GELENEKTEN GELECEĞE TÜRK KÜLTÜRÜ VE PEYZAJ MİMARİSİ



Editörler
Prof. Dr. Murat ZENGİN
Doç. Dr. Mahire ÖZÇALIK

ISBN 978-625-5753-41-0
Ankara -2025

Prof. Dr. Öner DEMİREL[4]

[4]Kırıkkale Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Kırıkkale, Türkiye, **odofe01@gmail.com**

ORCID ID: 0000-0002-8012-5589

Doç. Dr. Hayri ULVİ[5]

[5]Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, Ankara, Türkiye, **hayriulvi@gazi.edu.tr**

ORCID ID:0000-0003-2988-6215

Doç. Dr. Mahire ÖZÇALIK[6]

[6]Kırıkkale Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Kırıkkale, Türkiye, **mozcalik@kku.edu.tr**

ORCID ID: 0000-0002-6420-4358

Doç.Dr. Meryem Bihter BİNGÜL BULUT[7]

[7]Kırıkkale Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Kırıkkale, Türkiye, **mbbingul@gmail.com**

ORCID ID: 0000-0003-4496-8198

Dr. Öğr. Üyesi Ali DEVLET[8]

[8]Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Ziraat ve Doğa Bilimleri Fakültesi, Tarla Bitkileri Bölümü, Endüstri Bitkileri Anabilim Dalı, Bilecik, Türkiye, **alidevlet@bilecik.edu.tr**

ORCID ID: 0009-0007-2084-2941

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ 6-7

İÇİNDEKİLER 8-9

BÖLÜM 1

Topkapı ve Dolmabahçe Sarayının Türk Bahçe Sanatının Genel Özellikleri Açısından Değerlendirilmesi…….……(10-37)

Ruhugül Özge GEMİCİ

BÖLÜM 2

Köprüköyü (Kırıkkale) Örneğinde Kırsal Turizm ve Sürdürülebilir Kalkınma Bağlamında Turistik Köy İşletmesi Gelişimi…….....(38-62)

Mahire ÖZÇALIK, Öner DEMİREL, M.Bihter B.BULUT,
Selçuk ERBAŞ, Eda KOÇAK, Tuba Gizem AYDOĞAN,
Serap YÖRÜBULUT

BÖLÜM 3

Gelenekten Geleceğe: Türk Peyzaj Mimarisi'nde Tıbbi ve Aromatik Bitkilerin Entegrasyonu: Sürdürülebilirlik Ve Kültürel Miras Üzerine Bir Bakış..….....(63-85)

Ali DEVLET

BÖLÜM 4

Türk Bahçelerinde Bitkisel Tasarımın Tarihsel Katmanlaşması: Selçuklu'dan Günümüze Tasarım İlkelerinin Evrimi……(86-152)

Merve Birhan YILMAZ

BÖLÜM 5

Kültürel Mirasimiz Çeşmeler ve Dijital Yorumu: Yapay Zeka Destekli Çeşme Tasarımı Deneyimi……..…….....(153-189)

Murat ZENGİN, M. Burak ALTINIŞIK, Merve YAVUZ

BÖLÜM 6

15 Dakikalık Şehir İlkeleri İle Yavaş Şehirlerde Yaya Konforunun Arttırılması …….....(190-226)

Hayri ULVİ, Mehdi REZAEİ GOLEZANİ

BÖLÜM 7

Bahçe ve Toplumsal Cinsiyet İlişkisi…….....(227-248)

Vahdet YILDIRIM, Murat ÖZYAVUZ

BÖLÜM 8

Park Et-Devam Et (P+D) Sistemlerinin Metropoliten Ulaşımda Stratejik Rolü: Ankara Örneği Üzerinden Kuramsal Tartışmalar, Uluslararası Deneyimler Ve Politika Önerileri……(249-282)

Hayri ULVİ, Özge ÖZTÜRK

BÖLÜM 6:

15 DAKİKALIK ŞEHİR İLKELERİ İLE YAVAŞ ŞEHİRLERDE YAYA KONFORUNUN ARTTIRILMASI

Doç. Dr. Hayri ULVİ*, Mehdi REZAEİ GOLEZANİ*
Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara, Türkiye,
* hayriulvi@gazi.edu.tr
ORCID ID: 0000-0003-2988-6215
Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara, Türkiye,
*mrgolezani@gmail.com
ORCID ID: 0009-0007-0220-5113

