

“ÖNCE YAŞAM,  
SONRA  
KENT MEKÂNI,  
SONRA  
YAPILAR!":  
JAN GEHL VE  
"İNSAN İÇİN  
KENTLER"

—  
Erdem Erten\*  
—

Meltem  
İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi/  
Journal of the İzmir Mediterranean Academy  
No. 9, Yaz/Summer 2021, 111-116, DOI 10.32325/iaad.2021.8

\* İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mimarlık Bölümü, Öğretim Üyesi / İzmir Institute of Technology, Department of Architecture, Faculty Member



Kentsel tasarım alanının duayen isimlerinden Danimarkalı mimar Jan Gehl'in (1936) *Cities for People* (2010) adlı kitabı<sup>1</sup> İngilizceden Türkçeye çevrilerek Koç Üniversitesi Yayınları tarafından yayınlandı. Bugüne değin otuzdan fazla dile çevrilmiş olan kitabın dilimize kazandırılmış olması, hem ülkemizde kente insan odaklı yaklaşımın gelişmesi, hem de mimarlık, kentsel tasarım ve planlama yazınının Türkçedeki kapsamı açısından önem taşıyor. 2020 yılının son ayında çıkan kitap, İngilizce kitabın kurgusu ve zengin görsel içeriğine neredeyse bütünüyle sadık kalınarak Türkçeye aktarıldı.<sup>2</sup> Gehl'in çarpıcı ve kışkırtıcı saptamalar içeren mizah yüklü sade anlatımı, analiz ve uygulamaya ilişkin görselleri ile *İnsan İçin Kentler*, yalnızca kent ve mimarlık ile ilgilenen meslek gruplarına değil, kent yaşamını sorun edinmiş herkese kolayca anlaşılabilir değerli bir içerik sunuyor. Kitapta ülkemizde kent ve planlama deyince akla gelen ilk isimlerden olan ve Gehl ile aynı dönemde meslek yaşamına atılan İlhan Tekeli'nin yazdığı bir giriş değerlendirmesi

<sup>1</sup> Jan Gehl, *Cities for People* (Washington, DC: Island Press, 2010).

<sup>2</sup> Jan Gehl, *İnsan İçin Kentler*, çev. Erdem Erten (İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları, 2020).

de bulunuyor. Bu yazıda kitabın içeriğine dair bir değerlendirmeyi, Gehl'i kitabı yazmaya götüren hayat ve kariyer öyküsü üzerinden yapmayı deneyeceğim.

Danimarka Kraliyet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık okulundan 1960'da mezun olan Gehl, meslek yaşamına konut projeleri ve çoğunlukla kiliselerin koruma problemleri üzerine çalışarak başlar. İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği yoksulluğun aşılıp sosyal refah devletinin temellerinin atıldığı bu dönemde Avrupa demokrasileri faşizmin getirdiği büyük yıkımdan önemli sosyal dersler çıkarırlar. Kentleri endüstri, konut, iş gibi işlev temelli bölgelere ayırarak tasarlamayı öngören modernist planlama düşüncesi, savaştan zarar gören kentlerin yeniden inşasında etkili olmaya, ama bir o kadar da tepkiyle karşılanıp sorgulanmaya başlanmıştır. Özellikle motorlu araç trafiğinin kentin yapısal bir ögesi haline gelmesinin insan yaşamı için oluşturduğu tehditler ve sorunlar artarken, yapılı çevrelerin kültürel miras adına sahip olduğu değer her geçen gün daha fazla anlaşılmaktadır. Endüstri Devrimi sonrası pek çok Avrupa kentinde çözülmeyi bekleyen altyapı, emekçi sınıfların nitelikli konuta erişememesi, sanayi kaynaklı kirlilik gibi sorunları, yeni kent parçalarını hızlı ve ekonomik bir şekilde üreterek çözmeyi vaat eden çağdaşlaşma hamlesi kısmen amacına ulaşır. Tüketim toplumunun da yükselişiyle modernist planlama ve mimarlığın eleştirisi artarak güç kazanır. Gehl, mimarlık ve kente yaklaşımını biçimlendiren en önemli deneyimleri meslek hayatının bu erken döneminde yaşar.

