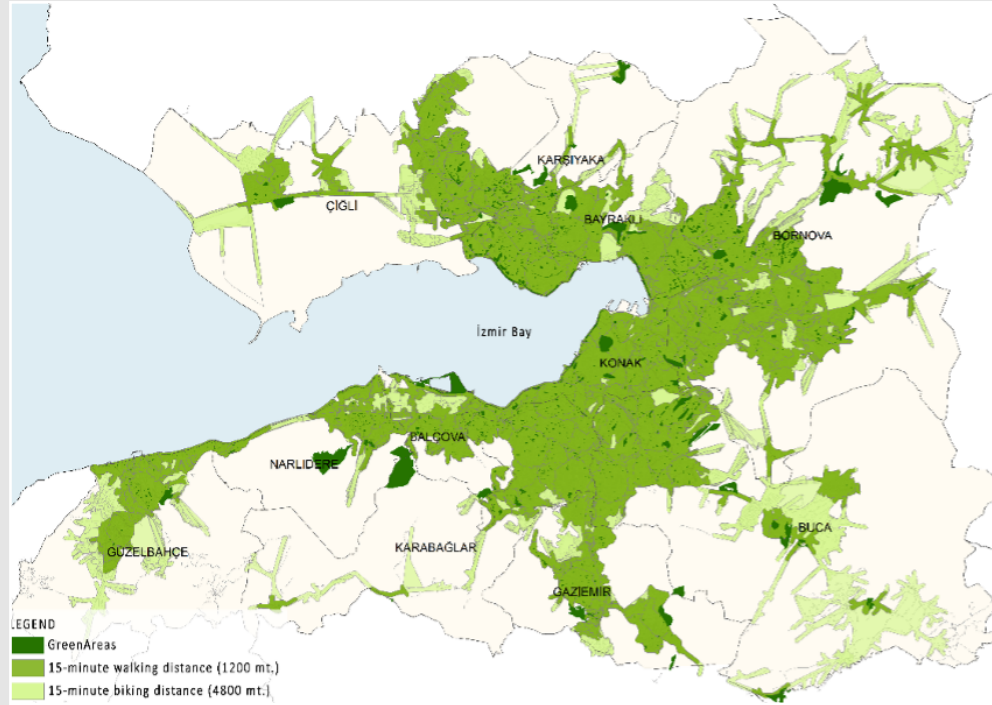
Görsel 7'de görüldüğü üzere Konak, Bayraklı ve Karşıyaka gibi merkez ilçeler parklar ve rekreasyon alanları gibi aktif yeşil alanları kapsayan yeşil

alanlara çoğunlukla yürüyerek 15 dakikalık erişime sahiptir. Karabağlar ve Buca'da ise yeşil alanlara erişimin sınırlı olduğu görülmektedir.

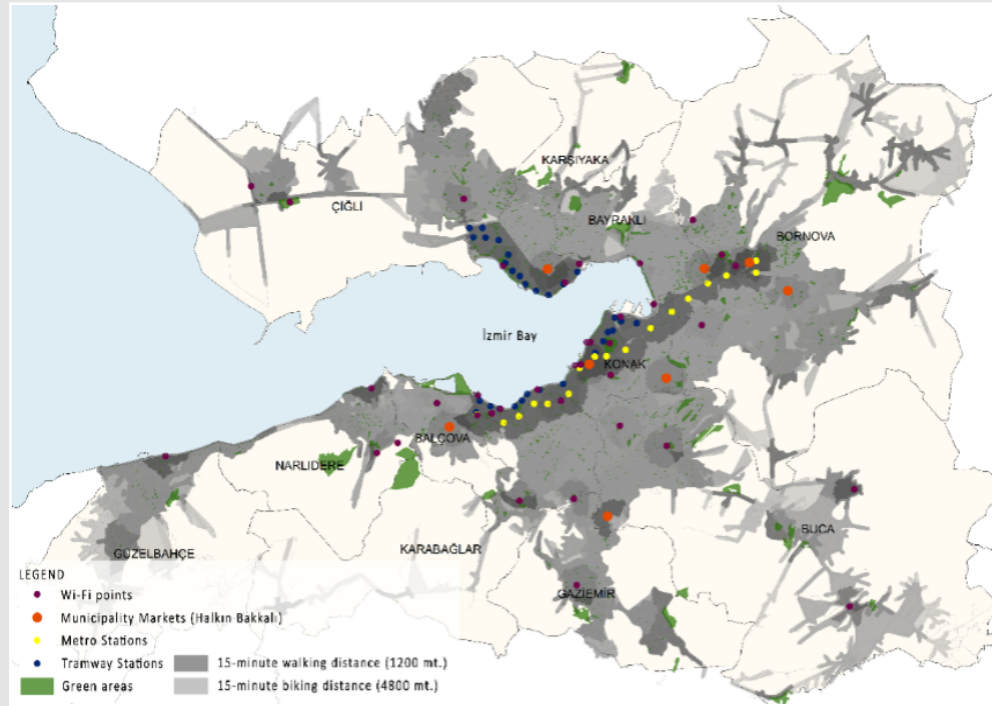
Özetle, Görsel 8'de görüldüğü gibi, gıda dağıtımı ile ulaşım sektörleri ağırlıklı olarak kentin çekirdek bölgelerine hizmet vermektedir. Konak ilçesinde Süvari, Ali Reis, Ülkü, Pazaryeri gibi mahallelerin araştırma kapsamındaki tüm kritik servislere 15 dakikada erişimi vardır. Öte yandan, yeşil alanların dağılımı diğer kritik altyapılara göre daha geniş bir alana yayılmıştır. Analiz sonuçlarına göre tüm kritik hizmetlere 15 dakika yürüyüş mesafesinde erişilebilirlik düzeyi en yüksek olan bölge Konak'tır. Öte yandan Karabağlar, yetersiz hizmet ve ulaşım altyapısı nedeniyle kritik hizmetlere yürüme ve bisikletle daha az erişime sahiptir. Güzelbahçe ve Çiğli gibi çepere daha yakın ilçelerde ise baskın olarak yeşil altyapıya erişim gözlenmektedir.

Sonuç

Sonuç olarak, daha dirençli ve sürdürülebilir şehirler için kritik altyapılara farklı yaklaşımlar gereklidir. Kritik altyapı çalışmaları çoğunlukla teknik altyapılara odaklansa da sosyal ve ekolojik kritik sektörler de şehirlerde önem arz etmektedir. Kritik hizmetlere ulaşmak, kriz sırasında veya vatandaşların yaşam kalitesini sağlamak için hayati önem taşır. Ayrıca, kritik altyapının mahalle ölçeğinde incelenmesi, genellikle ulusal belgelerde ele alındığı için literatüre önemli bir katkıdır.



Görsel 8. Aktif Yeşil Alanlara Erişilebilirlik



Görsel 9. Kritik Altyapılara 15 Dakikalık Yürüme ve Bisiklet Mesafesinde Erişim

Steele ve diğerleri²⁵, kritiklik konusunu insanlar ve çevreler arasındaki bağlantılar ve bunların eşitliği ile ele alır.

Altyapılar, insanların yaşamak için ihtiyaç duydukları hayati kaynakları -enerji, su, bilgi, gıda- dağıttıkları için,

²⁵ 2017

şehirlerde güç dağılımında önemli bir role sahiptirler²⁶. Özellikle kritik altyapı ve hizmetlere erişimin şehirlerde adil dağıtılması gerekir. Bu nedenle çalışma, İzmir'deki kritik altyapının dağılımını araştırmaktadır. Gıda dağıtım, ulaşım ve yeşil alanlar bunlardan üçüdür. Sonuçlara bakıldığında, İzmir'de merkez bölgelerinde yürüyerek ya da

bisikletle 15 dakikada erişilebilirlik bulunmaktadır. Özellikle, 15 dakikalık yürüme mesafesindeki alanlar Konak'ta yoğunlaşmaktadır. Ancak, çeperde kalan bölgelerin bu hizmetlere erişimi çok sınırlı kalmıştır. Dirençli ve adil şehirler sağlamak için bu hizmetlerin herkes için yürüme mesafesinde erişilebilir olması

gerekmektedir. Çalışmanın kısıtları bulunmaktadır. Çalışma alanı İzmir'deki yoğun kentsel alanlarla sınırlıdır. Ancak, çeper ve kırsal alanlar da incelenmelidir. Ayrıca, eğitim gibi coğrafi bilgiler dikkate alınmamıştır, ancak bu durum yürüme ve bisiklete binme becerisini ve seyahat süresini etkilemektedir.,

²⁶ Anand, N., Gupta, A., & Appel, H. (2018). *The Promise of Infrastructure*. In Duke University Press. <https://doi.org/10.1215/9781478002031>

Kaynaklar

AFAD. (2014). *Kritik Altyapıların Korunması Yol Haritası Belgesi*.

Allam, Z., Nieuwenhuijsen, M., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health. *The Lancet Planetary Health*, 6(3), e181–e183. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(22\)00014-6](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(22)00014-6)

Amorim, E. E. R., Menezes, M., & Fernandes, K. V. (2022). *Urban Living Labs and Critical Infrastructure*. ISC2 2022 - 8th IEEE International Smart Cities Conference. <https://doi.org/10.1109/ISC255366.2022.9922441>

Anand, N., Gupta, A., & Appel, H. (2018). *The Promise of Infrastructure*. In Duke University Press. <https://doi.org/10.1215/9781478002031>

Clark-Ginsberg, A., Rueda, I. A., Monken, J., Liu, J., & Chen, H. (2020). Maintaining critical infrastructure resilience to natural hazards during the COVID-19 pandemic: hurricane preparations by US energy companies. In *Journal of Infrastructure Preservation and Resilience* (Vol. 1, Issue 1). Springer Nature. <https://doi.org/10.1186/s43065-020-00010-1>

Comber, A., Brunsdon, C., & Green, E. (2008). Using a GIS-based network analysis to determine urban greenspace accessibility for different ethnic and religious groups. *Landscape and Urban Planning*, 86(1), 103–114. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2008.01.002>

Derks, J., Giessen, L., & Winkel, G. (2020). COVID-19-induced visitor boom reveals the importance of forests as critical infrastructure. In *Forest Policy and Economics* (Vol. 118). Elsevier B.V. <https://doi.org/10.1016/j.forpol.2020.102253>

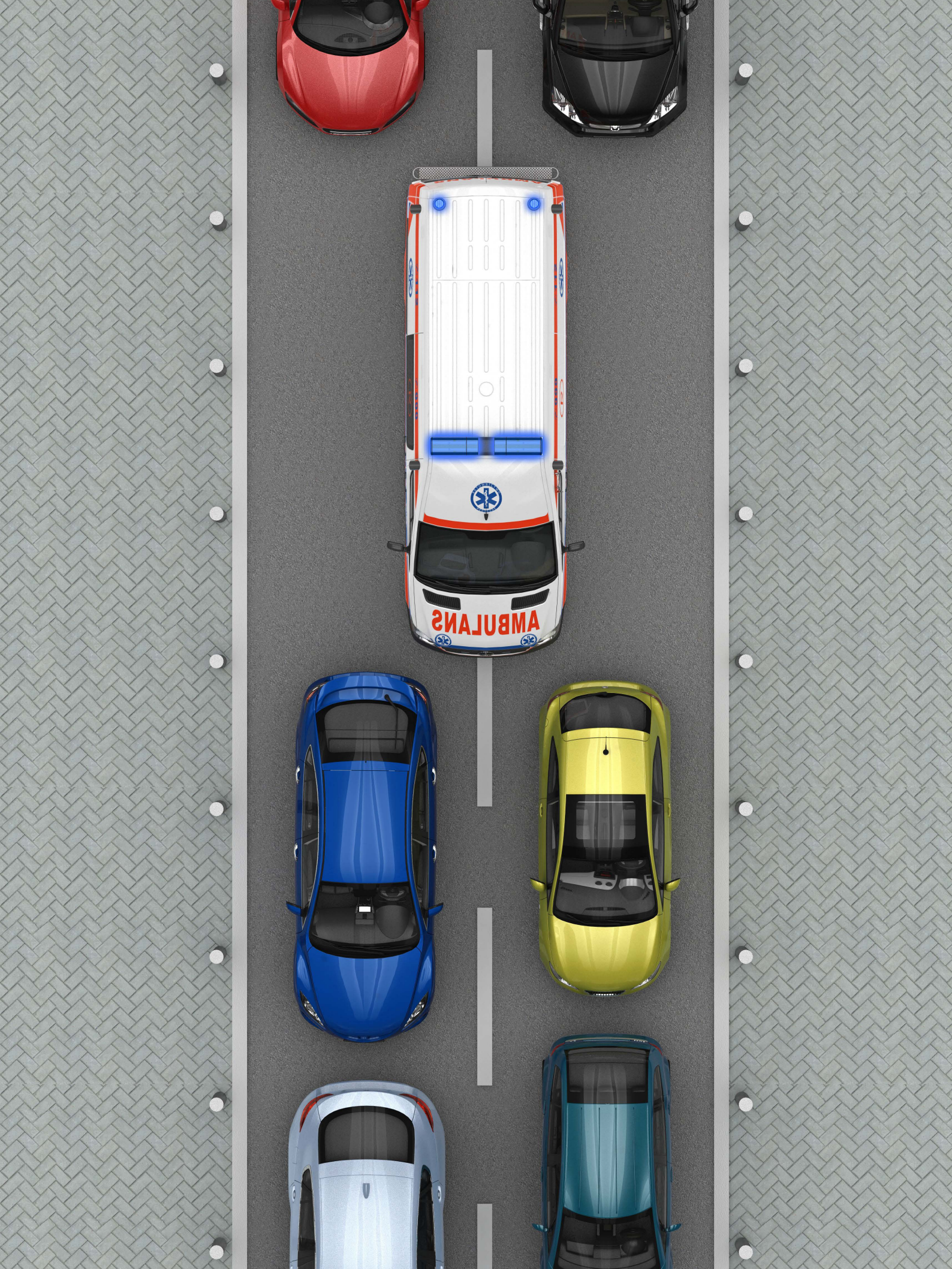
Duany, A. ve Steuteville, R. 2021. (Erişim: 31.03.2024). Defining the 15-minute city. <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city>.

Ferrer-ortiz, C., Marquet, O., Mojica, L., & Vich, G. (2022). Barcelona under the 15-Minute City Lens: Mapping the Accessibility and Proximity Potential Based on Pedestrian Travel Times. *Smart Cities*, 5(1), 146–161. <https://doi.org/10.3390/smartcities5010010>

Hawchar, L., Naughton, O., Nolan, P., Stewart, M. G., & Ryan, P. C. (2020). A GIS-based framework for high-level climate change risk assessment of critical infrastructure. *Climate Risk Management*, 29. <https://doi.org/10.1016/j.crm.2020.100235>

Kumar, N., Poonia, V., Gupta, B. B., & Goyal, M. K. (2021). A novel framework for risk assessment and resilience of critical infrastructure towards climate change. *Technological Forecasting and Social Change*, 165. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120532>

- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-minute city”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Moreno, C., Gall, C., Chabaud, D., Garnier, M., Illian, M., & Pratlong, F. (2023). The 15-minute City model : An innovative approach to measuring the quality of life in urban settings 30-minute territory model in low-density areas. WHITE PAPER N°3. IAE Paris - Université Paris 1 Panthéon- Sorbonne.
- Mottahedi, A., Sereshki, F., Ataei, M., Qarahasanlou, A. N., & Barabadi, A. (2021). The resilience of critical infrastructure systems: A systematic literature review. *Energies*, 14(6). <https://doi.org/10.3390/en14061571>
- OECD. (2019). *Good Governance for Critical Infrastructure Resilience*.
- Pozoukidou, G., & Angelidou, M. (2022). Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable and Smart City Developments until 2030. *Smart Cities*, 5(4), 1356–1375. <https://doi.org/10.3390/smartcities5040069>
- Pursiainen, C. (2009). The challenges for european critical infrastructure protection. *Journal of European Integration*, 31(6), 721–739. <https://doi.org/10.1080/07036330903199846>
- Pursiainen, C. (2018). Critical infrastructure resilience: A Nordic model in the making? *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 27, 632–641. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2017.08.006>
- Serre, D., & Heinzlef, C. (2018). Assessing and mapping urban resilience to floods with respect to cascading effects through critical infrastructure networks. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 30, 235–243. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2018.02.018>
- Silvast, A., Kongsager, R., Lehtonen, T. K., Lundgren, M., & Virtanen, M. (2021). Critical infrastructure vulnerability: a research note on adaptation to climate change in the Nordic countries. In *Geografisk Tidsskrift - Danish Journal of Geography* (Vol. 121, Issue 1, pp. 79–90). Routledge. <https://doi.org/10.1080/00167223.2020.1851609>
- Song, G., He, X., Kong, Y., Li, K., Song, H., Zhai, S., & Luo, J. (2022). Improving the Spatial Accessibility of Community-Level Healthcare Service toward the ‘15-Minute City’ Goal in China. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 11(8). <https://doi.org/10.3390/ijgi11080436>
- Steele, W., Hussey, K., & Dovers, S. (2017). What’s Critical about Critical Infrastructure? *Urban Policy and Research*, 35(1), 74–86. <https://doi.org/10.1080/08111146.2017.1282857>
- UNISDR. (2017). *Cross-Sectoral and Multi-Risk Approach to Cascading Disasters*.
- World Economic Forum. (2023). *Global Risks Report 2023*.



15 Dakikalık Şehirler Konsepti Bağlamında İzmir Metropolitan Merkezde Özel ve Kamu Sağlık Merkezlerinin Erişilebilirliği

Zeynep Ökmen İzmir Demokrasi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Dr. Umut Erdem İzmir Demokrasi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Şehirlerin tasarımı, sakinlerinin yaşam kalitesini doğrudan etkileyen en önemli faktörlerden biridir. Bu bağlamda, "X Dakika Şehirler" (XDŞ) konsepti, kentsel planlamada önemli bir dönüşüm sunarak, şehirlerdeki erişilebilirliği artırmayı hedeflemektedir. XDŞ, temel ihtiyaçların, özellikle sağlık hizmetleri gibi hayati alanların, kısa mesafelerle ve çeşitli ulaşım modlarıyla erişilebilir olmasını vurgular. Bu anlayışa göre, bir şehirdeki tüm yaşam alanları, insanların günlük gereksinimlerini karşılamak için yürüyerek, bisikletle veya toplu taşıma ile kolayca ulaşabileceği mesafelerde olmalıdır. Literatürde, bu erişim süresi genellikle 15 dakika olarak

kabul edilmekte ve 15 dakikalık şehirler, kullanıcı dostu, yaşam konforu yüksek ve sürdürülebilir kentsel alanlar olarak tanımlanmaktadır¹.

Bu kavram, özellikle sağlık hizmetlerine erişimin ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Sağlık hizmetlerine erişim, sadece fiziksel mesafe ile değil, aynı zamanda bu hizmetlerin kentsel alanda nasıl dağıldığı ve hangi ulaşım yolları ile erişilebildiği ile de doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda, erişilebilir sağlık hizmetleri, bir şehrin yaşanabilirliğinin en temel göstergelerinden biridir. XDŞ, sağlık hizmetlerinin halkın her kesimi için erişilebilir ve ulaşılabilir olmasını sağlamak amacıyla,

kentsel planlamada bu prensipleri ön plana çıkarır. Sağlık birimlerinin, özellikle merkezî alanlarda yer alması, acil durumlar ve hayati hastalıklar gibi durumlarda müdahale süresini kısaltabilir. Ancak bu, aynı zamanda kentin periferisindeki nüfusun sağlık hizmetlerine erişim süresinin uzamasına yol açabilir. Bu nedenle, sağlık birimlerinin doğru konumlandırılması ve ulaşılabilirliği, kent planlamasında kritik bir öneme sahiptir.

Erişilebilirlik, genellikle, bir kişinin belirli bir mekâna ulaşma kolaylığını ve bu ulaşımın sağlıklı, güvenli ve ekonomik bir şekilde yapılabilmesini ifade eder.