1.GİRİŞ

1.1. Küresel İklim Değişikliği ve Kent Planlamasında Zorunlu Reform İhtiyacı

Son zamanlardaki aşırı hava olayları ve çevresel bozulma, kentsel planlama alanındaki mevcut varsayımların azami düzeyde sorgulanmasını gerektirmiştir. Toplam küresel enerji tüketiminin yaklaşık %70'i ve toplam küresel sera gazı emisyonlarının %60'ından fazlası doğrudan şehirlere atfedilebilir (Moreno et al., 2022; Roth & Aguilar, 2025). Bu nedenle, kentsel politikaları yeniden gözden geçirmek ve yeni çevresel sürdürülebilir politikalar için alternatif seçenekleri hızla değerlendirmek artık bilimsel bir zorunluluk haline gelmiştir. Kentsel alanın kötü yürünebilir ortamı ile insanların egzersiz yapmasını engelleyen sınırlı aktif ulaşım altyapısı arasındaki ilişki, iş yerinde fiziksel hareketsizlikle bağlantılıdır ve bu da kamu refahı için yaygın bir tehdit oluşturur. Son veriler, gezegenin sağlığının, özellikle kötü yürünebilirlik deneyimine sahip ve motorlu ulaşım araçlarına bağımlı kentsel nüfuslar söz konusu olduğunda, kısa bir zaman diliminde bulaşıcı olmayan hastalıklarda (örn. diyabet, kalp ve kan damar hastalıkları vb.) önemli artışlara yol açtığını göstermektedir (Pinto, 2014; WHO, 2023).

NOT: Bu çalışma Mehdi REZAEİ GOLEZANİ tarafından Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlaması Ana Bilim Dalı'nda yapmakta olduğu yüksek lisans tez çalışasının bir bölümünden oluşturulmuştur.

Karbon Bazlı Ulaşım Sistemlerinin Çevresel ve Sosyal Etkileri

Kent içi hareketlilik büyük ölçüde fosil yakıtlara dayandırılmakta; bu durum, iklim krizini şiddetlendiren başlıca etmenlerden biri olarak tanımlanmaktadır. Küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık %25'i ulaşım sektöründen gelmektedir ve bu oran, özellikle şehir içi ulaşımda daha da artış göstermektedir (Nasir et al, 2014). Özel taşıt kullanımının yükselmesi, kentsel yayılma (Urban Sprawl) süreciyle etkileşim hâlinde tarım arazilerine, doğal habitatlara geri dönüşü imkânsız zararlar vermektedir. Böylelikle, sosyoekonomik eşitsizlikler pekişmekte; özellikle düşük gelir grubundaki bireyler, hem artan ulaşım maliyetleri hem de sağlık hizmetlerine erişimde dezavantajlı konumda kalmaktadır (Matute et al, 2024).

Sürdürülebilir Ulaşım ve İnsan Merkezli Planlama Yaklaşımları

Bu bağlamda, yaya odaklı kentsel tasarım ilkeleri, sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmada kilit rol oynamaktadır (Hameed, 2021). Söz konusu yaklaşım:

- Yaya ve bisiklet öncelikli ulaşım olmayan bağımlılıkları azaltmayı (Luthra, Chugh. 2024; Ros-McDonnell et al, 2024),
- Toplu taşımaya erişim ve entegrasyona teşvik desteği (Chuang et al., 2023),
- Transit odaklı gelişim (TOD), transit merkezlerinin çevresinde yürünebilirliği (Walker, 2008),
- Aktif haraketliliği ve Aktif Şehir Yaklaşımı'nı entegre etmeyi, (Dorato & Borgogni, 2018)