1961'de psikolog Ingrid Mundt ile evlenen Gehl, Danimarka'da konut tasarımına insan odaklı yaklaşımları ve gerçekleştirdikleri başarılı konut çevreleriyle tanınan Viggo Møller-Jensen ve Tyge Arnfred'le birlikte çalışır. İskandinav mimarlık ortamı savaşın hemen ardından, Alvar Aalto, Sven Markelius, Ralph Erskine gibi mimarların hem yazdıkları hem

de yapıları üzerinden modern mimarlığın nasıl daha insancıl hale gelebileceğini tartışmaya başlamıştır. Eşi Ingrid Mundt'un psikolog olması, arkadaş çevrelerinde doktorlar ve sosyologların bulunması Gehl'i, hem yapılı çevre ve insanlar arasındaki ilişkiyi anlamaya, hem de tasarım disiplinlerinin insan yaşamını nasıl etkilediğini incelemeye yöneltir.

Kopenhag'da kentin ana arteri olan Strøget Caddesi'nin 1962'de başlayan yayalaştırma çalışmaları Gehl'e yayalar ve kent mekânı arasındaki ilişkiyi çalışmak için bir tür laboratuvar oluşturur. Danimarka'da aynı dönemde Randers, Aalborg ve Holstebro gibi kentlerde ana caddelerin yayalaştırılması, kent merkezinin çeperinde inşa edilmeye başlanan alışveriş merkezleriyle rekabet edebilmesini amaçlar. Bütün bunlar olurken Gehl bilinçli bir izleyici olarak olan biteni takip eder, anlamaya çalışır.

1965 yılının sonbaharında Jan ve Ingrid, bir burs sayesinde altı ay boyunca İtalya'da kalırlar ve canlı bir gündelik hayatın kamusal mekânlarda nasıl gerçekleştiğine dair gözlem ve analiz yapma fırsatını bulurlar.<sup>3</sup> Kentleri ve kent hayatı henüz motorlu araçların istilasına uğramamış olan İtalya, modernizm ve kentin dönüşümü konusunda soruları olanlar için başka bir yol olabileceğine ışık tutan önemli bir kaynak haline gelmiştir. Örneğin Ivor de Wolfe mahlası altında yazmakta olan *Architectural Review*'un sahibi ve editörü H. de C. Hastings 1963'te İtalyan kentlerini benzer kaygılarla *The Italian Townscape* kitabında mercek altına almıştır.<sup>4</sup> Derginin İkinci Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra başlattığı "townscape" (kentyüzü) kampanyası da insan odaklı, bağlama duyarlı bir kentsel tasarım

<sup>3</sup> Anne Matan ve Peter Newman, *People Cities: the Life and Legacy of Jan Gehl* (Washington, DC: Island Press, 2016).

<sup>4</sup> Ivor de Wolfe, *The Italian Townscape* (New York: George Braziller, 1966). "Townscape" kavramı için bkz. Erdem Erten ve Alan Powers, *The Italian Townscape'e* ön söz (Londra: Artifice books on architecture, 2013), v-xx.