¹ Marquet, O., Anguelovski, I., Nello-Deakin, S., & Honey-Rosés, J. (2024). Decoding the 15-minute city debate: Conspiracies, backlash, and dissent in planning for proximity. *Journal of the American Planning Association*, 91(1), 117-125. <https://doi.org/10.1080/01944363.2024.2346596>

Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). The x-minute city: Measuring the 10-, 15-, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design. *Cities*, 131, 103924. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103924>

XDŞ konsepti, erişilebilirliğin sadece ulaşım araçlarına dayalı bir kavram olmadığını, aynı zamanda insanların yaşam kalitesini doğrudan etkileyen sosyal bir faktör olduğunu da vurgulamaktadır. Özellikle sağlık hizmetleri gibi temel alanlarda, erişilebilirlik, bir şehirdeki halk sağlığını doğrudan etkileyen bir faktördür. Erişilebilirliğin, kentsel planlamadaki öneminin arttığı bu dönemde, sağlık hizmetlerine olan erişimin de düzgün bir şekilde sağlanması, toplumsal refahın artmasına önemli katkılar sunmaktadır.

İzmir gibi büyük metropol şehirlerde, sağlık hizmetlerine erişilebilirlik, nüfus yoğunluğu, ulaşım altyapısı ve sağlık birimlerinin coğrafi dağılımı gibi faktörlerle şekillenmektedir. Bu çalışmanın amacı, İzmir'in merkez ilçelerinde sağlık alanlarına XDŞ konsepti kapsamında erişim incelenmektedir. İzmir'deki sağlık birimlerinin, özellikle kamusal ve özel hastanelerin, XDŞ konsepti doğrultusunda ne kadar erişilebilir olduğu analiz edilmesi önemlidir. Kentlerde sağlık alanları homojen dağılmamaktadır diğer yandan kısıtlı kamu kaynaklarının etkin kullanımı gereği her alana da sağlık tesislerine dair yatırımlar yapılamamaktadır. Bu durum kentsel donatıları içeren

alanların kentsel alanlarda etkin ve efektif şekilde dağıtılmasını gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda farklı bölgelerdeki sağlık alanlarının ulaşılabilirliğini, ulaşım sürelerini ve özellikle kritik sağlık durumlarında bu hizmetlerin erişilebilirliğin analizi kent yöneticilerine, karar vericilere ve politika yapıcılara önemli bulgular sunabilir. Ayrıca, sağlık hizmetlerinin etkin bir şekilde erişilebilir olabilmesi için, coğrafi faktörlerin ve ulaşım altyapısının rolü de önemli bir yere sahiptir. Bu bağlamda, sağlık birimlerinin yer seçiminde, toplu taşıma ağlarının ve alternatif ulaşım yollarının dikkate alınması gerekmektedir.

Sonuç olarak, İzmir'de sağlık hizmetlerinin erişilebilirliği, şehirdeki yaşam kalitesinin artırılması için kritik bir unsurdur. Sağlık birimlerinin doğru yer seçimi ve ulaşılabilirlik analizlerinin yapılması, hem şehir sakinlerinin sağlık hizmetlerine kolay erişimini sağlamak hem de kentteki sağlık altyapısının etkinliğini artırmak için gereklidir. Bu çalışma, İzmir'in sağlık hizmetlerine erişiminin mevcut durumunu ve iyileştirilmesi gereken alanları ortaya koyarak, kentsel sağlık planlamasına katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

XDŞ konsepti kapsamında ön plana çıkan sorular aşağıdaki gibidir:

İlçeler arasında mahallelere göre sağlık alanlarına erişebilir nüfus ve 60 yaş üzeri nüfus 5, 10 ve 15dk sürüş süresinde nasıl değişmektedir?

Yaşlı nüfusun sağlık alanlarına erişiminde dezavantajlı ilçeler hangileridir?

Kamusal ve özel sağlık alanlarına erişilebilirlik nasıl değişmektedir?

Sağlık alanlarının kapsadığı alanlar 5, 10 ve 15 dk sürüş süresince değerlendirildiğinde kapsama alanı dışındaki alanlar hangi ilçelerde yoğunlaşmaktadır?

Sağlık Alanlarında Erişilebilirlik

Hızlı nüfus artışı, şehirlerde mevcut kaynakların verimli kullanılmasını ve çevre dostu akıllı kent sistemlerine olan ihtiyacı artırmaktadır. Akıllı şehirler, yüksek teknoloji ve veri tabanlı sistemlerle şehri daha yaşanabilir hâle getirebilecek çözümler sunar². Eğer akıllı ulaşım ve akıllı şehir planlaması doğru şekilde yapılırsa, yoğun nüfusun sağlık, eğitim, ulaşım ve kültürel hizmetlere erişimi kolaylaşır. Akıllı kentleri "teknolojiyi, şehrin yönetimi, eğitim, sağlık, güvenlik, ulaşım

² Akdamar, E. (2017). Akıllı kent idealine ulaşmada açık verinin rolü. *Social Sciences Research Journal*, 6(1), 45-52. s.45

ve kamu hizmetlerinde verimli ve birbirine bağılı bir altyapı oluşturacak şekilde kullanmak” olarak tanımlar³. Bu hizmetlerin erişilebilirliği ve yaşam kalitesinin artması için Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS), hızla gelişen teknolojiler arasında yer alır⁴. Kapluhan⁵, CBS’yi coğrafi konumları ve verileri bilgisayar ortamında ilişkilendirerek izleme sistemleri olarak tanımlar. CBS, büyük veri setlerinin oluşturulması, sayısallaştırılması ve mekânsal ilişkilerin kurulmasında güçlü bir araçtır.

CBS’nin şehir planlamasında kullanım alanları giderek genişlemektedir. Kent odaklı çalışmalarda, inovasyon, teknoloji kullanımı ve şehir yönetiminde CBS temelli analizler öne çıkmaktadır. CBS, özellikle yapıların ve kurumların yer seçimi, donatı alanları ve erişilebilirlik gibi konularda oldukça faydalıdır. Sağlık tesislerine erişim, bu sistemlerin en dikkat çeken kullanım alanlarından biridir çünkü sağlık hizmetlerine erişim, bölgedeki kronik ve akut hastalıkların takip edilmesi ve önlenmesi açısından kritik bir öneme sahiptir. CBS ve teknolojilerin yaygınlaşması,

sağlık hizmetlerine erişimi artırmaya yönelik çalışmaları desteklemiştir⁶.

Erişilebilirlik, bir taşınmazın veya yerleşim yerinin sunduğu hizmetlere ulaşabilme olanağıdır. Kentlerin yaşanabilir olabilmesi için ulaşım ve iletişim altyapısının iyi olması gerekir. Sağlık hizmetlerine erişim de yaşanabilir bir kentin temel özelliğidir. Sağlık hizmetlerine erişim, nüfusun ev ile sağlık birimi arasındaki fiziksel mesafeye bağlıdır. Bu mesafe arttığında, hizmete erişim zorlaşır. İnsanlar genellikle en yakın sağlık birimlerine başvurur, bu da sağlık birimlerinin kümelenmesine yol açar. Ancak, doğru sağlık birimi yerleşimleriyle, kritik durumlarda sağlık hizmetlerine daha hızlı ve etkin erişim sağlanabilir. Sağlık birimlerinin yer seçiminde, merkezi konumlar yerine, alternatif ulaşım yolları sunan ve kent genelini kapsayan yerler tercih edilmelidir. Bu sayede, sağlık hizmetlerine ulaşımında yaşanacak sorunlar en aza indirilebilir.

Sağlık hizmetlerinin etkili ve doğru bir şekilde planlanmasında CBS’nin rolü büyüktür. Bu sistem, doğru yer

seçimi ve erişilebilirlik analizlerini yaparak, eksiklikleri ve çözüm önerilerini belirlemeye yardımcı olabilir. İzmir gibi metropol şehirlerde sağlık birimlerine erişilebilirlik oldukça önemlidir. İzmir’de, çok merkezli bir yapının olması ve ulaşımında karşılaşılan engeller, sağlık hizmetlerine erişimi zorlaştırmaktadır. Şehir merkezinin yoğun nüfusu ve mevcut sağlık birimlerinin bu nüfusa yetersiz kalması, erişilebilirlik sorununu daha da görünür kılmaktadır. Bu çalışma, İzmir’deki sağlık birimlerinin yerleşim durumunu ve erişilebilirliğini ArcGIS programı kullanarak harita ve analizlerle ortaya koymayı amaçlamaktadır.

İzmir’deki sağlık hizmetlerine erişim, kritik ve acil durum gerektiren hastalıkların yaygınlığı göz önünde bulundurulduğunda daha da önem kazanır. Bu nedenle, sağlık hizmetlerinin doğru bir şekilde planlanması, her yaştan bireyin en kısa sürede sağlık hizmetine ulaşabilmesini sağlamak için hayati öneme sahiptir. Bu analizlerle, kentte sağlık hizmetlerine daha verimli bir şekilde ulaşılabilmesi için öneriler geliştirilmesi hedeflenmektedir.

³ Washburn et al., 2010’dan aktaran:

Albino, V., Berardi, U., & Dangelico, R. M. (2015). Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives. *Journal of Urban Technology*, 22(1), 3–21. <https://doi.org/10.1080/10630732.2014.942092>

⁴ Meydan, A. ve Öner, S. (2014). Coğrafi bilgi sistemleri ile öğretimin öğrencilerin coğrafya dersine yönelik tutumlarına etkisi. *Journal of Turkish Studies*.

⁵ Kapluhan, E. (2014). Coğrafi bilgi sistemleri’nin (CBS) coğrafya öğretiminde kullanımının önemi ve gerekliliği. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 29, 34–59.

⁶ Baker, J. B., Bazemore, A. W., & Jacobson, C. J. (2008). Rapid assessment of access to primary care in remote parts of the developing world. *Field Methods*, 20(3), 296–309. <https://doi.org/10.1177/1525822X08317114> . s.297

İzmir Metropolitan Merkez, Hastaneler ve Ağ Analizi

İzmir, Türkiye'nin batısında, Ege Bölgesi'nde yer alan ve 12.012 km² yüzölçümüne sahip, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle dikkat çeken bir metropol şehirdir. Şehir, 38° 24' kuzey enlemi ve 27° 08' doğu boylamı arasında yer alırken, kuzeyde Balıkesir, doğuda Manisa, güneyde Aydın illeriyle sınırdaş olup batısında Ege Denizi'ne kıyısı vardır. İzmir, Türkiye'nin en büyük metropollerinden biri olup, toplam nüfusu 4.4 milyon kişiye ulaşmakta ve bu nüfusun büyük bir kısmı merkez ilçelerinde yaşamaktadır⁷.

İzmir'in sağlık hizmetlerine erişim, şehirdeki ulaşım ağı ve sağlık birimlerinin mekânsal dağılımı ile doğrudan ilişkilidir. İzmir'in coğrafi yapısı, dağlık ve engebeli olması, merkezlerin çokluğu ve yoğun nüfus

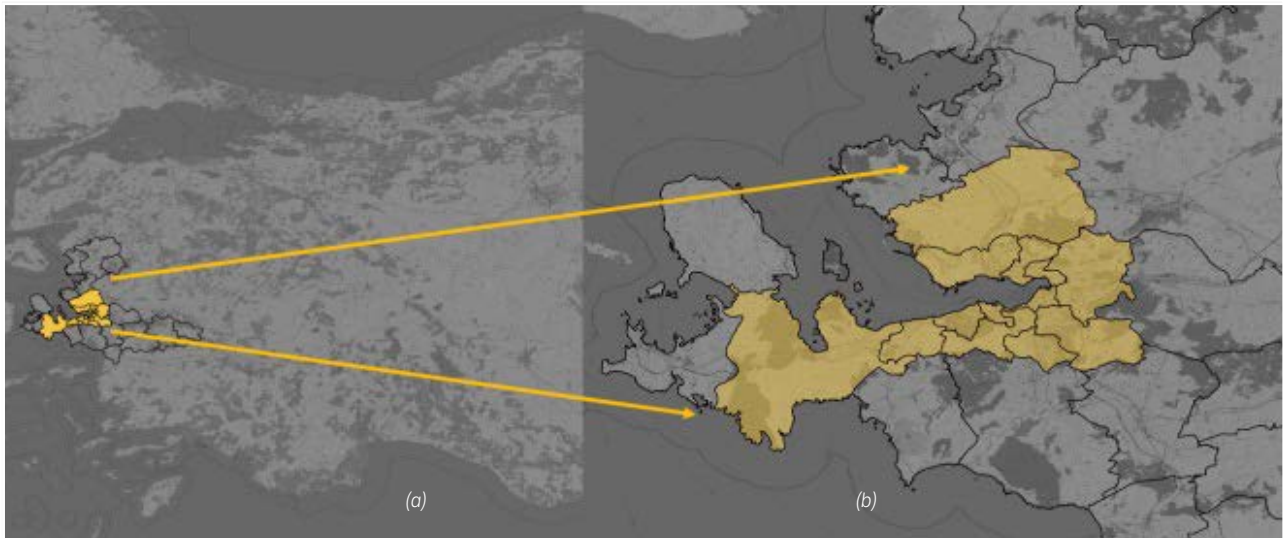
nedeniyle ulaşımında zorluklar yaşanmasına neden olabilmektedir. Bu durum, ilçeler arasındaki sağlık hizmetlerine erişim açısından bazı aksaklıklar yaratmaktadır. İzmir'in sağlık hizmetlerinin erişilebilirliği, hastanelerin yer seçimleri, yatak kapasiteleri, acil servislerin stratejik konumları ve ilçeler arasındaki ulaşılabilirlik ile doğrudan bağlantılıdır.

İzmir'deki sağlık sorunlarının başında hipertansiyon, kronik hastalıklar ve diyabet gibi yaygın hastalıklar gelmektedir. Ayrıca, ölümler genellikle dolaşım sistemi hastalıkları, solunum yolu hastalıkları ve kanser gibi nedenlerle gerçekleşmektedir⁸. Bu sağlık problemleri, kritik sürelerin büyük önem taşıdığı durumları ifade eder.

Sağlık hizmetlerine erişim, özellikle acil durumlar için çok büyük önem taşır. Erişim mesafesi arttıkça, ani ölümler ve

sağlık problemleri de artar. Bu nedenle, İzmir'de sağlık hizmetlerine erişim, her yaş grubu için oldukça önemli bir konu olmaktadır.

Çalışmamızda, İzmir'in merkez ilçelerindeki sağlık hizmetlerine erişimi, özel ve kamu hastanelerinin yerlerinin mekânsal etkisiyle, yaş grupları ve cinsiyetlere göre eşit sağlık hizmeti sunulup sunulmadığı gibi faktörlerle incelemeyi hedefliyoruz. Ayrıca, 65 yaş ve üzeri nüfusun yoğun olduğu ilçelerde sağlık hizmetlerine erişim, önemli bir odak noktası olacaktır. Bu yaş grubunun sağlık hizmetlerinden daha fazla yararlanma eğiliminde olduğu göz önünde bulundurulduğunda, hastanelerin yerleşimi, ulaşım kolaylıkları ve acil servislerin yeterliliği, İzmir'deki sağlık hizmetlerine erişimi değerlendirirken kritik unsurlar olacaktır.



Görsel 1. (a) İzmir ilinin Türkiye'deki Konumu, (b) Çalışma Alanının İzmir İli İçerisindeki Konumu

⁷ TÜİK. (2022). (Erişim tarihi: 25.01.2025). Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi. <http://www.tuik.gov.tr/>

⁸ İzBB Sağlığı Geliştiren Belediye Başvuru Dosyası, 2024

Sağlık hizmetleri, temel ve ulaşılabilir bir hizmet olup tüm vatandaşlara eşit şekilde sunulmalıdır. Bu nedenle, sağlık alanlarının konumları, şehirler için büyük önem taşır. Bu çalışmada, İzmir'in merkez ilçelerindeki nüfusun, devlet ve özel hastane birimlerine sürüş mesafesiyle ulaşımının mekânsal olarak analiz edilmesi amaçlanmıştır.

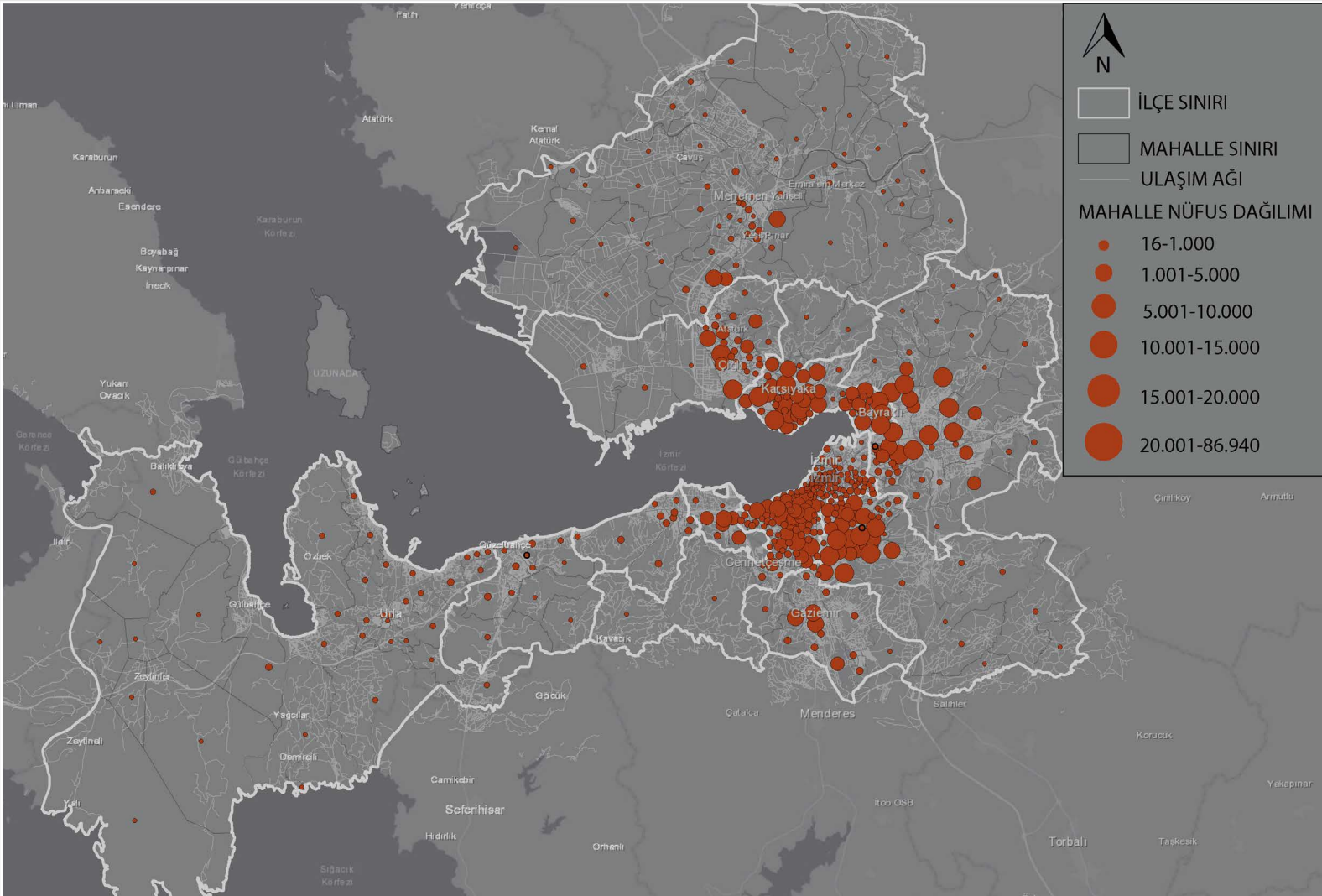
Çalışma mekânsal erişilebilirlik durumu belirlemek için Network (Ağ) analizi uygulanmıştır. OpenStreetMap

(OSM) açık veri setleri ulaşım ağı için kullanılmıştır. İlk olarak, elde edilen ulaşım ağı verilerine kontrol edilmiştir. OSM'den edinilen ulaşım ağı verilerindeki hatalar ve eksiklikler düzeltilmiştir. Her bir yol segmenti için Karayolları Kanunu'nda belirlenen hız limitleri kullanılmıştır.