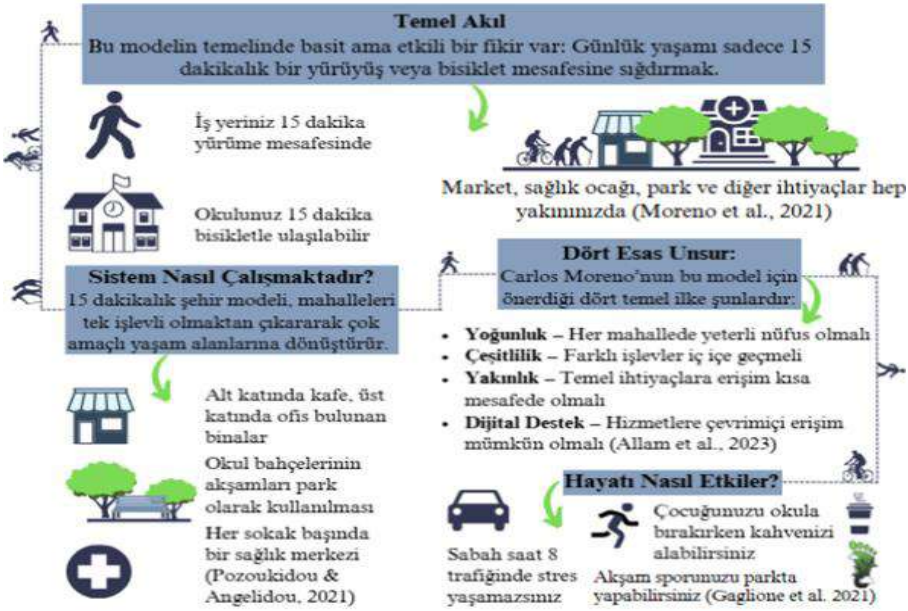
Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri doğrultusunda, Kopenhag'ın Bisiklet Süper Otoyolları ve Amsterdam'ın 30 km/s hız sınırı gibi yeşil yeniliklerle örneklendirilen, trafik kirliliğini %20-30 oranında azaltma ve sosyal etkileşimi teşvik etme etkileriyle dikkat çeken "güvenli, dayanıklı ve kaynak açısından verimli" şehirler inşa etme planı bulunmaktadır (Gössling & Choi, 2015; Pucher & Buehler, 2007).

Son kanıtlar, insan merkezli planlamayı yukarıdan aşağıya planlama stratejilerinin ve çok ölçekli eylemi otorite liderliğindeki tepkinin üstüne koymayı gerektirir (Stehlin, 2019). Yaya öncelikli altyapıların

inşası, yalnızca iklim krizine tepki olarak alınacak önlemlerden biri olarak değil, aynı zamanda sağlıklı, müreffeh kentsel ekosistemler geliştirmenin ön koşulu olarak da düşünülmelidir (Gössling, 2013).

1.2. 15 Dakikalık Şehir Yaklaşımı

Yeni Şehir Trendi: Şehir planlamasında son yılların en dikkat çekici yaklaşımı: 15 Dakikalık Şehir, Fransız Şehirbilimci Prof. Carlos Moreno'nun 2016'da ortaya koyduğu bu fikir, özellikle pandemi sürecinde önem kazandı (Moreno et al., 2021). Çünkü günümüzde bireyler, kent dışındaki büyük AVM'ler yerine, yaşadığı mahalledeki küçük esnafa yürüyerek ulaşmayı daha cazip bulmaktadır (Pozoukidou & Angelidou, 2021).



Şekil 1.15 Dakikalık Şehir Modelinin Temel İlkeleri ve Uygulama Özellikleri (Orjinal)

En Olumlu Tarafı: Bu sistem yalnızca trafik yükünü azaltmakla kalmaz, aynı zamanda:

- Mahalle dayanışmasını ve komşuluk ilişkilerini güçlendirir.
- Küçük esnafı ekonomik olarak destekler.
- Bireysel karbon ayak izini azaltır.

Somut örneklerden:

- Oslo, şehir merkezi taşıtlara kapatılmıştır.
- Barcelona, süper bloklarla yaya alanlarını genişletmiştir (Staricco & Brovarone, 2022).

Modelin Önemi:

Büyük şehirler artık ciddi sorunlarla mücadele etmektedir: trafik, hava kirliliği, gürültü ve kalabalık. Bireyler ise daha konforlu, yeşil ve erişilebilir bir kentsel çevrede yaşamanın yollarını aramaktadır. 15 Dakikalık Şehir Yaklaşımı, söz konusu sorunlara pratik bir çözüm sunmaktadır.

