

## TÜRKİYE’DE KENTSEL HAREKETLİLİKTE YAYA ÖNCELİĞİNİ BELİRLEYEN ETKENLERİN GÜÇ ALANI ANALİZİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ

Rukiye Gizem Öztaş Karlı\*

\*Bartın Üniversitesi, Mühendislik, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü

### Özet

Yaya öncelikli ulaşım politikaları, sürdürülebilir kentsel hareketliliğin temel unsurlarından biri olarak öne çıkmasına rağmen, Türkiye’de bu uygulamaların yaygınlaştırılmasında çeşitli kurumsal, davranışsal ve yapısal engellerle karşılaşmaktadır. Bu çalışma, Türkiye bağlamında yaya odaklı ulaşım uygulamalarının benimsenmesini etkileyen itici ve direnç güçlerini ortaya koymayı ve bu güçlerin etki düzeylerine göre değerlendirilmesini amaçlamaktadır. Nitel araştırma tasarımına dayanan çalışmada, şehir plancısı, ulaşım plancısı, peyzaj mimarı, yerel yönetim temsilcisi, STK temsilcisi ve akademisyenlerden oluşan 12 uzmanla yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler içerik analizi ile çözümlenmiştir. Belirlenen temalar ise Güç Alanı Analizi yöntemiyle sistematik biçimde değerlendirilmiştir. Analiz sonucunda altı itici ve yedi direnç teması ortaya çıkmıştır. Bu temalardan “Sivil Toplum ve Aktivizmin Rolü”, “Uluslararası Fonlar ve Projeler” ile “Genç Kuşakların Talepleri” etkili itici güçler olarak ön plana çıkarken; “Araç Odaklı Planlama”, “Kurumsal/Bürokratik Engel” ve “Finansal Kısıtlar” en etkili direnç güçleri olarak öne çıkmıştır. Sonuç olarak, yaya öncelikli politikaların yaygınlaştırılmasında toplumsal katılım, kurumsal kararlılık ve çok düzeyli yönetim mekanizmalarının güçlendirilmesi kritik rol oynamaktadır. Bu doğrultuda çalışma, uygulayıcılara stratejik planlama ve politika geliştirme süreçleri için bütüncül bir değerlendirme zemini sunmaktadır.

**Anahtar sözcükler:** Kentsel hareketlilik, güç alanı analizi, Türkiye

### EVALUATING THE DETERMINANTS OF PEDESTRIAN PRIORITY IN URBAN MOBILITY IN TÜRKİYE THROUGH FORCE FIELD ANALYSIS

#### Abstract

*Despite being a core component of sustainable urban mobility, pedestrian-oriented transport policies face numerous institutional, behavioral, and structural barriers to widespread implementation in Türkiye. This study aims to identify the driving and restraining forces that influence the adoption of pedestrian-oriented transport initiatives within the Turkish context and to assess these forces based on their relative impact. Employing a qualitative research design, semi-structured interviews were conducted with twelve experts, including urban planners, transport planners, landscape architects, representatives of local governments and NGOs, and academics. The collected data were analyzed through content analysis, and the emergent themes were systematically evaluated using the Force Field Analysis method. The findings revealed six driving and seven restraining thematic factors. Among the driving forces, “The Role of Civil Society and Activism,” “International Funds and Projects,” and “Demands of Younger Generations” emerged as the most influential. Conversely, “Car-Oriented Planning,” “Institutional/Bureaucratic Barriers,” and “Financial Constraints” were identified as the strongest restraining forces. The results highlight that enhancing public participation, institutional commitment, and multi-level governance mechanisms is critical for mainstreaming pedestrian-oriented transport policies. Accordingly, the study provides a comprehensive analytical framework to inform strategic planning and policy development for practitioners and decision-makers.*

**Keywords / Anahtar sözcükler:** Urban mobility, force field analysis, Türkiye

## 1. Giriş

Kentsel hareketlilik, yalnızca fiziksel erişim olanaklarının iyileştirilmesiyle sınırlı olmayan, sosyal bütünleşme, çevresel sürdürülebilirlik ve toplumsal eşitlik gibi çok boyutlu hedefleri kapsayan bir dönüşüm alanı hâline gelmiştir (Avrupa Komisyonu, 2013; Ayaz, 2023; Grieco, 2015; Oğuztimur, 2022; Rupprecht Consult, 2019; Uğurlar, 2019). Bu dönüşümün merkezinde ise uzun yıllardır taşıt odaklı planlama yaklaşımlarının gölgesinde kalan yaya hareketliliği, özellikle Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKHP) yaklaşımı ile yeniden önem kazanmaktadır (Avrupa Komisyonu, 2013; Oğuztimur, 2022; Rupprecht Consult, 2019; Uğurlar, 2019). Dünya genelinde sürdürülebilir ulaşım politikalarının yaygınlaşması, emisyon miktarının azaltılmasına yönelik küresel baskılar, kamusal alanların etkili kullanımına dair toplumsal talepler ve bireylerin fiziksel aktivite düzeyini artırmaya yönelik halk sağlığı yaklaşımları, yaya odaklı ulaşımın kent politikalarının ayrılmaz bir parçası olmasını zorunlu kılmıştır (Andrei ve Papuc, 2016; Avrupa Komisyonu, 2013; Böhler vd., 2014; Korkmazıyrek ve Polat, 2019; Rupprecht Consult, 2019). Bu bağlamda, yaya önceliği; yalnızca bir ulaşım modu değil, aynı zamanda yaşanabilir kentler vizyonunun temel bileşeni olarak değerlendirilmektedir (Anciaes ve Jones, 2020).

Yaya odaklı ulaşım uygulamaları; kaldırım düzenlemeleri, yayalaştırılmış sokaklar, trafik yatıştırma önlemleri, yaya öncelikli kavşaklar, engelli erişimine uygun tasarımlar ve akıllı yaya geçitleri gibi fiziksel müdahalelerin (Aydemir vd., 2018; Uğurlar, 2019) yanı sıra, bu uygulamaların sürdürülebilirliğini sağlayan yönetsel ve toplumsal destek mekanizmalarını da

kapsamaktadır (Anciaes ve Jones, 2020;2022; Sevtsuk vd., 2024). Ancak bu bütüncül yaklaşıma rağmen, birçok kentte yaya odaklı uygulamalar yalnızca belirli pilot bölgelerle sınırlı kalmakta, geniş ölçekte yaygınlaştırılamamakta ve uygulama sürecinde çeşitli dirençlerle karşılaşmaktadır. Özellikle Türkiye gibi hızlı kentleşme süreci yaşayan, motorlu araç kullanımının teşvik edildiği ve mekânsal planlamanın parçalı yürütüldüğü ülkelerde, yaya hareketliliğini önceleyen uygulamaların sistematik biçimde hayata geçirilmesi önemli zorluklar barındırmaktadır (Çelik, 2025).

Mevcut literatür incelendiğinde, yaya ulaşımı üzerine yapılan çalışmaların büyük oranda çevre kalitesi, yürünebilirlik göstergeleri, sağlık, yaya güvenliği ve yaya davranışları gibi konulara odaklandığı görülmektedir (Fan ve Loo, 2021; Galanis ve Eliou, 2011; Gori vd., 2014; Kato, 2020; Lee vd., 2019; Ramakreshnan vd., 2020; Sun vd., 2020). Bu çalışmalar, yürünebilirlik ölçütlerinin belirlenmesi (kaldırım genişliği, yaya yoğunluğu, kentsel yoğunluk vb.), tasarım ilkelerinin tanımlanması ve yaya güvenliğinin sağlanması açısından önemli katkılar sunmuştur. Ancak yaya odaklı uygulamaların neden yeterince yaygınlaştırılmadığına, uygulayıcı aktörlerin karşılaştığı kurumsal ve yönetsel zorluklara, toplumsal kabul düzeyine ve politika uygulama süreçlerinde karşılaşılan dirençlere dair çalışmalar sınırlı kalmaktadır. Literatürde yer yer yerel yönetimlerde kapasite yetersizliği, toplumsal farkındalık eksikliği ve araçların kamusal alanları işgal ettiği gibi çeşitli direnç unsurları dile getirilse de (Akbulut, 2016; Lee ve Kim, 2019; Uyaroğlu 2023), bu unsurlar sistematik biçimde analiz edilmemiştir. Bu durum, yaya odaklı ulaşım politikalarının

karşılaştığı itici ve direnç güçlerinin bütüncül bir çerçevede değerlendirilmesine yönelik bir boşluk olduğunu göstermektedir.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de kent içi yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının yaygınlaştırılmasına yönelik olarak ortaya çıkan itici ve direnç güçleri analiz etmek, bu güçlerin nasıl işlediğini ortaya koymak ve ilgili stratejik yönelimleri tartışmaktır. Böylece, yaya odaklı ulaşım politikalarının daha etkili biçimde tasarlanması ve uygulanabilmesi için yönlendirici bulgular sunulması hedeflenmektedir. Araştırma kapsamında, yaya öncelikli ulaşım uygulamaları sadece fiziksel altyapı üzerinden değil aynı zamanda kurumsal kapasite, yönetsel irade, toplumun yaya algısı ve ekonomik planlama gibi çok katmanlı faktörler bağlamında ele alınmaktadır.

Bu doğrultuda çalışma, nitel araştırma yaklaşımı üzerine kurgulanmıştır. 12 uzman ile yarı yapılandırılmış görüşmeler neticesinde veriler elde edilmiştir. Veri analiz sürecinde ise içerik analizi ve Güç Alanı Analizi (Force Field Analysis) kullanılmıştır. Güç Alanı Analizi, belirli bir değişim hedefinin gerçekleştirilmesinde etkili olan itici (destekleyici) ve direnç (engelleyici) faktörleri sistematik biçimde sınıflandırarak analiz etmeye olanak sunmaktadır. Özellikle stratejik planlama ve politika geliştirme alanlarında yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu yöntem, değişimin hangi koşullarda mümkün olabileceğini, hangi dirençlerin aşılması gerektiğini ve hangi itici güçlerin desteklenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır (Burnes, 2004).