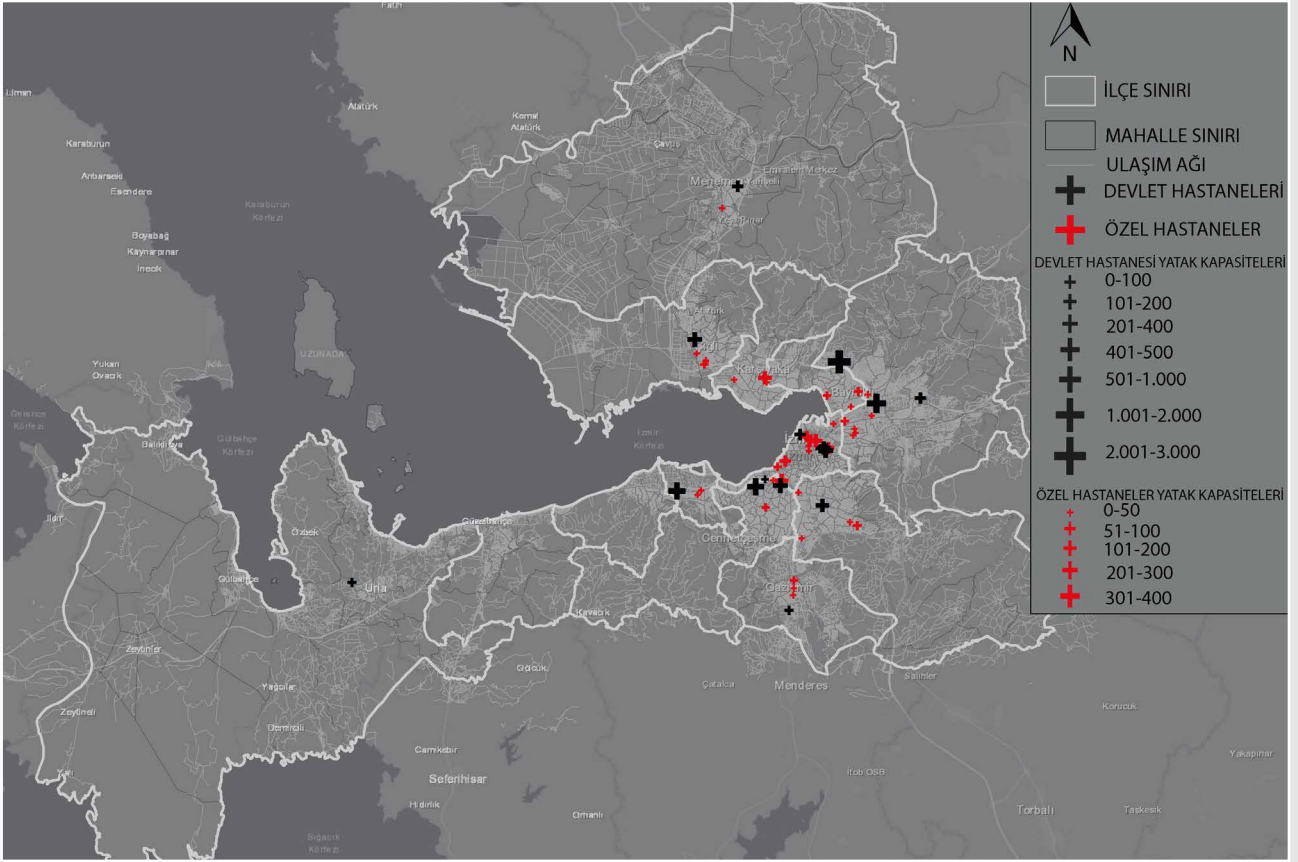
Hastane yatak sayılarına dair veriler, İzmir İl Sağlık Müdürlüğü web sitesinden temin edilmiştir. Çalışmada, kamu hastanelerinin acil

servisleri dikkate alınarak sadece acil servisi bulunan hastaneler üzerinden analiz yapılmıştır.

Erişilebilirlik analizinde, en kritik süreler olan 5, 10 ve 15 dakikalık sürüş mesafeleri dikkate alınmıştır. Nüfus ve yaş verileri ise Türkiye İstatistik Kurumu'ndan (TÜİK) edinilmiştir. Erişilebilirliğe yönelik tanım ve mesafelerde Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nde belirtilen sağlık alanlarına erişim mesafeleri kullanılmıştır.



Görsel 2. Çalışma Alanı Mahallelere Göre Nüfus Dağılımı



Görsel 3. Çalışma Alanında Bulunan Kamu ve Özel Hastanelerin Konumu

SEGE 2017 raporuna göre yapılan yaşam endeksi çalışmasında İzmir ili, sağlık endeksi sıralamasında 5. sırada yer almıştır⁸. Çalışma alanında toplam 57 sağlık tesis alanı bulunmaktadır. Görsel 3'te konumları verilen sağlık alanlarının ikisi üniversite hastanesi, on dört tanesi devlet hastanesi kırk bir tanesi ise özel hastane olarak hizmet vermektedir.

Çalışma alanında Balçova ilçesinde bulunan Dokuz Eylül Üniversitesi hastanesi ile Bornova ilçesinde bulunan Ege Üniversitesi Hastanesi üniversite hastaneleridir. Görsel 4'de verildiği gibi bu

hastanelerin yatak sayısı sırası ile 1.131 ve 1.806 şeklindedir. Alanda bulunan devlet hastaneleri incelendiğinde yatak kapasitelerinin ilçelere göre farklılık gösterdiği görülmektedir. En fazla hizmet veren hastanelerin Bayraklı, Konak ve Karabağlar ilçelerinde yoğunlaştığı fakat bu hastanelerin İzmir Metropolitan Merkezde yer alan ilçelerin tümüne hizmet verdiği bilinmektedir. Alanda bulunan hastane konumlarının Görsel 3'te de görüldüğü gibi daha çok merkez ile kıyı bölgesine yakın yerlerde kümelenmesi ve kapasitelerinin Görsel 4'e göre oldukça yüksek miktarda

nüfusa hizmet verdiği düşünüldüğünde sağlık alanlarına fiziksel erişimde eşitsizlikleri ortaya koymaktadır.

Sağlık Bakanlığına bağlı olmayan özel hastaneler incelendiğinde Görsel 3'te görüldüğü gibi ilçelerin merkezlerinde ve İzmir merkez bölgesinde kümelenmişlerdir. Narlıdere ve Güzelbahçe ilçelerinde ise devlet hastanesi ve özel hastane bulunmamaktadır. Görsel 4'te verilen özel hastanelerin yatak sayılarına dair verilere göre ilçelerin mevcut nüfuslarının hastane sayılarının dağılımıyla eşitsizlik ortaya koyduğu açıktır.

⁸ İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması SEGE-2017 Raporu. (2017). T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü. https://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/89/sege-2017_1581687211.pdf

İlçeler	Mahalle Sayısı	Nüfus (2024)	Kamu Hastanesi	Özel Hastane	Yatak Sayısı
Balçova	8	77.831	1	3	1.131
Bayraklı	24	300.949	1	4	2.371
Bornova	45	447.553	2	6	2.106
Buca	47	523.487	1	5	517
Çiğli	26	215.172	1	3	615
Gaziemir	16	137.768	1	3	200
Güzelbahçe	12	38.044	0	0	0
Karabağlar	58	476.500	2	2	1.935
Karşıyaka	27	341.857	0	3	301
Konak	113	327.300	4	10	2.616
Menemen	65	207.748	1	1	213
Narlıdere	11	62.148	0	0	0
Urla	37	77.599	1	0	150
Toplam	489	3.233.956	15	40	12.155

Görsel 4. İlçelere göre özel ve kamu hastanesi sayısı ve toplam yatak sayısı

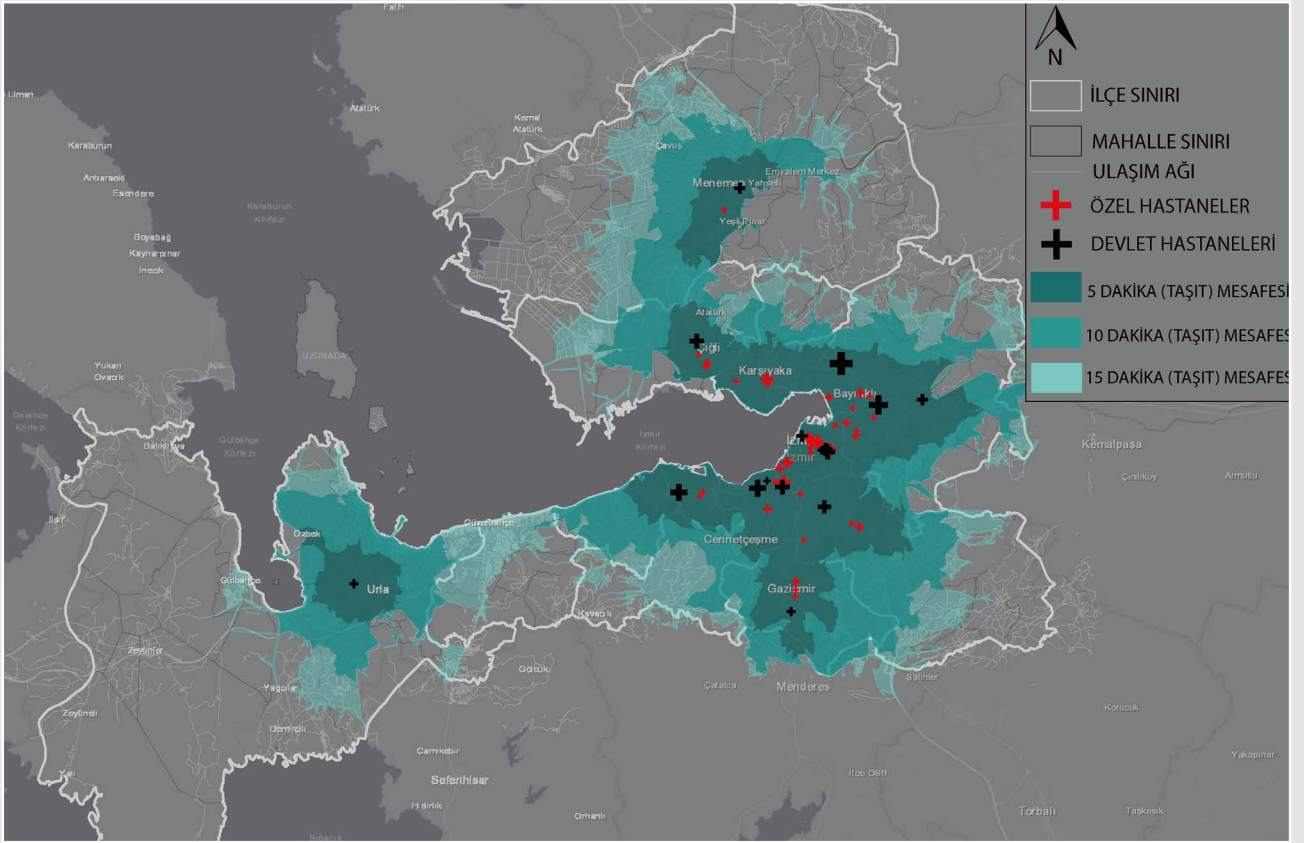
Genel olarak çalışma alanındaki sağlık hizmetleri incelendiğinde devlet hastanelerinin Güzelbahçe, Narlıdere ve Karşıyaka ilçeleri dışında tüm ilçelerde hizmet verdiği fakat özellikle ilçe ve kent merkezlerinde yoğunlaştıkları tespit edilmiştir. Özel hastaneler ile ele alındıklarında ilçelerin çeperlerinde kalan yerleşimlerin sağlık alanlarına erişebilmeleri için mesafe süreleri merkezdeki yerleşimlere göre daha fazladır. Hastanelerin

merkezde kümelenmelerinin getirisi olan ticari rekabet ortamı hastane konumlarının merkezde kümelenmelerinin nedenselliği olarak görülebilir.

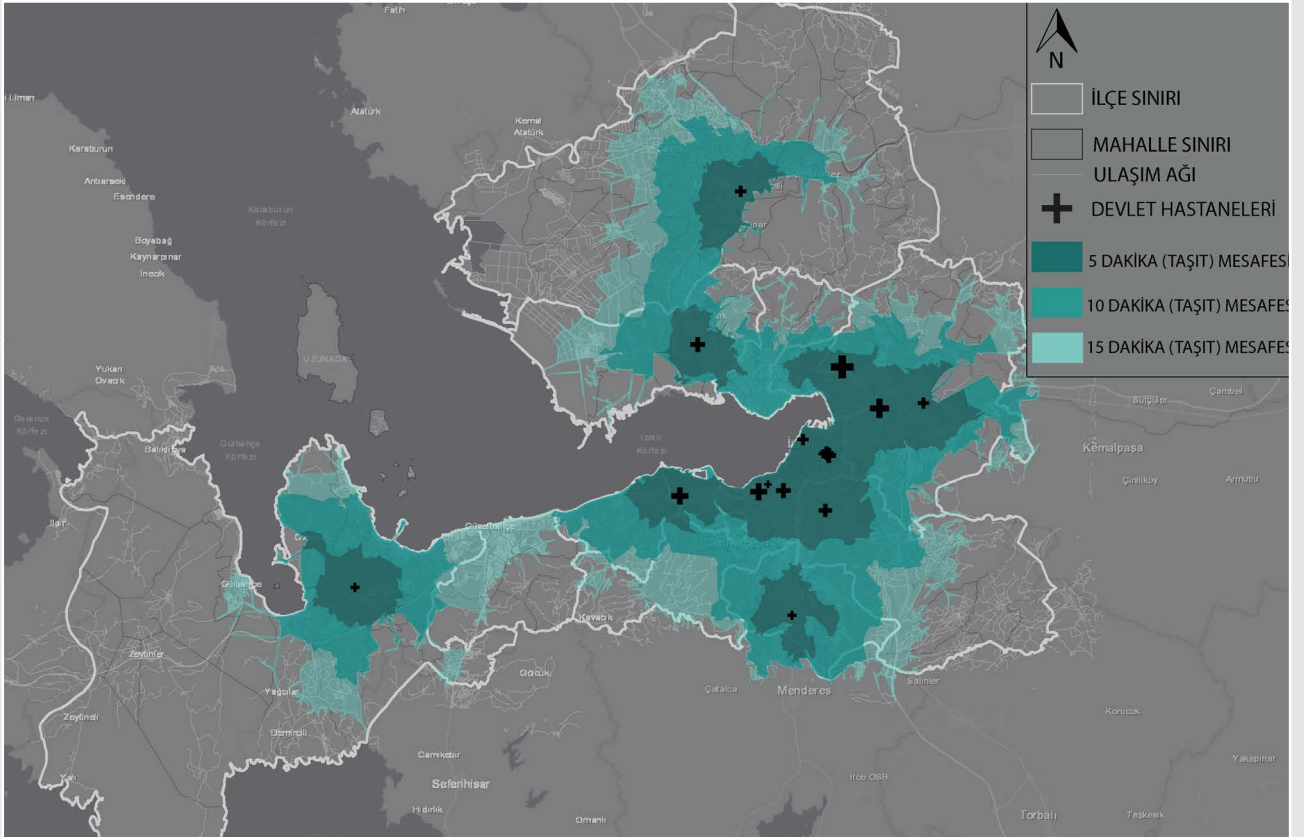
X Dakikalık Şehir ve İzmir Metropolitan Merkezde Sağlık Alanlarına Erişebilirlik

İl Sağlık Müdürlüğü'nden elde edilen veriler ile alandaki 57 tane hastanenin konumları belirlenmiştir. Görsel 5'te

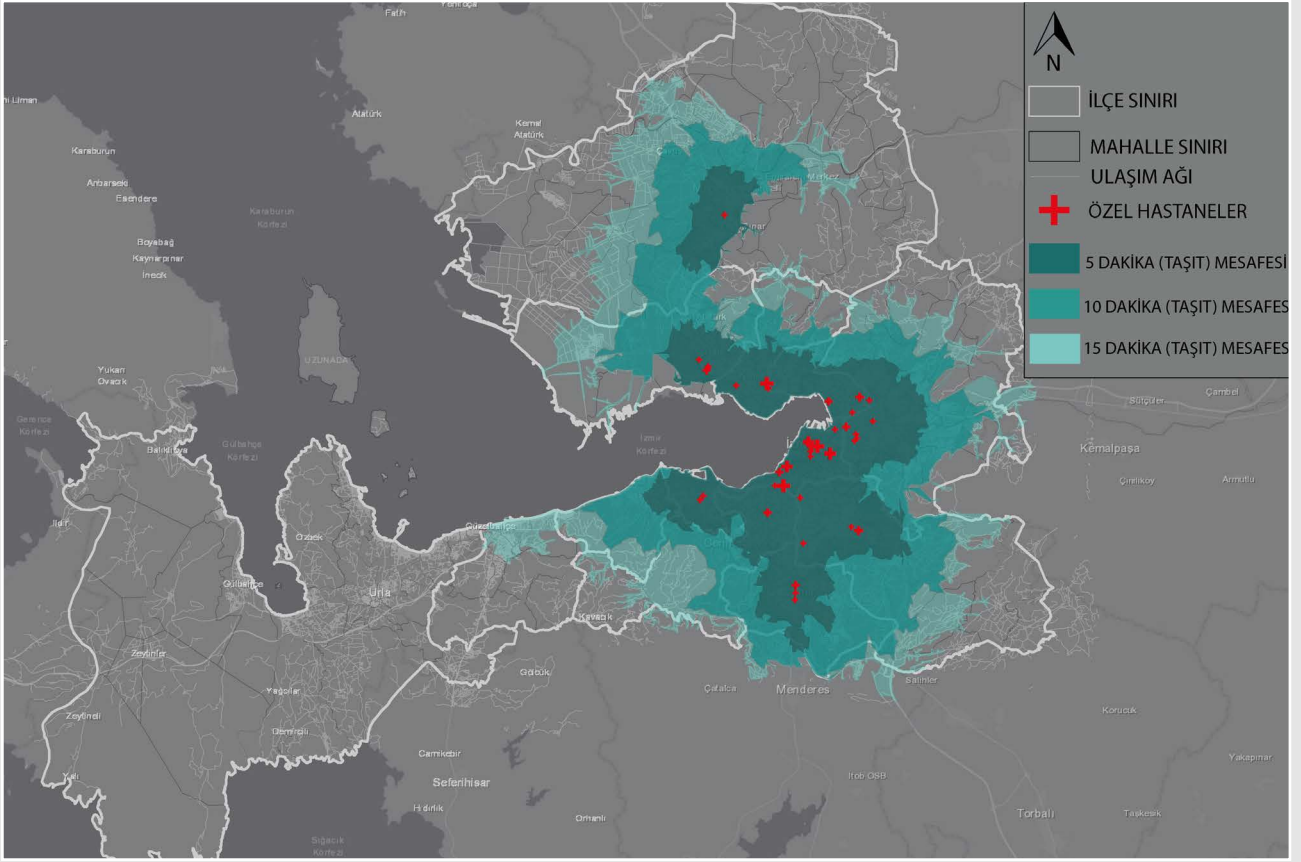
verilen konumlar incelendiğinde konut yoğunluklu merkez bölgelerde kümelenen hastanelerin yol ağı içerisinde erişim süreleri de trafik sebebiyle uzayabilmektedir. Görsel 5'te kamu ve özel hastaneler için oluşturulan ağ analizi bulguları gösterilmiştir. Analize göre 5, 10 ve 15 dakikalık erişim mesafeleri çalışma alanı merkezi ve ilçe merkezlerini kapsamaktadır. Sağlık alanlarına erişebilirliğin merkez ilçelerde çeperde yer alan ilçelere göre daha yüksek olduğu görülmektedir.