Konuttan çıkıldığında, 15 dakika içerisinde işe, okula, parka ya da markete ulaşım sağlanabiliyorsa, yaşam kalitesi de buna paralel olarak artmaktadır. Ayrıca bu sistem, çevresel sürdürülebilirlik açısından da oldukça faydalı olarak değerlendirilmektedir (Khavarian-Garmsir et al., 2023).

İklim Değişikliği ve Şehirlerin Yeniden Şekillendirilmesi Gerekliliği

Araştırmalar, sera gazı salımlarının büyük bir kısmının şehirlerden kaynaklandığını ortaya koymaktadır. Bu nedenle uzmanlar, şehirlerin yeniden tasarlanması gerektiğini vurgulamaktadır (Giles-Corti et al., 2023). Paris ve Melbourne gibi öncü kentler, bu dönüşüme çoktan başlamıştır. Özellikle pandemi döneminde mahalle ölçeğindeki yaşamsal erişim, bu modelin ne kadar işlevsel olduğunu göstermiştir. İnsanlar market sıralarında beklerken ya da sokağa çıkma yasakları sırasında, "Keşke her şey yakınımızda olsaydı" diye düşünülmüştür. 15 Dakikalık Şehir tam da bu ihtiyaca yanıt vermektedir (Moreno et al., 2021).

Pandeminin Öğrettikleri: Mahalle Ölçeğinde Özerklik

COVID-19, şehirlerin sadece planlı değil, aynı zamanda esnek ve dirençli (resilient) olması gerektiğini de göstermiştir. Paris Belediye Başkanı Anne Hidalgo'nun La Ville du Quart d'Heure Projesi, mahallelerin kendi kendine yetebilmesinin ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermiştir. Bu da 15 dakikalık şehir fikrini

sadece çevreci bir ütopya değil, aynı zamanda krizlere dayanıklı bir şehirleşme modeli olarak güçlendirmiştir (Moreno et al., 2021).

15 Dakikalık Şehir Modeli, sadece fiziksel planlama değil, aynı zamanda sosyal adalet, iklim dostu yaşam ve ekonomik canlılık için de önemli bir araçtır. Mahallede eşit dağıtılmış okullar, sağlık merkezleri ve parklar sayesinde kimse "Bizim mahallede yeterli imkânlar sağlanmadı" dememektedir. Deprem, salgın gibi olağanüstü durumlarda ise mahalleler kendi içinde hayatta kalabilmektedir. Hem güvenli hem sürdürülebilir bir şehir yaşamı için bu model giderek daha fazla desteklenmektedir. Belediyeler bu alanda projeler geliştirmekte, akademik çevreler de bu modeli bilimsel olarak da araştırılmaktadır.

1.3. Yavaş Şehir (Cittaslow) Kavramı

Hızlı Hayata Karşı Yavaş Bir Direniş

1999 yılında Gerçekte, bu fikir oluşumunun gelişimi, "Fast Food" kültürüne karşı çıkan "Slow Food" hareketinin şehir planlaması ile birleşerek gerçekleşmiştir. Greve in Chianti'nin o dönemki belediye başkanı tarafından İtalya'nın Toskana bölgesinde başladı (Murat, 2024).

70 Kriterle Sakinlik

Örnek bir kente Cittaslow adı verilebilmesi için 7 ana başlık altında toplanan 70'e yakın kriteri yerine getirmelidir. Bu kriterler arasında temiz hava sağlık, yenilenebilir enerji kaynağı enerjinin uygulanması, sokaklarının yayalar için uyumuş olması, tescilli yerel üreticilerin desteklenmesi ve toplumsal etkileşimin (Aydoğan & Akşit, 2024; Göker, 2020).

Tembellik Değil, Kaliteli Yaşam

"Sakin" kelimesi burada tembellik anlamına gelmemektedir; aksine, daha kaliteli, huzurlu ve sürdürülebilir bir yaşam tarzını ifade etmektedir. Büyük şehirlerdeki koşturmacanın yerine, sabahları çarşıda domates seçip esnafla sohbet etmek, caddelerde arabaların gürültüsü yerine çocukların oyun seslerini duymak, bu yaşam tarzının örnekleri arasındadır. Ayrıca, bu model küresel ekonomiye karşı bir tür

"Kendi kültürümüzü yaşatalım! Bildirgesi" olmaktadır (Yanturalı, 2019).