Bu çalışmanın katkısı, teorik ve pratik olmak üzere iki yönlüdür. Çalışmanın teorik katkısı, yaya odaklı ulaşım alanında sıkça göz ardı edilen uygulama sürecine dair kurumsal ve

sosyo-kültürel faktörleri kavramsal bir çerçevede analiz etmesi ve literatürde sınırlı biçimde yer alan direnç odaklı yaklaşımı güçlendirmesidir. Ayrıca, Güç Alanı Analizi yönteminin bu alanda uygulanması, yaya hareketliliği literatürüne yöntemsel bir çeşitlilik kazandıracaktır. Pratik katkısı ise yerel yönetimlerin ve ulaşım plancıların yaya odaklı uygulamaları daha etkin biçimde tasarlayabilmeleri ve uygulayabilmeleri için yol gösterici bulgular sunmasıdır. Belirlenen itici ve direnç güçleri üzerinden geliştirilecek öneriler, Türkiye bağlamında yaya önceliğini destekleyen ulaşım politikalarının uygulanabilirliğini artırmaya yönelik somut stratejilere zemin hazırlayacaktır.

## 2. Materyal ve Yöntem

Bu çalışmada nitel araştırma yaklaşımı benimsenmiş olup, Türkiye’de kent içi yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının yaygınlaştırılmasına yönelik ortaya çıkan etkenleri analiz etmek için içerik analizi ve Güç Alanı Analizi (Force Field Analysis) yöntemi kullanılmıştır. Kurt Lewin tarafından 1940’lı yıllarda geliştirilen Güç Alanı Analizi, bir problem çözme ve eylem planlama tekniğidir. Bu analiz, bir değişim sürecinde etkili olan itici (destekleyici) ve direnç (engelleyici) faktörlerin sistematik biçimde tanımlanmasına, sınıflandırılmasına ve bu faktörlerin değişim üzerindeki göreceli etkilerinin değerlendirilmesine olanak sağlamaktadır (Gökçe, 2005; Kişi ve Özer, 2024; Lewin, 1951; Thomas, 1985; Yavuz vd., 2019). Güç Alanı Analizi, nitel veriye dayalı olarak çalışıldığında, kuramsal kavramların sahadaki karşılığını görselleştirme ve karar vericilere uygulanabilir bilgi sunma açısından önemli avantajlar sağlamaktadır.

Bu yöntemin seçilmesinin üç temel gerekçesi vardır. İlk olarak, yaya odaklı ulaşım gibi çok aktörlü ve çok katmanlı bir alan, dinamik bir sistem yaklaşımını gerektirmektedir. Güç Alanı Analizi, bu tür çok yönlü yapıların analizinde etkili bir araçtır. İkinci olarak, yöntem, uygulama odaklı ve çözüm geliştirmeye yönelik çıktılar üretmeye uygun olduğu için çalışmanın yalnızca betimleyici kalmasını engellemektedir. Son olarak, görüşmelerden elde edilen nitel verinin tematik sınıflandırılmasına ve görselleştirilmesine imkân tanıdığı için kavramsal analiz ile pratik çıktı üretimi arasında köprü kurmaktadır.

Çalışmada örneklem türü olarak amaçlı örnekleme kullanılmıştır. Amaçlı örnekleme,

*Çizelge 1. Katılımcı bilgileri*

| Katılımcı          | Unvan           | Deneyim | Sektör/Çalışma Alanı              |
|--------------------|-----------------|---------|-----------------------------------|
| Katılımcı 1 (K1)   | Şehir Plancısı  | 14 yıl  | Belediye/Şehir Planlama           |
| Katılımcı 2 (K2)   | Şehir Plancısı  | 10 yıl  | Belediye/Şehir Planlama           |
| Katılımcı 3 (K3)   | Ulaşım Plancısı | 16 yıl  | Belediye/Ulaşım                   |
| Katılımcı 4 (K4)   | Ulaşım Plancısı | 13 yıl  | Kamu Kurumu/Ulaşım                |
| Katılımcı 5 (K5)   | Peyzaj Mimarı   | 11 yıl  | Belediye/Peyzaj                   |
| Katılımcı 6 (K6)   | Peyzaj Mimarı   | 8 yıl   | Park ve Bahçeler Müdürlüğü/Peyzaj |
| Katılımcı 7 (K7)   | Teknik Uzman    | 9 yıl   | Park ve Bahçeler Müdürlüğü/Peyzaj |
| Katılımcı 8 (K8)   | Akademisyen     | 17 yıl  | Üniversite/Ulaşım                 |
| Katılımcı 9 (K9)   | Akademisyen     | 22 yıl  | Üniversite/Şehir Planlama         |
| Katılımcı 10 (K10) | Şube Müdürü     | 13 yıl  | Belediye/Yönetim                  |
| Katılımcı 11 (K11) | Şube Müdürü     | 5 yıl   | Belediye/Yönetim                  |
| Katılımcı 12 (K12) | STK Temsilcisi  | 13 yıl  | STK/Kentsel Haklar                |

Veri toplama aracı olarak nitel veri toplama yöntemlerinden biri olan yarı yapılandırılmış görüşmeler kullanılmıştır. Görüşme formu, literatüre ve ön çalışma kapsamında geliştirilen kavramsal çerçeveye dayanarak yapılandırılmıştır. Görüşmeler ses kaydı alınarak yürütülmüş, ardından birebir transkribe edilmiştir. Her katılımcı ile ortalama 45-60 dakikalık görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Nitel görüşmeler, katılımcıların deneyimlerini,

belirli bilgiye sahip, deneyimli ve araştırma sorularına doğrudan katkı sunabilecek bireylerin seçilmesine odaklanmaktadır (Patton, 2015). Örneklemi oluşturan 12 katılımcı (Çizelge 1); şehir plancısı, peyzaj mimarı, ulaşım plancısı, yerel yönetim temsilcisi, sivil toplum kuruluşu (STK) temsilcisi ve akademisyen gibi farklı meslek disiplinlerinden seçilmiştir. Bu disiplinler arası çeşitlilik, araştırmanın çok boyutlu bir yaklaşımla yürütülmesini sağlamıştır. Katılımcı sayısı, nitel araştırmalarda benimsenen amaçlı örnekleme stratejisine ve bilgi zenginliğine dayalı doygunluk ilkesine göre belirlenmiştir. Görüşmelerden elde edilen veriler tekrar etmeye başladığında kuramsal doygunluğa ulaşıldığı kabul edilmiştir (Merriam, 2009; Patton, 2015).

görüşlerini ve algılarını ayrıntılı biçimde anlamaya olanak tanıyan güçlü bir araçtır (Brinkmann ve Kvale, 2015).

Veri analizi sürecinde içerik analizi ve Güç Alanı Analizi kullanılmıştır. Elde edilen veriler içerik analizi yöntemiyle çözümlenmiştir. İlk olarak açık kodlama ile metin içerisindeki anlamlı ifadeler belirlenmiş, ardından bu kodlar benzerliklerine göre tematik olarak gruplanmıştır (Miles vd., 2014). Kodlanan veriler, Güç Alanı

Analizi yaklaşımı doğrultusunda "İtici Güçler" ve "Direnc (Engelleyici) Güçleri" olmak üzere iki ana başlık altında sınıflandırılmıştır. Her temanın altında yer alan görüşme alıntıları, hem katılımcı çeşitliliği (kaç farklı katılımcıdan geldiği) hem de mikro-alıntı yoğunluğu (kaç kez tekrarlandığı) açısından analiz edilmiştir. Tematik yoğunluk ve etki düzeyi belirleme süreci, benzer çalışmaların önerdiği sayısallaştırma yaklaşımlarından esinlenerek yapılandırılmıştır (Namey vd., 2008). Bu süreç sonunda her tema, 1 (zayıf) ile 5 (güçlü) arasında etki puanı alacak şekilde derecelendirilmiştir. Elde edilen temalar ve puanlamalar daha sonra çizelgeler ve grafiklerle görselleştirilmiş ve yorumlanmıştır. Bu yöntemsel

yapı, araştırmanın sistematikliğini ve şeffaflığını güçlendirmekte, nitel verilerin karar vericiler açısından eyleme dönüştürülebilir biçimde sunulmasını mümkün kılmaktadır (Lincoln ve Guba, 1985).

### 3. Bulgular

Bu çalışmada, Türkiye'de yaya öncelikli ulaşım politikalarının uygulanmasında etkili olan güç ve direnc faktörleri içerik analizi yöntemiyle ortaya konmuştur. Uzmanlarla yapılan görüşmelerin kullanıldığı içerik analizi sonucunda 6'sı "itici güç", 7'si ise "direnc gücü" olmak üzere 13 tema belirlenmiştir (Çizelge 2).