Görsel 5. Çalışma alanında 5,10,15 dakika taşıt mesafesinde erişim alan alanlar ve hastanelerin konumları



Görsel 6. Çalışma alanında 5,10,15 dakika taşıt mesafesinde kamu hastanelerinden erişim alan alanlar



Görsel 7. Çalışma Alanında 5,10,15 Dakika Sürüş Mesafesinde Özel Hastanelerden Erişim Alan Alanlar

Çalışma alanında yer alan ilçelerde 5, 10 ve 15 dakikada sağlık alanlarına erişebilen nüfusun ilçe nüfusuna oranını tespit edilmiştir. Sağlık alanlarına erişebilen nüfus oranı Görsel 8’de yer almaktadır. Görsel 8’de görüldüğü gibi Güzelbahçe ilçesinin 5 ve 10 dakika sürüş mesafesinde hastanelere erişim sağlayamadığı, 15 dakika sürüş mesafesinde ise ilçe nüfusunun

%91,69’nun hastanelere erişimin olduğu tespit edilmiştir. Sağlık tesislerine en az erişen nüfusun Menemen ve Urla ilçelerinde olduğu belirlenmiştir. Menemen ilçe nüfusunun 5 dakika için %40,21’i, 10 dakika için %59,71’i, 15 dakika için %61,41’i hastanelere sürüş mesafesinde erişebildiği; Urla ilçe nüfusunun 5 dakika için %25,71’i, 10 dakika için %59,04’ü, 15 dakika için %77,86’sı hastanelere sürüş

mesafesinde erişebildiği tespit edilmiştir. Menemen ilçesi İzmir Metropolitan Kent Merkezi’nin kuzey gelişim aksında, Urla ilçesi ise yine İzmir Metropolitan Kent Merkezi’nin batı gelişim aksında yer alan özellikle 2020 sonrası süreçte aldığı yoğun göçle nüfusu artan ilçelerdir. Her iki ilçede kamu hastaneleri bulunsa da bu ilçelerde sağlık alanlarına erişebilirliğin düşük olması rastlantısal değildir.

İlçeler	5 Dakika	10 Dakika	15 Dakika
Balçova	100,00%	100,00%	100,00%
Bayraklı	98,05%	98,05%	98,05%
Bornova	98,50%	113,08%	114,67%
Buca	96,04%	98,41%	98,87%
Çiğli	72,35%	81,57%	94,23%
Gazimir	68,29%	92,83%	92,83%
Güzelbahçe	0,00%	0,00%	91,69%
Karabağlar	98,17%	99,81%	99,84%
Karşıyaka	96,84%	99,95%	99,95%
Konak	100,00%	100,00%	100,00%
Menemen	40,21%	59,71%	61,41%
Narlidere	69,85%	100,00%	100,00%
Urla	25,71%	59,04%	77,86%
Toplam	87,80%	95,06%	97,84%

Görsel 8. Çalışma alanında ilçelerin 5,10,15 dakika sürüş mesafesinde erişim alan nüfus oranları

İlçeler	5 Dakika	10 Dakika	15 Dakika
Balçova	100,00%	100,00%	100,00%
Bayraklı	98,50%	98,50%	98,50%
Bornova	82,44%	96,28%	97,72%
Buca	95,79%	98,30%	98,71%
Çiğli	75,94%	87,69%	97,96%
Gazimir	65,12%	89,35%	89,35%
Güzelbahçe	0,00%	0,00%	91,58%
Karabağlar	98,48%	99,75%	99,75%
Karşıyaka	97,70%	99,88%	99,88%
Konak	99,53%	99,53%	99,53%
Menemen	50,71%	70,05%	75,52%
Narlidere	69,01%	100,00%	100,00%
Urla	22,14%	61,33%	80,71%
Toplam	83,89%	94,05%	96,99%

Görsel 9. Çalışma Alanında İlçelerin 5,10,15 Dakika Taşıt Mesafesinde 60 Yaş ve Üzeri Nüfusun Erişim Alan Oranları

Aynı analiz hastanelere 5,10 ve 15 dakikada erişen 60 yaş üstü nüfusun erişim yüzdeliğini bulmak için de oranlanmıştır. Sağlık tesislerine erişebilen 60 yaş üstü nüfus oranları Görsel 9'da gösterilmiştir. İlçelerde bulunan mahalle nüfusları TÜİK veri setlerinden elde edilen veriler ile elde edilmiştir. Urla ilçesi 60 yaş ve üzeri nüfusunun hastanelere erişimi diğer ilçelere göre en az olan ilçedir. Güzelbahçe ilçesinde ise 5 dakikalık sürüş mesafesinde hastanelere erişebilen bir nüfus bulunmamaktadır. 10 dakikalık sürüş mesafesinde hastanelere erişebilen yaş grupları oranlarına bakıldığında en fazla erişebilen nüfus oranının Balçova ve Narlıdere ilçelerinde olduğu görülmektedir. 60 yaş üstü yaş grubunun hastanelere erişebilen nüfusu tüm alan nüfusunun %94,21'i olup bu oran genç nüfusun hastanelere erişebilen nüfusunun oranından fazladır. Bu durum çalışma alanında yaşlı nüfusun genç ve orta yaş nüfusundan fazla olduğunu göstermektedir.

15 dakikalık sürüş mesafesinde çalışma alanında bulunan hastanelere erişebilen nüfusun yaş gruplarına bakıldığında 65 yaş üstü nüfusun diğer yaş gruplarına göre erişim oranının daha fazla olduğu Görsel 9'da görülmektedir. 65 yaş üstü yaş grubunun hastanelere erişimi tüm alan nüfusunun %97,10'udur. 15 dakikalık sürüş

mesafesinde hastanelere erişebilen genç nüfus oranı orta yaş ve yaşlı nüfusuna göre daha azdır. Genel olarak Görsel 9 incelendiğinde yaşlı nüfusun 5,10 ve 15 dakikalık sürüş mesafelerinde hastanelere erişimleri diğer yaş gruplarına göre daha fazladır. Elde edilen bulgularda yaşlı nüfusun hastane konumlarının yakın çevresinde yer seçmeleri etkili olabilir. Güzelbahçe, Urla ve Menemen ilçelerinde ise özellikle yaşlı nüfusun acil müdahale için kritik olan ilk 5,10 ve 15 dakikalık sürüş mesafelerinde erişilebilirliklerinin diğer yaş gruplarına göre daha az olduğu görülmektedir.

Sonuç Yerine

Kamusal alanlar, gündelik yaşamda herkes için eşit fırsatlar sunmalıdır¹⁰. Bu eşitliği sağlamak ise erişilebilirlikle mümkündür. Erişilebilirlik, bir kişinin çeşitli ulaşım yöntemleriyle mevcut konumundan istediği noktaya ulaşabilmesidir. Kentin yaşanabilir olabilmesi için en temel ihtiyaçlardan biri de erişilebilirliktir. Özellikle sağlık hizmetlerine erişim, bir kentteki en önemli erişim hakkıdır. Çünkü sağlık hizmetlerine ulaşımında mesafe ve zaman hayati önem taşır. Yapılan

araştırmalara göre, sağlık hizmetlerine ilk 7 ve 15 dakika içinde erişmek ölümleri %45 oranında engellemektedir¹¹.

Kentteki sağlık birimleri, kamusal ve özel olarak ayrılır. Kamusal sağlık birimleri, kentteki her yaş ve cinsiyetten nüfusa hizmet ederken, özel sağlık birimleri kamusal birimlerin etrafında yer alır ve belirli bir maliyet karşılığında hizmet sunar. Hem özel hem de kamusal sağlık birimlerinin genellikle bir arada kümelendiği gözlemlenmektedir. Bu kümelenme, etki alanı dışındaki nüfusun temel sağlık hizmetlerine erişememesine yol açmaktadır. Ayrıca, bu kümelenme mekânda ticari çıkar ilişkilerinin artmasına neden olabilir. Özellikle büyük, nüfusu dağılmış metropol kentlerde, merkezi kümelenme nedeniyle sağlık hizmetlerine erişim problemi yaşanabilmektedir. İzmir, bu tür kentlerden biridir. İzmir, 30 ilçeden oluşan ve 4.4 milyon kişilik nüfusa sahip bir şehirken, sağlık birimlerinin kümelendiği merkez ilçeler ise 3.2 milyon kişilik bir nüfusa sahiptir¹². Bu merkezi bölgelerde yaşlı nüfus oranı oldukça yüksektir.

Erişilebilirliğin tüm bölgelerde sağlanması gereken bu

merkezde toplamda 57 hastane bulunmaktadır. Ancak merkezdeki hastanelerin kapasitesi, mevcut nüfusa göre yetersizdir. Bu hastaneler, kent dışındaki bölgelere erişim sağlamakta zorlanmakta ve bulundukları bölgelerde rekabet ortamı yaratmaktadır. Acil durumlarda kritik olan 5, 10 ve 15 dakikalık sürelerde, yalnızca merkezdeki nüfusun bir kısmı hizmet alabilmektedir. Bu nedenle, hastanelerin yer seçimleri gözden geçirilmeli ve mevcut ihtiyaçlara uygun bir şekilde yeniden planlanmalıdır. Özellikle ani ölüm oranlarının yüksek olduğu bu kentte, yaş gruplarına göre yapılan erişilebilirlik analizleri, yaşlı nüfusun gençlere kıyasla hastaneleri daha fazla kullandığını göstermektedir. Ancak, hastanelerin yer seçiminden dolayı, merkezin çeperlerinde ve özellikle Narlıdere, Urla ve Güzelbahçe ilçelerinde erişilebilirlik sorunları yaşanmaktadır. Bu ilçelerde yoğunlaşan yaşlı nüfus, büyük bir risk oluşturmaktadır.

İzmir'in nüfusunun zamanla artacağı öngörüldüğünde, mevcut hastane kapasitelerinin ve sayılarının yetersiz kaldığı, yer seçimlerinin kümelenme

¹⁰ Evcil, A. N. (2020). Pandemi sürecinde katlanan erişilebilirlik sorunu. *Kentli Dergisi*, 11(37), 58-61. <https://www.skb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/09/28-eylul-kentli-dergisi-37-sayi.pdf>. s.58

¹¹ Razzak, J. A. ve Kellermann, A. L. (2002). Emergency medical care in developing countries: Is it worthwhile? *Bulletin of the World Health Organization*, 80(11), 900-905. <https://iris.who.int/handle/10665/268657>

¹²TÜİK, 2022

alanlarında bile yeterli erişim sağlayamadığı, özel hastanelerin rekabet ortamı yarattığı ve bu durumun nüfusun her kesimine hizmet verilmesini engellediği sonucuna varılabilir. Ayrıca, acil ve kritik durumlarda büyük bir nüfus, sağlık

hizmetlerinden yeterince faydalanamamaktadır. Sağlık hizmetlerinin temel erişim hakkı olduğu göz önünde bulundurularak, gelişen teknoloji ve coğrafi bilgi sistemlerinin sunduğu olanaklarla, tüm kent nüfusuna erişimin sağlanacağı

şekilde sağlık hizmetlerinin mekânsal planlaması yeniden yapılmalıdır. Özellikle İzmir gibi yoğun göç alan, acil durum ve hastalık oranlarının yüksek olduğu metropol bir kentte, sağlık alanlarının mekânsal planlaması yeniden gözden geçirilmelidir.

Kaynaklar

- Akdamar, E. (2017). Akıllı kent idealine ulaşmada açık verinin rolü. *Social Sciences Research Journal*, 6(1), 45-52.
- Albino, V., Berardi, U., & Dangelico, R. M. (2015). Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives. *Journal of Urban Technology*, 22(1), 3-21. <https://doi.org/10.1080/10630732.2014.942092>
- Baker, J. B., Bazemore, A. W., & Jacobson, C. J. (2008). Rapid assessment of access to primary care in remote parts of the developing world. *Field Methods*, 20(3), 296-309. <https://doi.org/10.1177/1525822X08317114>
- Evcil, A. N. (2020). Pandemi sürecinde katlanan erişebilirlik sorunu. *Kentli Dergisi*, 11(37), 58-61. <https://www.skb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/09/28-eylul-kentli-dergisi-37-sayi.pdf>
- İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması SEGE-2017 Raporu. (2017). T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü. https://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/89/sege-2017_1581687211.pdf
- İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2024). Sağlığı geliştiren belediye başvuru dosyası.
- İzmir İl Sağlık Müdürlüğü. (2025). <https://izmirism.saglik.gov.tr/> (Erişim tarihi: 02.01.2025)
- Kapluhan, E. (2014). Coğrafi bilgi sistemleri'nin (CBS) coğrafya öğretiminde kullanımının önemi ve gerekliliği. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 29, 34-59.
- Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). The x-minute city: Measuring the 10-, 15-, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design. *Cities*, 131, 103924. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103924>
- Marquet, O., Anguelovski, I., Nello-Deakin, S., & Honey-Rosés, J. (2024). Decoding the 15-minute city debate: Conspiracies, backlash, and dissent in planning for proximity. *Journal of the American Planning Association*, 91(1), 117-125. <https://doi.org/10.1080/01944363.2024.2346596>
- Meydan, A. ve Öner, S. (2014). Coğrafi bilgi sistemleri ile öğretimin öğrencilerin coğrafya dersine yönelik tutumlarına etkisi. *Journal of Turkish Studies*.
- OpenStreetMap Katılımcıları. (2024). <https://download.geofabrik.de/europe/turkey.html> (Erişim tarihi: 12 Aralık 2024)
- Razzak, J. A. ve Kellermann, A. L. (2002). Emergency medical care in developing countries: Is it worthwhile? *Bulletin of the World Health Organization*, 80(11), 900-905. <https://iris.who.int/handle/10665/268657>
- TÜİK. (2022). (Erişim tarihi: 25.01.2025) Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi. <http://www.tuik.gov.tr/>



Yayalara Öncelik: Yürünebilir Bir Kent İçin Araçlar

“Dünya genelindeki kentler, yürünebilirliğin vatandaşlarının erişimi ve sağlığı ile kentlerinin ekonomik büyümesi açısından ne kadar önemli olduğunu giderek daha fazla kabul ediyor. Ancak yürünebilirlik yalnızca bir kaldırımdan ibaret değil - tasarım ve altyapının bütünleşik bir sistemidir. Bu araç, herhangi bir kentte keyifli bir yürüme ortamı oluşturmak için temel bilgileri kontrol listeleri, örnekler ve politika önerileriyle ortaya koymaktadır.”

Joe Chestnut
ITDP Araştırmacısı
Pedestrians First
kitabının yazarı

Araç adı

Pedestrians First: Tools for a walkable city
[Yayalara Öncelik: Yürünebilir bir kent için araçlar]

Müellif

Institute for Transformation & Development Policy (ITDP)

İçerik

Uygulama kılavuzu: göstergeler seti, seçenek sunumu

Uygulama alanı

analiz, senaryolar ve ölçü seçimi
finansman, tedarik, hukuki boyutlar ve önlem uygulaması

Hedef kitle

orta ölçekli şehirler, büyük şehirler
metropol bölgeleri

Tematik alanlar

Aktif hareketlilik, toplu taşıma, yol emniyeti
ve güvenliği, bütünleşik ve kapsayıcı
planlama

Kılavuza erişim

https://itdp.org/wp-content/uploads/2024/09/pedestrians_FINAL.pdf

Derleyen

Çiçek Ş. Tezer



olarak etkin alanların sayısı, gölgelik ve barınak alanlarının varlığı, yerel hizmetlere erişim gibi göstergeler, yürünebilir bir kentin nasıl olması gerektiğini ortaya koymaktadır. Örneğin, yürüyüş yollarının en az %90'ının bina içi faaliyetlerle görsel bağlantıya sahip olması önerilmektedir. Bu durum, insanların kendilerini daha güvende hissetmelerini sağlar.



İlgili video

Youtube - Context. Is your city "Pedestrian Friendly"?

<https://www.youtube.com/watch?v=eKAD5ldFWAo&t=8s>

Sokak Ölçeğinde Yürünebilirlik

Bu bölüm, yürünebilirliği kolaylaştıran ayrıntılı sokak tasarım çözümlerinin bir kontrol listesini sunmaktadır. İnsanların yalnızca kullanmakla kalmayıp aynı zamanda keyif alarak deneyimleyebileceği bir çevre yaratmayı amaçlamaktadır. Teknik uzmanlara ve uygulayıcılara yönelik olan bu kontrol listesi, kaldırımda konuşma yapacak kadar sessiz bir ortam olup olmadığı veya yaya bekleme süresinin aşırı uzun olmaması (genellikle 30 ila 45 saniye arasında) gibi faktörleri içermektedir. Pedestrians First rehberinin

sonunda Brezilya, Meksika, Çin, ABD ve Hindistan'a özgü yürünebilirlik endeksleri gibi kaynaklar yer almaktadır.

Kentlerde yürünebilirliği artırma konusunda daha fazla bilgi edinmek için "How to achieve a walking and cycling transformation in your city" [Kentinizi Yürüyüş ve Bisiklet Dostu Hale Getirme] ve "How to implement transit-oriented development" [Ulaşım Odaklı Kentsel Gelişimi Nasıl Uygulamalı?] başlıklı kaynaklar incelenebilir.



Kentsel yürünebilirlik, bisiklet odaklı dönüşüm ve ulaşım odaklı gelişme konularına odaklı yazı ve yayın önerileri

. C40 Knowledge. How to achieve a walking and cycling transformation in your city.
https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-achieve-a-walking-and-cycling-transformation-in-your-city?language=en_US

. C40 Knowledge. How to implement transit-oriented development.
https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-implement-transit-oriented-development?language=en_US

* Yürünebilir kentler ile ilgili yayın önerilerini derginin Yayın bölümünde bulabilirsiniz.

PEDESTRIANS FIRST

TOOLS FOR A WALKABLE CITY

Pedestrians First measures walkability for babies, toddlers, their caregivers, and everyone in cities.



ITDP Institute for Transportation & Development Policy

Metin ve görseller

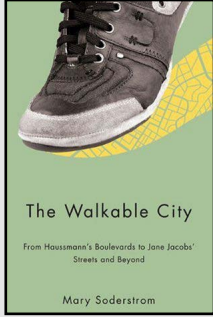
C40 Knowledge.

https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Pedestrians-First-Tools-for-a-walkable-city?language=en_US

CIVITAS. <https://civitas.eu/tool-inventory/pedestrians-first-tools-for-a-walkable-city>

ITDP. https://itdp.org/wp-content/uploads/2024/09/pedestrians_FINAL.pdf
(hepsi için Erişim: 01.03.2025)

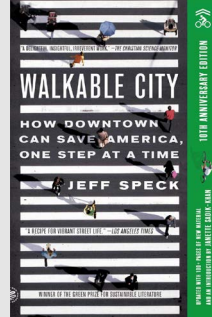
Yürünebilir bir kent için yayınlar



KİTAP

The Walkable City: From Haussmann's Boulevards to Jane Jacobs' Streets and Beyond
[Yürünebilir Şehir: Haussmann'ın Bulvarlarından Jane Jacobs'un Sokaklarına ve Ötesine]

Yazar **Mary Soderstrom**
İlk basım yılı **2009**
Yayınevi **Véhicule Press**



KİTAP

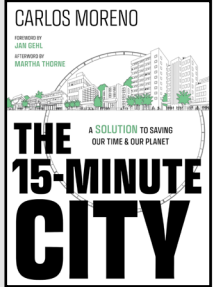
Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step At A Time

[Yürünebilir Şehir: Şehir Merkezleri Amerika'yı Nasıl Kurtarabilir, Adım Adım]

Yazar **Jeff Speck**
Sunuş yazısı **Janette**

Sadik-Khan

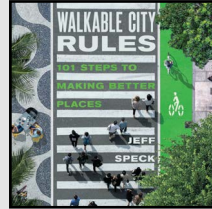
10. yıl özel baskı **2022**
Yayınevi **Farrar, Straus and Giroux**



KİTAP

The 15-Minute City: A Solution to Saving Our Time and Our Planet
[15 Dakikalık Şehir: Zamanımızı ve Gezegenimizi Kurtarmak İçin Bir Çözüm]

Yazar **Carlos Moreno**
Yayın tarihi **2024**
Yayınevi **Wiley**



KİTAP

Walkable City Rules: 101 Steps to Making Better Places

[Yürünebilir Şehrin Kuralları: Daha İyi Mekanlar Oluşturmak İçin 101 Adım]

Yazar **Jeff Speck**
İlk basım yılı **2018**
Yayınevi **Island Press**



RAPOR

Walking and Cycling in Africa - Evidence and Good Practice to Inspire Action

[Afrika'da Yürüyüş ve Bisiklet: Eyleme İlham Verecek Kanıtlar ve İyi Uygulamalar]

Yayınlayan **UN Habitat ve UNEP**
Yayın tarihi **2022**

Dijital erişim

UN-HABITAT. Walking and Cycling in Africa - Evidence and Good Practice to Inspire Action.