anlayışını savunmaktadır. Savaş sonrası yayınlanan "townscape" bölümleri Gordon Cullen tarafından 1961'de aynı adlı kitapta bir araya getirilir.<sup>5</sup> Yine aynı dönemde Britanya'da Colin Buchanan tarafından motorlu araçlar ve trafiğin kentsel çevreye olan etkisi araştırılır ve hükümete sunulur. 1963'te *Traffic in Towns* adıyla yayınlanan rapor özet olarak şunu demektedir: Ne kadar çok yol yapılırsa o kadar araç kent içinde dolaşıma girecek ve kent mekânının motorlu araç trafiğine öncelik verilerek dönüştürülmesi, olumsuz ve onarılması zor bir durum yaratacaktır.<sup>6</sup> Özel araçlar tek bir insanı taşıyor da olsalar, tamamen dolu da olsalar, insanların kentte kapladığından çok daha fazla yer kaplamakta, kent mekânlarını giderek daha fazla işgal etmektedirler. Gehl'in kitaplarında da defalarca vurguladığı gibi, kentte çağlar boyu insanın kapladığı yeri artık araçlar almaktadır.

Gehl çifti İtalya'da insanların kentin kamusal alanlarında zaman geçirme biçimlerini ve nedenlerini anlamaya, insanların kentteki etkinliklerini haritalamanın ve kayıt altına almanın yöntemlerini geliştirmeye odaklanır. "İnsanların sayısı kentin bazı kamusal alanlarında neden, hangi saatte artmaktadır? İnsanlar kentte zaman geçirirken neler yapmaktadır, neden durmakta ya da hızlanmaktadır? Kentsel çevreye ya da insanın bedensel olanakları ve kısıtlarına dair hangi şartlar onların kentte zaman geçirme biçimlerini etkilemektedir? Farklı yaş grupları kent mekânında nasıl davranmaktadır?" gibi insan davranışının kent mekânıyla ilişkisini anlamaya yönelik sorular sorarlar. Tekil yapıları, kentin işlevlerini ve ulaşımı merkezine alan ana akım planlama anlayışı insanların yaşayan kentsel çevreleri nasıl ve neden kullandığına dair bilgi sahibi olmadığı gibi, bu

bilgiye erişmek için geliştirilmiş bir yöntemsel altyapıdan da yoksundur. Gehl çiftinin İtalya deneyimi sırasında oluşturmaya başladığı bu çalışma biçimi, Gehl'in kariyeri boyunca gerçekleştirileceği kamusal mekân ve kamusal yaşam çalışmalarına temel oluşturacaktır.

Jan İtalya dönüşünde Danimarka Kraliyet Güzel Sanatlar Akademisi'nin peyzaj bölümünde kamusal alan üzerine araştırmalarına başlar-ken, eşi Ingrid ise Danimarka Yapı Araştırmaları Enstitüsü'nde çevre psikolojisi alanında çalışmaya başlar.<sup>7</sup> Gene bu dönemde insanların kamusal mekânları nasıl kullandığına dair çalışmalar artmış, New York'ta William H. Whyte, Kaliforniya'da ise Christopher Alexander ve Donald Appleyard gibi, bugün kentsel tasarım alanının öncüsü olarak görülen isimler kendilerine özgü yöntemler geliştirmeye başlamışlardır. Jane Jacobs'ın Amerika'da çöküntü bölgesi olarak nitelendirilip modern kentin altyapısı için yıkılmakta olan kent parçalarına ağıt yakarcasına yazdığı *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı (The Death and Life of Great American Cities)* adlı kitabı mimarlık camiasını sarsmıştır.<sup>8</sup> Kitap kentlerde büyük ölçekli yıkımlara karşı duran, bu bölgelerde yaşayanların planlama süreçlerinde söz hakkı olması gerektiğini savunan eylemci grupların el kitabı olmuştur.

Gehl altı yıl boyunca sürdürdüğü çalışmalarının sonuçlarını 1971'de yayınlanan *Life Between Buildings* kitabında toplar. 1987'de yapılacak olan İngilizce çeviri sonrası kitap tüm dünyada çığır açan bir yapıt olarak nitelendirilecektir.<sup>9</sup> Gehl kitabında modernist planlama ideolojisine özellikle insanın kentle olan ilişkisinin neredeyse yok sayıldığı; araçlar ve ulaşım hiç olmadığı kadar öncelik verildiği,

<sup>5</sup> Gordon Cullen, *Townscape* (New York: Reinhold, 1961).