Çizelge 2. Analiz sonucunda ortaya çıkan itici güçler ve direnc güçleri

| İtici Güçler                             | Direnc Güçleri                  |
|------------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Sivil Toplum ve Aktivizmin Rolü       | 1. Araç Odaklı Planlama         |
| 2. Uluslararası Fonlar ve Projeler       | 2. Kurumsal/Bürokratik Engel    |
| 3. Genç Kuşakların Talepleri             | 3. Finansal Kısıtlar            |
| 4. Yönetimsel Kararlılık ve Liderlik     | 4. Toplumsal Davranışsal Direnc |
| 5. Dijitalleşme ve Veri Tabanlı Planlama | 5. Politik İrade Eksikliği      |
| 6. Belediyeler Arası Öğrenme ve Taklit   | 6. Teknik Kapasite Eksikliği    |
|                                          | 7. Yasal-Mevzuat Boşlukları     |

#### 3.1. İtici Güçler

##### 3.1.1. Sivil Toplum ve Aktivizmin Rolü

Yaya öncelikli ulaşım politikalarının benimsenmesinde sivil toplumun ve toplumsal aktivizmin etkisi, kent politikalarında değişimi tetikleyen temel itici güçlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Türkiye bağlamında, geleneksel planlama yaklaşımlarına alternatif olarak gelişen bu baskı mekanizmaları, yerel yönetimlerin gündemlerini şekillendirmekte önemli bir rol üstlenmektedir. Katılımcılar, sivil toplum kuruluşları, genç kuşaklar ve sosyal medya aracılığıyla oluşan kamusal baskının, belediyeleri yaya odaklı politikalara yönlendirdiğini belirtmiştir. Bu baskının, özellikle büyükşehirlerdeki uygulamaları dönüştürdüğü

ifade edilmiştir. Görüşmelerde, sosyal medya kampanyaları, yerel meclis baskısı ve tabandan gelen protestolar gibi çeşitli aktivizm biçimlerine değinilmiştir.

"Her şey sosyal medyada başladı, belediye geri adım attı ve kaldırımları yeniden yaptı." (K2)

"STK'ların, özellikle kadınların ve yaşlıların temsil edildiği grupların, yaya önceliği talebi zaman zaman yerel gündeme etki edebiliyor." (K3)

"Genç kuşakların talepkâr olması ve sosyal medyanın etkisi de belediyeleri dönüştürüyor [...] Gençler STK'lardan daha çok etkili, onlar çok net mesaj veriyorlar..." (K8)

"Belediye başkanı kendi paylaşımında yayalaştırma lafını kullanmaya başladı. Bu büyük bir değişim." (K10)

"Sosyal medya da bir güç oldu. İnsanlar kötü kaldırımları paylaşıyor, "bu nasıl şehir?" diyor. Bu kamuoyu baskısı belediyeleri harekete geçiriyor." (K11)

"Birincisi aktivizm. Bizim gibi derneklerin sosyal medyada, medyada, yerel meclislerde konuyu gündeme taşıması." (K12)

Bu tema, en yüksek yoğunluk ve etki puanına sahip itici güç olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, politik karar alma süreçlerinde dışsal ve toplumsal baskıların belirleyici etkisini göstermektedir.

### 3.1.2. Uluslararası Fonlar ve Projeler

Yaya öncelikli ulaşım politikalarının gelişiminde uluslararası fonların ve projelerin rolü giderek daha görünür hâle gelmektedir. Katılımcılar, özellikle Avrupa Birliği destekli projelerin yerel düzeydeki uygulamaların biçimini etkilediğini vurgulamıştır. Bu projelerin yalnızca altyapıyı değil, aynı zamanda estetik, sürdürülebilirlik ve erişilebilirlik gibi nitelikleri de zorunlu kıldığına dikkat çekilmiştir.

"Son 5-6 yılda sürdürülebilirlik ve iklim politikaları nedeniyle özellikle AB fonlarıyla yürütülen projelerde yaya yatırımları arttı [...] Ama bu uygulamalar genelde dış destekli olduğu için sürdürülebilir değil." (K1)

"AB projeleriyle desteklenen ulaşım çalışmaları, yaya önceliğini de içerebiliyor ama genelde kısa süreli etkisi oluyor." (K3)

"Proje kapsamında yayaya öncelik vermemiz istendi, kaldırımlar da genişletildi." (K3)

"Son zamanlarda sürdürülebilir ulaşım planları (SUMP) hazırlayan belediyelerde bu

farkındalık artıyor. Avrupa Birliği'nin teknik desteği ile yaya ve bisiklet önceliği vurgulanıyor." (K4)

"Son dönemde artan çevresel farkındalık, sürdürülebilir ulaşım söylemi, bazı fon kaynakları ve kent içi yaşam kalitesi talepleri bu süreci destekliyor" (K9)

"İkincisi, merkezi hükümetin ve dış fon sağlayıcıların örneğin AB projeleri destekleri [...]" (K10)

"AB projesi olduğu için her şey standartlara uygun olmak zorundaydı." (K11)

Bu tema, doğrudan mali kaynak desteği yanında politika yönlendirme açısından da işlevsellik taşımaktadır. Temaya ilişkin mikro-alıntı yoğunluğu yüksektir. Ayrıca, bu gücün etkisinin özellikle büyük ölçekli belediyelerde somutlaştığı, daha küçük belediyelerde ise bu etkinin sınırlı kaldığı ifade edilmiştir. Bu durum, fon kullanım kapasitesi ile kurumsal ölçek arasındaki ilişkiyi vurgulamakta ve uluslararası desteklerin yerel bağlamda nasıl farklılaştığını ortaya koymaktadır.

### 3.1.3. Genç Kuşakların Talepleri

Günümüz kentlerinde genç kuşakların toplumsal değerleri dönüştürme potansiyeli, kentsel politika ve uygulamaların geleceğini belirleyen önemli bir faktör hâline gelmektedir. Katılımcılar, yeni kuşakların sadece fiziksel altyapı değil, aynı zamanda yaşam kalitesi ve sosyal çevre açısından da daha yaya dostu kentler talep ettiğini belirtmiştir.

"Yeni nesil kamuya açık alanı daha çok kullanmak istiyor ama bunun için erişilebilir olması şart." (K1)

"Eskisi gibi değil, gençler sadece araba değil, skuter, yürüme hakkı, kaldırım düzenlemesi gibi konularla da ilgileniyor." (K4)

"Yeni nesil, yaya olmayı bir hak olarak görüyor. Bu nedenle de daha kaliteli, daha yaşanabilir kamusal alanlar istiyor" (K5)

"Genç kuşakların talepkâr olması ve sosyal medyanın etkisi de belediyeleri dönüştürüyor" (K8)

"Gençler kaldırımdan yürüyemeyince fotoğraf çekip etiketliyor" (K11)

"Bence yürüyerek ulaşım artık çevreci bir davranış olarak da öne çıkıyor, gençler bu konuda çok bilinçli." (K12)

"[...] Son olarak genç kuşakların değişen talepleri var. Daha yeşil, yürünebilir, sosyal kentler istiyorlar. Bu talepler önümüzdeki yıllarda değişimi zorlayabilir" (K12)

Bu tema, genç kuşakların davranışlarının doğrudan belediye politikalarına etki edebilecek düzeyde olduğunu göstermektedir. Özellikle sosyal medya aracılığıyla ortaya konan görünürlük, hesap verebilirliği artırmakta ve belediye yönetiminde dönüşüme yol açmaktadır.

#### 3.1.4. Yönetmel Kararlılık ve Liderlik

Yaya öncelikli ulaşım politikalarının hayata geçirilmesinde yönetmel kararlılık ve liderlik, yalnızca başlangıç aşamasında değil, uygulamaların sürdürülebilirliği ve toplumsal kabulü açısından da kritik bir rol oynamaktadır. Bu tema, belediye başkanları ve üst düzey yöneticilerin vizyoner yaklaşımının, yaya odaklı projelerin gelişiminde nasıl belirleyici bir unsur olduğunu ortaya koymaktadır. Katılımcılar, yerel liderliğin desteğinin, alt kademelerdeki uygulayıcıların motivasyonunu artırdığını ve kurumsal işleyişte pozitif bir dönüşüm sağladığını ifade etmiştir.

"Başkanın vizyonu olmazsa bu tür projeler başlamıyor." (K1)

"Başkan seçim vaadine koyarsa işler daha hızlı ilerliyor." (K2)

"Birim müdürü olarak başkan desteklemediği sürece kaldırım ya da yayalaştırma çalışmaları için mücadele etmeniz çok zor." (K3)

"Bazı kentlerde genç ve vizyon sahibi yöneticiler kamusal alanlara önem veriyor." (K8)

"Yapısal ve yönetmel bir destek olmadan kalıcı dönüşüm zor." (K9)

"Bizim belediye olarak bu konudaki duruşumuz net. Yaya önceliği ulaşımın temel unsurlarından biridir [...] Elbette her şey dört dörtlük değil ama iyi niyetli ve kararlı bir irade var." (K10)

"Yeni başkan geldi ve hemen yayalaştırma toplantısı yaptı, konuyu sahiplendi." (K10)

"Liderlik olmazsa sadece mühendislik kalır, vizyon eksik olur." (K12)

Bu tema genel olarak, yerel liderliğin kentsel ulaşımındaki yönlendirici gücünü ve vizyoner yaklaşımların hem kurumsal cesaretlendirme hem de toplumsal kabulle sonuçlanabileceğini ortaya koymaktadır. Uygulamalarda süreklilik sağlanabilmesi için yalnızca teknik planlamaya değil, aynı zamanda güçlü bir politik iradeye ve yönetmel sahiplenmeye de ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır.

#### 3.1.5. Yönetmel Dijitalleşme ve Veri Tabanlı Planlama

Günümüz kent yönetiminde dijitalleşme, yalnızca operasyonel kolaylık sağlamaktan öte, karar verme süreçlerini daha şeffaf, hesap verebilir ve kullanıcı merkezli hâle getirmektedir. Katılımcılar, belediyelerde dijital sistemlerin kullanılmaya başlanmasının, kullanıcı deneyimlerini izlenebilir kıldığını ve bu sayede

yaya odaklı politika üretiminin daha rasyonel zemine oturduğunu belirtmiştir. Açık veri, sensör sistemleri ve haritalama araçları sayesinde karar destek sistemlerinin gelişmeye başladığı ifade edilmiştir.

