

YENİ ŞEHİR HAREKETİ VE 15 DAKİKALIK KENT YAKLAŞIMI KESİŞİMİNDE SOSYALİST BİR KENT: NOWA HUTA

41

Buket KÖSA¹, Beyza KARADENİZ²

¹ Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, buketkosa@ktu.edu.tr

² Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, bsen@ktu.edu.tr

ÖZET

Kentler, tarih boyunca farklı ideoloji ve düşüncelerin yönlendirdiği planlama ve tasarım yaklaşımlarıyla şekillenmiştir. Bu yaklaşımlardan biri olan ütopyacı, normatif ve determinist özellikler taşıyan Yeni Şehir Hareketi, 20. yüzyıl şehir planlama anlayışında önemli bir yere sahiptir. Ebenezer Howard'ın Bahçeşehir Hareketi (1902) ve Perry'nin Mahalle Birimi Şeması (1929), topluluk odaklı mekânsal düzenlemelerin temelini oluşturmuştur. Günümüzde ise akıllı büyüme, sağlıklı şehirler, toplu taşıma odaklı topluluklar ve 15 dakikalık kentler gibi yaklaşımlar, Yeni Şehir Hareketi ile önemli benzerlikler taşımaktadır. 15 dakikalık kentler; yakınlık, yoğunluk, çeşitlilik, dijitalleşme, insan ölçeğinde tasarım, esneklik ve bağlantılılık bileşenleri üzerine kuruludur. Bu çalışma, Yeni Şehir Hareketi'nin temsiliyeti ve sosyalist bir ideal olarak tasarlanan Nowa Huta kentinin inşa sürecini ele almaktadır. II. Dünya Savaşı sonrası sosyalist realizm döneminde tasarlanan Nowa Huta, simetri ve klasik formların hâkim olduğu mekânsal organizasyonu ile dikkat çekmektedir. Araştırmada, MRG Conzen'in (1960) kent-plan çözümlemesi kullanılarak Nowa Huta'ya dair bir morfolojik bir inceleme gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda 15 dakikalık kent bileşenleri bağlamında Nowa Huta özelinde sorgulamalar yapılmıştır. Karşılaştırmalı analiz sonucunda, Nowa Huta'nın mekân kurgusu ile 15 dakikalık kent bileşenleri arasında yakınlık, yoğunluk, çeşitlilik, insan ölçeği ve bağlantılılık gibi boyutlarda önemli benzerlikler bulunmuştur. Buna karşın dijitalleşme ve esneklik ilkeleri bakımından farklılaşma gözlenmiştir. Günümüzde karma kullanımların arttığı ve çeşitliliğin geliştiği Nowa Huta, 15 dakikalık kent yaklaşımıyla ilişkili olarak güncel tartışmalara katkı sağlayabilecek bir potansiyel taşımaktadır. Sonuç olarak, 15 dakikalık kent yaklaşımının köklü bir yenilik değil, tarihsel planlama ilkelerinin çağdaş bir yorumu olarak ortaya çıkmakta; kentsel mekân üretiminde geçmişten gelen benzer yaklaşımları ve öngörülerini yeniden gündeme taşımaktadır. Sonuç olarak çalışma, kentsel mekân üretiminde tarihsel sürekliliği ve geçmiş deneyimlerin günümüz sorunlarına yönelik çözüm üretmedeki yol gösterici rolünü öne çıkarmaktadır.

Anahtar Kelimeler: 15 dakikalık kent, kentsel morfoloji, sosyalist kent, ideoloji, yeni şehir hareketi

1. GİRİŞ

Yeni Şehir Hareketi (New Towns), 1945'ten 1975'e kadarki dönemde altın çağını yaşayan; uydu şehirler, yeni topluluklar, işçi şehirler, bilim şehirleri ve bahçe şehirlerde ifadesini bulan anlayış olarak karşımıza çıkmaktadır. Yeni şehirler eksiksiz kentsel bütünlükleri önceden hazırlama girişimleri olmanın yanı sıra bütüncü ve her şeyi tamam olacak şekilde kurgulanmıştır. Ütopyacı olarak tanımlanmalarındaki en büyük neden ise sahip oldukları bu eksiksizlik amacıdır. Bazıları modern brütalizmin distopyacı ifadelerine dönüşmeler de planlandıkları ya da inşa edildikleri dönemde şehir hayatının niteliğini artırıcı standartlar belirlemişlerdir (Wakeman, 2016).

Yeni şehirler genellikle profesyoneller tarafından, kırsal alanların kentsel kullanıma dönüştürülmesi veya yeni kazanılmış araziler üzerine, belirli bir Ana Plan doğrultusunda inşa edilmiş yeni yerleşim yerleridir. Bu özellikleri bakımında organik büyüme ve gelişme gösteren şehirlerden ayrılmaktadırlar. Yeni şehirlerin ayırt edici bir diğer özelliği ise genellikle siyasi (tepeden inme) bir karar sonucu ortaya çıkmaktadırlar. Bu halleri ile kastlı bir eylemin ürünleridir (INTI, 2012; Thorgeirsdottir, 2010). Temelde belirli bir amaç bağlamında, dışarıdan gerçekleşen müdahaleler sonucunda planlı ve ilk aşamadan itibaren inşa edilmektedirler.

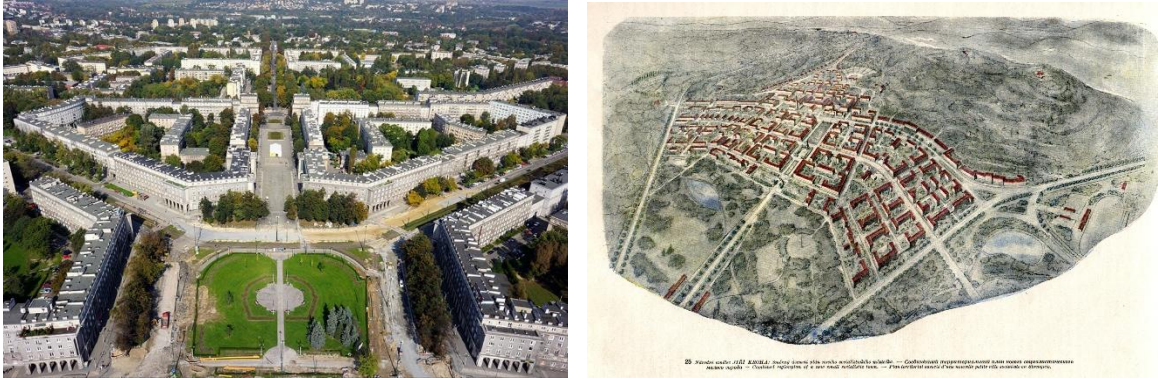
Yeni Şehir Hareketi, ütopyacı, normatif ve determinist özellikler taşımaktadır. Hareketin ütopyacı yönü, toplulukların etnik köken, gelir düzeyi, yaş grubu ve mimari tarzları gibi farklılıkları eşit bir şekilde bir araya getirme hedefini ortaya koyarken; normatif yönü, kurallar ve ilkelerle belirli bir sosyal düzen oluşturmayı amaçlamaktadır. Determinist yönü ise, mekânsal düzenlemelerin toplum yapısını şekillendirebileceği fikrine dayanmaktadır (Garde, 2020; Veras ve Amorim, 2005). Özetle Yeni Şehir Hareketi; mekânı kurgulayarak toplum yapısını dönüştürmeyi amaçlayan ütopyacı ve kuralcı bir şehircilik anlayışıdır.

Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir modeli (1902) ve Perry'nin mahalle birimi şemaları (1929), Yeni Şehir Hareketinin temelini oluşturmuş ve topluluk odaklı mekânsal düzenlemelerin şekillenmesinde belirleyici olmuştur. (Wakeman, 2016). Howard (1902) ilk olarak Üç Miknatis Diyagramı olarak nitelendirdiği diyagram ile kent ve kır yerleşmelerinin avantajlı taraflarını bir araya getirdiği bir sentez ortaya koymuştur. Bu sentez ile iş olanaklarının yaygın olduğu, erişilebilir mesafelerde tarım alanlarının yer aldığı bu sayede de doğal güzelliklerin ve toplumsal olanakların beraber var olduğu bir yerleşim kurgulanmıştır. Howard'ın Bahçe Şehir modeli ise kent-kır sentezinin somut bir karşılığıdır. Kır hayatının üstün yanlarının, şehir hayatının yararlarıyla birleştiği ve hem bireysel özgürlüğün hem de toplumsal iş birliğinin sunulduğu bir kent modeli kurgulanmıştır. Bahçe Şehir modelinin çekirdeğinde kamu ve kültür yapıları yer alırken çekirdeğin etrafına ticaret ve konut alanları planlanmıştır. Bu işlevleri aynı zamanda dairesel bir çevre yolu, endüstri alanlarından ayırmaktadır. Tarım arazileri ise endüstriyel katmanı sınırlamaktadır. Bütün bu katmanlar aynı zamanda demiryolu ulaşımı ile bağlantı hale getirilmiştir. Howard tarafından ortaya konan ve toprak mülkiyeti olmayan bu yaklaşımlarda o dönemde birçok kişinin etkisinde kaldığı sosyalist fikirlerin izlerini görmek mümkündür (Erol ve Özcan, 2021; Wakeman, 2016).