<https://unhabitat.org/walking-and-cycling-in-africa-evidence-and-good-practice-to-inspire-action>



Çocukların “15 Dakikalık Şehir” Hayali

Hazırlayan: **Zarife Kalındamar, Deniz Kesimler Çakal**

Görseller: Çocukların anlatıları doğrultusunda ChatGPT4.0 desteği ile üretilmiştir.

Bu bölümde, İzmir Büyükşehir Belediyesi Çocuk Meclisi üyeleri 13 yaşındaki Deniz Küçükakyüz ve 12 yaşındaki Çınar Doruk Tuğcu'ya “15 dakikalık şehir” kavramının kendilerine çağrıştırdıklarını sorduk. Küçükakyüz ve Tuğcu, sorumuza yazdıkları hikaye ve fikir yazılarıyla karşılık verdiler.

Rüyamdaki Şehir

Deniz Küçükakyüz

Yoğun tempolu bir gündü. Çok yorulmuştum. Arabada pencereden bakıyordum ki yavaş yavaş gözlerim kapandı...

Uyandığımda yatağımdaydım. Annem ve babam etrafta yoktu. Nereye gitmiş olabilirlerdi? Tüm odalara baktım ama

kimsecikler yoktu. Mutfığa gittiğimde masasının üstünde bir not gördüm. Annemler alışveriş merkezine gitmişlerdi ve 15 dakikaya dönecekleri yazıyordu ama bize en yakın alışveriş merkezi bize 1 saat uzaklıkta. Tam o esnada kapı çaldı. Annem ve babam ellerinde alışveriş poşetleri ile içeri girdi. Şaşkın bir şekilde “Anne notunda 15 dakikaya

geleceğiniz yazıyor ama en yakın alışveriş merkezi bize 1 saat uzaklıkta” dedim. Annem, “Kızım, herhalde rüya gördün, alışveriş merkezi buradan bile gözüktür” diyerek balkonu işaret etti.

Şaşkınlıkla balkona çıktım. Normalde tam karşımızda bir park vardı ama şimdi park yerine bahçe tarzında spor sahaları vardı. Daha ilerisinde tahminimce yürüyerek 15 dakika uzaklıkta olan Aliağa Yaşam Merkezi (AYM) vardı. Onun yanında da sıra sıra dizilmiş marketler vardı. Yokuşun üstünde de okulum vardı. Buraya ne olmuştu böyle? Daha fazla bilgi edinmek için telefonumu açtım ve internette “Aliağa” diye arattım. Arama sonuçlarına göz gezdirirken “Artık Aliağa 15 Dakika!” başlığı olan bir haber gördüm. Kısa bir göz gezdirmenin ardından bazı bilgilere ulaştım. İzmir 2024 yılında kentsel dönüşüm geçirmiş, Aliağa gibi birçok ilçe de bundan nasibini almıştı. İnsanlar artık 15 dakikalık şehirlerde araç kullanmıyormuş bunun yerine yürüyorlarmış. Bu sayede de yollar bisikletlere



kalmış. Yürümelerinin sebebi ise her yerin çok yakın olmasıymış. Şaşırdım.

Bunların ben uyurken olacak hali yok ya! Telefonda galerime baktım. 15 dakikalık kente yaptıklarımız vardı. Alışveriş merkezinde içecek içerken, parkta dönen oyuncakta dönerken ve yeni açılan tiyatrodan oyun izlerken...

Bunları neden hatırlamıyorum, diye düşünürken annemin sesi ile irkildim: “Kızım keman kursuna geç kalacaksın. Hadi hazırlan”. Tamam anne, dedim. Kurdele detaylı pembe gömleğimi ve yıldızlı pantolonumu giydim. Keman kitabımı çantama koydum ve beni araba ile bırakacağı için babamın yanına gittim. Baba ben hazırım, dedim. Tamam kızım istersen bugün bisikletin ile gidebilirsin, dedi. Bisikletle mi? Benim bisikletim burada

mıydı? Bazı şeyleri yeni anlamaya başlamıştım. Aliğa Gençlik Merkezinin (AGM) yeni yeri hakkında hiçbir fikrim yoktu. Navigasyon uygulamasından yeri öğrendikten sonra yola çıktım. Kemanın düşmemesi için yavaş gidiyordum. Etrafıma baktım, herkes daha mutlu gözüküyordu. Artık yoğun trafik yoktu. Ayrıca araba egzozu ve eskiden tam karşımızda olan rafineri yoktu. Bu nedenle de hava daha temizdi. Taşıt yoksa, yoğunluk da yoktu. Artık çocuklar daha özgürdü, oyun oynayabilecekleri birçok alan vardı. Saate baktım, daha zaman vardı. Ben de bu yeni çevremi biraz araştırmaya karar verdim. Koskocaman oyun alanı vardı, çocuklar mutlu bir şekilde oynuyordu, araba yoktu ya yeşillik fazlaydı. Her yer bahçeydi. Parkta biraz dolaştım. Buranın yeni havasını çok beğendim!

Su almayı unutmuştum. Hemen yandaki markete gittim. Suyumu aldım ve saate baktım. Geç kalacaktım! Hemen bisikletime atladım trafik bu saate yoğun olurdu, kemana yetişmem de zor olurdu. Yola çıkınca trafiği göremedim. O sıkıldığım ve zamanın geçmesi için kendimi eğlendirmeye çalıştığım trafik artık yoktu! Kurstan çıktım ve eve giderken bir ses duydum...

Deniz uyan kızım eve geldik, dedi babam.

Hepsi bir rüyaymış! Eve gelince ödevlerimi yaptım, ders çalıştım, daha sonra da 15 dakikalık kenti araştırdım. Daha Aliğa'da olmasa da gerçekten böyle kentler olduğunu öğrendim. Öğrendiklerimi ve gördüğüm rüyayı aileme anlattım ve beraber 15 dakikalık kentlerde yaşamının nasıl olacağını hayalini kurduk.

15 Dakikalık Şehirde Yaşamak

Çınar Doruk Tuğcu

Benim hayalimdeki 15 dakikalık şehirde her şey çok daha kolay olurdu. Okulum yürüme mesafesinde olsaydı, hem daha ekonomik bir hayatımız olurdu hem de her sabah yürüyerek okula giderdim. Böylece spor yapmış olurum, trafik sıkışıklığı olmazdı ve hava daha temiz kalırdı.

Bu şehirde spor alanları ve yeşil alanlar çok daha fazla olmalı. Parklar, bahçeler, oyun alanları herkesin rahatça spor yapabileceği şekilde olmalı. Çünkü yeşil alanlar ne kadar fazla olursa insanlar o kadar çok dışarı çıkar, daha sağlıklı yaşar. 15 dakikalık bir şehirde herkesin spor yapabileceği, dinlenebileceği ve temiz hava alabileceği yerlerin olması çok önemli.

Ben müze ziyaretlerini seviyorum. Müzelerin herkes için ulaşılabilir olması gerekir. Bence her mahallede bir müze ya da sanat galerisi olmalı ve bunlara giriş ücretsiz olmalı. Böylece herkes kendi kültürünü daha iyi öğrenebilir ve tarihini keşfedebilir. 15 dakikalık bir şehirde, insanlar sanat ve tarihle iç içe olmalı. Müzeler sadece şehir merkezinde değil, her mahallenin bir köşesinde olursa herkes kolayca gidebilir. Çünkü bir şehri sevmek, onun geçmişini ve sanatını bilmekle başlar.

Trafik yoğun olan yerlerde daha büyük yollar yapılmalı ama aynı zamanda alternatif yollar da olmalı. Örneğin, bazı yollar sadece bisiklet ve yayalar için olabilir. Böylece hem araç trafiği azalır hem de insanlar yürüyerek veya bisikletle güvenli bir şekilde gidecekleri yerlere ulaşabilirler. 15 dakikalık şehirde bisiklet yolları ve geniş kaldırımlar olmazsa olmaz. Çünkü bu şehirde insanlar arabaya ihtiyaç duymadan yaşayabilmeli. Aynı zamanda, yangın ve ambulans gibi acil durum araçları için de özel yollar planlanmalı. Hatta itfaiye ve ambulanslar, 15 dakikalık şehirlerde belirli yerlere yerleştirilmeli, ki acil bir durumda hemen yetişebilsinler. Çünkü böyle bir şehirde her şey kolay ulaşılabilir olmalı ve acil durumlarda zaman kaybedilmemeli.

15 dakikalık bir şehir planlanırken binaların yüksekliği de önemli. Ben yüksek binalar yerine daha az katlı evlerin olmasını isterdim. Çünkü bu, deprem gibi doğal afetlerde daha güvenli olur. Ayrıca, mahallelerde insanlar birbirini daha iyi tanır, komşuluk ilişkileri güçlenir. Deprem riski olan yerlerde çok katlı binalar yerine bahçeli ve dayanıklı evler olmalı. Çünkü böyle bir şehirde güvenli ve sağlam evler olmazsa insanlar rahat yaşayamaz.

Bir de tarım çok önemli. 15 dakikalık şehirde yaşarken gıdanın nereden geldiğini

bilmek, hatta kendi yetiştirdiğimiz sebze ve meyveleri yemek harika olurdu. Eğer yaşadığımız mahallede küçük tarım alanları olursa, insanlar kendi sebze ve meyvelerini yetiştirebilir. Bu sayede yiyecekler uzak yerlerden taşınmak zorunda kalmaz, ulaşım azalır ve çevre daha az kirlenir. Ayrıca, taze ve sağlıklı beslenmek de daha kolay olur. Çocuklar ve gençler tarım yaparak doğayla daha fazla vakit geçirir ve gıdaların nasıl üretildiğini öğrenir. Okullarda bile küçük bahçeler olsa herkes tarımı öğrenebilir. Çünkü gıdamızı kendimiz üretmek, doğayı korumak kadar önemli.

Benim hayalimdeki 15 dakikalık şehir, herkes için daha yaşanabilir, daha sağlıklı ve daha keyifli olurdu. Hem doğayla iç içe olurduk hem de okula, müzelere, parklara ve tarım alanlarına kolayca ulaşabilirdik. Bu şehirde yaşamak, hem bugünümüz hem de geleceğimiz için harika olurdu!



DSÖ Sağlıklı Şehirler Ağı'na Genç Bir Temsilci: Yakup Gözderesi ile Söyleşi

Hazırlayanlar: **Ferhat Yıldız, Dr.
Murat Ar**

Merhaba, sizi kısaca tanıyabilir miyiz?

Öncelikle Kentli Dergisi'nin bu sayısında bana yer verdiğiniz ve nazik davetiniz için tüm Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği yönetimine sizin aracılığınızla teşekkür etmek istiyorum.

Ben Yakup Gözderesi, 26 yaşındayım, henüz meslek hayatının çok başında bir çocuk hekimiyim. 2023 yılında Marmara Üniversitesi'nden mezun oldum, ardından kısa bir zorunlu hizmet sonrası ihtisas eğitimi için İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Cerrahpaşa Tıp Fakültesi'ne başladım. Burada Çocuk Sağlığı ve Hastalıkları Anabilim Dalı'nda aktif hekimlik yapıyor, uzmanlık eğitimi alıyorum. Akademik olarak, iklim krizinin çocuk sağlığına etkisi, sürdürülebilir çocuk sağlığı, sağlık hakkı, çevre sağlığı, küresel sağlık konuları üzerine düşünüp bilimsel kanıtları klinik gözlemlerimle birleştirmekten keyif alıyorum.

Özel ilgi alanı olarak, yerli ve yabancı paralar hakkında okumalar yapmak, incelemek hoşuma gidiyor. Hem dünyanın dört bir yanından güncel geçerli paralar, hem de ülkemizin önceki dönemlerinde kullanılan eski paralar ilgimi çekiyor. Aslen Nevşehirliyim, Anadolu halk ezgilerini dinlemek ve Anadolu'nun sesine kulak vermek hoşuma gidiyor.

Genç yaşta Dünya Sağlık Örgütü Sağlıklı Şehirler Ağı Danışma Kurulunda Genç Temsilci olarak görev yapıyorsunuz. Geçmişten günümüze Danışma Kuruluna seçilmeye kadar olan sürecinizden bahsedebilir misiniz?

Öğrencilik yıllarında içinde yaşadığım topluma katma değer sağlayabilmek, insana dokunabilmek ve onu pozitif yönde etkileyebilmek için farklı grupları hedefleyen projelerde bulundum. Sivil toplum kuruluşlarında kanserle

yaşayan bireyler, yaşlılar, kronik hastalıklarla yaşayan çocuklar ve benzeri birçok grupla hem çalışma hem de onların hikâyelerine ortak olma şansım oldu. Hekim olmadan önce hasta olmayı, hasta yakını olmayı, sağlığı etkilenmiş kişilerden görerek, dinleyerek öğrendim.

Türkiye'nin önde gelen bir sivil toplum kuruluşunun bünyesinde yaşlı bireylere yönelik sosyal ve psikolojik destek sağlamayı amaçlayan bir proje geliştirerek onların dünyalarına renk, umut ve neşe olduk. Bu sene altıncı yılını kutlayan projede Türkiye'nin çeşitli illerinde onlarca huzurevinde, yüzlerce yaşlı bireyin hayatına dokunulmaya devam ediliyor.

21. yüzyıl yetkinlikleri ve yönetim kavramı ile de sosyal medya aracılığıyla tanıştım. Yine Türkiye'nin bu alandaki en öncü kurumlarından birinden uzun soluklu ve uygulamalı bir "İyi

Yönetişim” eğitimi aldım. Bu eğitimde öğrendiğim iyi yönetim ilkeleri, hem sivil toplum kuruluşlarındaki gönüllülük deneyimlerimi hem de günlük hayattaki karar verme becerilerimi olumlu etkiledi. Eğitimden sonra kurumdaki çeşitli projelerde görev aldım, bunlardan biri de gençlik katılımı ve yerel yönetimler üzerine inşa edilmişti. Burada gençlerin karar alma mekanizmalarına katılımının önemi, gençlik perspektifi ve gençlik temsiliyeti gibi kavramlara aşina oldum.

Ulusal kuruluşlar kadar uluslararası sivil toplum kuruluşları ile de birlikte çeşitli faaliyetlerde bulunma fırsatım oldu. Brüksel merkezli bir kanser derneğinde öğrencilik yıllarımdan başlayıp beş yılı aşan bir gönüllülük deneyimim var. Buradaki görevim, ülkemizdeki gençlere kanserden korunma, sağlıklı yaşam, tütün kontrolü, taramalar ve aşılar gibi temel halk sağlığı konularında eğitimler verip 5 şehirde 1000’i aşkın gence ulaşmamı sağladı. Ayrıca dernek bünyesinde düzenlenen uluslararası etkinliklerde konuşmacı, kolaylaştırıcı, raportör, çalışma grubu lideri gibi görevlerde de bulundum.

Mezuniyet sonrası Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Avrupa ofisinin başlattığı yenilikçi uygulamalardan biri olan Gençlik için Sağlık

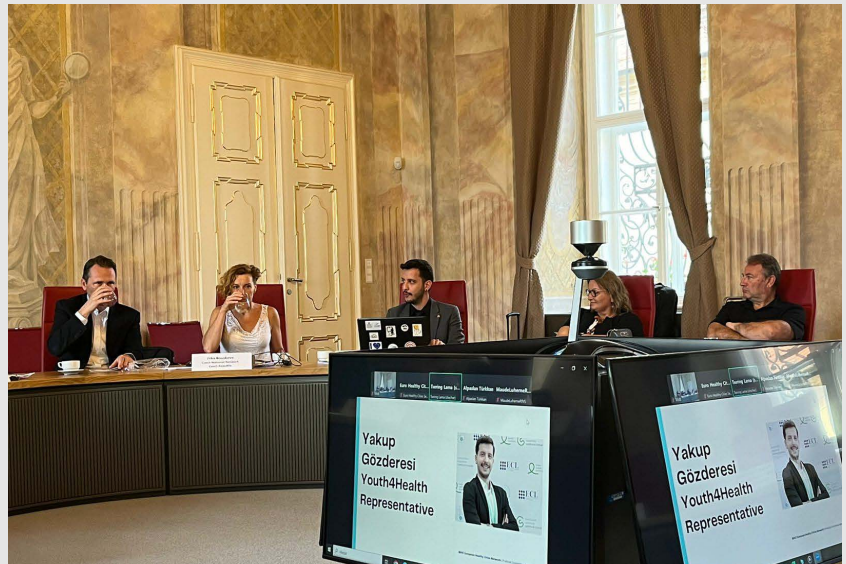
(Youth4Health) platformuna üye oldum. Burada farklı arka planlardan gelen yaklaşık 200 kadar genç profesyonel ile güncel gelişmeleri ve DSÖ projelerini yakından takip edebildiğimiz bir ağ inşa edildi. Şu an görev aldığım danışma kuruluna seçilmem de bu sayede oldu.

Burada, Gençlik için Sağlık Ağı'nda, genç bir üyenin, çalışmalarına gençlik perspektifinin yansıtılmasını sağlamak için DSÖ Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı'nın danışma kuruluna seçileceği duyurusu paylaşıldı. Avrupa'daki çeşitli kurumlardan ve ağ üyelerinden bu seçilmiş pozisyon için aday göstermeleri istendi. Başvurular kapandıktan sonra adaylar duyuruldu ve bir seçim takvimi uygulandı. Yarıştığım diğer yedi aday arasında en yüksek oyu alarak ilgili pozisyona seçildim. Bunu hem gençlik kuruluşları ve

gençler tarafından seçilmiş olmam hem de bu alanda gençlerin katılımını artırma yönünde önemli bir ilerleme olduğu için önemli buluyorum.

Danışma Kurulunun işleyişi nasıldır, bu kuruldaki göreviniz nelerdir?

DSÖ Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı'ndaki üyeler arasında öncü şehirler ve ulusal ağlar yer alır. Örneğin, Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği de üye ulusal ağlardan biridir. Danışma kurulu üyeleri arasında üye öncü şehirler ve ulusal ağlardan temsilciler (ve bir gençlik temsilcisi, seçilmiş ilave bir pozisyon/kontenjan) yer alıyor. Gençlik temsilcisi olarak, kurulu ilgilendiren çevrimiçi veya yüz yüze toplantılara katılıyorum. Alınan kararlar veya tartışılan konular hakkında gençlik perspektifinden geri bildirim sağlıyorum. En son olarak, yedinci aşamayı değerlendirmek ve sekizinci aşamanın planlamasını



gerçekleştirmek için şahsen bir Danışma Kurulu toplantısına katıldım. DSÖ Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı'nda her beş yıllık dönem bir faz/aşama olarak kabul edilir. Toplantı sırasında yaptığımız tartışmalar tematik alanlara, sekizinci aşama için öncelikli çalışma alanlarına ve Ağı kendi içinde güçlendirecek diğer alanlara odaklandı. Ağ, her fikrin değer gördüğü ve tartışıldığı bir ekosistemi teşvik ediyor.

Ayrıca, bir çocuk doktoru ve çocuk hakları savunucusu olarak, çocuk haklarını gündeme getirmek ve iyileştirmek, bu konuların Danışma Kurulu toplantıları da dâhil olmak üzere çeşitli alanlarda yansıtılmasını sağlıyorum. Çocuklar kimsenin geleceği değil, kendilerinin bugünüdür ve sorunları gelecekte değil, bugün çözülmeyi beklemektedir.

Dünya değişiyor ve iklim krizinin olumsuz etkileriyle her geçen gün daha da şok edici bir şekilde karşı karşıya kalıyoruz. Bu da kent sağlığını ve çevre sağlığını temel birer paydaş hâline getiriyor. Bu nedenle, DSÖ Avrupa Sağlıklı

Şehirler Ağı'nın faaliyetleri hayati bir yerde konumlanıyor.

Son olarak, şehir sağlığı alanında ve Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği çalışmalarından beklentileriniz nelerdir? Gelecekte bu alanda neler yapmayı planlıyorsunuz?

İklim krizi çok faktörlü bir kriz olarak tüm sektörleri etkilemekte, sağlık özelinde de bunun olumsuz sonuçları ile her geçen gün daha fazla karşı karşıya kalıyoruz. Hem birer birey olarak hem de kurumsal düzeyde azaltım ve uyum faaliyetlerine entegre olmamız gerekiyor. Şehirler, sağlıklı çevreler içinde yaşamı vatandaşlarına sağlamanın yollarını belirlemelidir.