<sup>6</sup> Colin Buchanan, *Traffic in Towns: a study of the long term problems of traffic in urban areas* (Londra: Her Majesty's Stationery Office, 1963).

<sup>7</sup> Matan ve Newman, *People Cities*.

<sup>8</sup> Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (New York: Random House, 1961).

<sup>9</sup> Jan Gehl, *Life between buildings: using public space*, çev. Jo Koch (New York: Van Nostrand Reinhold, 1987).

sokaklar, meydanlar gibi uygarlık tarihi boyunca kentin insanlarca yoğun bir biçimde kullanılan kamusal mekânlarının göz ardı edildiği eleştirilerini yöneltir. Planlama ve mimarlık en başta insan deneyimini önceleyen yaşam dolu kentler yaratmaya, yapılar arasında geçen yaşama odaklanmalıdır.

1970'lerde mimar Ralph Erskine'le birlikte çalışma fırsatı bulan Gehl, Erskine'in, yapılarında yaşayacak insanların görüşlerine ve katılımına önem veren tasarım anlayışıyla tanışır. Antropolog Edward T. Hall'un insan bedeninin olanaklarının ve kısıtlarının iletişime ve mekân kullanımına nasıl yansıdığına değinen çalışmalarını okur. Pek çok söyleşisinde ve kitabında, gözlem temelli bu araştırmaların mimarlık alanına aktarıldığında nasıl sonuçlar verdiğinden söz eder.

*Life Between Buildings* henüz İngilizce'ye çevrilmemiş olsa da, Gehl'in çalışmaları duyulmaya başlamıştır. Otuz yılı aşan akademik kariyeri boyunca, İskoçya'dan Kanada'ya, Avustralya'dan Japonya'ya kadar dünyanın pek çok farklı ülke ve üniversitesinde bazen tek başına, bazen eşyle birlikte dersler verir. Öğrencileri ve meslektaşları ile birlikte kamusal mekânda yaşamı inceleyen araştırmalar yapar. Bu araştırmalar doğrultusunda insan etkinliklerinin azaldığı kent merkezlerini yeniden canlandırmayı hedefleyen projeler üretir; bu projelerin üretiminde bazen danışman, bazen de tasarımcı olarak rol alır.

Gehl'in mesleki gelişiminin 1960'larda başlayan kuramsal evresini, 1960'ların sonunda Kopenhag'da hayata geçirilen projeler yoluyla sınanan yöntem geliştirme ve uygulama evresi izler. Bu tür çalışmalar sonucunda Kopenhag toplu taşıma, yaya ve bisiklet trafiğine öncelik veren ve özel araç trafiğinin zaman içerisinde büyük ölçüde sınırlandırıldığı bir kent haline gelir. Araçların kent merkezindeki sayısı azalır, yaya ağırlıklı kullanılan sokak ve meydanların mekânsal kalitesi ve sayısı artırılır, bisiklet

yolları yapılır, kaldırımlar rahat ve engelsiz bir yaya deneyimi gözetilerek genişletilir ve bu yazıda aktarmayacağım pek çok ayrıntı dikkate alınarak kent yaşamına insanların daha güçlü bir biçimde katılması sağlanır. Soğuk ve zorlu kışlarıyla bilenen Kopenhag'ın kamusal mekânlarında zaman geçiren insan sayısı önemli ölçüde artar, canlı bir sokak hayatı başlar. Bu başarı sonucunda kent yönetimi "public space-public life," yani "kamusal mekân ve kamusal yaşam" başlığı altında yapılan anket ve analiz çalışmalarını planlama süreçleri için bir zorunluluk olarak kabul eder ve on yılda bir tekrarlamaya başlar. Kopenhag'ın canlı sokak hayatı Danimarka'yı ziyaret edenlerin de dikkatini çeker ve Gehl'in ülkesi dışında da bu tür çalışmalar üretmesinin yolunu açar. Gehl bahsettiğim bu ikinci evreye dair çalışmalarının sonuçlarını içlerinde *İnsan İçin Kentler*'in de bulunduğu bir dizi kitap olarak yayınladı. 2000 yılında Gehl Architects firmasının kurulması sonrasında Melbourne'den Bogotá'ya, Oslo'dan New York'a iki yüzü aşkın kent için danışmanlık, analiz çalışmaları ve uygulama projeleri üretilir. Bu tarihe kadar Gehl, kente ve insana dair çalışmalarını çoğunlukla bir akademisyen olarak yürütmüştür.