Türkiye'de Sakin Şehirler

Türkiye, Cittaslow Hareketi'ne erken katılanlardan biridir. 2009 yılında İzmir'in Seferihisar ilçesi, Türkiye'nin ilk "Sakin Şehri" olmuştur. Bu, Türkiye'de Akyaka, Halfeti veya Gökçeada gibi yerlere yol açmaktadır. Türkiye'de Gökçeada, 2011 yılında dünyada Sakin Ada ünvanını kazanan ilk yer olduğu için özellikle ilgi çekmektedir (Pajo, 2017).

Yerel Kültür ve Doğaya Saygı

Cittaslow Hareketi, yerel kültürün ve doğanın korunmasını ön planda tutmaktadır. Taraklı'da (Sakarya) Osmanlı Dönemi'nden kalma ahşap evlerin arasında dolaşmaktır. Şavşat'ta (Artvin) yaylalarında organik ballar tatmak, bu yaşam tarzının somut örnekleridir. Bu kasabalar, yerel pazarları canlandırıyor, güneş enerjisi kullanıyor ve eski evleri aslına uygun şekilde restore etmektedir (Degirmenci & Sarıbıyık, 2015).

Daha Huzurlu Bir Yaşam Mümkün Cittaslow, sadece bir şehir planlama modeli değil; söz konusu, daha barışçı, sürdürülebilir ve insan merkezli bir hayatı savunan bir felsefe olmaktadır. Betonlaşma, araç gürültülü trafik stresi, zincir mağazaların hakimiyetine karşı dayanılması mümkün olmayan bir üçlüye karşı çıkan bu çalışma, Türkiye'de de artık giderek daha geniş destek bulmaktadır.

1.4. Yaya Konforu ve Kent Yaşam Kalitesiyle İlişkisi

Yaya konforu, en basit tanımıyla bir yaya olarak kentsel mekanda yürürken hissedilen rahatlık ve memnuniyet düzeyidir. Bu kavram, hem fiziksel çevre koşullarını hem de bireyin psikolojik algılarını içerir. Fiziksel çevre bağlamında yaya konforu; kaldırımların genişliği, yüzey kalitesi, eğimi, aydınlatma durumu, engelli erişimine uygunluğu, kent mobilyalarının (oturma birimleri, çöp kutuları, aydınlatma direkleri vs.) yerleşimi gibi somut tasarım unsurlarına dayanır. Örneğin yeterli genişliğe sahip olmayan veya yüksek kaldırım kenarlarına, engellerle dolu patikalara sahip yollar, farklı yaş ve

beceriden yayaların eşit bir biçimde hareket etmesini engelleyerek konfor düzeyini düşürür (Ünal Çilek 2020).

Benzer şekilde, kaldırımların kötü durumda olması, yüzeyin bozuk ya da düzensiz olması yayalarda fiziksel rahatsızlığa neden olur. İklimsel koşullar da yaya konforunda önemli rol oynar; aşırı sıcak, soğuk, rüzgar veya yağış durumlarında korunaksız kalan yürüyüş yolları, yaya deneyimini olumsuz etkiler (Ranasinghe et al., 2016). Bu nedenle ağaçlandırma ve gölgelik sağlama, rüzgarı kesme gibi tasarım önlemleri mikroklimayı iyileştirerek yayaların daha rahat etmesini sağlar (Huang et al., 2024).

Nitekim yapılan çalışmalar, doğal unsurların (ör. gölge veren ağaçlar, yeşil alanlar) ve kentsel estetik unsurlarının (ör. cephe kalitesi, canlı sokak yaşantısı) yaya deneyimini daha çekici hale getirerek yürümeye teşvik edici olduğunu göstermektedir.

Örneğin, kaldırım üzerindeki ağaçlar, cephelerdeki vitrinler, küçük meydancıklar veya kaldırım kafeleri gibi pozitif mekânsal ögeler, yayaların kendilerini daha rahat ve güvende hissetmelerini sağlayarak yürümeyi hem fiziksel hem de zihinsel açıdan daha keyifli hale getirir (Lovasi et al., 2013). İyi tasarlanmış bir yaya ortamı, aynı zamanda kent estetiğine katkıda bulunur ve kamusal mekânların kullanılabilirliğini artırır. Literatürde vurgulandığı üzere, başarılı bir cadde tasarımı kentsel mekanın görsel çekiciliğini, güvenliğini ve işlevselliğini bir arada geliştirmelidir (Huang et al., 2024).