"Veri tabanlı uygulamalar artıyor ama henüz standart değil." (K4)

"Anket, gözlem, video analizi gibi yöntemlerle kullanıcı memnuniyeti ölçülebilir. Ayrıca kentsel ısı adası, hava kalitesi, gölgelik oranı gibi ekolojik göstergeler de yaya alanlarının kalitesini ölçebilir." (K5)

"Sensörlerle yaya yoğunluğu ölçüldü buna göre yeniden çizim yaptık." (K7)

"Dijitalleşme sayesinde artık kentsel mekânlara dair veri toplamak kolaylaştı. [...] Bizim üniversitede pilot bir çalışma yürüttük. Yaya konforunu hem ölçüm cihazlarıyla hem de kullanıcı görüşleriyle analiz ettik." (K8)

"Biz açık veriden yürünebilirlik haritası yaptık, bu yöneticileri çok etkiledi." (K9)

"Bu yıl bir pilot uygulamayla yaya trafiği yoğunluğu, engelli bireylerin erişimi ve kullanıcı memnuniyeti gibi kriterleri ölçmeye başladık. Hem anketle hem de kamerayla yaya yoğunluğunu analiz ediyoruz. [...]" (K10)

"Biz dernek olarak gözlem formları ve kullanıcı anketleri yapıyoruz. Ama bunların yaygınlaşması için kamunun bunu sahiplenmesi gerekir." (K12)

Bu tema, teknolojik kapasite ve dijitalleşme düzeyinin karar alma süreçlerini yönlendirebileceğini göstermektedir. Ancak uygulamanın henüz belediyelerde sınırlı kaldığı da vurgulanmıştır.

### 3.1.6. Belediyeler Arası Öğrenme ve Taklit

Yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının yaygınlaşmasında yalnızca içsel kurumsal

faktörler değil, belediyeler arası yatay öğrenme süreçleri de önemlidir. Bu tema, Türkiye'de yerel yönetimlerin, özellikle büyükşehirlerdeki örneklerden etkilenecek kendi uygulamalarını şekillendirdiğini göstermektedir. Söz konusu öğrenme süreci çoğunlukla sosyal medya, teknik toplantılar ve proje ortaklıkları aracılığıyla gerçekleşmekte, bazı durumlarda uygulamalı saha ziyaretleri ile desteklenmektedir. Katılımcılar, bu tür bilgi transferinin stratejik karar alma süreçlerine doğrudan yansıdığını belirtmişlerdir.

"[...] Biz de İstanbul'da ya da İzmir'de yapılan pilot projeleri örnek göstererek kendi kentimizde benzerlerini yapmaya çalışıyoruz [...]" (K2)

"[...] Biz Ankara'daki örneği inceleyip kendi projemizi uyarladık." (K3)

"Diğer belediyeler ne yapmış diye slaytlar hazırlıyoruz, sonra başkana sunuyoruz." (K5)

"[...] Mesela Ankara yaptıysa Eskişehir de yapmak istiyor." (K8)

"Belediye başkanları birbirinden feyz alıyor ama aynı şeyi kopyalayınca işe yaramıyor [...]" (K9)

"[...] Üçüncüsü ise yerel yönetimlerin birbirinden öğrenme süreçleri. Biz başka şehirlerdeki iyi örnekleri inceliyoruz, uygulamaya aktarıyoruz. Kaldı ki kendi kentimizde de örnek gösterilen projelerimiz var. Yani bu karşılıklı bir öğrenme süreci." (K10)

"Uygulamalı yer incelemeleri yapıyoruz, başka belediyelerden öğreniyoruz." (K11)

Bu tema, organizasyonel öğrenmenin ve bilgi ağlarının yerel politika transferinde oynadığı rolü açık biçimde ortaya koymaktadır. Ancak aktarılan örneklerin bağlama duyarlı biçimde yeniden yorumlanmadığı durumlarda,

uygulamaların beklenen etkiyi yaratmadığı da dile getirilmiştir. Dolayısıyla, belediyeler arası taklitten öteye geçerek, bilgi paylaşımının yerel ihtiyaçlara ve sosyal dokulara uyarlanması, yaya öncelikli ulaşım stratejilerinin başarısı açısından kritik görülmektedir.

### 3.2. Direnç Güçleri

#### 3.2.1. Araç Odaklı Planlama

Türkiye’de yaya öncelikli ulaşım politikalarının önündeki en temel dirençlerden biri, hâkim ulaşım paradigmasının hâlâ araç odaklı planlama ekseninde şekillenmesidir. Katılımcılar, mevcut ulaşım planlama belgelerinde yaya erişimi ve güvenliğine yönelik stratejilerin yer aldığını belirtmiştir. Ancak uygulama safhasında bu stratejilerin araç trafiğinin sürekliliği ve akıcılığı gerekçesiyle sıklıkla göz ardı edildiğine dikkat çekmiştir. Bu durum, plan-belge düzeyindeki yaya odaklı niyetle uygulamadaki araç odaklı pratikler arasındaki uçurumu ortaya koymaktadır.

“[...] Ancak uygulamaya gelince taşıt önceliği devreye giriyor. Çünkü planın uygulanması başka birimler tarafından yapılıyor ve onlar da genelde araç odaklı düşünmeye alışmış ekiplerden oluşuyor. Örneğin UKOME kararlarında bir kaldırımı genişletmek bile büyük tartışma sebebi olabiliyor [...]” (K1).

“[...] Çünkü sistemimiz hâlâ taşıt odaklı. Planlama belgelerinde yaya önceliği var. Evet. Ama UKOME’ye bir öneri götürdüğümüzde ilk sorulan şey şu: ‘Bu uygulama araç trafiğini nasıl etkileyecek?’ [...]. Önceliğimiz akıcı araç trafiği hâline gelmiş durumda.” (K3)

“[...] Üniversitelerde ulaşım planlama dersleri ağırlıklı olarak motorlu ulaşım üzerine kurulmuş durumda... Belediyelerde de aynı

durum söz konusu: Ulaşım = trafik = araç demek oluyor çoğu zaman” (K8)

“Açık söyleyeyim, bizde yaya ulaşımı genellikle diğer projelerden sonra ele alınıyor. Önceliğimiz şu anda altyapı, kanalizasyon, asfaltlama gibi temel hizmetlerde. Kentin birçok mahallesinde hâlâ stabilize yol var [...]” (K11)

“[...] Türkiye’de ise hâlâ motorlu ulaşım kutsanıyor. Şehir planlamasında, bütçede ve siyasette yaya bir öncelik değil [...]” (K12)

Tüm bu bulgular, Türkiye’de yaya öncelikli uygulamaların gelişimi önündeki en güçlü direnç alanlarından birinin, kurumsal ve kültürel olarak içselleştirilmiş “araç odaklı düşünce yapısı” olduğunu ortaya koymaktadır. Bu durum, planlama araçlarının yapısal reformlara ihtiyaç duyduğunu ve yaya odaklı dönüşüm için üst politika belgelerinde yer alan stratejilerin uygulama düzeyinde yeniden çerçevelenmesi gerektiğini göstermektedir.

#### 3.2.2. Kurumsal/Bürokratik Engel

Yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının kalıcı ve sürdürülebilir şekilde hayata geçirilmesinin önündeki temel direnç güçlerinden biri, kurumsal yapıdaki eşgüdüm eksikliği ve bürokratik dağınıklığıdır. Katılımcılar, yerel yönetimlerin farklı birimleri ile merkezi idare arasındaki görev ve yetki karmaşasının, uygulama süreçlerini ciddi biçimde sekteye uğrattığını vurgulamıştır. Özellikle planlama, uygulama ve denetim süreçlerinin birbirinden kopuk ilerlemesi, yaya öncelikli politikaların bütüncül bir vizyonla yaşama geçirilmesini zorlaştırmaktadır.

“Kurumlar arası değil, aynı belediye içindeki birimler arasında bile iş birliği zayıf. Ulaşım planlama, fen işleri, park ve bahçeler, zabıta, hepsi başka dilden konuşuyor. Ortak bir vizyon olmadığı gibi teknik standartlar bile

birbirinden kopuk. Mesela bir bölgede biz yayalaştırma kararı veriyoruz, park bahçeler oraya ağaç dikmeden önce bize sormuyor. Sonra kaldırmı daraltıyorlar. Oysa entegre bir yaya stratejisi olsa, her birim kendi rolünü o stratejiye göre oynar [...]" (K1).

"Orta düzeyde. Teknik olarak biz planlama birimi olarak öneri sunuyoruz, Fen İşleri uyguluyor, Zabıta denetliyor, Park Bahçeler düzenleme yapıyor. Ama çoğu zaman koordinasyon yok. Aynı sokakta üç ayrı birim çalışma yapabiliyor. Entegre düşünülmediği için de birinin yaptığı, diğerinin işini bozabiliyor. Ayrıca UKOME'de karar almak zor [...]" (K3).

"Orta ölçekli kentlerde bu iş birlikleri zayıf. Genellikle plancı ayrı düşünüyor, ulaşımçı ayrı, biz ayrı. Hatta bazen aynı cadde için üç ayrı müdürlük üç farklı proje öneriyor. Sonra hangisi kabul edilirse o yapıyor. [...] Avrupa'daki gibi kamusal alan koordinasyon birimi gibi yapılar bizde yok. [...] Örneğin plancı bir dostumuz varsa bizi davet ediyor, yoksa çağıran olmuyor." (K6)

"Genel olarak parçalı bir yapı var. Ulaşım dairesi, park ve bahçeler, fen işleri, sosyal hizmetler birbirinden kopuk çalışıyor. Üstelik çoğu yerde ulaşımın koordinasyonundan sorumlu bir birim bile yok. Belediyelerde yaya ulaşımı için özel birim kurmak gerektiğini savunuyoruz. Ayrıca STK'lar, akademi ve özel sektörle daha güçlü ortaklıklar geliştirilmeli." (K8).