Yeni şehir ideolojisinin temellerinden biri olarak kabul gören ve 20. yy. şehir planlamasının en güçlü kavramlarından biri olan Perry (1929)'nin mahalle birimi, şehir planlama şemalarında uygulanan evrensel bir ideal haline gelmiştir. Mahalle birimi; merkezinde topluluk merkezinin yer aldığı ve bu merkezde yalnızca mahalle kurumlarının ve okulların bulunduğu bir kurguya sahiptir. Konutlar ise okullarla ilişkili ve okullara yürüme mesafesinde yerleştirilmiştir. Bu idealin temelinde ise büyük şehirlerin radikal bir tarzda

yeniden biçimlendirilebileceği ve köy hayatının erdemlerini içeren daha küçük yerlerle iç içe geçirilebileceği varsayımı yer almaktadır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrası planlama metinlerinin hepsinde yer alması bakımından tarih sahnesinde de önemli bir aktör olarak yerini almıştır (Wakeman, 2016). Howard'ın Bahçe Şehri ile Perry'nin mahalle birimi farklı ölçeklerde geliştirilmiş olsalar da her ikisi de topluluk yaşamını güçlendirmeyi ve mekânı bu hedef doğrultusunda örgütlemeyi amaçlamaktadır. Tarihsel süreçte, II. Dünya Savaşı sonrasında Avrupa ve Amerika'daki planlama uygulamalarında bu iki modelin de izleri görülmüş; özellikle banliyöleşme ve yeni yerleşimlerin örgütlenmesinde evrensel birer ideal olarak kabul görmüşlerdir.

Yeni Şehir Hareketi, özellikle II. Dünya Savaşı sonrası yeniden inşa sürecinde pek çok Avrupa kentinde yoğun bir şekilde uygulama alanı bulmuştur. Savaş sonrası totaliter rejimlerin değişmesi ile mimarlık ve planlama alanında simetri ve klasik formları üreten sosyalist realizm dönemi başlamıştır. Bu dönemin bilinen örnekleri olan; Polonya'da Nowa Huta (Yeni Çelik Fabrikası) ve Nowa Tychy, Slovakya'da Nova Dubnica, Slovenya'da Nova Gorica, Macaristan'da Sztalinvaros, Doğu Almanya'daki Stalinstadt, Bulgaristan'da Dimitrovgrad savaş sonrası ilk yeni şehirleri olarak karşımıza çıkmaktadır (Wakeman, 2016). Bu kentler, savaş sonrası dönemin ideolojik ve ekonomik koşullarına yanıt veren, sosyalist ideolojinin mekânsal yansımaları olarak inşa edilmiştir.



Şekil 1. Nowa Huta (Yeni Çelik Fabrikası) (soldaki görsel) ve Nova Dubnica (sağdaki görsel) (Culture.pl. (t.y.); Register architektúry Slovenska. (t.y.))

1970'lerin ortalarından itibaren yaratıcı mega yapılar, fütüristik ulaşım ve iletişim ağları ile biyomorfik oluşumların üretim alanları olarak kurgulanan yeni şehirler giderek popülerliğini kaybetmeye başlamıştır. Bu eğilim, bir yandan ütopya kavramına dair artan tanım ve eleştirel yorumların ortaya çıkmasıyla, diğer yandan ise şehir kuramcılarının hayallerinin yeni şehirler aracılığıyla gerçeğe dönüştüğünde baskıcı bir düzen ve kısır bir teknik sistem üretmesiyle ilişkilendirilebilir. Bununla birlikte, popülerliğinin azalmasına rağmen Yeni Şehir Hareketi, 21. yüzyılın kültür, sürdürülebilirlik ve akıllı teknolojiler gibi idealleriyle yeniden varlık göstermeye çalışmaktadır. Güney Kore'nin Seul kentinde inşa edilen Songdo Akıllı Şehri ve Hindistan'ın planladığı yüz akıllı şehir gibi örnekler, "sıfırdan inşa edilen şehirlerin" günümüz beklentilerine uyum sağlayarak varlığını sürdürmeye çalıştığını göstermektedir (Wakeman, 2016). Bu bağlamda, sıfırdan inşa edilen şehirler yaklaşımının günümüzde farklı bir boyutu olarak, mevcut kent dokusu içinde birçok ilkenin yanında erişilebilirliği temel alan "15 dakikalık kent" modeli öne çıkan kentsel gelişme yaklaşımlarındandır.

2016 yılında Carlos Moreno tarafından ortaya atılan 15 dakikalık kent yaklaşımının temel felsefesi “chrono-urbanism” (zaman-temelli kentleşme) kavramına dayanmaktadır. Moreno (2021), bireylerin temel ihtiyaçlarına yürüyerek ya da bisikletle 15 dakikadan fazla ulaşmayacakları bir kentsel yapıyı savunmakta ve modernist yaklaşımların neden olduğu kentsel ve toplumsal parçalanmaların onarılması gerekliliğini vurgulamaktadır. Moreno (2021) kentsel fiziksel yapıya yönelik 15 dakikalık kent yaklaşımı kapsamında gerçekleştirilecek yeniden yapılandırılma sürecinde yakınlık (proximity), çeşitlilik (diversity), yoğunluk (density) ve yaygınlık (ubiquity) gibi temel bileşenlerin gözetilmesi gerektiğini savunur. Bunun yanında bireylerin daha yüksek bir yaşam kalitesine ulaşabilmesi için yaşamak, çalışmak, alışveriş yapmak, sağlık hizmetlerine erişmek, eğitim almak ve eğlenmek gibi temel hizmetlere sahip olmanın önemi vurgulanmaktadır. Bu işlevlerin yerine getirilmesi ise kentlerin fiziksel yapısının yeniden yapılandırılması ile mümkün olacaktır.

Khavarian-Garmsir, Sharifi, & Sadeghi (2023) tarafından gerçekleştirilen bir çalışma kapsamında ise Moreno (2021) tarafından ortaya konan 15 dakikalık kent bileşenleri geliştirilmiş ve yedi temel bileşen ortaya konmuştur. Bunlar;

- Yakınlık/erişebilirlik (Proximity),
- Yoğunluk (Density),
- Çeşitlilik (Diversity),
- Dijitalleşme (Digitalization),
- İnsan Ölçeğinde Kentsel Tasarım (Human scale urban design),
- Bağlantılılık (Connectivity),
- Esneklik (Flexibility)

15 dakikalık kent, sıklıkla güncel bir kavram olarak sunulsa da aslında kentsel planlama tarihindeki birçok kuramsal ve pratik yaklaşımın yeniden yorumlanmasından oluşmaktadır. Nitekim literatürde, Howard'ın Bahçe Şehri (1902), Perry'nin Mahalle Birimi (1929), Christaller'ın Merkezi Yer Kuramı (1966) ya da Jacobs'un kentsel canlılık yaklaşımı (1961), Yeni Şehircilik ve Akıllı Büyüme ilkeleri gibi tarihsel referansların bu modelin temelini oluşturduğu belirtilmektedir (Staricco, 2022). Bu açıdan bakıldığında, 15 dakikalık kent modelinin söz konusu tarihsel pratiklerle temel ilkeler bağlamında çeşitli benzerlikler barındırdığı söylenebilir.