Yazının bu kısmında *İnsan İçin Kentler* kitabına Gehl'in yazarı olduğu kitaplar arasındaki yeri açısından bakmakta yarar görüyorum. Gehl ilk kitabının İngilizce'ye çevrilmesi sonrasında kazandığı uluslararası başarı üzerine 1996'da Lars Gemzøe ile birlikte *Public Spaces Public Life* kitabını yayınladı.<sup>10</sup> Kitap Danimarka Kraliyet Akademisi Mimarlık Okulu'nda Kopenhag Belediyesi ile işbirliği içinde yaptığı çalışmaları kapsar. 1962'den 1996'ya kadar geçen tarih diliminde Kopenhag'da araçtan arındırılmış kamusal mekânların nasıl geliştirildiği ve kamusal yaşamın nasıl değiştiği kenti oluşturan unsurlar üzerinden anlatılır. Mevsimsel şart-

<sup>10</sup> Jan Gehl ve Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life* (Kopenhag: Danish Architectural Press & Royal Danish Academy of Fine Arts, 1996).

ların kenti nasıl etkilediği ve farklı kullanım biçimlerinin ortaya çıkışı, sokak satıcılarının artışı ve hızla gelişen kafe kültürü örneklerle gösterilir. Gehl ilk kitabını yazarken kullandığı gözlem temelli araştırma yöntemlerine kentlilerle görüşmeler yapmayı da eklemiştir ve bu görüşmelerin gerçekleştirilmesinde beşeri bilimler alanından destek almaya başlamıştır.

Bu kitabı 2000 yılında yine Gemzøe ile birlikte yazdıkları *New City Spaces* izler.<sup>11</sup> Gehl ve Gemzøe kitapta nitelikli tasarımlarıyla kent yaşamına katkı veren çağdaş kamusal mekân örneklerini bir araya getirirler. Yazarlar kitabın giriş makalesinde kentlerin tarihinde kamusal mekânların rolünün nasıl oluştuğu ve değiştiğini incelerken, modernizm sonrasında kent mekânının insan adına nasıl geri kazanılabileceğini sorgularlar. Bu sadece tarihi karakteri tehdit altında olan kentler için söz konusu olan bir ihtiyaç değildir, dünyanın her yerinde modernleşme sürecinden etkilenmiş kentlere bu gözle bakmak gerekir.

2006'da yayınlanan *New City Life* adlı kitabında Gehl, Gemzøe, Sia Kirknæs ve Britt Sternhagen Søndergaard'la birlikte bakışını yeniden kent yaşamına çevirir.<sup>12</sup> Yazarların kitap öncesinde yaptıkları kent kullanımı örüntüleri konulu araştırmalar, insanların tercihe bağlı olarak gerçekleştirdikleri zaman geçirme etkinliklerinin yoğunluğu ile kent mekânının kalitesi arasında doğrudan bir ilişki olduğunu göstermektedir. Kent mekânlarının nitelikli tasarımlara sahip olması, kentlilerin günlük programlarını değiştirmeye karar vermelerinde etkin rol oynamakta, tüketim kültürünün de etkisiyle endüstri sonrası kentlerde kamusal mekânda geçen zaman ve zaman geçiren insan sayısı giderek artmaktadır.