"[...] Her birim kendi önceliğiyle hareket ediyor. Bizde ulaşım planlaması, fen işleri, park bahçeler koordineli çalışmıyor. Ortak masa çok nadiren kurulur. Zaten yaya projeleri çoğu zaman bir müdürlüğün işi gibi görülüyor. Bütçe bile ayrılmaz. İdari olarak da planlamayı önceleyecek bir üst politika yok. Ancak baskı olursa ya da

örnek bir proje yapılması istenirse gündeme gelir." (K11)

"Ne yazık ki oldukça zayıf. Yerel yönetimlerde birimler arası kopukluk çok yaygın. Ayrıca STK'lar genelde karar süreçlerine davet edilmiyor. [...]" (K12)

Bu tema, koordinasyon eksikliği ve idari karmaşanın uygulamaların sürdürülebilirliğini tehdit ettiğini ortaya koymaktadır.

### 3.2.3. Finansal Kısıtlar

Yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının hayata geçirilmesinde en belirgin dirençlerden biri, finansal kaynakların yetersizliğidir. Katılımcılar, bu tür projelerin genellikle "ikincil öncelik" olarak görüldüğünü ve kısıtlı bütçeler nedeniyle çoğunlukla asgari düzeyde uygulandığını vurgulamıştır. Planlama aşamasında bütüncül biçimde tasarlanan yaya aksları, uygulama aşamasında maddi gerekçelerle sadeleştirilmekte veya ertelenmektedir.

"[...] Fakat uygulamada bunlar hep bütçeye kurban gidiyor. Bir örnek vereyim. Biz bir yaya aksı tasarlıyoruz, içinde gölgelik, kent mobilyası, zemin dokusu her şey var. Ama ihaleye çıkınca sadece asfalt ve bordür kalıyor. Çünkü maliyet düşürülsün isteniyor" (K5)

"Birincisi maliyet. Peyzaj tasarımı hep estetik detay olarak görülüyor. Bütçede önce yol, kaldırım, aydınlatma yapılır, sonra bize kalırsa bir şey yaparız [...]" (K6)

"[...] Ayrıca kamu ihalelerinde teknik şartnameye yazılan peyzaj elemanları genellikle en ucuza indirgeniyor." (K7)

"[...] Mesela yeni açtığımız bir yaya aksında hem kent mobilyalarını hem peyzajı hem de ışıklandırmayı bir arada düşündük. Tabii uygulamada her zaman ideal olmuyor, kimi

zaman bütçe, kimi zaman alan sınırlamaları karşımıza çıkıyor.” (K11)

“Bizim dernek olarak önerdiğimiz birçok düzenleme ya hiç dikkate alınmadı ya da teknik yetersizlik gerekçesiyle uygulanmadı.” (K12)

Bu tema, yaya odaklı planlamanın uygulanabilirliğinin yalnızca stratejik kararlarla değil, aynı zamanda mali kaynakların niteliği ve sürekliliğiyle doğrudan ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır.

#### 3.2.4. Toplumsal Davranışsal Direnç

Yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının yaygınlaştırılmasında karşılaşılan en önemli engellerden biri, toplumsal düzeyde gözlenen davranışsal dirençtir. Katılımcılar, Türkiye’deki kent kültürünün hâlen büyük ölçüde araç odaklı bir bakış açısıyla şekillendiğini, bireysel hareketlilik anlayışının otomobil kullanımına dayandığını ve yürümeye dair algıların olumsuz olduğunu belirtmiştir. Bu durum, yalnızca bireysel düzeyde değil; esnaf, mahalle temsilcileri ve bazı yerel yöneticiler nezdinde de değişim taleplerine karşı bir direnç üretmektedir.

“En büyük direnç taşıt odaklı zihniyet. Şehir merkezinde bir caddeyi yayaya açmak istediğinizde esnaf hemen müşteri kaybedeceğiz diye karşı çıkıyor. UKOME’de bazı birimler trafik sıkışır gerekçesiyle hemen olumsuz görüş veriyor. Ayrıca vatandaş da genelde aracıyla ulaşmaya alışmış. Yaya olmak bir tercih değil, zorunluluk gibi algılanıyor. Hâliyle belediye yönetimleri bu riskleri almak istemiyor. Bazı durumlarda mahalle muhtarları bile karşı çıkabiliyor. [...]” (K1)

“Karar vericilerin çoğu yaya ulaşımını hâlâ tali bir konu olarak görüyor.” (K9)

“En büyük direnç halktan geliyor. Özellikle araç sahipleri çok tepkili. ‘Yolu kapatmayın, park

yerimi elimden almayın’ deniyor. Esnaf da benzer şekilde itiraz ediyor. [...]” (K11)

“[...]Üçüncüsü toplumsal algı. Yürümek hâlâ mecburiyet olarak görülüyor, tercih değil. Biz bu algıyı değiştirmeye çalışıyoruz” (K12)

Bu tema, toplumsal kültürün değişime direnci açısından kritik önemdedir.

#### 3.2.5. Politik İrade Eksikliği

Yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının hayata geçirilmesinde karşılaşılan engellerden biri, karar verici düzeydeki politik irade eksikliğidir. Katılımcılar, yerel yönetimlerin yaya önceliğini söylemsel düzeyde benimsediğini ancak uygulamada çoğu zaman bu hedeflerin kısa vadeli siyasi kaygılar, oy hesapları ve kamuoyu baskıları nedeniyle geri plana itildiğini belirtmiştir. Özellikle seçim dönemlerinde esnaf ve araç sahiplerinden gelen tepkilerin, belediye yöneticilerini risk almaktan alıkoyduğu ifade edilmiştir.

“[...] Yürüyüş yolu için oy gelmez diyen başkan gördüm [...]” (K3)

“[...] Üçüncüsü ise politik baskılar. Esnaf ve araç sahiplerinin tepkileri, yöneticileri risk almaktan alıkoyuyor. Yani direnç çok katmanlı [...]” (K9)

“[...] İkincisi araç odaklı bakış. Park alanlarını daraltmak, kaldırımını genişletmek bile UKOME’de sıkıntı.” (K6)

“[...] Yayaya harcanan paranın getirisi yok gibi görülüyor [...]” (K11)

“Bürokratik direnç ilk sırada. Belediyelerde genellikle araç odaklı düşünen kadrolar var. Yolu kapatırsak trafik tıkanır refleksi çok yaygın. İkinci direnç siyasal. Yayalaştırma projeleri, esnaf tepkisi ya da oy kaygısıyla erteleniyor [...]” (K12)

Bu bulgular, yerel yöneticilerin yaya önceliğini genellikle stratejik bir planlama ilkesi

olarak değil halkla ilişkiler, siyasi itibar ve oy dengeleri bağlamında değerlendirdiğini göstermektedir.

### 3.2.6. Teknik Kapasite Eksikliği

Yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının planlanması, tasarımı ve sürdürülebilir şekilde uygulanabilmesi, teknik bilgi birikimi ve uzmanlık gerektirmektedir. Ancak katılımcıların ifadelerine göre birçok belediyede bu alanda görev yapacak nitelikli personel bulunmamaktadır.

"Uzman yoksa dışarıya yaptırılıyor, bu da sahaya uymuyor." (K4)

"Bu konular çok teknik ama kadro yok, sadece bir peyzaj mimarı var mesela." (K5)

"[...] İkinci olarak teknik kapasite eksikliği. Birçok belediyede yaya ulaşımı planlayabilecek uzman yok [...]" (K9)

"Mühendisimiz var ama erişilebilirlik bilgisi yok. [...]" (K11)

Bu tema, kapasite eksikliğinin yaya dostu altyapının planlanması ve sürdürülmesi önünde önemli bir engel olduğunu göstermektedir.

### 3.2.7. Yasal-Mevzuat Boşlukları

Yaya öncelikli ulaşım uygulamalarının etkin biçimde hayata geçirilebilmesi, yalnızca fiziksel altyapı yatırımlarıyla değil; aynı zamanda sağlam ve uygulanabilir bir yasal çerçevenin varlığıyla mümkündür. Ancak katılımcılar, Türkiye'de yaya altyapısına ilişkin teknik standartların çoğu zaman parçalı, yoruma açık ve uygulamada zayıf kaldığını ifade etmiştir. Mevzuattaki bu boşluklar, yerel yönetimlerin müdahale kapasitesini sınırlamakta ve yaya haklarının sahada korunmasını zorlaştırmaktadır.

"Yasal zemin aslında var. Kaldırım standartları belli, yönetmelik var. Ama denetim zayıf. Örneğin kaldırıma araç park ediyor, kimse müdahale etmiyor. Belediyede zabıta bile buna

göz yumabiliyor. Ayrıca yaptırımlar caydırıcı değil. Özel sektör bir binada yaya erişimini engelleyecek bir tasarım yapsa bile ruhsatı alabiliyor. Çünkü mevzuat yorum farklarına açık. Hukuki boşluklar yüzünden yaya lehine karar almak zorlaşıyor. Bu yüzden yasa var demekle olmuyor, uygulayıcılar da bilinçli ve kararlı olmalı." (K2)

"Yasa var ama uygulama zayıf. [...] Ama bunu sahada uygulayan yok. Işıklı kavşaklarda bile araçlar yayayı beklemiyor. Belediyenin kendi birimleri arasında bile farklı yorumlar var. [...] Denetim konusu ise ayrı bir sorun. Kaldırıma park eden araca ceza kesilmediği sürece hiçbir yasa etkili olamaz." (K4)

"Yasalar var ama yorum farkı çok. Yönetmelik diyor ki, kaldırımda şu kadar genişlik olacak, rampalar şu şekilde olacak. Ama uygulamada ya yanlış yapılıyor ya hiç denetlenmiyor. Ayrıca kamu ihalelerinde teknik şartnameye yazılan peyzaj elemanları genellikle en ucuza indirgeniyor. [...] Denetim kısmı çok zayıf. Yani bir kaldırım yanlış yapılıncı kimse hesabını sormuyor. Biz sahada bakıyoruz, bu kaldırım burada işlevsiz diyoruz ama artık çok geç oluyor." (K6)