2. YÖNTEM

Yeni Şehir Hareketi ve 15 dakikalık kent yaklaşımı Khavarian-Garmsir, Sharifi, & Sadeghi (2023) tarafından ortaya konan ilkeler bağlamında karşılaştırıldığında her iki yaklaşımda ortaklaşma, farklılaşma ve ikili bir yapı görülmektedir. Yeni Şehir Hareketi için temel yaklaşımlardan olan Perry'nin mahalle biriminde günlük yaşam işlevlerinin yürüme mesafesinde planlanması, 15 dakikalık kentte de temel bir ilke olarak karşımıza çıkmaktadır. Bahçe Şehirlerdeki düşük-orta yoğunluk ile savaş sonrası yeni şehirlerdeki kompaktlık anlayışı, 15 dakikalık kent modelinde yüksek yoğunluğun sürdürülebilirlik amaçlı kullanımıyla devam etmektedir. İnsan ölçeği ilkesinde de Perry'nin insan ihtiyaçlarını odağa alan yaklaşımı ile günümüz kent sakinlerinin gündelik ihtiyaçlarını kolaylaştırmaya yönelik kurgular arasında güçlü bir paralellik görülmektedir. Ayrıca bağlantılılık boyutunda, tarihsel yaklaşımlarda yaya ve bisiklet önceliği ile araç trafiğinin sınırlanması vurgusu, 15 dakikalık kentte toplu taşımaya entegrasyon ve aktif ulaşım türlerinin teşviki ile sürdürülmektedir.

Bu noktada erişilebilirlik, yoğunluk, insan ölçeği ve bağlantılılık ilkelerinin Yeni Şehir Hareketi ve 15 dakikalık kent bağlamında ortaklaştığı söylenebilir.

Çeşitlilik boyutu ise ikili bir yaklaşım sergilemektedir. Yeni Şehir Hareketinde farklı gelir gruplarının bir arada yaşaması ütopyacı bir ideal olarak ele alınmış, 15 dakikalık kentte ise çeşitlilik, farklı kültürleri, etnik kökenleri ve sosyal sınıfları içeren toplulukların varlığına işaret edilmektedir. Her iki yaklaşımda da farklı toplulukların birlikte var olmasına işaret edilmektedir. Buna karşılık Yeni Şehir Hareketinde merkezî örgütlenmeye dayalı kentsel form öne çıkarırken, 15 dakikalık kent modelinde polisentrik, yani çok merkezli yapıya dönüşüm söz konusudur. Bu yönüyle çeşitlilik ilkesi her iki yaklaşım bağlamında toplumsal boyutta ortaklaşırken, mekânsal boyutta farklılaşmaktadır.

Dijitalleşme ve esneklik boyutları 15 dakikalık kentin farklılaşan yönlerini ortaya koymaktadır. 20. yüzyıl başındaki planlama paradigmasında dijital altyapının öngörülmemesi, 15 dakikalık kentte akıllı kent teknolojilerinin mekânsal organizasyona dahil edilmesiyle belirgin bir ayrışmaya işaret eder. Aynı şekilde tarihsel yaklaşımlar katı fonksiyonel zonlama üzerinden kurgulanırken, 15 dakikalık kent daha esnek, çok amaçlı kullanım alanlarını öne çıkararak farklılaşmaktadır. Bu durum, 15 dakikalık kent yaklaşımında çağın teknolojik ve toplumsal gereklilikleriyle uyum sağlamak üzere yeni bir katman eklendiğini göstermektedir.

Yeni Şehir Hareketi ile 15 dakikalık kent yaklaşımı, bazı ilkelere benzerlikler taşısa da çağın gereklilikleri doğrultusunda önemli farklılıklar da ortaya koymaktadır. Bu karşılaştırmalı çerçeve, çalışmada ele alınacak sosyalist kent örneği Nowa Huta'nın kentsel gelişim sürecini değerlendirmek ve her iki yaklaşımın kesiştiği ile ayrıştığı noktaları belirlemek için kavramsal bir arka plan sunmaktadır. Bu doğrultuda araştırmanın amacı, Yeni Şehir Hareketi'nin temsiliyeti ile sosyalist bir ideal olarak inşa edilen Nowa Huta kentinin gelişim sürecini karşılaştırmalı biçimde ele almak ve ortaya çıkan kentsel dokuya ilişkin mekânsal çözümlenmeleri 15 dakikalık kent konsepti bağlamında tartışmaktır. Çalışmada yöntem olarak, M. R. G. Conzen'in (1960) kent-plan çözümlenmesi yaklaşımından yararlanılarak Nowa Huta'nın sokak dokusu çözümlenmesi ve yapı düzenine dair morfolojik bir inceleme yapılmış; ayrıca 15 dakikalık kent kriterleri çerçevesinde mekânsal sorgulamalar gerçekleştirilmiştir. 15 dakikalık kentin en temel kriteri olan erişilebilirlik kriteri yaya ve bisiklet odağında gerçekleştirilen ağ analizleri (network analysis), bağlantılılık kriteri ise tramvay duraklarından yaya ve bisiklet erişimine yönelik ağ analizleri ile ortaya konmuştur.

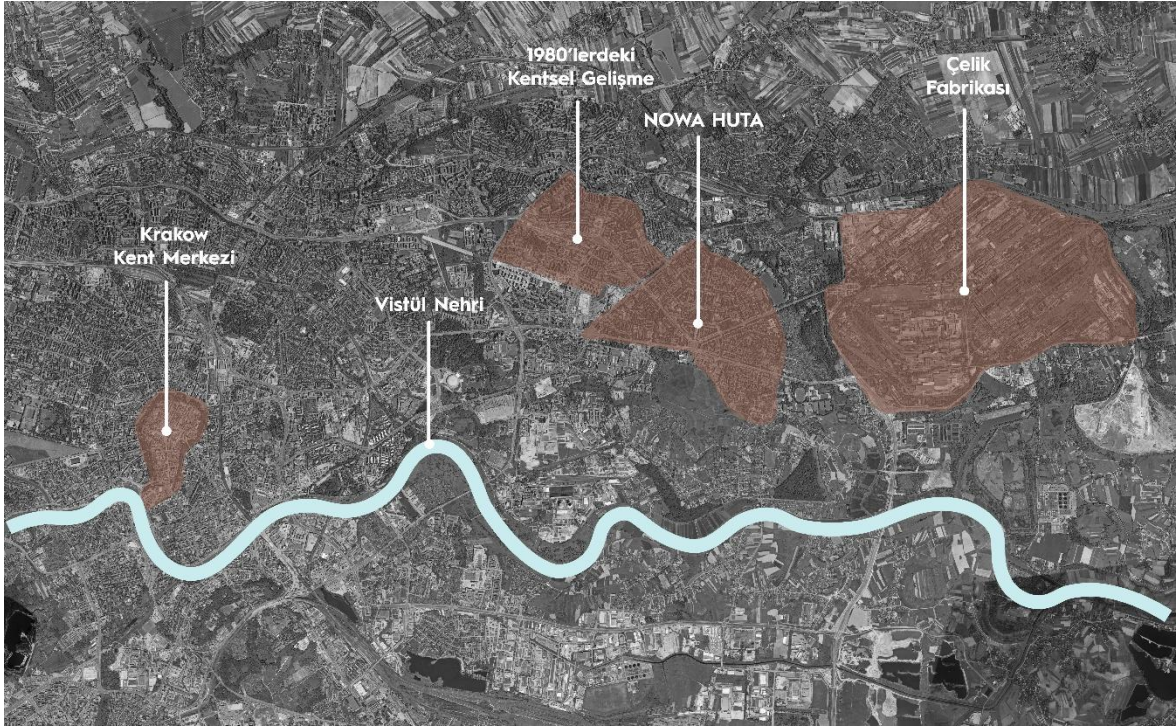
3. KRAKOW “NOWA” HUTA

Polonya'nın önemli şehirlerinden biri olan Krakow, UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde yer almasıyla tarihi değeri ve mimari zenginliğiyle öne çıkmaktadır. II. Dünya Savaşı sonrasında, 1945'te sosyalist yönetim biçiminin benimsenmesiyle birlikte ülkede yeni bir şehircilik anlayışı gelişmiş ve 1946-1960 yılları arasında kırk dokuz yeni şehir inşa edilmiştir. Bu süreç, Polonya'nın şehirli nüfusunu ikiye katladığı iddiasıyla dikkat çekmektedir. Bu yeni şehirler arasında en bilinen örneklerden biri, Krakow'da inşa edilen Nowa Huta'dır (Wakeman, 2016). Sosyalist dönem planlama anlayışıyla kurulan Nowa Huta, bu çalışmanın odağını oluşturmaktadır.



Şekil 2. Nowa Huta'nın konumu

Nowa Huta, Krakow'un doğusunda 10 km uzaklıkta inşa edilmiş, yaklaşık 310 ha bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Nowa Huta'nın Krakow şehrinde inşa edilmesinde, Vistül Nehri'nin yakınındaki geniş düz arazilerin çelik fabrikasının inşası için elverişli koşullar sunması ve Krakow'un hinterlandındaki tarım faaliyetlerinin azalması sonucu çevredeki kırsal alanlarda iş gücü fazlası oluşması (sanayi gelişimi için avantaj) temel sebeplerdendir (Şekil 3).