Dolayısıyla, yaya konforunun yükseltilmesi çok boyutlu bir tasarım ve planlama yaklaşımını gerektirir: Fiziksel altyapının iyileştirilmesi, çevresel koşulların optimize edilmesi ve estetik kalitenin artırılması bir arada ele alınmalıdır (Alnaim et al., 2025).

Yaya konforunun bir diğer boyutu da psikolojik rahatlık ve güvenlik hissidir. Bir kamusal mekanda yürürken kişinin kendini emniyette hissetmesi, çevresiyle pozitif bir etkileşim kurabilmesi konfor algısını belirleyen temel unsurlardandır.

Fiziksel açıdan kusursuz görünen bir kaldırım dâhi, eğer trafik tehlikesi barındırıyorsa veya suç korkusu yaratıyorsa, yaya için konforlu kabul edilmez. Bu nedenle, trafikten korunma (örneğin araç

yolu ile yaya yolunun ayrılması, hız kesici önlemler) ve kişisel güvenlik (iyi aydınlatma, gözlenebilirlik, kalabalıkların kontrolü) önlemleri yaya bölgelerinde kritik önemdedir. Konfor kavramı, sadece bedensel değil zihinsel bir rahatlığı da içerir; bireyin yürürken stres ve endişeden uzak, dinlenmiş ve huzurlu hissedebilmesidir. Araştırmacılar, kentsel mekan konforunun fiziksel unsurlar kadar insanların duygu durumlarını etkileyen faktörlerle ilişkili olduğunu vurgular: Örneğin, düzenli, temiz ve iyi organize edilmiş bir yaya çevresi, kullanıcıların psikolojik açıdan rahatlamasına ve mekana aidiyet hissetmesine yardımcı olur (Distefano, Leonardi, 2023; Rebecchi et al., 2019; Litman, 2004).

Nitekim "konfor" kavramı, literatürde çoğu zaman iyilik hali (well-being) ve yaşam kalitesi kavramlarıyla birlikte ele alınır. Konforlu bir yaya ortamı, şehir sakinlerinin günlük hayatlarında stresten uzak, keyif alarak zaman geçirebildikleri alanlar yaratmak anlamına gelir ki bu da genel kentsel yaşam kalitesine olumlu yansır. Örneğin bir çalışma, kamusal mekanlarda fiziksel konforun ötesinde psikolojik konfor duygusunun da kullanıcıları rahatlattığını ve mekanın benimsenmesini sağladığını belirtmektedir (Zawawi, Itma, 2023). Yaya konforunun yüksek olduğu kentsel çevreler, bireylerin yürüme eylemini salt bir ulaşım biçimi olmanın ötesinde sosyal bir deneyim ve gündelik bir keyif olarak görmelerini teşvik eder (Litman, 2004; Sarkar, 2003).

Bu da daha fazla kişinin kısa mesafelerde araç yerine yürümeyi tercih etmesi anlamına gelir. Yürünebilirliğin artması ise, fiziksel aktivitenin yükselmesiyle beraber toplum sağlığına doğrudan katkı sunar. Dünya genelinde yapılan sağlık araştırmaları, düzenli yürümenin obezite, diyabet, kalp hastalıkları gibi kronik rahatsızlıkları azaltmada etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Dahası, yürümek sadece bedensel sağlığı değil, ruhsal sağlığı da desteklemekte; açık havada yürüyüş yapmak stres seviyelerini düşürüp depresyon riskini azaltabilmektedir. Bu nedenle, yaya dostu ve konforlu kentler, sakinlerine daha sağlıklı ve tatmin edici bir yaşam sunarak genel yaşam kalitesini yükseltir. Nitekim yaşanabilirlik (livability)

kavramının önemli bileşenlerinden biri, kentin yürünebilir ve insanlar için rahat bir çevre sunabilmesidir (Baobeid et al., 2021).

Özetle, yaya konforu yüksek bir kentsel doku; güvenli, çekici ve erişilebilir kamusal alanlarıyla hem bireysel mutluluğa hem de toplumsal sağlığa katkı sağlayan, sürdürülebilir bir kentsel yaşam kalitesi anlamına gelmektedir.