Şehirler ve yerel yönetimler etki yaratma konusunda yüksek potansiyele sahipler, Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği bu potansiyeli harekete geçirmeli, yönlendirmelidir.

Her şehrin bir şehir sağlık profili oluşturması ve içinde yaşayan özellikli grupların (yaşlılar, çocuklar, kronik hastalıklarla yaşayan bireyler) karşı karşıya olduğu çevresel

sağlık risklerini analiz ederek faaliyetlerini planlamaya başlaması elzemdir. Hayalim, çevre kaynaklı önlenemez ölümlerin sıfırlanması, iklim krizinin olumsuz sağlık etkilerine bugün ve yarın hazırlıklı olabilmek için uyum stratejilerine tam entegrasyon, yerel kararlara daha çok gençlik katılımının sağlandığı modeller, sağlıkta eşitsizlikleri azaltmak için çalışan yerel yönetimler...

“Her şehrin bir şehir sağlık profili oluşturması ve içinde yaşayan özellikli grupların karşı karşıya olduğu çevresel sağlık risklerini analiz ederek faaliyetlerini planlamaya başlaması elzemdir.”

Belediyeler İçin Proje Hazırlama Rehberi:

Sağlıklı Kentler İçin Güçlü Adımlar

Hazırlayan: **Damla Elif Başkurt**

Kentler değişen küresel dinamikler ve hızla artan çevresel, ekonomik ve toplumsal sorunlarla mücadele etmek zorunda. İklim değişikliği, çevre kirliliği, sağlıksız kentleşme, sosyal eşitsizlikler, halk sağlığı tehditleri ve afet riskleri belediyelerin sürdürülebilir çözümler üretmesini zorunlu kılıyor. Günümüzde bu sorunlara yönelik yenilikçi projelerin geliştirilmesi ve uygulanması için ulusal ve uluslararası fonlar, hibeler ve destek mekanizmaları özellikle sağlıklı kent kavramı odağı hâline gelmiş ve belediyelere bu alandaki çalışmalarını güçlendirme fırsatı sunmuştur.

Sağlıklı kentlerin geleceğini şekillendirmek sadece kentsel altyapıyı iyileştirmekle sınırlı değil, aynı zamanda kent sakinlerinin yaşam kalitesini artırmak, iklim kriziyle mücadele etmek ve

sürdürülebilir çözümler geliştirmekle mümkündür. Bu kapsamda, belediyeler hem kendi yerel sorunlarını çözecek projeler üretebilir hem de uluslararası finansman kaynaklarını kullanarak küresel sürdürülebilirlik hedeflerine katkı sağlayabilir.

Belediyelerin bu süreçte dikkat etmesi gereken önemli bir nokta da kapasite geliştirme fırsatlarını değerlendirmektir. Proje hazırlama süreçleri sadece fon sağlamaya yönelik bir araç değil, aynı zamanda belediyelerin kendi uzmanlıklarını artırmaları, yenilikçi yöntemleri öğrenmeleri ve yeni iş birlikleri kurmaları için bir fırsattır. Bu tür projeler yerel yönetimlerin bilgi birikimini artırarak diğer kentler için ilham kaynağı olmasını da sağlar.

Belediyeler, bu alanlara yönelik çözümler geliştirerek sadece

kendi şehirlerini değil, aynı zamanda bölgesel ve ulusal ölçekte daha geniş bir etki yaratabilirler. Bir belediyenin geliştirdiği yenilikçi bir model, benzer sorunlarla karşı karşıya olan diğer kentlere örnek teşkil edebilir.

Bu bölümü, proje geliştirme süreçlerini doğru yöneten belediyelerin yalnızca yerel düzeydeki sorunlara çözüm üretmekle kalmayıp, aynı zamanda bölgesel ve küresel ölçeklerde etkili çözümler sunarak sağlıklı ve sürdürülebilir kentlerin inşasına katkı sağlayacağı bakış açısıyla hazırladık. Belediyelerin proje geliştirme süreçlerinde doğru adımları atmasını, mevcut fon kaynaklarını etkin bir şekilde kullanmasını ve projelerini başarıyla uygulamasını sağlamak için kılavuz niteliğindeki bazı bilgileri derledik.

Başarılı Projeler İçin 6 Temel Adım

1. Mevcut Durumun Analizi ve İhtiyaç Belirleme

Her başarılı proje belirli bir sorunun veya ihtiyacın çözümüne odaklanmalıdır. Bu doğrultuda proje geliştirme sürecinin ilk aşaması, mevcut durumun detaylı bir şekilde analiz edilmesidir. Belediyeler, kent sakinlerinin en fazla hangi konularda ihtiyaç duyduğunu belirlemek için anketler, istatistiki veriler, saha ziyaretleri ve kamuoyu araştırmalarından yararlanmalıdır.

Hazırlanacak projelerin, ulusal kalkınma planları, belediyelerin stratejik planları ve uluslararası hedeflerle uyumlu olması önemlidir.

Ayrıca, Proje geliştirme sürecinde ilgili paydaşların görüşlerinin alınması, projenin kapsayıcı ve sürdürülebilir olmasını sağlar.

2. Paydaş Analizi ve İşbirliği Mekanizmalarının Kurulması

Projelerin başarılı olabilmesi için doğrudan ve dolaylı olarak projeden etkilenecek tüm tarafların belirlenmesi ve sürece dahil edilmesi gerekmektedir.

Paydaş Analizi Nedir?

Paydaş analizi, bir projeden doğrudan veya dolaylı olarak etkilenen kişi, kurum ve grupların belirlenerek bunların proje üzerindeki etkilerini analiz etmeyi amaçlayan bir yöntemdir.

Birincil paydaşlar, projeden doğrudan yararlanan topluluklar, belediye birimleri, hizmet sağlayıcı kurumlardır.

İkincil paydaşlar ise projeye finansal destek sağlayan kuruluşlar, akademik kurumlar, STK'lar, meslek odaları ve ilgili kamu kuruluşlarıdır.

Bu analiz sonucunda proje hedef kitlesinin daha iyi belirlenmesi, olası risklerin öngörülmesi ve işbirliği yapılabilecek kurumların belirlenmesi sağlanır.

3. Proje Amacı, Stratejisi ve Mantıksal Çerçeve Yaklaşımı

Proje geliştirme sürecinde Mantıksal Çerçeve Yaklaşımı kullanılmalıdır. Bu yöntem, proje bileşenlerinin sistematik bir şekilde belirlenmesini ve uygulanabilirliğini artıran bir analiz tekniğidir.

Proje kurgusunun temel bileşenleri:

- **Genel Amaç:** Projenin uzun vadeli etkisi ve büyük ölçekli hedefleri
- **Proje Amacı:** Proje tamamlandığında ulaşılması hedeflenen somut çıktı
- **Beklenen Sonuçlar:** Proje sürecinde elde edilmesi planlanan çıktılar ve bunların topluma sağlayacağı faydalar
- **Faaliyetler:** Belirlenen amaç ve hedeflere ulaşmak için yapılması gereken adımlar ve uygulamalar

4. Finansman Kaynaklarının Belirlenmesi ve Bütçeleme

Proje bütçesinin gerçekçi, şeffaf ve uygulanabilir olması, fon sağlayıcı kuruluşlar tarafından en çok değerlendirilen unsurlardan biridir.

Bu alanda, ulusal ve uluslararası finansman kaynakları Avrupa Birliği fonları, kalkınma ajansları, kamu hibeleri, yerel yönetim destekleri ve diğer uluslararası hibe programlarından oluşmaktadır.

Sürecin başında yapılması gereken, maliyet-fayda analizi kapsamında, projenin uzun vadede sağlayacağı ekonomik, çevresel ve toplumsal getirilerin, yatırım maliyetleriyle kıyaslanarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Projelerin bütçelendirme ve kaynak yönetimi ise, proje harcamalarının faaliyet bazlı planlanmalarının, personel giderlerinin, altyapı harcamalarının, ekipman maliyetlerinin ve idari harcamaların detaylandırılmış bir çalışmasını içermektedir.

Bütçeleme sürecinde yapılan hatalar, proje başvurularının reddedilmesine neden olabileceğinden, bütçenin gerekçelendirilmesi konusunda hassasiyet gösterilmelidir.

5. Proje Teklifinin Hazırlanması ve Başvuru Süreci

Fon sağlayıcı kurumların kriterlerine uygun olarak eksiksiz bir proje başvurusu hazırlanmalıdır.

Başvuruda genellikle yer alan unsurlar:

- Projenin Tanımı ve Kapsamı
- Beklenen Sonuçlar ve Etkileri
- Faaliyet Planı ve Zaman Çizelgesi
- Bütçe ve Finansman Kaynakları
- Paydaş Katılım Planı ve Sürdürülebilirlik Unsurları

Başvuru formunun açık ve anlaşılır bir şekilde hazırlanması, proje teklifinin kabul edilme ihtimalini artıracaktır.

6. Projenin Uygulanması, İzleme ve Değerlendirme Mekanizmaları

Projenin kabul edilmesiyle, faaliyetlerin planlandığı şekilde yürütülmesi ve etkin bir izleme-değerlendirme sürecinin işletilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda, **performans göstergelerinin oluşturulması** aşamasında, projenin hedeflerine ne ölçüde ulaştığını belirlemek için ölçütler oluşturulmalıdır.

Ara raporlama ve nihai değerlendirme sürecinde, fon sağlayıcı kurumların, belirli periyotlarda proje ilerleme raporları talep edebilir. Bu nedenle proje dokümantasyonu eksiksiz tutulmalıdır.

Sürdürülebilirlik planlaması ise, proje sona erdikten sonra etkisinin devam etmesinin sağlanması için gereklilikleri ve engelleri içermelidir.

Projelerin sürdürülebilirliğinin sağlanması için paydaşlarla işbirliği sürdürülmelidir.

Belediyeler için proje hazırlama süreci, sadece finansal destek amacıyla değil, kentin geleceğini şekillendirecek uzun vadeli stratejilerin bir parçası olarak ele alınmalıdır.

Doğru analizler, paydaş katılımı, etkin bütçeleme ve sağlam bir uygulama planı ile projeler kent yönetiminde sürdürülebilir çözümler sunabilir.

Kentsel Mikro Parklar

Yer **Fortaleza, Brezilya**

Tarih **2020 - devam ediyor**

Aktörler **Kamu Aktörleri** Fortaleza Belediyesi Şehircilik ve Çevre Daire Başkanlığı

Uluslararası İşbirliği Urban 95 Network, Alana Institute

STK / Vakıf İşbirliği Yerel sivil toplum kuruluşları ve topluluk örgütleri

SKA* **3-10-11-13**

Ödül **AIPH World Green City Awards' in 2022 / Kategori: Living Green for Health and Wellbeing**

Metin ve fotoğraflar **Urban Sustainability Exchange**
<https://use.metropolis.org/case-studies/urban-micro-parks>

Derleme **Damla Elif Başkurt**



Kentsel Mikro Parklar, Fortaleza Belediyesi öncülüğünde şehrin tüm idari bölgesinde sürdürülebilir, doğayla iç içe yaşam alanları oluşturmayı hedefleyen yenilikçi bir projedir. Proje, bozulmuş ve kullanılmayan kentsel alanların yerel doğal dokunun korunarak yeniden işlevlendirilmesi esasına dayanmaktadır. Geleneksel meydan unsurları olan çöp kutusu, yaya yolu ve aydınlatma gibi öğelerin; ağaç gövdeleri, dallar, yer şekilleri ve bitki örtüsü gibi doğal öğelerle harmanlanmasıyla, mahalle sakinlerinin sosyal etkileşimini ve fiziksel aktivitesini artıran yaşam alanları yaratılmaktadır.



Pandemi süreci, açık hava mekânlarının toplum sağlığı açısından önemini ortaya koyarken Fortaleza'da mevcut kamu dinlenme alanlarına erişimde yaşanan eşitsizlikler için, düşük maliyetli ve hızlı uygulanabilir çözümlerin arayışını beraberinde getirmiştir. Kentsel Mikro Parklar, bu bağlamda, dezavantajlı mahallelere yönelik pratik ve ekonomik bir çözüm sunarak yaklaşık 10.400 m²'lik alanı toplumun buluşma noktası hâline getirmiştir.

Projenin Amaçları

- Kentte yeşil alanların erişilebilirliğini artırmak

- Sosyal eşitsizlikleri azaltarak toplumsal dayanışmayı güçlendirmek
- Doğal ve sürdürülebilir yaşam alanları oluşturarak çevre bilincini yükseltmek
- Açık alanlarda fiziksel aktivite ve erken çocukluk gelişimini desteklemek

Faaliyetler ve Başarılar

- Düşük maliyetli doğallaştırılmış park dönüşümleriyle mahallelerde hızlı ve etkili sonuçlar elde edilmiştir.
- Toplumda yürüyüş, etkinlik ve sosyal buluşma alanlarının kullanımı belirgin şekilde artmıştır.

- Yenilikçi uygulamalar sayesinde geleneksel altyapı maliyetlerinde %60 tasarruf sağlanarak sürdürülebilir kentsel dönüşüm desteklenmiştir.

“Proje, bozulmuş ve kullanılmayan kentsel alanların yerel doğal dokunun korunarak yeniden işlevlendirilmesi esasına dayanmaktadır.”

Bisiklet Otobanları

Yer **Danimarka Başkent Bölgesi**

Tarih **2009 - devam ediyor**

Aktörler **Kamu Aktörleri** Danimarka Başkent Bölgesi ve Belediyeler
Uluslararası İşbirliği Kuzey-Batı Avrupa Bisiklet Otoyolu Projesi, Nordik Bisiklet Otoyolu Topluluğu
STK / Vakıf İşbirliği Üniversiteler, çevre ve ulaşım STK'ları

SKA* **3-11-13**

Ödül **Guangzhou Award, 2020**

Metin ve fotoğraflar **Supercykelstier¹. About cycle superhighways.**
Urban Sustainability Exchange². Cycle Superhighways.
Supercykelstier³. Press photos.

Video **Youtube. Supercykelstier⁴. Cycle superhighways in the Capital Region of Denmark, to the everyday cycling champions.**

Derleme

Damla Elif Başkurt

¹ Supercykelstier. (Erişim: 19.03.2025). About cycle superhighways. <https://supercykelstier.dk/english/about/>

² Urban Sustainability Exchange. (Erişim: 19.03.2025). Cycle Superhighways. <https://use.metropolis.org/case-studies/cycle-superhighways#casestudydetail>

³ Supercykelstier. (Erişim: 19.03.2025). Press photos. <https://supercykelstier.dk/english/press/>

⁴ Youtube. Supercykelstier. (Erişim: 19.03.2025). Cycle superhighways in the Capital Region of Denmark, to the everyday cycling champions. <https://youtu.be/m503FRSuNyA>

Bisiklet Süper Otoyolları, Danimarka Başkent Bölgesi ve 30 belediyenin ortak girişimiyle kent içi ulaşımda bisiklet kullanımını artırarak karbon ayak izini azaltmayı ve halk sağlığını iyileştirmeyi amaçlayan yenilikçi bir projedir. Proje, uzun mesafeli bisiklet yolları ile kent sakinlerine sürdürülebilir bir ulaşım alternatifi sunmaktadır. Bugüne kadar 174 km uzunluğunda dokuz güzergah tamamlanmış, 850 km'lik bir ağı planlanmaktadır.

Hava kirliliği ve trafik kaynaklı emisyonlar halk sağlığı için önemli bir tehdit oluşturmaktadır. Danimarka'da CO₂ emisyonları 2012'den bu yana %15 artmış, nüfusun dörtte biri Dünya Sağlık

Örgütü'nün (WHO) önerdiği minimum fiziksel aktivite seviyesine ulaşamamıştır. Bisiklet Süper Otoyolları projesi, karbon emisyonlarını azaltırken fiziksel aktiviteyi teşvik ederek sağlıklı kentleşmeyi desteklemektedir.

Projenin Amaçları

- Kentlerde karbon emisyonlarını azaltmak ve hava kalitesini iyileştirmek
- Fiziksel aktiviteyi teşvik ederek halk sağlığını iyileştirmek
- Sağlıklı ve sürdürülebilir ulaşımı yaygınlaştırarak trafik yoğunluğunu azaltmak
- İşe ve okula gidişlerde bisiklet kullanımını artırarak bireylerin yaşam kalitesini yükseltmek

Faaliyetler ve Başarılar

- Proje bölgesinde bisiklet kullanım oranı %23 artmış, yeni kullanıcıların %14'ünün daha önce otomobil ile seyahat ettiği tespit edilmiştir.
- Trafik kaynaklı CO₂ emisyonları yıllık 1.500 ton azalmış, bu sayede 1 milyon otomobil yolculuğunun önüne geçilmiştir.
- Günlük 400.000 km'lik bisiklet yolculuğu gerçekleştirilerek hava kirliliğinde önemli bir azalma sağlanmıştır.
- Bisikletle ulaşımı tercih eden kullanıcıların en önemli motivasyonunun fiziksel aktiviteyi artırmak olduğu belirlenmiştir. Fiziksel aktivitenin artmasıyla solunum yolu hastalıkları, obezite ve diğer kronik rahatsızlıkların önlenmesine katkı sağlanmıştır.
- İş yerlerinde bisiklet dostu ulaşım politikaları teşvik edilerek kent genelinde sürdürülebilir ulaşım kültürünün yaygınlaşmasına katkıda bulunulmuştur.
- Proje kapsamında yılda 50'den fazla uluslararası şehir planlamacı, politikacı ve gazeteciye sunum yapılarak bisiklet süper otoyolları konsepti tanıtılmış ve uluslararası düzeyde ilham kaynağı olmuştur.

Bisiklet Süper Otoyolları, sağlıklı kentlerin oluşturulmasında ve karbon ayak izinin azaltılmasında öncü bir model olarak dünya geneline ilham vermektedir.



Sivil Toplumdan Ortak Hareket: Türkiye'nin İklim Ağı

Hazırlayan: **Murat Ar**

Türkiye'nin iklim alanında çalışan uzman 15 sivil toplum kuruluşu, İklim Ağı çatısı altında bir araya geldi. İklim Ağı, iklim kriziyle mücadelede bilime dayalı gerçekçi hedeflerin ve ulusal politikaların geliştirilmesine katkı sağlamayı amaçlıyor.

İklim krizi doğa, canlılar ve toplumlar üzerindeki etkisini her geçen gün artırırken, harekete geçmek için zaman daralıyor. Bilim insanları ve sivil toplum kuruluşları, yıkıcı etkilerden kaçınmak için küresel ortalama sıcaklık artışının sanayileşme öncesi döneme göre 1,5°C'de sınırlandırılması gerektiğine dikkat çekiyor. Bunun sağlanabilmesi için de küresel ölçekte sera gazı salımının 2050 yılına kadar net sıfır seviyesine indirilmesi gerektiğini belirtiyor. Bu bağlamda, Türkiye'nin iklim kriziyle mücadelesini güçlendirecek politikaların geliştirilmesi amacıyla kurulan İklim Ağı, bu alanda çalışan Avrupa İklim Eylem Ağı (CAN Europe), Buğday Ekolojik Yaşamı Destekleme Derneği, ClientEarth, Doğa Derneği,

Greenpeace Türkiye, Hukuk Doğa ve Toplum Vakfı (HUDOTO), İklim Değişikliği Politika ve Araştırma Derneği (İDPAD), İklim için 350 Derneği (350 Türkiye), Mekânda Adalet Derneği (MAD), Sürdürülebilir Ekonomi ve Finans Araştırmaları Derneği (SEFiA), Temiz Hava Hakkı Derneği (THHD), Türetim Ekonomisi Derneği, TEMA, Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı (TEMA Vakfı), WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı) ve Yeşil Düşünce Derneği (YDD) kuruluşlarının katılımıyla kuruldu.

İklim Ağı, enerji dönüşümü ve ekosistem bütünlüğünün sağlanması gibi kritik alanlarda somut adımlar talep ediyor. İklim değişikliğiyle mücadelenin sadece bir doğa koruma meselesi olmadığını, aynı zamanda sosyoekonomik bir dönüşüm gerektirdiğini vurgulayan İklim Ağı üyeleri, sera gazı salımlarının bugünden başlayarak azaltımını öngören iklim hedeflerinin belirlenmesi gerektiğini ifade ediyor. Elektrik üretiminde kömürden çıkışı ve adil bir enerji geçişini sağlayacak politikaların hayata geçirilmesi ve doğal alanların korunmasına yönelik



etkin tedbirlerin ortaya konulması gibi adımların toplum refahını artıracak bir dönüşüm için de kritik olduğunu belirtiyor.