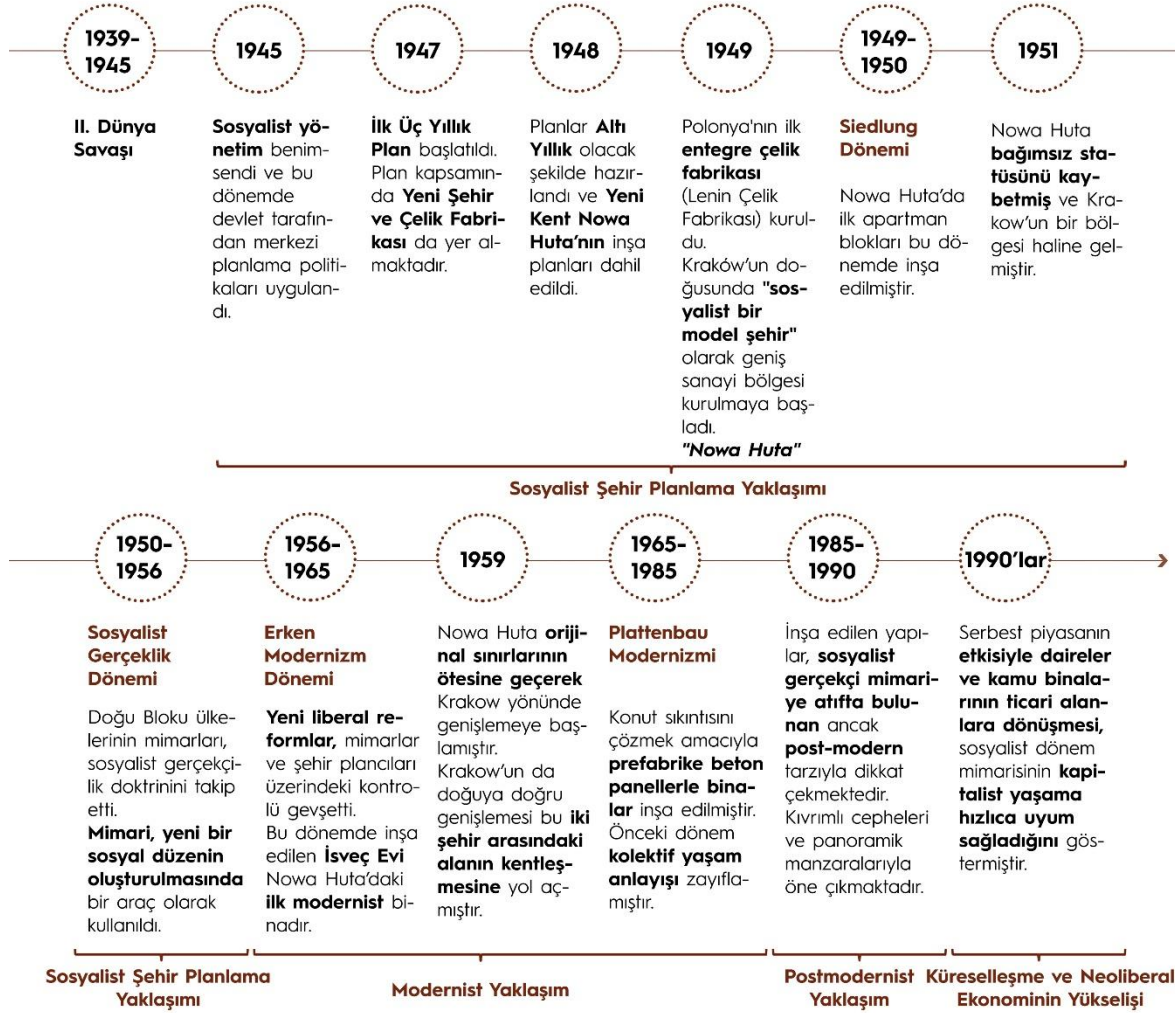


Şekil 3. Nowa Huta ve Krakow kent merkezi ilişkisi

Nowa Huta'nın kentsel gelişme ve planlama sürecinde dört temel yaklaşıma sahip dönem karşımıza çıkmaktadır. Bunlar; sosyalist planlama yaklaşımı (1), modernist yaklaşım (2), postmodernist yaklaşım (3), küreselleşme ve neoliberal ekonominin yükselişi (4) şeklindedir.

II. Dünya Savaşı'nın ardından Polonya'da sosyalist yönetim benimsenmiş ve devletin merkezi planlama politikaları uygulanmaya başlamıştır. 1947'de hazırlanan ilk üç yıllık plan ile Kraków'un doğusunda yeni bir şehir ve çelik fabrikası inşa edilmesi gündeme gelmiş, 1949'da inşasına başlanan Nowa Huta ve aynı yıl kurulan Lenin Çelik Fabrikası, yalnızca çok sayıda sakinin fabrikada istihdam edilmesiyle değil, aynı zamanda yeni şehir planlamasının arkasındaki ideolojik hedeflerle de yakından ilişkili olmuştur. Bir "sosyalist yeni yerleşim" olarak tasarlanan Nowa Huta, bu nedenle Sovyet rejimi için güçlü bir ideolojik sembol niteliği taşımıştır.

1949-1950 döneminde, açık blok düzeninde, yeşil alanlarla çevrili, az katlı, eğimli çatılı ve bağımsız konutlardan oluşan Siedlung tarzı yapılar inşa edilmiştir. Almanca'da "yerleşim" anlamına gelen bu kavram, zamanla işçiler ve aileleri için daha iyi yaşam koşulları sunan konut tiplerini tanımlayan bir terime dönüşmüş ve bu örneklerle Nowa Huta'da da rastlanmıştır. 1956'dan itibaren, mimar ve şehir plancılarının komünist olmayan ülkelere araştırma amaçlı seyahat edebilmesine izin verilmesiyle modernizmin etkileri görülmeye başlamış, bu dönem 1985'e kadar sürmüştür. Özellikle 1965 sonrasında konut sıkıntısını hız, esneklik ve düşük maliyetle çözmek için prefabrike beton panel bina sistemi olan Plattenbau benimsenmiş; böylelikle daha yüksek yoğunluk elde edilirken mahalle birimi kavramı dönüşmüş ve kolektif yaşam anlayışı giderek zayıflamıştır. 1985-1990 yılları arasında sosyalist mimariye göndermeler yapan ancak kıvrımlı cepheleri ve panoramik manzaralarıyla öne çıkan postmodernist yapılar görülmeye başlamıştır. Bu dönemde avlular kamusal işlevlerini kaybederek otopark alanlarına dönüşmüştür (INTI, 2012). 1990'lara gelindiğinde ise küreselleşme ve neoliberal ekonominin yükselişi sonucunda kamu binaları hızla ticari alanlara dönüşmüş, sosyalist dönem mimarisi kapitalist dönemin işlevsel taleplerine uyum sağlamıştır.



Şekil 4. Nowa Huta'nın kentsel gelişme ve planlama süreci

Nowa Huta'nın gelişim sürecini dönemler üzerinden mekânsal olarak incelediğimizde; 1949-1950 arasındaki Siedlung Dönemine ait yapılaşma biçimine kentin kuzeyinde ve güneydoğusunda rastlanmaktadır. Serbest blok düzenlerine sahip bu alanlar, yeşil alanlarla çevrili daha düşük yoğunluklu bir yerleşim karakteri sergilemektedir. 1950-1956 Sosyalist Dönem dokusu ise kentin çekirdeğini oluşturmaktadır. Düzenli akslar boyunca inşa edilen simetrik yapıya sahip avlulu bloklar, dönemin ideolojik vurgusunu ve merkezîyetçi planlama anlayışını yansıtmaktadır. 1956-1990 arası Modernist ve Postmodernist Dönem dokusuna ise kentin doğu, kuzeydoğu ve güney kesimlerinde yer almaktadır. Daha büyük ve tekrarlayan blok tipolojileriyle, işlevselcilik ve modernist planlama ilkeleri doğrultusunda inşa edilmiş, avlulu tipolojiden uzaklaşan bir yapılaşma karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte, güneyde yer alan postmodern dokuyu temsil eden konut adasında, sosyalist dönemden miras kalan bir anlayışla avlu oluşturma çabasının sürdüğü dikkat çekmektedir (Şekil 5).