2010 yılında yayınlanan *Cities for People* ya da Türkçe'deki adıyla *İnsan İçin Kentler* Gehl'in *Life Between Buildings* kitabını gözden geçirip, üzerine kırk yıllık araştırma ve uygulama deneyimini damıtarak eklediği, belki de en önemli yapıtıdır. Gehl, 20. yüzyılın büyük bölümünde ihmal edilen insan boyutunun kentlerin tasarımında yeniden en önemli belirleyici olması gerektiğini sarsılmaz bir inançla dile getirir. 19. yüzyılın yaralarını sarmak niyetiyle uygulamaya geçirilen modernist planlama ilkeleri insanları giderek kent mekânlarından uzaklaştırmış, kenti bir buluşma, diyalog ve eğlence mekânı olmaktan çıkartmıştır. Kentin sorunları yaşanan disiplinler ayrışma sonucu ulaşım mühendisleri, peyzaj mimarları, mimarlar ve kent plancıları gibi farklı uzmanlık alanları tarafından parça parça ele alınmaya başlanmış, kent mekânı ve kent yaşamı önceliğini kaybetmiş, kentin fiziksel biçimi ile insan davranışı arasındaki bağlantı üzerine kafa yorulmamıştır. Bunun önemi tüm dünyada ancak 21. yüzyılın başında kavranmaya başlamıştır. *İnsan İçin Kentler*'in yazılma amacı, yaşam dolu, güvenli, sağlıklı ve sürdürülebilir kentlerin oluşturulmasının mümkün olduğunu anlatmaktır.

Gehl kitaba temel bir mesajla başlar: "Kentte neyi teşvik ederseniz kente o gelir!" Motorlu araçlar için yol açarsanız motorlu araçlar, bisiklet için yol açarsanız bisikletler, insanların rahat edeceği kaldırımlar ve kamusal mekânlar tasarlar, kentte durup dinlenebileceğiniz, kentin keyfini çıkarabileceğiniz kent mobilyaları sunarsanız insanlar! Kentsel tasarım insanı merkeze koyarak sosyal hayatın dinamizmini gözetmeli, kentteki insan hareketinin sosyal gerekçelerini insan bedeninin algı, hareket ve iletişim kapasitesi üzerinden yeniden dikkate almalıdır. Olumsuz iklimsel etkileri hem kent ölçeğinde hem de kentsel mekân ölçeğinde bertaraf etmeli, insanları dış mekânda olmaya teşvik edecek olumlu özellikleri tasarımda ön plana çıkarmalıdır. Gehl'e göre insan, kentsel tasarımın tek evrensel bileşenidir ve insanın

<sup>11</sup> Jan Gehl ve Lars Gemzøe, *New City Spaces* (Kopenhag: Danish Architectural Press, 2000).

<sup>12</sup> Jan Gehl vd., *New City Life* (Kopenhag: Danish Architectural Press, 2006).

kentteki varlığını teşvik etmek adına üretilen tasarım ilkeleri dünyanın her yerinde, ülkelerin gelişmişlik düzeyine bakılmaksızın uygulanabilir. Bu savını Bogotá, Curitiba, Cape Town ve Dakka gibi büyük nüfusları ile geliştirmekte olan kentlerde gerçekleştirilen insan dostu planlama uygulamalarını aktararak destekler; farklı dış mekân kullanma kültürlerinin gelişmişlik adına motorlu araç trafiğinin taleplerine kurban edilmemesi gerektiği mesajını verir.