İklim Ağı'nın 9 Ocak 2025 tarihinde gerçekleştirilen tanıtım toplantısında, iklim krizinin çok katmanlı bir sorun olması nedeniyle iklim politikalarının oluşturulma süreçlerinde kapsayıcı yaklaşımların ele alınmasının hayati önem taşıdığı ve bu nedenle sivil toplumun sürece dahil edilmesi gerektiği belirtildi. Türkiye'nin iklim politikalarının geliştirilmesinde

etkili bir taraf olacağı düşüncesiyle uzman sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte oluşturulan İklim Ağı'nın paydaşları toplantısında sivil toplum kuruluşları, özellikle Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin 29. Taraflar Konferansı'nda (COP29) açıklanan Enerji Dönüşümü Yenilenebilir Enerji 2035 yol haritasındaki güneş ve rüzgâr enerjisi kapasitesinin 10 yılda dört katına çıkarılması hedefini olumlu karşılarken, Ulusal Enerji Planı ve 2053 Uzun Vadeli İklim Değişikliği Stratejisi'nde kömür dahil fosil

yakıtlardan çıkışın yer almamasını ve bunun dışında nükleer enerjinin 2050 yılına kadar üç katına çıkarılması taahhüdünü, ulusal politikalara ilişkin endişe verici gelişmeler olarak değerlendirdi. Toplantıda ayrıca, net sıfıra giden yolda kömürden çıkışın şart olduğu vurgulandı. Ülkemizin iklim politikalarının hukuki zeminini oluşturacak İklim Kanunu'nun ise 2030 yılına kadar %35 mutlak emisyon azaltım hedefini içermesi gerektiği açık bir talep olarak ifade edildi.

Kaynak

WWF. (Erişim tarihi: 10.03.2025). *Sivil Toplumdan Ortak Hareket: Türkiye'nin İklim Ağı Kuruldu.*
<https://www.wwf.org.tr/?15580/turkiyenin-iklim-agi-kuruldu>

ICLEI: Sürdürülebilirlik için Yerel Yönetimler

Hazırlayan: **Murat Ar**

Sürdürülebilirlik için Yerel Yönetimler, sürdürülebilir kentsel gelişime kendini adanmış 2500'den fazla yerel ve bölgesel yönetimle çalışan küresel bir ağıdır. 125'ten fazla ülkede aktif olarak, sürdürülebilirlik politikasını etkilemekte ve düşük emisyonlu, doğaya dayalı, adil, esnek ve döngüsel kalkınma için yerel eylemleri teşvik etmektedir.

ICLEI, sürdürülebilirliği kentsel gelişimin ayrılmaz bir parçası hâline getirmek ve pratik, entegre çözümler aracılığıyla kentsel alanlarda sistemsel değişimler yaratmak için çalışmalar yapmaktadır. Ayrıca, şehirlerin ve bölgelerin, hızlı kentleşme ve iklim değişikliğinden ekosistem bozulması ve eşitsizliğe kadar karmaşık zorlukları öngörmelerine ve bunlara yanıt vermelerine yardımcı olmaktadır.

Birlik, farklı büyüklükteki şehirlerde ve bölgelerde, farklı kapasitelerde ve zorluklarla



çalışmaktadır. Birçoğu iddialı hedefler belirlemiş ve bu hedeflere ulaşmış olan bu şehirler, yeni çözümlere öncülük ederek sürdürülebilirliğin ön saflarında yer almaktadırlar. Diğerleri ise sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmak için sistemlerini ve kapasitelerini güçlendirerek dönüşüme doğru erken adımlar atmak için çalışmalarını sürdürmektedirler.

ICLEI, hedeflerine ulaşabilmek için yerel, bölgesel, ulusal ve küresel hükümet düzeyleri arasında bağlantılar oluşturmaktadır. Bunun için, uluslararası kuruluşlar, ulusal hükümetler, akademik ve finansal kurumlar, sivil toplum ve özel sektör ile stratejik ittifaklar kurmaktadır. Herkes için sürdürülebilir, dayanıklı,

kapsayıcı, güvenli şehirler, kasabalar ve bölgeler vizyonu ile çalışmalarını yürüten kurumun merkezi Almanya'nın Bonn şehridir. Ayrıca, Afrika, Doğu Asya, Avrupa, Meksika, Merkez Amerika ve Karayipler, Kuzey Amerika, Okyanusya, Güney Amerika, Güney Asya ve Güneydoğu Asya sekreterlikleri ve ülke ofisleri de bulunmaktadır. Ülkemizden İstanbul, İzmir, Konya, Gaziantep, Mersin, Denizli ve Eskişehir Büyükşehir Belediyeleri; Çankaya, Kadıköy, Karşıyaka, Muratpaşa, Tepebaşı, Avcılar, Merzifon, Kartal, Yenisehir, Buca, Çiğli, İzmit, Fındıklı, Seydikemer ve Seferihisar Belediyeleri ile Marmara Belediyeler Birliği ICLEI'ye üyedir.

ICLEI'nin ofisleri dünya çapında şehir, bölge ve kasabalarda 300'den fazla etkinlik üzerinde çalışmaktadır. Ayrıca iklim değişikliği ile mücadele webinar çalışmaları da yapmaktadır.

Kaynak

ICLEI. (Erişim: 10.03.2025). ICLEI - Local Governments for Sustainability. <https://iclei.org/>





SKB Yerel İklim Değişikliği Eylem Planı Çalıştayı'na Katıldı

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği, 10-11 Aralık 2024 tarihlerinde Ankara'da düzenlenen "Yerel İklim Değişikliği Eylem Planlarına (YİDEP) İlişkin Yönetmelik Taslağı Düzenleyici Etki Analizi (DEA)" çalıştayına katıldı. Çalıştay, Avrupa Birliği Ortaklığı tarafından desteklenen "Türkiye'de Yerel İklim Eylemi için AB Ortaklığı Projesi" kapsamında gerçekleştirildi.

İklim Değişikliği Başkanlığı ve UNDP Türkiye temsilcilerinin açılış konuşmalarıyla başlayan çalıştayda, YİDEP yönetmelik taslağının hazırlanmasına,

uygulanmasına ve izlenmesine yönelik düzenleyici etki analizi metodolojisi uygulandı. Proje uzmanlarının sunumlarıyla ve moderasyonuyla devam eden çalıştayda, mevcut bulgular paylaşılarak yerel düzeyde iklim eylemlerinin daha etkili şekilde planlanması konusunda görüş alışverişinde bulunuldu.

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği, çalıştayda Şehir Sağlık Profili, Şehir Sağlık Gelişim Planları, karbon ayak izi envanteri ve üye belediyelerin SECAP süreçlerinden elde edilen deneyimler doğrultusunda

öneriler sundu. Ayrıca, üye belediyelerin YİDEP çalışmalarından nasıl etkileneceğine, bu süreçlerin gerektirdiği kapasiteye ve uygulamalara ilişkin görüşler aktarıldı.

Çalıştayın çıktıları, YİDEP süreçlerine yönelik etkili bir mevzuat çerçevesi oluşturulmasına rehberlik edecek. Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği, yerel yönetimlerin iklim değişikliğiyle mücadele kapasitesini artırma hedefiyle çalışmalara katkı sağlamaya devam etmek üzere çalışmalarını sürdürüyor.

SKB 6. Uluslararası Dirençlilik Kongresi'ne Katılım Sağladı

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği, 16-18 Aralık tarihleri arasında Ankara'da Türkiye Belediyeler Birliği'nin ev sahipliğinde düzenlenen 6. Uluslararası Dirençlilik Kongresi'ne katılım sağladı. Bu yıl "Sürdürülebilir Güçlü Gelecek" temasıyla gerçekleştirilen kongrede afet, dirençlilik, iklim krizi, halk sağlığı konuları ile yerel yönetimlerde dirençlilik politikaları ve çalışmaları ele alındı.

Kongre, yerel yöneticileri, yerel yönetim bürokratlarını, sivil toplum temsilcilerini ve farklı disiplinlerden bilim insanlarını bir araya getirerek, kentlerde

dirençliliği tartışmayı ve artırmayı amaçladı. Etkinlikte, 19'u yüz yüze ve 12'si çevrimiçi olmak üzere toplam 45 oturum düzenlendi.

Açılış oturumunda, Türkiye Belediyeler Birliği ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, Birleşmiş Milletler Afet Riskini Azaltma Temsilcisi Kamal Kishore, Japonya Uluslararası İş Birliği Ajansı Türkiye Ofisi Başkanı Watanabe Daisuke, Türkiye Belediyeler Birliği Genel Sekreteri Suat Yıldız ve ODTÜ Kongre Akademik Başkanı Meltem Şenol Balaban önemli konuşmalar yaptılar.

Belediye başkanlarının ve uzmanların afetlere karşı dayanıklılık, kentlerde halk sağlığını güçlendiren uygulamalar ve çevresel sürdürülebilirlik konularındaki deneyimlerini ve çalışmalarını aktardıkları kongrenin kapanış bildirgesinde, kongrede dile getirilen çözüm önerilerinin ulusal ve yerel politikalara entegrasyonu için işbirliğinin artırılması gerektiği ifade edildi. Sağlıklı şehirler yaratma yolunda dirençlilik politikalarının benimsenmesi ve afet durumlarında halk sağlığını destekleyen projelerin uygulanmasının önemi bir kez daha vurgulandı.



“Kent ve İklim” Paneli Bursa’da Gerçekleştirildi



Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği tarafından düzenlenen “Kent ve İklim” Paneli, 25 Aralık 2024 tarihinde Osmangazi Belediyesi’nin ev sahipliğinde, 48 üye belediyeden 180 temsilcinin katılımıyla gerçekleştirildi. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı ve Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği Başkanı Dr. Cemil Tugay’ın ve ev sahibi Osmangazi Belediye Başkanı Erkan Aydın’ın açılış konuşmaları ile başlayan panel programına, üye belediye başkanları, meclis üyeleri, danışma kurulu üyeleri, sağlıklı kentler proje koordinatörleri ve belediye temsilcileri katılım sağladı.

Açılış konuşmalarının ardından, Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Avrupa Bölge Ofisi Sağlıklı Şehirler Ağı Yöneticisi

Kira Fortune’un video kaydı konuklarla paylaşıldı. Fortune konuşmasında, iklim değişikliği ve sağlık ilişkisinin küresel bir öneme sahip olduğunu söyleyerek, COP29 sonrası böyle bir konunun bu panel ile ele alınmasının değerine vurgu yaptı. Ayrıca, COP29’un sonuçlarına bakıldığında, iklim krizi ile mücadelenin bu aşamasında verilen taahhütlerin halk sağlığı üzerinde doğrudan etkisinin olabileceğini, iklim ve sağlık konuları arasındaki bağlantının artık bir teori meselesi değil toplumların ve şehirlerin aciliyetle yüzleşmesi, önlem alması gereken bir konu olduğunu belirtti. Fortune, bu bakış açısıyla, iklim ve sağlık arasındaki etkileşimin daha güçlü olması gerektiğini ve aşırı hava olayları, su kıtlığı, hava kirliliği olaylarının en çok

toplumlardaki dezavantajlı grupları etkilediğini hatırlattı. Bu nedenle, merkezi yönetimler ile yerel yönetimlerin işbirliğinde, sürdürülebilir şehir planlamalarına, temiz enerjiye ve iklim politikalarına yatırımların hızlandırılması gerektiğini paylaştı.

Fortune’un konuşmasının ardından gerçekleştirilen oturumlar, yerel yönetimlerin iklim değişikliğine adaptasyon süreçlerindeki rolü, ekolojik denge ile sağlık arasındaki ilişki odağında gerçekleşti. Ayrıca, belediyelerin temsilcileri iklim odaklı çalışmalarını ve tecrübelerini paylaştılar.

Panelde gerçekleştirilen sunumlara buradan erişilebilir: <https://www.skb.gov.tr/2024-yili-to-plantilari/>

Enerji Verimliliği Çalıştayı Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin Ev Sahipliğinde Gerçekleştirildi

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği tarafından düzenlenen Enerji Verimliliği Çalıştayı, 28 Şubat tarihinde Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin ev sahipliğinde, Türkan Saylan Çağdaş Yaşam Merkezi'nde 28 üye belediyeden 110 temsilcinin katılımıyla gerçekleştirildi. Dr. Cemil Tugay ve ev sahibi Muğla Büyükşehir Belediye Başkanı Ahmet Aras'ın açılış konuşmaları ile başlayan çalıştay programına, üye belediye başkanları, meclis üyeleri, danışma kurulu üyeleri, sağlıklı kentler proje koordinatörleri, belediye temsilcileri, kamu kurum ve kuruluşları ile ilgili özel sektör temsilcileri, meslek odaları ve kent konseyi temsilcileri katılım sağladı.

Çalıştay öncesinde ve Prof. Dr. Koray Velibeyoğlu'nun

moderasyonunda gerçekleştirilen panelde, Sürdürülebilir Şehircilik ve Bina Uzmanı (ECOBUILD) Murat Doğru, şehirlerde yeşil bina uygulamalarının yaygınlaştırılmasının önemini vurgulayan ve bunun mümkün olması için göz önünde bulundurulması gereken faktörleri paylaştı. İZENERJİ A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Vekili Saadet Çağlın ise sunumunda, kamu kaynaklarının doğru kullanılması yönünde yürüttükleri çalışmaları ve tecrübelerini aktardı. Üçüncü konuşmacı olan Muğla Büyükşehir Belediyesi İklim Değişikliği ve Sıfır Atık Dairesi Başkanı Dr. Cihan Dündar da kentsel ısı adası odaklı bir paylaşımda bulundu.

Çalıştay, katılımcı bir yöntemle, yuvarlak masa çalışmaları ile gerçekleştirildi. Davetli uzmanların ve kurum

temsilcilerinin bir arada çalıştıkları masalarda, Sağlık/Turizm Tesislerinde Enerji Verimliliği, Enerji Yoksulluğu, İklim Dostu ve Enerji Verimli Arazi Kullanım Planlaması, Yenilenebilir Enerjiye Adil Erişim, Enerji Pozitif Binalar ve Mahalleler, Enerji Verimliliği Program ve Politikaları, Dijital Enerji Yönetimi, Enerjide Yeniden Belediyeleştirme ve Yerelleştirme, Belediye Bina ve Altyapı Tesislerinde Enerji Verimliliği, Sürdürülebilir Ulaşım da Enerji Verimliliği temaları çerçevesinde uygulamaya yönelik yaklaşımlar görüşüldü.

Çalıştay raporuna buradan erişilebilir:

<https://www.skb.gov.tr/wp-content/uploads/2025/04/skb-beledi-yelerde-enerji-verimliligi-cialisit-ayi-raporu-1.pdf>



WHO EUROPEAN HEALTHY CITIES CONFERENCE | BURSA 2025

WHO European Healthy Cities Network

Annual Healthy Cities Business Meeting and Technical Conference

Resilient Healthy Cities: Creating Sustainable Urban Futures For All
17-19 June 2025 Bursa, Türkiye



Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı, 2025 yılı konferansını 17-20 Haziran tarihleri arasında Bursa'da ve İzmir'de gerçekleştirecek. Türkiye, Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin ev sahipliğinde gerçekleşen 2005 yılı toplantısının ardından 20 yıl sonra, ikinci kez ağın yıllık konferansı ağırlayacak. Etkinliğe, üye şehirler ile ulusal ağların temsilcilerinin, davetli uzmanların, danışmanların ve Sağlıklı Şehirler hareketine katılmak isteyen ülkelerin temsilcilerinin katılımı bekleniyor.

Ağın 2025 yılı konferansı, ağın VII. Faz'dan (2019-2024) VIII. Faz'a (2025-2030) geçişini simgeleyen stratejik bir dönüm noktası olarak görülüyor. Etkinliğin içeriğini temel olarak, yeni fazın başlatılması ve öncekinin değerlendirilmesi, 2024 yılı faaliyetlerinin gözden geçirilmesi ve 2025 yılı planlaması, Danışma Komitesi seçimleri ile üye şehirlerin iyi

uygulamalarının paylaşımları oluşturuyor. 19 Haziran gününe kadar Bursa'da gerçekleştirilecek etkinliklerin ardından İzmir'de ağırlanacak olan konuklar için, "Place Standard Tool" ["Mekân Standardı Aracı"] ve "Equal-Life Exposure" ["Eşit Yaşam Maruziyeti"] başlıklı iki yan etkinlik hazırlanıyor.

2025 yılı için belirlenmiş olan konferans teması "Direnci Sağlıklı Şehirler: Herkes İçin Sürdürülebilir Kentsel Gelecek" şu alt temaları içeriyor:

Refah: Refah ekonomisi ve gelişen şehirler

Gezegen: Tek Sağlık yaklaşımıyla iklim direnciliği

Katılım: Kentsel gelecekleri birlikte tasarlamak

İnsan: Kentsel sağlıkta eşitliği teşvik

Mekân: Sağlıklı ve adil alanlar tasarlamak

Barış: Güvenli ve kapsayıcı şehirler inşa etmek

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı nedir?

Şehirlerin iklim, sağlık ve sosyal konularda karşılaştığı zorluklara karşı dirençli ve sürdürülebilir çözümler geliştirmeyi amaçlayan bir girişim. 1988 yılında kurulan ağ, bugün 1900'den fazla şehir ve belediyeyi kapsıyor. Ağın önemli yapı taşlarından biri olan yıllık toplantılar, üye şehirlerin temsilcilerini bir araya getirerek bilgi alışverişi ve strateji geliştirme platformu sunuyor.

Dijital erişim

VII. Faz ile ilgili daha fazla bilgi için

www.skb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/05/DSO-7.Faz-Rehberi-1.pdf

Bahçelievler’de Nostaljik Tramvay ile Modern Ulaşım Buluştu

Bahçelievler’in kalbi Şirinevler, hem nostaljiyi hem de modern şehircilik anlayışını bir araya getiren bir projeye kavuştu. Cumhuriyet’in 100. yılına ithafen yapılan kırmızı nostaljik tramvay, trafiğe kapalı Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi üzerinde hizmete girdi. Bu proje, sadece bir ulaşım aracı olmanın ötesinde, şehir estetiğini güçlendiren, güvenli ve düzenli bir yürüyüş yolu oluşturma amacını da taşıyor.

Günlük on binlerce insanın metro, metrobüs ve otobüs duraklarına ulaşmak için kullandığı bu güzergahta, nostaljik tramvay 40 yolcu kapasitesiyle Şirinevler Meydanı ile D-100 kara yolu

arasında kesintisiz bir bağlantı sağlıyor. Seyyar satıcıların kapladığı ve düzensizliğin hakim olduğu eski halinden uzaklaşan bu alan daha nezih, güvenli ve estetik bir çehreye büründü. Bahçelievler Belediye Başkanı Dr. Hakan Bahadır, projenin yüzde yüz yerli ve milli üretim olduğunu vurgulayarak, tramvayın enerjisinin yüzde 20’sini güneş panellerinden, geri kalanını ise elektrikli şarj ünitelerinden sağlayacağını belirtti. Bahadır, bu dönüşümün Şirinevler’in çehresini değiştirdiğini ve vatandaşlara keyifli bir ulaşım alternatifi sunduğunu dile getirdi.

Bu projeye birlikte Şirinevler, sadece bir ulaşım güzergahı

değil, aynı zamanda sosyal bir buluşma noktası hâline geldi. Trafiğe kapalı caddenin sunduğu huzurlu ve düzenli yürüyüş yolu, vatandaşların günlük koşuşturma içinde nefes alabileceği bir alan sunarken, nostaljik tramvay ise geçmişin sıcaklığını modern kentsel yaşamla buluşturuyor. Bahçelievler Belediyesi’nin bu vizyoner hamlesi, 15 dakikalık şehir anlayışına da katkı sağlayarak, daha erişilebilir, yaşanabilir ve sürdürülebilir bir kent yaşamı için önemli bir adım oldu. Nostalji ve modernliğin harmanlandığı bu yeni şehir düzenlemesiyle, Şirinevler mahallesi artık daha yaşanabilir ve düzenli bir hâle büründü.