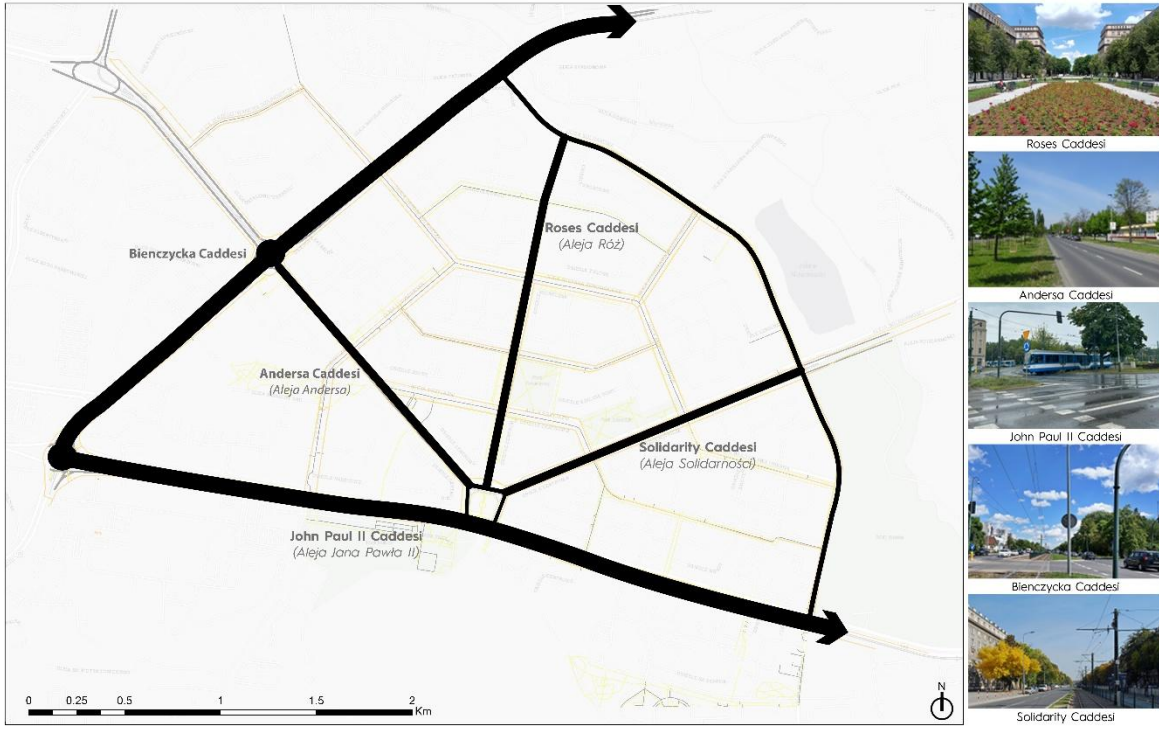
Şekil 5. Nowa Huta kent dokusunun dönemsel oluşumu (INTI (2012)'den düzenlenerek yazarlar tarafından oluşturulmuştur)

Nowa Huta'nın mekânsal gelişim süreci, sosyalist ideolojinin yansımalarından modernist ve postmodernist etkilere, oradan da neoliberal dönüşümlere uzanan çok katmanlı bir yapı sergilemektedir. Günümüzde ise bu çok katmanlı yapının yeni kentsel kuramlar çerçevesinde nasıl değerlendirilebileceği sorusu önem kazanmaktadır. Bu bağlamda, Nowa Huta'nın mekânsal düzeni ve yaşam kurgusu, çağdaş bir kavramsal çerçeveye olan 15 dakikalık kent yaklaşımı bağlamında incelenmeye değer bir örnek sunmaktadır.

4. NOWA HUTA'NIN 15 DAKİKALIK KENT BAĞLAMINDA İNCELENMESİ

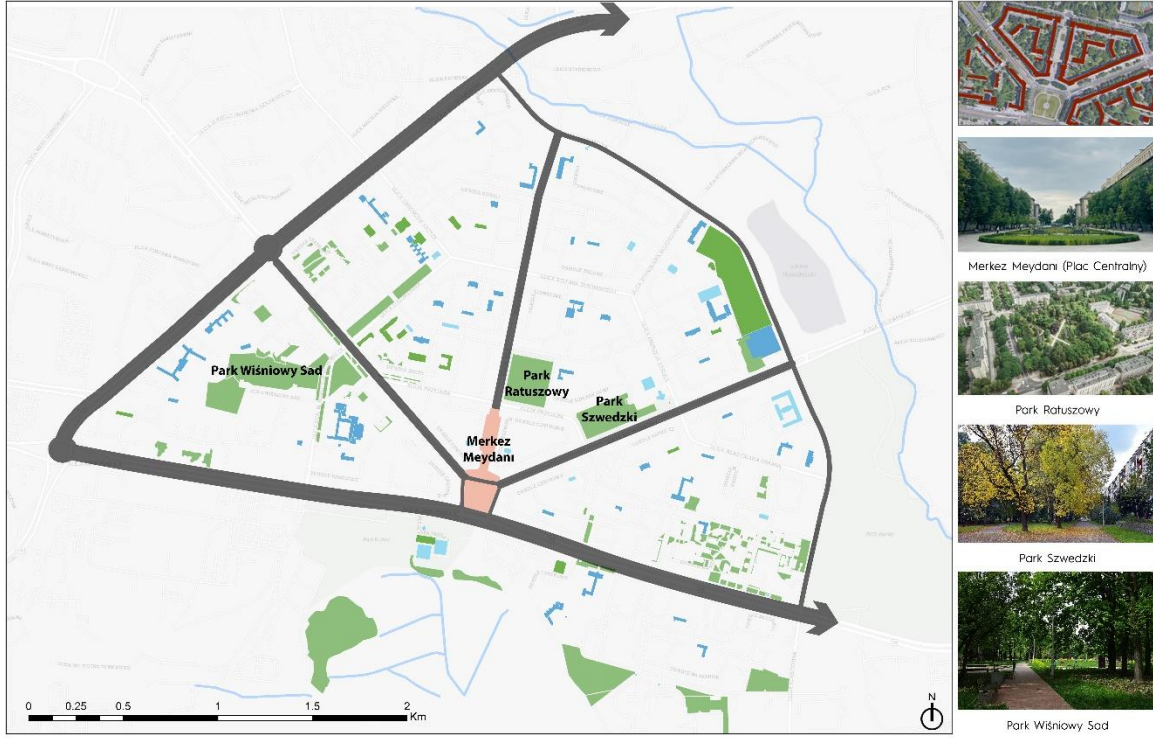
Sosyalist dönem şehircilik anlayışı ile kurulmuş bir kent olarak inşa edilen Nowa Huta, bugün hâlâ barındırdığı ulaşım kurgusu, kamusal alanları ve temel işlevlerin varlığıyla kentsel yaşamın organizasyonunu sürdürmektedir. Kentin Merkez Meydanı (Plac Centralny) olarak nitelendirilen düğüm noktasına erişen üç temel işinsal aks bulunmaktadır. Bunlar; Roses caddesi, Anderse caddesi ve John Paul II caddesidir (Şekil 6). Genellikle Eğlence Aksı olarak anılan Roses caddesi kuzey-güney yönünde uzanarak Merkez Meydan ile çeşitli parklar ve tesisleri birbirine bağlamaktadır. Kuzeybatı yönünde uzanan Anderse caddesi, şehir merkezini eski havaalanından ve Nowa Huta ile Bienczyce bölgesini birbirinden ayıran Bienczycka bölgesel yolu ile birleştirmektedir. Solidarity caddesi, Sosyalist dönemde büyük sayıda çelik işçisinin işe

gidip gelmek için kullandığı ve kentin üç temel aksından biridir. John Paul II caddesi ise Krakow'u Merkez Meydana bağlayan güneydeki ana arter yolu oluşturan akstır.



Şekil 6. Nowa Huta yol kurgusu

1952-1956 yılları arasında kentin merkezi unsuru olarak inşa edilen ve önemli bir düğüm noktası olan Merkez Meydan, birtakım ticaret birimlerini (büfe, pastane, market, kafe hediyelik eşya dükkânı vb.) barındırmaktadır. Nowa Huta şehir planlamasında öne çıkan bir diğer güçlü unsur, kente özgü bir kimlik kazandıran ve önemli bir kamusal kullanım sunan yeşil dokudur. Kent içerisinde önemli parkların yanı sıra özellikle konutlar içerisindeki avlularda yoğunlaşan bu yeşil alanlar, kamusal mekânda belirleyici bir rol üstlenmektedir (Şekil 7).