"Yasal mevzuatta ciddi boşluklar var. Erişilebilirlik ve yaya güvenliği konuları çeşitli yönetmeliklerde dağınık şekilde yer alıyor ama bütüncül bir çerçeve eksik. Denetim konusunda da yapısal sorunlar var. Belediyeler bazen denetim yetkisini kullanmak istemiyor çünkü siyasal maliyeti olabiliyor. [...]" (K8)

"Yasal altyapı büyük ölçüde mevcut ama uygulamada bazı boşluklar var. Mesela kaldırıma araç parkı konusunda biz çok netiz. Denetim yapıyoruz ama caydırıcılık sınırlı. Çünkü mevzuat

bazı alanlarda açık değil ya da yoruma açık.” (K10)

“Mevzuatta eksiklikler var ama daha büyük sorun uygulama. Kaldırımlar araçla işgal ediliyor, engelli rampaları standart dışı, geçitlerde yaya önceliği kâğıt üstünde kalıyor. Biz defalarca bu ihlalleri belgeledik. [...] Ayrıca mevzuat parçalı ve dağınık. Yaya haklarını net tanımlayan bir yasa lazım. Avrupa’da “Yaya Hakları Bildirgesi” gibi çerçeve düzenlemeler var. [...]” (K12)

Bu tema, düzenleyici çerçevedeki boşlukların sahadaki uygulamalara doğrudan yansıdığını göstermektedir.

### 3.3. Güç ve Direnç Dengesi Analizi: Tematik Yoğunluk ve Etki Değerlendirmesi

Yaya öncelikli ulaşım politikalarının sahadaki başarısı, yalnızca teknik veya yönetsel yeterlilikle değil aynı zamanda çok düzeyli güç dengeleriyle doğrudan ilişkilidir. Uygulamaların şekillenmesinde rol oynayan itici ve direnç güçleri hem katılımcıların deneyim aktarımı hem

de tematik tekrar yoğunluğu bağlamında dikkatle analiz edilmelidir. Bu doğrultuda gerçekleştirilen değerlendirme, her temanın ne ölçüde yankı bulduğunu, sahadaki karşılığını ve stratejik önemini görünür kılmayı amaçlamaktadır.

Temalara ait mikro alıntı yoğunluğu, etki derecesi ve güç düzeyi gibi göstergeler üzerinden yürütülen karşılaştırmalı analiz, uygulama sürecindeki baskın eğilimleri ve müdahale önceliklerini belirlemek açısından yol gösterici niteliktedir. Temaların güç düzeyi yalnızca etki puanına göre değil aynı zamanda katılımcı sayısı ve mikro alıntı yoğunluğu birlikte değerlendirilerek çok faktörlü biçimde sınıflandırılmıştır. Bu yaklaşım, yalnızca stratejik önemi değil aynı zamanda temanın yaygınlığı ve anlatı yoğunluğunu da dikkate alarak temsiliyet gücünü artırmayı amaçlamaktadır. Aşağıdaki Çizelge 3, Şekil 1 ve Şekil 2, bu göstergeler çerçevesinde yapılandırılmıştır.

Çizelge 3. İtici ve direnç güçlerine ilişkin tematik yoğunluk ve etki düzeyleri

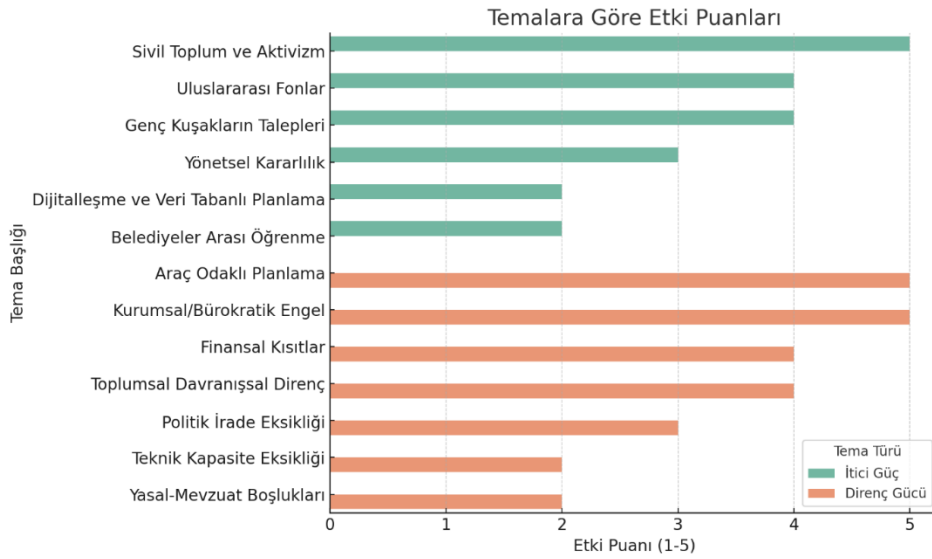
| Tema Türü   | Tema Başlığı                          | Katılımcı Sayısı | Alıntı Sayısı | Etki Puanı<br>(1-5) | Güç Düzeyi |
|-------------|---------------------------------------|------------------|---------------|---------------------|------------|
| İtici Güç   | Sivil Toplum ve Aktivizm              | 11               | 25            | 5                   | Güçlü      |
| İtici Güç   | Uluslararası Fonlar                   | 10               | 23            | 4                   | Güçlü      |
| İtici Güç   | Genç Kuşakların Talepleri             | 9                | 21            | 4                   | Orta       |
| İtici Güç   | Yönetsel Kararlılık                   | 8                | 19            | 3                   | Orta       |
| İtici Güç   | Dijitalleşme ve Veri Tabanlı Planlama | 7                | 18            | 2                   | Zayıf      |
| İtici Güç   | Belediyeler Arası Öğrenme             | 6                | 18            | 2                   | Zayıf      |
| Direnç Gücü | Araç Odaklı Planlama                  | 12               | 28            | 5                   | Güçlü      |
| Direnç Gücü | Kurumsal/Bürokratik Engel             | 11               | 27            | 5                   | Güçlü      |
| Direnç Gücü | Finansal Kısıtlar                     | 10               | 25            | 4                   | Orta       |
| Direnç Gücü | Toplumsal Davranışsal Direnç          | 9                | 24            | 4                   | Orta       |
| Direnç Gücü | Politik İrade Eksikliği               | 8                | 22            | 3                   | Orta       |
| Direnç Gücü | Teknik Kapasite Eksikliği             | 7                | 20            | 3                   | Zayıf      |
| Direnç Gücü | Yasal-Mevzuat Boşlukları              | 6                | 19            | 2                   | Zayıf      |

Çizelge 3, “Araç Odaklı Planlama”, “Kurumsal/Bürokratik Engel” ve “Sivil Toplum ve Aktivizm” gibi temaların yüksek katılımcı desteği

(12-11 kişi) ve yüksek mikro-alıntı sayısı (28, 27 ve 25) ile en yüksek etki puanı olan 5’i aldığını göstermektedir. Bu durum, hem destekleyici

(itici) hem de engelleyici (direnç) tarafta güçlü faktörlerin bulunduğu işaret etmektedir. "Finansal Kısıtlar" ve "Toplumsal Davranışsal Direnç" temaları da 25-24 mikro-alıntı ve 4 puanlık etki düzeyiyle en belirgin direnç unsurları arasında yer almaktadır. "Uluslararası Fonlar" teması ise görece olarak daha az sayıda katılımcı tarafından dile getirilmiş olsa da 23 mikro alıntı ve 4 puanlık etki derecesiyle güçlü düzeyde

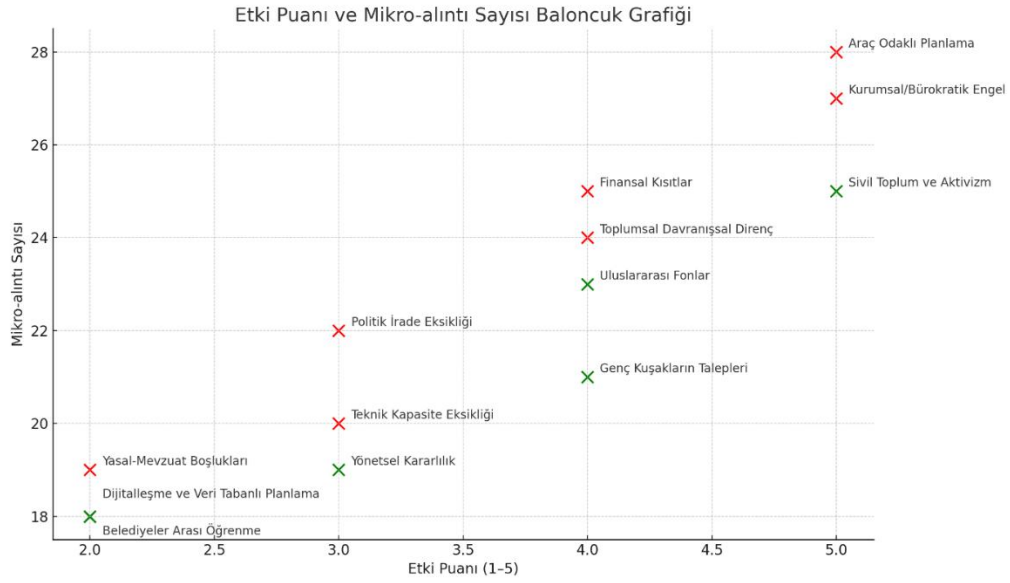
dönüştürücü potansiyele sahip görünmektedir. Öte yandan, "Dijitalleşme ve Veri Tabanlı Planlama", "Belediyeler Arası Öğrenme", "Teknik Kapasite Eksikliği" ve "Yasal-Mevzuat Boşlukları" gibi temalar hem katılımcı hem de alıntı yoğunluğu bakımından daha düşük seviyede kalmış, bu nedenle zayıf güç düzeyi kategorisinde değerlendirilmiştir.