Tarımda Eğitim Yolculuğu Projesi Kapsamında Üreticilerle Buluşuldu



Bandırma Belediyesi, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi ile işbirliğiyle yürüttüğü Tarımda Eğitim Yolculuğu projesi kapsamında, Aksakal Mahallesi üreticileriyle bir araya geldi. Tarımın dijitalleştiği günümüzde, tarımsal drone teknolojilerinin öneminin vurgulandığı

buluşmada, moderatörlüğü Ziraat Yüksek Mühendisi ve Bandırma Belediye Meclis Üyesi Burak Uğur üstlendi. Alanında uzman Tarımsal Drone Pilotu Başpilot Burçak Sevim ise, drone teknolojisinin ilaçlama, gübreleme ve verim artırma konularındaki katkılarını üreticilerle paylaştı.

Aksakal Mahallesi üreticilerinin yoğun ilgisiyle gerçekleşen etkinlikte, yenilikçi tarım uygulamaları ve sürdürülebilir üretim üzerine verimli bir sohbet gerçekleştirildi. Tarımın geleceğine katkı sağlamak adına çıkılan bu eğitim yolculuğunda, bilgiyi paylaşarak gelişme yolunda bir adım daha atıldı.



Yapılan Düzenlemelerle Faaliyete Geçen Atık Su Arıtma Tesisinde Doğaya Temiz Su Bırakılıyor

Bilecik Belediyesi tarafından geçtiğimiz yıl yapılan düzenleme ve bakım çalışmaları sonrasında faaliyete geçen atık su arıtma tesisinde yapılan ölçümler, tesisin işlerliğini ortaya koydu. Daha önceleri faaliyet göstermeyen ve altyapı çalışmaları kapsamında önemli düzenleme ve bakım çalışmasının yapıldığı tesis, tekrar hizmet vermeye başladı.

Tesiste yapılan analizler ve sonuçları hakkında bilgiler veren Bilecik Belediyesi Çevre Mühendisi Buket Göç, 16 Kasım 2024 tarihinde Çevre İzin Belgesi alınan tesiste, ayrıca

bakterilerin miktarını ölçmek için askıda katı madde (AKM) analizlerinin yapıldığını belirtti. Tesiste belirli takvim doğrultusunda gerekli diğer analiz ve incelemeleri yaptıklarını kaydeden Çevre Mühendisi Buket Göç, çıkan sonuçlar hakkında şu bilgileri verdi:

“Bilecik Belediyesi tarafından geçtiğimiz yıl tamamlanan kapsamlı altyapı çalışması sonrasında tesisimizde de kapsamlı bakım ve yenileme çalışması yapıldı. Tesisimizin giriş ve çıkış sularından bakanlık tarafından yetkilendirilen akredite

laboratuvar firmalarına iki saatlik numune alımı gerçekleştirildi. Bu kompozit numunelerin şahit numunelerini laboratuvarımızda analiz etmek için aldık ve gerekli analizleri yaptık. Bu numunelerimizde azot, fosfor, KOİ, AKM ve PH analizi yaptık. Bu analizlerin Kentsel Atıksu Arıtım Yönetmeliği standartlarını sağlayıp sağlamadığına baktık. Genel olarak tesisimiz tam kapasiteli güzel bir şekilde işlediği için yönetmelik parametrelerinin deşarj standartlarını sağlamış oluyoruz.”

Denizli’de Atıklar Enerjiye Dönüşüyor: 27 bin Haneye Elektrik

Denizli Büyükşehir Belediyesi, daha yaşanabilir bir kent için çalışmalarını sürdürüyor. Bu kapsamda topladığı atıkları Kumkısıp Katı Atık Bertaraf Tesisleri ile Tavas Katı Atık Bertaraf Tesisinde doğa ve çevreye zarar vermeden bertaraf etti. Kumkısıp Katı Atık Bertaraf Tesisinde Pamukkale, Merkezefendi, Sarayköy, Buldan, Güney, Honaz, Çardak ve Bozkurt ilçelerinden toplanan evsel atıklar ile çeşitli sanayi kuruluşlarından kaynaklanan tehlikeli olmayan evsel nitelikli atıklardan 264 bin 798 ton depolandı. Tavas, Kale, Beyağaç, Acıpayam, Serinhisar ve Çameli ilçelerinin evsel katı atıkları toplanan Tavas Katı Atık Bertaraf

Tesisinde ise 31 bin 881 ton katı atık bertaraf edildi. Bertaraf edilen çöplerdeki sızıntı sularının arıtılarak çevre ve insan sağlığına karşı zararsız hâle getirildiği belirtilirken, evsel atıklardan kaynaklanan sera gazı salınımının da azaltıldığına dikkat çekildi.

Belediye, katı atığın yanında Tıbbi Atık Sterilizasyon Tesisinde de zararlı atıkları da bertaraf etti. Geçtiğimiz yıl sağlık tesislerinden toplanan 2 bin 12 ton hastalık, virüs ve zararlı organizmalar barındıran tıbbi atık insan sağlığına zarar vermeyecek hâle getirildi. Tıbbi Atık Sterilizasyon Tesisinde

toplanan tıbbi atıklar, 146 santigrat derecede, yüksek basınçlı buharla steril hale getirilerek hastalık ve virüs taşıyan tüm mikroplardan arındırılıp evsel çöp niteliği kazandı ve Kumkısıp Katı Atık Bertaraf Tesisindeki düzenli depolama sahasında bertaraf edildi. Geçen yıl evsel atık ve tıbbi atık olmak üzere toplamda 298 bin 691 ton atık bertaraf edilmiş oldu.

Öte yandan Kumkısıp Katı Atık Bertaraf Tesisleri ile Tavas Katı Atık Bertaraf Tesisinde ortaya çıkan metan gazından çevre ve insan sağlığına zarar vermeden aylık ortalama 27 bin hanenin elektrik enerji ihtiyacı karşılandığı belirtildi.



İzmir Büyükşehir Belediyesi Dünya Sağlık Örgütü Yaşlı Dostu Şehirler Ağı'na Katıldı

İzmir Büyükşehir Belediyesi, yaşlı bireylerin sağlıklı, bağımsız ve onurlu bir yaşam sürmesini desteklemek amacıyla yürüttüğü çalışmalarla uluslararası bir başarıya imza attı. 2024 yılının son aylarında yapılan başvurunun ardından, 13 Mart 2025 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından kurulan “Yaşlı Dostu Şehirler ve Topluluklar Küresel Ağı”na resmen kabul edildi. Bu üyelikle İzmir, Türkiye’den bu ağa üye olan iki büyükşehir belediyesinden biri¹ oldu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, ağ üyeliğiyle birlikte her yıl yaşlı bireylerin yaşam kalitesini artırmaya yönelik en az bir iyi uygulamayı DSÖ ile paylaşmayı ve kentteki tüm yaş dostu politikaları bu çerçevede sürdürmeyi taahhüt etti. Bu sürecin sürdürülebilirliği ve kurumsal yapıya kavuşması amacıyla, İzmir Büyükşehir Belediyesi Sağlık İşleri Dairesi Başkanlığı bünyesinde “Sağlıklı Yaşam ve Halk Sağlığı Projeleri Şube Müdürlüğü” kurularak yaş dostu kent vizyonunun koordinasyonu bu birim aracılığıyla yürütülmeye başlandı. İzmir Büyükşehir



Belediyesi, yaş dostu şehir yaklaşımını güçlendiren aşağıdaki üç önemli etkinliği 2025’in ilk çeyreğinde başarıyla gerçekleştirdi.

. İleri Yaşta Dijital Eşitlik
Sempozyumu İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir Kent Konseyi ve Ege Geriatri Derneği işbirliğiyle düzenlendi. Sempozyumda, yaşlı bireylerin dijital dünyaya erişimi, dijital hakları ve karşılaştıkları zorluklar üzerine odaklanıldı, İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin İleri Yaş Eylem Planı² kamuoyu ile paylaşıldı.

. 3. Yaş Üniversitesi Ege Geriatri Derneği işbirliğiyle İzmir’de 18 Şubat 2025’te 60 yaş ve üzerindeki bireyler için hayata geçirildi.

. İleri Yaş Çalıştayı 29 Ocak 2025 tarihinde yaşlı bireylerin karşılaştığı çok boyutlu sorunları ele almak ve İzmir’in İleri Yaş Eylem Planı’na yön vermek amacıyla gerçekleştirildi. Çalıştaya akademisyenler, meslek örgütleri, STK temsilcileri, ilçe belediyeleri ve İl Sağlık Müdürlüğü’nden uzmanlar katıldı.

¹ Dünya Sağlık Örgütü Yaşlı Dostu Şehirler Ağı’na Türkiye’den katılan diğer şehir Mersin’dir.

² İzBB. (Erişim tarihi: 01.03.2025). İzmir Büyükşehir Belediyesi İleri Yaş Eylem Planı.
https://www.izmir.bel.tr/CKYuklenen/BASIN/ILERI%20YAS%20EYLEM%20PLANI_151124_rev8.pdf

Yediden Yetmiş Spor



Karşıyaka Belediyesi, fiziksel aktiviteyi, egzersizi ve sporu yediden yetmiş vatandaşlarımızın günlük yaşamı ile bütünleştirerek yaşam kalitelerini arttırmayı hedefliyor. Egzersizleri ve sporları tüm tesislerinde destekleyici çalışmalarla destekleyen Belediye, aktif yaşama yön vererek spor kültürünü günlük yaşamlar ile birleştirip, sporun ulaşılabilir olmasını hedefliyor.

Bu amaçla geliştirilen çalışmalar kapsamında, Belediye Spor İşleri Müdürlüğü koordinasyonunda;

- . Mustafa Kemal Atatürk Spor Kompleksinde hafta içi her gün sabah sporları, yoga, pilates ve hiit kardiyo,
- . Zübeyde Hanım Zühtü İşil Spor Salonunda hafta içi her gün sabah sporları, zumba ve tüm vücut antrenmanları,
- . Girne Muharrem Candaş Spor Salonunda hafta içi her gün sabah sporları, yoga, zumba,
- . Mustafa Kemal Mahallesi Mahalle Merkezinde Salı ve Perşembe günleri sabah sporu ve yoga,
- . Tahir Secder Su Sporları

merkezinde kano ve açık hava sabah sporları,

. Zübeyde Hanım Mahallesi kapalı yüzme havuzunda yüzme dersleri ve su sporları,

. Bilge Çınarlar Sağlıklı Yaş Alma Merkezinde 65 yaş üstü çınarlarımız için bocce, sandalye ve mat egzersizleri sürdürülüyor.

Farklı mahallelerdeki bu programlar sayesinde, vatandaşlar evlerine yakın ve erişimi rahat şekilde sporlarına yoğun şekilde devam ediyorlar.

Kırköy Kampüsü: Kırşehir’de Dezavantajlı Gruplara “Umut” Doğuyor

Kırşehir Belediyesi’nin özellikle engelli bireyler olmak üzere dezavantajlı gruplar için hazırladığı ve Anadolu’da eş benzeri olmayan bir proje olan KIR-KÖY Projesi, 29 Mart 2022 tarihinde İkinci Yüzyıl Derneği, İkinci Yüzyıl Proje Ödüllerinde “Yerel Yönetim Proje Ödülleri”ne layık görüldü.

Proje kapsamında, engelli bireylerin il dışına günübirlik seyahate giden ailelerinin engelli yakınlarını güvenle bakılabileceği bungalov evler sağlandı. Proje alanında özellikle engelli bireyler öncelikli olmak üzere, tüm kesime hizmet verecek olan çeşitli doğal binalar ve doğal alanlar oluşturuldu.

Projenin hedefleri:

Dezavantajlı grupların sosyalleşmesini sağlamak: Özellikle sportif faaliyetlerin bu grupların sosyalleşmesinde önemli bir etki sağlaması, kampüs içerisinde oluşturulacak spor sahaların dezavantajlı grupların buralarda zaman geçirmelerini mümkün kılması hedefleniyor.

Dezavantajlı gruplara özgüven kazandırmak: Kişilerin “gezen tavuk tesisinde” kendi tavuklarını yetiştirmeleri, “küçükbaş ağılında” kendi kuzularını bakmaları, müzik atölyesinde



kendisine sunulan bir enstrümanı çalabilmeleri ya da resim ve halk oyunları atölyesinde yöresel bir oyun oynamaları hedefleniyor.

İstihdama katılımı ve kendi ekonomilerini oluşturabilmelerini sağlamak: Burada çalışan kişiler kampüs kazançlarından pay aldıkça, kendi paralarını kazanabilecekler. Böylelikle, kadın ve engelli istihdamını artırıp ekonomik hayata dâhil edilmeleri ve aile gelirine katkı sağlayarak, dezavantajlı grupların refah düzeyinin yükseltilmesinin sağlanmasını hedefleniyor.

İletişim becerilerini geliştirecek, dışa dönük bireyler hâline gelmelerine katkı sağlamak: Bu bireylerin bir kısmı kampüs içerisinde var olan bireyler iken bir kısmı da şehir içinden kampüse gelen kişiler olacağından iletişim becerilerini geliştirebileceklerdir.

Sevgi, huzur ve refah ortamı tahsis etmek: Kampüste

oluşturulacak ortamda yaşlılar, çocuklar, engelliler ve kadınlar bir arada bulunacaklar. Hep birlikte bir şeyleri başarabilmenin ne olduğuna dair deneyim kazanacaklar.

Farkındalık yaratmak: Dezavantajlı grupların yıl içerisinde bayram ya da onlara özel günlerde değil, yıl boyunca hatırlanmalarını sağlayacakları bir ortam kurulacaktır.

Bungalov (Mola) Evleri sayesinde ailelerin normal yaşamlarına devam etmelerini sağlamak: Aileler, şehir dışı seyahatlerine çıkacakları zaman, bakmakta oldukları engelli çocuklarını ya da evde kendileriyle birlikte yaşayan yaşlılarını, tek başlarına bırakamayacaklarından ya seyahatlerini iptal ettirmek zorunda kalıyorlar ya da biri fedakârlık edip evde kalması gerekiyor. Kırköy kampüste “Bungalov (Mola) Evleri” ile bu sorun çözüme kavuşması hedefleniyor.

Mamak Belediyesinden Geleceğe Yeşil Adım

Mamak Belediyesi, çocukların küçük yaşlardan itibaren doğa sevgisiyle tanışması ve bu bilinçle yetişmeleri için okullarda yeşillendirme çalışmaları başlattı. Bu kapsamda daha yeşil bir Mamak için çalışmalar devam ediyor.

Belediye Başkanı Veli Gündüz Şahin'in başlattığı ve Belediye'nin çocuklara ve

doğaya verilmesi gereken önemi yansıtan bu çalışması kapsamında, okullarda başlatılan fidan dikme etkinlikleriyle, çocukların doğaya karşı duyarlı bireyler olarak yetişmesi amaçlanıyor.

Bu kapsamda, Kırsal Hizmetler Müdürlüğü ekipleri, öğrencilerin okul bahçelerini yeşillendirmelerine yardımcı oldu. Çocuklara bitki dikiminin

nasıl yapılacağı anlatılarak önemli noktalara değinildi ve her öğrencinin eli toprağa değecek şekilde bitki dikimi gerçekleştirildi, budamaları yapıldı.

Kendi elleriyle fideleri toprakla buluşturan çocuklar ayrıca can suyunu da kendileri vererek toprakla ve doğayla erken yaşta bir bağ kurmuş oldular.



Mudanya Belediyesi'nden Sahipsiz Hayvanlara Şefkat Eli

2024 yılı Temmuz ayında Temizlik İşleri Müdürlüğü bünyesinden ayrılmış faaliyete başlayan Veteriner İşleri Müdürlüğü, yoğun bakım, gözlem ünitesi, rehabilitasyon alanı ve ameliyathane gibi bölümleriyle hizmet veriyor. Dört veteriner hekim, bir veteriner teknisyeni ve bir veteriner teknikerinin görev yaptığı merkez, kısırlaştırmadan fıtığa çeşitli cerrahi operasyonları gerçekleştirerek sahipsiz hayvanlara şifa dağıtıyor.

Mudanya Belediye Başkanı Deniz Dalgıç, sahipsiz

hayvanları kendilerine emanet gibi gördüklerini ifade ederek, Mudanyalıların da bu konuya çok duyarlı yaklaştıklarını, kaza veya hastalık konusunda belediye ekiplerini bilgilendirerek destek istediklerini kaydetti. Sahipsiz hayvanların ihtiyaçlarını karşılamanın, sağlıklılarıyla ilgilenmenin toplum huzuru açısından da önem taşıdığını dile getiren Başkan Dalgıç, "Onlara daha sağlıklı bir alan açmak için Orman Bölge Müdürlüğü'nden tahsis edilen orman arazisine Hayvan Rehabilitasyon Merkezi kuruyoruz. Rehabilitasyon

alanları, ameliyathaneler, mama deposu ve idari binaların bulunacağı merkez, tıbbi müdahalelerin yanında onların doğal ortamda yaşamlarını sürdürebilecekleri örnek bir alan olacak" diye konuştu.

Rehabilitasyon işlemi tamamlansa dahi sahipsiz hayvanların sokağa bırakılmadığını hatırlatan Dalgıç, "Can dostlarımızın sıcak bir yuvaya kavuşması çok önemli. Hayvan severlerden bu konuda daha fazla duyarlılık bekliyoruz" diyerek hayvan severlere de sahiplendirme çağrısı yaptı.

Veteriner İşleri Müdürü ve Sağlıklı Kentler Birliği Mudanya Koordinatörü Şükriye Çelikkollu ise mama üretim tesislerinde haftalık üretimi 60 kilogramdan 400 kilograama çıkardıklarını bildirdi, "Mamaları bitkisel içeriklerle hazırlıyoruz, lezzetlendirme amacıyla da lokantalardan toplanan balık kılçıklarını öğütülerek karışıma ekliyoruz. Ürettiğimiz mamalarla barınaktaki dostlarımızı besliyor, sahiplendirilen can dostlarımızı ise Merhaba Kiti, mama ve bakım desteği ile yeni yuvalarına uğurluyoruz" dedi.



Odunpazarı Belediyesi Sağlığı Geliştiren Belediye Belgesi'ni Aldı



Odunpazarı Belediyesi İklim Değişikliği ve Sıfır Atık Müdürlüğü tarafından hazırlanan "Kent Sağlık Profili" Eskişehir İl Sağlık Müdürlüğüne teslim edildi, İl Sağlık Müdürlüğü yetkilileri tarafından belgeler üzerinden ve sahada denetimler yapıldı. Bunun sonucunda Belediye, Sağlığı Geliştiren Belediye (SAGEB) Belgesi'ni almaya hak kazandı.

Küresel ısınma ve iklim değişikliğinden etkilenenlerin %80'i kadın olmasına rağmen, iklim değişikliği ile mücadelede en önemli kilit

taşının yine kadınlar olması nedeniyle, proje kapsamında 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde, Odunpazarı Belediyesi'ne bağlı Halk Merkezlerinde bulunan kadın kursiyerlere ve Eskişehir'de yaşayan tüm kadınlara iklim değişikliği ve sıfır atık konulu "İyi Uykular", "Can Suyu", "Taze Süt", "Sona Doğru" ve "Vahşi" filmleri izletildi. Ardından "İyi Uykular" filminin yönetmeni ile kısa bir söyleşi gerçekleştirildi. Söyleşi bitiminde ise Dünya Kadınlar Günü kapsamında tüm kadınlara çiçek dağıtımı yapıldı.

Kadınlara, küresel ısınma ve iklim değişikliğinin önlenmesinde rolü azımsanamayacak kadar yüksek olduğu için, İklim Değişikliği ve Sıfır Atık Müdürlüğü tarafından, Belediye'ye bağlı halk merkezlerindeki kadın kursiyerlere, küresel ısınma, iklim değişikliği, atık ve geri dönüşüm konulu eğitim seminerleri gerçekleştiriliyor. Eğitimin küçük yaşlarda başladığı bilinciyle Belediye'ye bağlı kreşlerde ve ilçe genelindeki tüm özel kreşlerde bulunan öğrencilere iklim değişikliği ve sıfır atık konulu eğitimler veriliyor.

KentH 54/NİSAN 2025



TÜRKİYE SAĞLIKLI KENTLER BİRLİĞİ