Şekil 7. Nowa Huta kamusal alanları

Staricco (2022) tarafından gerçekleştirilen ve 15 dakikalık kent kavramına erişilebilirlik ölçütleri üzerinden metodolojik bir çerçeve sunan çalışma referans alınarak, Nowa Huta'daki kentsel kullanımlar; eğitim, sağlık ve sosyal hizmetler ile eğlence ve rekreasyon olarak kategorize edilmiştir (Şekil 8). Eğitim kategorisinde kreş, anaokulu, ilkokul, ortaokul ve lise yer alırken; sağlık ve sosyal hizmetler kategorisinde mahalle sağlık merkezi, danışma merkezi, sosyal bakım hizmetleri postane, karakol, kilise ve açık hava pazarı yer almaktadır. Eğlence kategorisinde ise yeşil alanlar, oyun alanları, oyun odaları, spor tesisleri, kütüphaneler, tiyatrolar ve sinemalar yer almaktadır.

Kentsel kullanımların mekandaki dağılımı incelendiğinde eğitim, sağlık, sosyal ve eğlence alanları, homojen dağılımın ötesinde ve belirli kümeler halinde konut alanlarıyla bütünleşmiş biçimde konumlanmıştır. Bu anlayış Perry'nin Mahalle Birimi kurgusu ile paralellik taşımaktadır. Yeşil alanlar, özellikle merkeze yakın konumlarda ve yapı adalarının içerisinde yoğunluk göstermektedir. Bu da yarı özel-kamusal mekân anlayışını desteklemektedir. Büyük ölçekli park alanları ise sosyalist ve modern dönem yapı adalarının yakınında yer almaktadır.

Ulaşım altyapısını incelediğimizde tramvay hattı, merkezden çıkan radyal akslarla birlikte çevre yolu boyunca gelişerek toplu ulaşımı desteklemektedir. Bu durum toplu taşımaya dayalı bir merkez-çevre ilişkisi kurulduğunu göstermektedir. Tramvay durakları incelendiğinde hizmet erişimi açısından dengeli bir yapının kurulduğu görülmektedir. Yaya yolu ve bisiklet yolları ise konut adaları arasında konumlanarak kenti sarmalamaktadır.

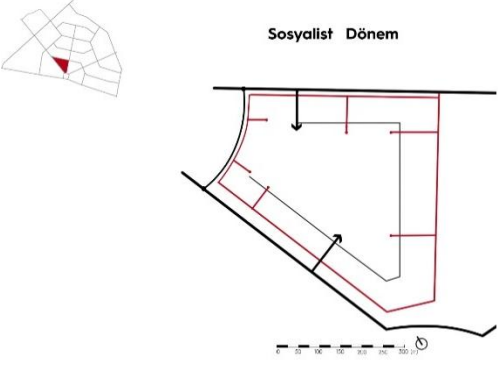
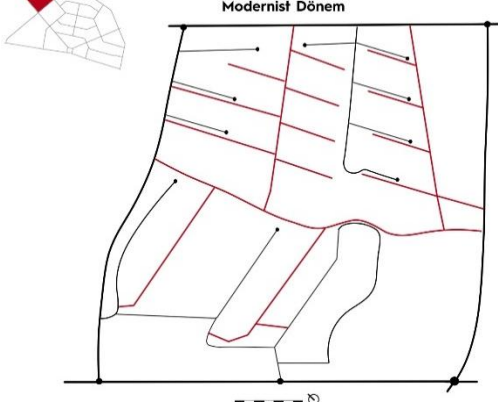
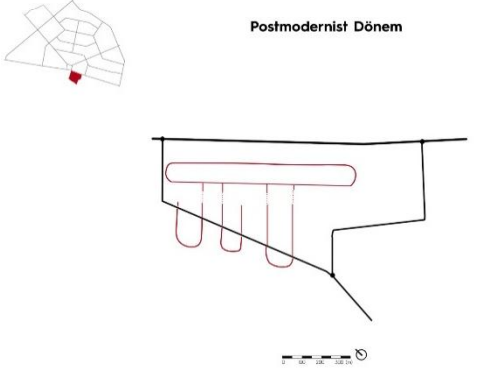


Şekil 8. Nowa Huta arazi kullanımı

Nowa Huta'nın kentsel yapısını anlamak üzere ulaşım kurgusu, kamusal alanlar ve arazi kullanım yapısı ortaya konmuştur. Bunun yanında Nowa Huta'ya dair kent planı, Conzen'in (1960) "Alnwick, Northumberland—A Study in Town-Plan Analysis" adlı çalışmasında geliştirdiği Kent-Plan Çözümlemesi çerçevesinde ele alınmıştır. Conzen'in yöntemi temel olarak sokak dokusu, yapı adası-parcel ilişkisi ve parcel-yapı ilişkisi olmak üzere üç bileşenden oluşsa da bu çalışmada analiz kapsamı sokak dokusu ve yapı biçimlenişi çözümlenmeleri ile sınırlandırılmıştır. Böylece Nowa Huta'nın mekânsal kurgusu, sokak ağı ve yapı düzeni üzerinden morfolojik açıdan değerlendirilmiştir (Tablo 1). Yapı düzenine yönelik çıkarımlar ise Nowa Huta'ya dair kent planındaki bilgiler ve ölçümler sonucu elde edilmiştir.

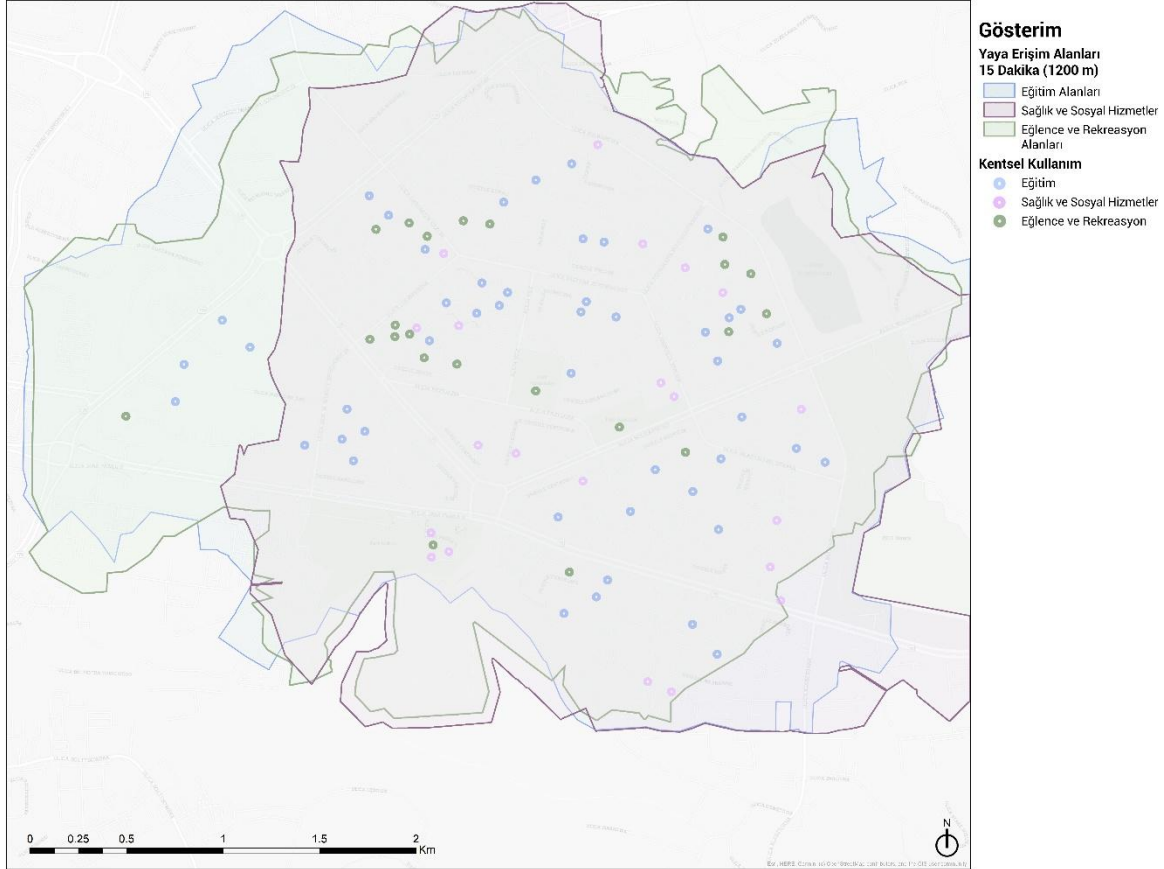
Tablo 1. Nowa Huta'nın sokak dokusu ve yapı düzeni bağlamında kent plan çözümü