1.5. Araştırmanın Kapsamı ve Önemi

Bu araştırmada, büyük bir şehrin ilçesindeki bir mahalle incelenecek ve 15 Dakikalık Şehir ile Sakin Şehir Yaklaşımları'nın yaya konforuna etkileri gözlemlenecektir. Bir büyük ilçenin seçilmesinin sebebi, yoğun nüfusu ve kamu binalarının, iş merkezlerinin yanı sıra sosyal alanların da burada toplanmış olmasıdır. Amaç, insanların yürüyüş sırasında ne kadar rahat hissettiklerini ve bu durumu etkileyen faktörleri anlamaktır. Örneğin, seçilen mahalledeki kaldırımları inceleyeceğiz: Uygun genişlikte mi? Engelli bireyler için erişilebilir rampalarla donatılmış mı ve yüzey kaplamaları düzgün mü? Parklar ve yolların durumu da değerlendirilecektir. Ayrıca, mahalle sakinleriyle yapılacak görüşmelerde aşağıdaki konulara odaklanılacaktır: Bu sokakta yürümek kendinizi güvende hissetmenize olanak tanıyor mu?, Bank ve çöp kutusu sayısı yeterli mi? Bu gözlemler ve anketlerle veriler toplanacak ve analiz edilecektir.

Araştırmanın teorik kısmında iki yaklaşım ön planda: 15 Dakikalık Şehir Modeli, insanların temel ihtiyaçlarına 15 dakika yürüme mesafesinde ulaşmasını savunurken, Cittaslow Yaklaşımı, daha sakin ve yeşil sokaklar oluşturmayı öneriyor. Bu iki yaklaşımı bir araya getirerek, mahalleye uygun çözümler geliştirmek istiyoruz. Mesela, bir köşede hem pazar yeri hem de dinlenme alanı tasarlanabilir mi? Tarihi bir bina kafe olarak kullanılabilirken bisiklet yolu entegre edilebilir mi?

Bu araştırmanın ana sorusu: Bu iki model, hızlı erişim ve sakin yaşam tarzı, bir arada nasıl uygulanabilir? Örneğin, bir sokak hem ticari işlevlere sahipken hem de huzurlu bir ortam sunabilir mi? Bu sorunun yanıtını, mahallenin fiziksel ve sosyal yapısı içinde

arayacağız. Olası stratejiler arasında araç trafiğini azaltmak ve kaldırımları genişletmek veya büyük mağazalar yerine yerel esnafı tercih etmek bulunmaktadır.

Sonuçta, bu çalışma ile insanların yürümekten keyif aldığı, hizmetlere kolay erişebildiği ve huzurlu bir yaşam alanının mümkün olup olmadığı ortaya konulacaktır.

Araştırmanın Önemi:

İki temel yaklaşım öne çıkmaktadır. Biri her yere 15 dakikada yürüyerek erişebilirliği vurgularken diğer yandan sakin ve sürdürülebilir bir yaşam önermektedir. Peki bu ikisi birleşirse ne olur? Bu araştırma bu soruyu keşfetmeye yönelik bir çerçevede şekillenmektedir.

Büyük bir şehrin, bir mahallesi adeta gözlem yapabilecek, hem hızlı hem huzurlu şehir mümkün mü? Belki de bir anlamda bu iki yaklaşım, bütünsel kentsel kurgular içerisinde birbirini tamamlayarak yeni bir konfor düzeyi oluşturabilir mi? sorusuna yanıt aranmaktadır.

Teoriye Katkısı:

Akademik dünyada genelde bu iki model ayrı düşünsel kulvarlarda eş zamanlı bir hareketlilik sergilemektedir.

Çalışmada savunulan görüş şudur: bu iki yaklaşımın iş birliği içinde çalışması, gerekli görülmektedir.

Özellikle trafiğin kitlendiği, insanların kamusal açık alan eksikliğinin sıkça dile getirildiği bir metropol bağlamında, bu fikirlerin harmanlanması önemli bir yenilik ve dönüşüm anlamına gelebilir.

Toplumsal Faydası:

Örneğin, bir ilçede bir sokak seçildi. Kaldırımları düzeltilecek, ağaç dikilecek, belki de küçük bir pazar kurulacak. Sonra göreceğiz: İnsanlar daha keyifli mi yürüyor? Komşular birbirine gülümseyip günaydın diyor mu? Buradan elde edeceğimiz sonuçlar yalnızca raporlarda kalmayacaktır.