Yaşam dolu kentler insanı davet eden, “özenle tasarlanmış kamusal mekânlara sahip olmalıdır. Kent yaşamı kendi kendini güçlendiren bir süreç olarak tasarlanmalıdır”. Kent merkezleri konut işlevini de içeren karma işlevlerden oluşmalıdır. İnsanlarca kolay kavranan mekânsal yapılara ve zenginliğe sahip olan ve dolayısıyla insanların yoğun olarak kullandığı kentsel mekânlar, Jane Jacobs’ın da farketmiş olduğu gibi, kamunun sürekli gözetimi altında olduğundan güvenli mekânlardır. Böyle mekânlarda araç trafiği ancak belli bir hız sınırının altında olduğunda insanlar kendilerini güvende hissederler. Gehl araçların varlığını reddetmez ama onlara öncelik verilmesini kesinlikle reddeder; öncelik sırası yaya, sonra bisiklet, sonra kitle ulaşım araçları ve en son da özel araçlar şeklinde olmalıdır. Bu ilkelere yaşama aktarılması, bugün dünyanın karşı karşıya kaldığı iklim krizi ile mücadelede sürdürülebilir kentler kurmak için önemlidir. Bisikletli ve yaya olarak ulaşım daha az kaynak kullanır, gezegene ek bir karbon yükü getirmez. İnsanlar böylece ulaşım sırasında bedenlerini doğal bir şekilde kullanırlar, egzersiz için zaman ayırmak ve planlama yapmak zorunda kalmazlar. Böylece ekran başında ya da direksiyon başında daha çok vakit geçiren ve az hareket eden insanların çoğaldığı bir dünyada sağlıklı bir yaşamın kapıları açılmış olur; dünyada önemli bir sorun haline gelen obeziteye karşı önlem alınabilir.

Gehl tüm kitap boyunca hem görseller, hem de kullandığı yalın ve akıcı dil ile akılda kalan ve uygulanabilirliğine dair kuşku bırakmayan

ilkeler ve öneriler sunarken, başarılı örnekler üzerinden kent mekânı, yapılar ve insanların nasıl buluşabileceğini de defalarca gösteriyor. Kitabın sonunda okuyucuya kentte karşılaştığı sorunlar için kullanılabilirliği bir “alet kutusu” da yer alıyor. Dünyanın her yerinde iklim krizi nedeniyle yeni bir dönemin açılıyor olduğunu hesaba katarsak, *İnsan İçin Kentler*’in sadece mimarlık, kentsel tasarım ve planlama alanında çalışanlar için değil, kentin bugünü ve geleceğinde söz sahibi olan herkes için bir başucu kitabı olacağını öngörmek şaşırtıcı olmasa gerek. İnsan için tasarlanmış kentlere hâlâ geç kalmış sayılmayız...

## Kaynakça

Buchanan, Colin. *Traffic in Towns: a study of the long term problems of traffic in urban areas*. Londra: Her Majesty’s Stationery Office, 1963.

Cullen, Gordon. *Townscape*. New York: Reinhold, 1961.

De Wolfe, Ivor. *The Italian Townscape*. New York: George Braziller, 1966.

Erten, Erdem, ve Alan Powers. *The Italian Townscape’ e ön söz*, v-xx. Londra: Artifice books on architecture, 2013.

Gehl, Jan. *Cities for People*. Washington, DC: Island Press, 2010.

Gehl, Jan. *İnsan İçin Kentler*. Çeviren Erdem Erten. İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları, 2020.

Gehl, Jan. *Life between buildings: using public space*. Çeviren Jo Koch. New York: Van Nostrand Reinhold, 1987.

Gehl, Jan, ve Lars Gemzøe. *New City Spaces*. Kopenhag: Danish Architectural Press, 2000.

Gehl, Jan, ve Lars Gemzøe. *Public Spaces Public Life*. Kopenhag: Danish Architectural Press & Royal Danish Academy of Fine Arts, 1996.

Gehl, Jan, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, ve Britt Sternhagen Søndergaard. *New City Life*. Kopenhag: Danish Architectural Press, 2006.

Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.

Matan, Anne, ve Peter Newman. *People Cities: the Life and Legacy of Jan Gehl*. Washington, DC: Island Press, 2016.