Şekil 1. Temalara göre itici ve direnç güçlerinin etki puanları

Şekil 1, katılımcı görüşlerinden elde edilen temaların görece etkisini görselleştirmektedir. En yüksek etki puanına (5) sahip temalar, uygulamaları dönüştürme potansiyeli en yüksek olan güçleri temsil etmektedir. Şekil 1 ayrıca, etki düzeyi görece düşük olan temaların (örneğin

"Dijitalleşme ve Veri Tabanlı Planlama", "Teknik Kapasite Eksikliği") müdahale gerektiren zayıf alanlar olduğunu ortaya koymaktadır. Böylelikle, karar vericilerin hangi temalara öncelik vermesi gerektiği konusunda stratejik bir farkındalık sunulmaktadır.



Şekil 2. Etki puanı ve mikro-alıntı sayısı baloncuk grafiği

Şekil 2, her bir temanın etki gücü (x eksen) ile mikro alıntı yoğunluğu (y eksen) arasındaki ilişkiyi görselleştirmektedir. Grafikte yer alan yeşil renkle gösterilen noktalar itici güçleri, kırmızı renktekiler ise direnç güçlerini temsil etmektedir. Bu ayırım, yaya öncelikli politikaların destekleyici ve engelleyici unsurlarının analitik olarak ayrıştırılmasını kolaylaştırmaktadır. Mikro alıntılarının çokluğu, sadece temanın dile getirilme sıklığını değil, aynı zamanda katılımcıların o konuya yönelik detaylı ve tekrarlı vurgularını da göstermektedir. Bu bağlamda, "Araç Odaklı Planlama", "Kurumsal/Bürokratik Engel" ve "Sivil Toplum ve Aktivizm" temaları, yalnızca çok sayıda katılımcı tarafından değil, aynı zamanda derinlemesine yorumlarla desteklenmiş güçlü tematik alanlar olarak dikkat çekmektedir. Öte yandan, "Belediyeler Arası Öğrenme", "Dijitalleşme ve Veri Tabanlı Öğrenme" ve "Yasal-Mevzuat Boşlukları" gibi temalar düşük etki puanı ve alıntı sayısı ile daha az belirleyici pozisyonda konumlanmaktadır. Bu görsel analiz, politika geliştirme sürecinde önceliklendirilmesi gereken temalara yönelik görsel bir çerçeve sunmaktadır.

#### 4. Sonuç

Bu çalışmada, Türkiye'de yaya öncelikli ulaşım politikalarının uygulanmasına etki eden güç ve direnç faktörleri, yedi farklı meslek disiplininden uzmanlarla gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış görüşmeler aracılığıyla değerlendirilmiştir. Güç Alanı Analizi çerçevesinde yapılan tematik analiz sonucunda, altı itici ve yedi direnç teması belirlenmiştir. Her bir tema, katılımcı yoğunluğu, etki puanı ve politika üzerindeki potansiyel etkisi bakımından analiz edilmiştir. Elde edilen bulgular, yaya odaklı politikaların gelişimini etkileyen aktör ilişkilerini, kurumsal boşlukları ve algısal engelleri görünür kılmakta, aynı zamanda uygulanabilir stratejilere dair öngörüler sunmaktadır.

İtici güçler arasında en yüksek etki puanına sahip olan "Sivil Toplum ve Aktivizm", yaya önceliği konusunun kamusal alandaki görünürlüğünü artıran belirleyici bir faktör olarak öne çıkmıştır. Bu temanın etkisi, hak temelli savunuculuk yapan dernekler ve sosyal medya kampanyalarının politika yapıcılar üzerinde farkındalık yaratma gücünü yansıtmaktadır. Bu

bağlamda, sivil toplumun kurumsal katılım mekanizmalarıyla desteklenmesi ve yerel düzeyde karar alma süreçlerine aktif biçimde dahil edilmesi, uygulamaların meşruiyetini ve sürdürülebilirliğini artırabilir.

"Uluslararası Fonlar" da yüksek etki gücüne sahip bir diğer itici unsur olarak öne çıkmıştır. Türkiye'de özellikle büyükşehir belediyelerinin dış kaynaklı projelerle yaya dostu altyapılar geliştirdiği gözlemlenmiştir. Ancak bu fonların çoğunlukla fiziksel yatırımlara yönelmesi, davranışsal dönüşüm bileşenlerinin ihmal edilmesine yol açmaktadır. Bu nedenle, fon sağlayıcı kurumlarla yapılacak yeni iş birliklerinin mühendislik odaklı projelerin yanı sıra eğitim, farkındalık ve izleme bileşenlerini de içerecek biçimde yapılandırılabilir.

Yaya öncelikli uygulamalara yönelik toplumsal destek, "Genç Kuşakların Talepleri" teması altında ele alınmıştır. Genç kullanıcıların yaya güvenliği, çevresel duyarlılık ve erişilebilirlik konularındaki beklentileri, yerel yöneticiler için stratejik bir dönüşüm fırsatı sunmaktadır. Bu beklentileri politika süreçlerine entegre edecek dijital katılım platformlarının geliştirilmesi, kent içi hareketlilik politikalarının kapsayıcılığını artırabilir.

İtici güçler arasında yer alan "Yönetmelik Kararlılık" teması, bireysel vizyona dayalı uygulamaların etkisini yansıtmaktadır. Belediye başkanları veya üst düzey yöneticilerin inisiyatifiyle hayata geçirilen projeler, yaya öncelikli politikaları başlatabilmekte, ancak bu uygulamalar kurumsal çerçeveye oturmada sürdürülebilirliği sınırlı kalmaktadır. Bu nedenle, yönetsel iradenin stratejik planlara entegre edilmesi ve kurumsal düzeyde güvence altına alınması önem taşımaktadır.

Görece daha zayıf ama potansiyel taşıyan temalar olan "Dijitalleşme ve Veri Tabanlı Planlama" ile "Belediyeler Arası Öğrenme", mevcut sistemlerdeki dönüşüm eğilimlerine işaret etmektedir. Kent içi yaya davranışlarının izlenmesi, veri temelli politika üretimini mümkün kılar; başarılı uygulamaların yatay bilgi paylaşımıyla aktarılması, yerel kapasitenin gelişimine katkı sağlamaktadır. Bu doğrultuda, ulusal düzeyde dijital veri paylaşım altyapıları geliştirilebilir ve belediyeler arası öğrenme mekanizmaları kurumsallaştırılabilir.

Direnç güçleri tarafında en baskın tema olan "Araç Odaklı Planlama", ulaşım politikalarının tarihsel olarak motorlu taşıt öncelikli gelişiminin günümüzdeki uygulamalara yansımaları göstermektedir. Katılımcılar, araç trafiğini azaltmaya yönelik girişimlerin genellikle toplumsal ve politik dirençle karşılaştığını ifade etmiştir. Bu nedenle, mevcut ulaşım planlama anlayışının yeniden ele alınması ve hareketlilik politikalarının entegre, çok modlu ve insan odaklı bir yaklaşımla revize edilmesi gerekmektedir.

Bu yapının devamı niteliğindeki "Kurumsal/Bürokratik Engel" teması, uygulama süreçlerindeki çok aktörlü yapıların koordinasyon sorunlarını ortaya koymaktadır. Büyükşehir ve ilçe belediyeleri arasındaki ve belediyeler içindeki yetki karmaşaları, yaya projelerinin sürekliliğini engellemektedir. Bu nedenle, yaya ulaşımına ilişkin görev ve yetkilerin açık biçimde tanımlanması ve çok düzeyli yönetim yapılarının güçlendirilmesi gereklidir.

"Finansal Kısıtlar" teması, bütçelerin sürekliliğinin olmaması ve yatırım önceliklerinin değişkenliği nedeniyle projelerin tamamlanamamasına neden olduğunu ortaya koymaktadır. Bu sorunun çözümü için, yaya

altyapı yatırımlarına yönelik merkezi kaynaklardan sabit fon ayrılabilir. "Toplumsal Davranışsal Direnç", bireylerin alışkanlıklarını değiştirme konusundaki isteksizlikleri ve yaya önceliğine yönelik bilinç eksikliğini yansıtmaktadır. Bu direnç, farkındalık kampanyaları ve davranışsal müdahalelerle aşılabılır.

"Politik İrade Eksikliği" teması, yaya yatırımlarının seçmen nezdinde düşük görünürlükte olması nedeniyle karar vericiler tarafından önceliklendirilmemesini bildirmektedir. Bu bağlamda, kısa vadeli siyasal kaygıların ötesine geçen sürdürülebilirlik odaklı performans göstergelerine dayalı bir yönetim yaklaşımı uygulanabilir.

"Teknik Kapasite Eksikliği", uzman personel yetersizliğini vurgulamaktadır. Bu eksiklik, projelerin kalitesini doğrudan etkilemektedir. Bu bağlamda, yerel yönetim teknik kadrolarının yetkinliğini artıracak akredite eğitim programlarının hayata geçirilmesi önemlidir. Son olarak, "Yasal-Mevzuat Boşlukları" teması, uygulamalarda standardizasyon eksikliğini ve geri bildirim mekanizmalarının etkisizliğini ortaya koymaktadır. Bu temaya karşı, yaya altyapısına yönelik ulusal rehberler oluşturulabilir ve sistematik izleme-değerlendirme çerçeveleri geliştirilebilir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, bu çalışma yaya öncelikli ulaşım politikalarının başarısının yalnızca fiziksel altyapılarla değil, yönetsel irade, toplumsal farkındalık ve kurumsal kapasite gibi çok katmanlı faktörlerle ilişkili olduğunu göstermektedir. Sürdürülebilir kent içi hareketliliğe geçişin başarısı, bu faktörlerin birbiriyle uyumlu biçimde yönetilmesine bağlıdır.