Sokak Dokusu Çözümü	Yapı düzeni
<ul style="list-style-type: none"> - Dörtgen formda yapı adaları - Kademeli ve hiyerarşik bir yol kurgusu - Bina girişleri içeriden beslenen yoldan (Geleneksel yaklaşım) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bahçeli yapılar ve yarım avlulu sistemler ön planda - Bahçeli yapılar genellikle 2 katlı, 20 m uzunluğunda, tekil yerleşim - Komşu parsellerle fiziksel mesafe korunmuş, mahremiyet ön planda - Yarım avlulu yapılar genellikle 3 katlı - Yarım avlulu yapılarda yapının yalnızca üç cephesinde duvar örülmüş (güneyde 66 metre, batı ve doğuda ise 30'ar metre uzunluğunda)

<ul style="list-style-type: none"> - İşınsal yol bağlantıları etkisiyle açılı yapı adaları - Yapıların yolla direk teması - Kapalı bir sistemi çevreleyen taşıt yolları - Bazı noktalardan kontrollü bir biçimde taşıt ve yaya hareketleri 	 <p style="text-align: center;">Sosyalist Dönem</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Çevreye kapalı ve kapalı bir avlu içerisinde kullanıcı sirkülasyonu sağlayan bir sistem - Yapıların oluşturduğu avlulu bloklar hem fiziksel sınırları belirlemekte hem de toplu yaşam alanları üretmekte - Duvar genişlikleri kuzeyde 200 metre, güneyde 270 metre, doğuda 210 metre ve batıda 95 metre olmak üzere oldukça bir geniş ölçekte tasarlanmıştır -Yapılar genellikle 6 katlı
<ul style="list-style-type: none"> - En dikkat çeken unsur yaya ile taşıtın yapı adası içerisinde ayrıştırılması - Dışarıdan beslemeli bir sistem 	 <p style="text-align: center;">Modernist Dönem</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Yapı blokları çizgisel, tekrarlayan bir düzende konumlandırılmış - Yapı blokları geniş aralıklarla yerleştirilerek ışık, hava ve yeşil alan prensipleri ön planda tutulmuş - Blok genişliği fazla olan yapılar 5 katlı iken blok genişliği azalan yapıların 12 kata çıktığı görülmekte
<ul style="list-style-type: none"> - Deforme bir grid sistem - Döngüsel yaya kurgusu - Taşıt yolu yapıların önüne kadar gelmekte - Yapıların yönleri yollar için yönlendirici bir sisteme sahip 	 <p style="text-align: center;">Postmodernist Dönem</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Yapılar 3-5 ve 7 katlı olarak karşımıza çıkmakta - Parçalı ve yönelime duyarlı bir yerleşim kurgusu benimsenmiştir

15 dakikalık kent yaklaşımının en önemli bileşenlerden olan erişilebilirlik kriteri için; eğitim alanları, sağlık ve sosyal hizmetler, eğlence ve rekreasyon alanları olmak üzere üç başlık altında yer alan kullanımlar yaya ve bisiklet ulaşımı bağlamında incelenmiştir. Yaya ve bisiklet ulaşımı için erişim mesafeleri Duany & Steuteville (2021)'nin çalışması referans alınarak belirlenmiştir. Buna göre 15 dakikalık yaya erişimi 1200 metre, bisiklet erişimi ise 4800 metre olacak şekilde ağ analizleri gerçekleştirilmiştir. Elde edilen analiz sonucuna göre, çalışma alanındaki eğitim tesislerinin tamamına 15 dakikalık yürüme mesafesi içerisinde erişim sağlanabilmekte ve bu durum, yaya erişilebilirliği açısından oldukça yüksek bir kapsayıcılığı ortaya koymaktadır. Eğitim alanları, yapı adalarının merkezi konumlarında kümelenmiş olup ana yaya yolları ve ikinci derece yollar ile güçlü bir bağlantıya sahiptir. Sağlık ve sosyal hizmet tesislerinin büyük çoğunluğunun 15 dakikalık yürüme mesafesi içerisinde erişilebilir olmasına karşın alanın batı kesiminde bu tesislerin daha

seyrek konumlanması nedeniyle erişim açısından belirgin bir boşluk ortaya çıkmakta ve bu durum, bütüncül yaya erişimi hedefi doğrultusunda bir eksikliğe işaret etmektedir. Eğlence ve rekreasyon alanlarının büyük bölümüne ise 15 dakikalık yürüme mesafesi içinde erişim sağlanabilmektedir. Nowa Huta genelinde yaya erişilebilirliği açısından olumlu bir mekânsal örüntü gözlenmektedir (Şekil 9).



Şekil 9. Nowa Huta eğitim, sağlık ve sosyal hizmetler, eğlence ve rekreasyon alanları için yaya erişimi ağ analizi

Eğitim alanları, sağlık ve sosyal hizmetler, eğlence ve rekreasyon alanlarına yönelik 15 dakikalık bisiklet mesafesiyle erişilebilirliğini ortaya koyan analiz incelendiğinde; eğitim tesislerinin 15 dakikalık bisiklet mesafesiyle erişilebilir olduğu ortaya konmuştur. Bisiklet hatları özellikle ana yollar boyunca şekillenmiş olup bu durum, doğrusal bir süreklilik yaratarak eğitim alanlarına yönelen bisiklet akışını güçlendirmektedir. Sağlık ve sosyal hizmetlerde merkezi de içine alan ana bisiklet akslarının çevre bölgelere doğru etkili bir yayılım sağlayarak kapsayıcı bir ulaşım ağı oluşturduğu görülmektedir. Ancak alanın genelindeki güçlü merkez-çevre bisiklet ağ yapısına rağmen, hizmet dağılımındaki farklılaşmalar nedeniyle belirli bölgeler erişim açısından dezavantajlı kalmaktadır. Eğlence ve rekreasyon alanlarının ise bisiklet ile 15 dakikalık mesafe içinde büyük ölçüde erişilebilir olduğu görülmektedir. Ancak kuzeydoğudaki bir bölgede erişim sınırlı kalmakta ve bu durum kapsayıcı bisiklet erişimini zayıflatmaktadır (Şekil 10).



Şekil 10. Nowa Huta eğitim, sağlık ve sosyal hizmetler, eğlence ve rekreasyon alanları için bisiklet erişimi ağı analizi

15 dakikalık kent yaklaşımının bileşenlerden olan bağlantılılık kriteri için tramvay duraklarının erişilebilirliği yaya ve bisiklet erişimi bağlamında ele alınmıştır (Şekil 11 ve Şekil 12). Nowa Huta'da tramvay durakları için yapılan yaya erişimi ağı analizi, 5, 10 ve 15 dakikalık yürüme mesafelerine göre erişim alanlarını ortaya koymaktadır. Analiz, durakların büyük ölçüde konut adalarını kapsayacak biçimde konumlandığını ve toplu taşımaya dayalı merkez-çevre ilişkisinin güçlü bir şekilde kurulduğunu göstermektedir. Bisiklet erişimi analizi, 10 dakikalık mesafede bile kentin büyük bölümünü kapsayarak toplu taşımaya kapsayıcılığını önemli ölçüde artırmakta ve çevredeki konut alanlarını da tramvay hattına entegre etmektedir. Böylece bisiklet ve tramvay birlikteliği, erişilebilirlik düzeyini mekânsal olarak genişletmektedir. Temelde gerçekleştirilen bu analizler Nowa Huta kentinin 15 dakikalık kent yaklaşımında öngörülen bağlantılılık ilkesiyle uyumlu bir yapıya sahip olduğuna işaret etmektedir.



Şekil 11. Nowa Huta tramvay durakları için yaya erişimi ağ analizi



Şekil 12. Nowa Huta tramvay durakları için bisiklet erişimi ağ analizi

Elde edilen bulgular, Nowa Huta'nın planlı kentsel yapısı sayesinde 15 dakikalık kent yaklaşımının temel ilkeleriyle yüksek düzeyde örtüştüğünü göstermektedir. Özellikle erişilebilirlik, bağlantılılık ve kamusal alan kullanımı açısından güçlü bir performans sergileyen kent, sosyalist dönem planlama anlayışının çağdaş kentsel yaklaşımların hedeflerine zemin hazırlayabilecek nitelikte olduğunu ortaya koymaktadır.

5. YENİ ŞEHİR HAREKETİ İLE 15 DAKİKALIK KENT KONSEPTİNİN NOWA HUTA ÖZELİNDE KARŞILAŞTIRILMASI

Nowa Huta'nın kentsel yapısı, Yeni Şehir Hareketi'nin sosyalist planlama anlayışından beslenmekle birlikte, günümüzün çağdaş kentsel yaklaşımlarından biri olan 15 dakikalık kent yaklaşımıyla da önemli kesişim noktaları sunmaktadır. 15 dakikalık kent ilkelerinden olan erişilebilirlik, yoğunluk, çeşitlilik, insan ölçeği ve bağlantılılık bileşenlerinde yüksek düzeyde bir uyumun olduğu; buna karşın esneklik ve dijitalleşme boyutlarında sınırlı bir karşılık bulunduğu görülmektedir.