Bu çalışma, Türkiye bağlamında yaya öncelikli ulaşım politikalarının karşılaştığı yapısal ve yönetsel zorlukları anlamaya yönelik, nitel verilere dayalı bütüncül bir değerlendirme sunmaktadır. Güç Alanı Analizi yönteminin bu alanda uygulanması, teorik olarak literatüre yeni bir katkı sağlamaktadır. Elde edilen bulgular, politika yapıcılar ve yerel yönetimler için somut strateji önerileri geliştirilmesine imkân tanımakta, bu yönüyle çalışmanın pratik katkısı da güçlenmektedir.

Bununla birlikte, çalışmanın bazı sınırlılıkları bulunmaktadır. Katılımcı profili, yalnızca belirli meslek disiplinlerinden (şehir plancısı, ulaşım plancısı, peyzaj mimarı, yerel yönetim temsilcisi, akademisyen, STK temsilcisi) uzmanlarla sınırlı tutulmuştur. Saha uygulayıcıları, kullanıcı grupları ve farklı kurumsal ölçeklerden temsilciler çalışmaya dâhil edilmemiştir. Bu durum, değerlendirmelerin belirli bir kurumsal ve mesleki perspektifle sınırlı kalmasına yol açmış olabilir. Ayrıca, görüşmelerin çoğunlukla büyük ölçekli şehirlerde görev yapan katılımcılarla gerçekleştirilmiş olması, farklı bölge ve kent ölçeklerindeki yaya öncelikli uygulamalara ilişkin deneyimlerin kapsam dışında kalmasına neden olmuştur. Son olarak, temaların "güç düzeyleri" etki puanı, katılımcı sayısı ve mikro alıntı yoğunluğu dikkate alınarak belirlenmiştir. "Güçlü", "orta" ya da "zayıf" şeklindeki sınıflandırma, kısmen araştırmacı yorumuna dayandığı için belirli ölçüde öznellik içermektedir.

Gelecek çalışmalar, farklı ölçeklerdeki yerel yönetimleri kapsayan karşılaştırmalı analizlerle, bölgesel farkları daha görünür kılabilir. Ayrıca kadınlar, yaşlılar, engelli bireyler gibi farklı kullanıcı gruplarını ve uygulayıcı personelleri

merkeze alan katılımcıları çalışmaya dahile ederek daha kapsayıcı yaya politikalarının geliştirilmesine katkı sunabilir.

## Etik Beyan

Bu araştırma, Bartın Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Etik Kurulu tarafından 10.09.2025 tarihli, 2025-SBB-0771 sayılı belge numarasıyla onay almıştır.

## Kaynaklar

Akbulut, F. (2016). Kentsel ulaşım hizmetlerinin planlanması ve yönetiminde sürdürülebilir politika önerileri. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 11(1), 336-355.

Anciaes, P. and Jones, P. (2020). Transport policy for liveability-Valuing the impacts on movement, place, and society. Transportation Research Part A: Policy And Practice, 132, 157-173.

Anciaes, P. and Jones, P. (2022). Pedestrian priority in street design-how can it improve sustainable mobility?. Transportation Research Procedia, 60, 220-227.

Andrei, C. A. and Papuc, E. I. (2016). A Sustainable Urban Mobility Plan Solution for a City of the Future. In The 4th International Conference of the NORD Events, Rethinking Global Space, Culture and Change in Organizations, The Bucharest Academy of Economic Studies, Romania (pp. 1-5).

Avrupa Komisyonu (2013). A Concept For Sustainable Urban Mobility Plans. Erişim tarihi: 13.09.2025, [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC\\_4&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF)

Ayaz, Ç. E. (2023). Kentsel hareketlilik yönetimine stratejik bir bakış: İstanbul sürdürülebilir kentsel hareketlilik planı üzerine nitel bir analiz. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 24(1), 41-55.

Aydemir, P. K., Yılmazsoy, B. K., Akyüz, B. ve Akdemir, Ç. (2018). Kentsel ulaşımında yaya öncelikli planlama/tasarım ve transit odaklı gelişimin metropol kentlerdeki deneyimi, İstanbul Örneği. Kent Akademisi, 11(4), 523-544.

Böhler-Baedeker, S., Kost, C. and Merforth, M. (2014). Urban Mobility Plans: National Approaches and Local Practice. Moving towards Strategic, Sustainable and Inclusive Urban Transport Planning (No. Sustainable Urban Transport Technical Document# 13).

Brinkmann, S. and Kvale, S. (2015). InterViews: Learning the craft of qualitative research interviewing (3rd ed.). SAGE Publications.

Burnes, B. (2004). Kurt Lewin and the planned approach to change: A re-appraisal. Journal of Management Studies, 41(6), 977-1002.

Çelik, Y. E. (2025). Türkiye'nin Sürdürülebilir ulaşım vizyonunda hareketlilik merkezlerinin rolü: stratejik bir dönüşüm aracı. Ulaştırma ve Altyapı, (2), 116-142.

Fan, Z. and Loo, B. P. (2021). Street life and pedestrian activities in smart cities: opportunities and challenges for computational urban science. Computational Urban Science, 1(1), 26.

Galanis, A. and Eliou, N. (2011). Evaluation of the pedestrian infrastructure using walkability indicators. WSEAS Transactions on Environment and Development, 7(12), 385-394.

Gori, S., Nigro, M. and Petrelli, M. (2014). Walkability indicators for pedestrian-friendly design. Transportation Research Record, 2464(1), 38-45.

Gökçe, F. (2005). Bir değişim aracı olarak güç alanı analizi tekniği ve eğitimsel değişimin yönetimi. Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi, 43(43), 327-354.

Grieco, M. (2015). Social sustainability and urban mobility: shifting to a socially responsible pro-poor perspective. Social Responsibility Journal, 11(1), 82-97.

Kato, H. (2020). Effect of walkability on urban sustainability in the Osaka metropolitan fringe area. Sustainability, 12(21), 9248.

Kiş, N. ve Özer, M. A. (2024). İnsan kaynakları yönetiminde yapay zekâ teknolojisinin benimsenmesi üzerine güç alanı analizi. Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 26(Özel Sayı), 35-52.

Korkmazyürek, B. ve Polat, E. (2019). Kentsel ulaşımında esnek, akıllı ve yeni bir planlama yaklaşımı: Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları. Kent Akademisi, 12(2), 225-240.

Lee, H. and Kim, S. N. (2019). Shared space and pedestrian safety: Empirical evidence from pedestrian priority street projects in Seoul, Korea. Sustainability, 11(17), 4645.

Lee, J., Abdel-Aty, M. abd Shah, I. (2019). Evaluation of surrogate measures for pedestrian trips at intersections and crash modeling. Accident Analysis & Prevention, 130, 91-98.

Lewin, K. (1951). Field theory in social science: Selected theoretical papers. Harper & Row.

- Lincoln, Y. S. and Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. SAGE Publications.
- Merriam, S. B. (2009). *Qualitative Research: A Guide To Design And Implementation*. Jossey-Bass.
- Miles, M. B., Huberman, A. M. and Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*, 3rd ed.; Sage: Thousand Oaks, CA, USA.
- Namey, E., Guest, G., Thairu, L. and Johnson, L. (2008). Data reduction techniques for large qualitative datasets. In G. Guest & K. M. MacQueen (Eds.), *Handbook for team-based qualitative research* (pp. 137–161). AltaMira Press.
- Oğuztimur, S. (2022). Kentsel ulaşımın yeni gündemi: Değişen seyahat eğilimleri, kentsel hareketlilik ve covid süreci: kentsel ulaşımın yeni gündemi. *Tasarım+ Kuram*, 18(36), 63-79.
- Patton, M. Q. (2015). *Qualitative research & evaluation methods* (4th ed.). Sage: Thousand Oaks.
- Ramakreshnan, L., Fong, C. S., Sulaiman, N. M. and Aghamohammadi, N. (2020). Motivations and built environment factors associated with campus walkability in the tropical settings. *Science of The Total Environment*, 749, 141457.
- Rupprecht Consult (Ed.). (2019). *Guidelines For Developing And Implementing A Sustainable Urban Mobility Plan* (2nd Edition). European Commission. Erişim tarihi: 10.09.2025, [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump\\_guidelines\\_2019\\_second%20edition.pdf](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf)
- Sevtsuk, A., Kollar, J., Pratama, D., Basu, R., Haddad, J., Alhassan, A., ... and Abou-Zeid, M. (2024). Pedestrian-oriented development in Beirut: A framework for estimating urban design impacts on pedestrian flows through modeling, participatory design, and scenario analysis. *Cities*, 149, 104927.
- Sun, Y., He, C., Zhang, X. And Zhu, W. (2020). Association of built environment with physical activity and physical fitness in men and women living inside the city wall of Xi'an, China. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(14), 4940.
- Thomas, J. M. (1985). Force field analysis: A new way to evaluate your strategy. *Long Range Planning*, 18(6), 54–59.
- Uğurlar, A. (2019). Kentsel ulaşımında özel araç odaklı düzenlemelere eleştirel bir bakış. *OPUS International Journal of Society Researches*, 13(19), 1976-2014.
- Uyaroğlu, İ. D. (2023). Mahallede kapsayıcı kamusal yaşam için erişilebilirlik denetimi. *Planlama*, 33(1):123–142
- Yavuz, S., Karabulut, T. ve Sarı, S. S. (2019). Güç alan analizi yöntemiyle öğrencilerin başarılarını etkileyen faktörlerin belirlenmesi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 111-132.