Erişilebilirlik açısından, yaya, bisiklet ve toplu taşıma olanaklarıyla temel hizmetlere kısa mesafede ulaşım imkânı sağlaması, kentin bu ilkeyi yüksek düzeyde karşıladığını göstermektedir. Yoğunluk bakımından ise özellikle sosyalist dönemde üretilen 6 katlı ve modernist dönemde üretilen 5 ila 12 kat arasındaki yapılar ile kompakt yerleşim anlayışı, savaş sonrası sosyalist kentlerin öngördüğü yüksek yoğunluk prensibini yansıtmaktadır. Çeşitlilik boyutunda, Nowa Huta'nın konut, kamusal alan ve sosyal hizmet çeşitliliğiyle homojen bir yapıya sahip olmasına rağmen zengin altyapısı ve işlevsel polisantik kurgusu, 15 dakikalık kentin çeşitlilik bileşeniyle önemli paralellikler taşımaktadır. Dijitalleşme, mekânsal bağlamda sınırlı bir karşılık olsa da dönemin teknolojik olanaklarıyla kurgulanan altyapı, çağdaş dönüşümlere uyum sağlayabilecek potansiyel bir zemin yaratmıştır. İnsan ölçeği açısından ise kamusal alanlara doğrudan erişim olanağı, kentin kullanıcı odaklı bir tasarım anlayışına sahip olduğunu göstermektedir.

Tramvay duraklarının kente dengeli bir şekilde dağıtılması ve yaya-bisiklet erişimine açık olması, toplu taşımaya entegrasyonun başarılı bir örneğini sunarak 15 dakikalık kentin bağlantılılık ilkesini büyük ölçüde karşılamaktadır. Ancak esneklik açısından, yarı kamusal konut avlularının ve yapı kurgusunun çok işlevli kullanımlara dönüşme potansiyelinin düşük olması, kentin değişen ihtiyaçlara uyum sağlama kapasitesini sınırlamaktadır. Bu bağlamda Nowa Huta, bazı bileşenlerde 15 dakikalık kent ilkeleriyle güçlü bir kesişim sergilese de özellikle mekânsal esneklik ve çağdaş dönüşümler açısından belirgin kısıtlılıklara sahiptir. Genel olarak bu karşılaştırma Nowa Huta'nın tarihsel planlama yaklaşımı ile güncel günümüzde hedeflenen kent yapısı arasındaki ilişkileri anlamak açısından önemli ipuçları sunmaktadır.

6. SONUÇ

Kentleşme süreçlerinin farklı dönemlerdeki mekânsal üretimleri, günümüz planlama yaklaşımlarının kökenlerini anlamak açısından önemli dersler sunmaktadır. Özellikle sosyalist rejimlerin ürettiği planlı yerleşimler, yoğunluk, erişilebilirlik ve işlevsellik gibi kentsel ilkeler üzerinden değerlendirildiğinde, çağdaş kent modellerine ışık tutan örnekler barındırmaktadır. Türkiye'de son yıllarda görülen, emsal odaklı ve

kentten kopuk toplu konut yaklaşımları düşünüldüğünde, bu tarihsel birikimin günümüze aktarıma biçimi daha da kritik hale gelmektedir. Bu bağlamda, Nowa Huta örneği mekânsal entegrasyon ve planlama ilkeleri açısından başarılı bir model olarak öne çıkmakta; günümüzde ulaşılmak istenen mekânsal organizasyon biçimlerine dair önemli bir referans sunmaktadır.

Her ne kadar uzun bloklar, kapalı avlular gibi fiziksel öğeler bazı açılardan eleştiriye açık olsa da yaklaşık bir yüzyıl önce planlanmış bir alanın değişen toplumsal ve mekânsal koşullara uyum sağlayabilmesi dikkate değer bir durumdur. Bu, geçmişte geliştirilen planlama yaklaşımlarının günümüzde farklı yorumlarla yeniden tartışılmasının önemine işaret etmektedir. Özellikle kentsel mekân üreticileri (planacılar, kentsel tasarımcılar vb.) için tarihsel perspektiften öğrenmek, süreklilik ilkesini gözetmek ve geçmiş deneyimleri çağdaş bağlamlarda yeniden değerlendirmek kritik bir gereklilik olarak öne çıkmaktadır. Sonuç olarak, 15 dakikalık kent ilkeleri temelde Garden City'den itibaren modernist ve post-modernist planlama yaklaşımlarının evrimiyle şekillenen tarihsel birikimin çağdaş yorumlarıdır. Bu nedenle, Nowa Huta gibi planlı sosyalist kent örneklerinin, 15 dakikalık kent modelinin tarihsel öncülleri arasında görülmesi mümkündür. 15 dakikalık kent, kökten yeni bir paradigma olmaktan ziyade, tarihsel planlama ilkelerinin günümüz kent sorunlarına cevap verecek şekilde yeniden biçimlendirilmiş bir ifadesi olarak değerlendirilmelidir. Böylece mekânsal sürekliliğin, tarihsel bilgi birikiminin ve deneyim aktarımının kentsel planlama süreçlerinde ne denli önemli olduğu bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

7. KAYNAKÇA

- Christaller, W. (1966). *Central places in Southern Germany* (C. W. Baskin, Trans.). Prentice Hall. (Original work published 1933)
- Conzen, M. R. G. (1960). Alnwick, Northumberland: a study in townplan analysis. *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*, 27, iii-122. <https://doi.org/10.2307/621094>.
- Culture.pl. (t.y.). *Nowa Huta: İdeal sosyalist-realist şehrin hikâyesi*. Erişim tarihi: 29 Nisan 2025, <https://culture.pl/en/article/nowa-huta-the-story-of-the-ideal-socialist-realist-city>
- Duany, A., & Steuteville, R. (8 Şubat 2021). Defining the 15-minute city. *Congress for the New Urbanism - Public Square*. <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city>
- Garde, A. (2020). New Urbanism: Past, present, and future. *Urban Planning*, 5(4), 453-463. <https://doi.org/10.17645/up.v5i4.3478>
- Hall, P. (2002). *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century* (3rd ed.). Blackwell Publishing.
- Howard, E. (1902). *Garden cities of to-morrow: Being the second edition of "To-morrow: A peaceful path to real reform"* (2. baskı). Duke University Internet Archive.
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). *The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods*. *Cities*, 132, 104101. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104101>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Register architektúry Slovenska. (t.y.). *Yeni sosyalist kasaba: Nová Dubnica*. Erişim tarihi: 29 Nisan 2025, <https://www.register-architektury.sk/en/objekt/261-the-new-socialist-town-of-nova-dubnica>
- International New Town Institute (INTI). (2012). *Nowa Huta travel guide* (S. Anapliotis, R. Keeton, & S. Hulskes, Eds.). International New Town Institute. <https://www.inti.nl>

- Erol, İ., Özcan, U. (2021). Modernist Kent-Tabiat İlişkisinin Toplumsal Davranışları Belirleme Stratejisi Olarak İncelenmesi: Benzerlikler ve Farklar. *International Journal of Social and Humanities Sciences (IJSHS)*, 5(3), 209-226.
- 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. A. (1929). *The Neighbourhood Unit (Monograph I), Neighborhood and Community Planning*. Cilt 7. New York: New York ve Çevresi Bölgesel Plan Komitesi.
- Perry, C. A. (1939). *Housing for the Machine Age*. Russell Sage Foundation
- Staricco, L. (2022). 15-, 10- or 5-minute city? A focus on accessibility to services in Turin, Italy. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100017. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100017>
- Sutcliffe, A. (1981). *Towards the planned city: Germany, Britain, the United States, and France, 1780-1914*. Basil Blackwell.
- Thorgeirsdottir, H. B. (2010). *New town development: A new approach in planning for new towns. A case study of urban growth of Almere, The Netherlands* (Unpublished master's thesis). Wageningen University, The Netherlands.
- Veras, A., & Amorim, L. (2005). New Urbanism: Ideals and urban configuration. *Proceedings of the 5th International Space Syntax Symposium*, 269-282.
- Wakeman, R. (2016). *Ütopayı hayata geçirmek: Yeni Şehir Hareketinin düşünsel tarihi* (Çev. Ümit Hüsrev Yolsal). Koç Üniversitesi Yayınları.
- Ward, S. V. (1992). *The Garden City: Past, Present and Future*. Routledge.