Büyük bir şehirde ikamet eden bireylerin deneyimlerinden yola çıkarak: kaldırımlarda yürümek bazen çok zor olabilir. Kaldırımlar dar, gölgelik az ve bisiklet yolu yoktur.

- Trafik Sakinleştirme: Araç hızını düşürüp, yayalara öncelik veren tasarımlar,
- Yeşil Adalar: Her 500 metrede bir küçük parklar veya ağaçlı dinlenme noktaları,
- Yerel Esnaf Canlandırması: Zincir mağazalar yerine mahallenin bakkalı, manavı öne çıkarılmalı ve bu tür yerel işletmelerin sayısı arttırılmalıdır.

Sonuç itibariyle, bu tür araştırmalar hem teorik hem de pratik açıdan önemlidir: Kuramsal düzlemde 15 Dakikalık Şehir ve Cittaslow Yaklaşımları'nı yaya konforu ekseninde bir araya getirerek literatürdeki bir boşluğu doldurmayı hedeflerken, uygulama düzleminde büyük bir şehir özelindeki saha çalışmasıyla yaşanabilir ve yaya dostu kent hedefi doğrultusunda somut veriler ve öneriler sunmayı amaçlamaktadır.

Bu sayede, hızla kentleşen toplumumuzda insan odaklı ve sürdürülebilir planlama yaklaşımlarının değerini ortaya koyarak, gelecekte daha sağlıklı, erişilebilir ve konforlu kentsel yaşam alanları oluşturulmasına katkıda bulunulacaktır.

2. LİTERATÜR TARAMASI

2.1. Bibliyometrik İnceleme: Kavramsal Gelişim Üzerine Sayısal Değerlendirme

Benzerlikleri olan ve insan merkezli olan 15 Dakikalık Şehir, Yavaş Şehir ve yaya konforu gibi prensiplerin incelenmesine devam edilmesi önerilmektedir. Bu tür anlamsal ve kavramsal olarak farklı alanlar, insan merkezli temel prensipler etrafında birleşmektedir. Burada, bu temaların literatürde işgal ettiği yeri değerlendirmek için yapılan bibliyometrik analizin sonucu gösterilmektedir.

Araştırma kapsamında Web of Science Veri Tabanı'ndan alınan yayınlar kullanılmıştır. Aşağıdaki anahtar sözcükler kullanılarak tarama yapılmıştır:

- 15-minute city, fifteen-minute city, 15-min city, 15-minute neighbourhood, 15-minute neighborhood, 15-minute urban, 15-minute planning → 189 makale
- Cittaslow, slow city, slow cities → 82 makale
- Pedestrian comfort, pedestrian satisfaction, urban walkability, walkability index → 250 makale

Elde edilen veriler Tab delimited file formatında dışa aktarılmış, VOSviewer (v1.6.20) programı kullanılarak her tema için aşağıdaki altı türde bibliyometrik analiz yapılmıştır:

- Anahtar Kelime Eşzamanlılığı (Co-occurrence Author Keywords)
- Yazar İşbirliği (Co-authorship Author)
- Kurumsal İşbirliği (Co-authorship Organization)
- Atıf Sayısına Göre Belgeler (Citation by Documents)
- Bağlantı Gücüne Göre Atıf Analizi (Citation by Documents with Total Link Strength)
- Dergi Eş-atıf Analizi (Co-citation Source)

Her tema için analizler ayrı ayrı sunulmakta, ardından karşılaştırmalı bir genel değerlendirme yapılmaktadır.

2.2. 15 Dakikalık Şehir Teması Üzerine Bibliyometrik Analiz

Web of Science Veri Tabanı'nda 15-minute city için anahtar kelimelerle yapılan tarama sonucunda 189 akademik makale belirlenmiştir. Bu makaleler *Tab delimited file* formatında dışa aktarılmış ve VOSviewer Programı ile analiz edilmiştir. Analiz süreci tam sayım kullanılarak bibliyometrik değerlendirme yapılmıştır.

2.2.1. Anahtar Kelime Eşzamanlılığı (Co-occurrence Author Keywords)

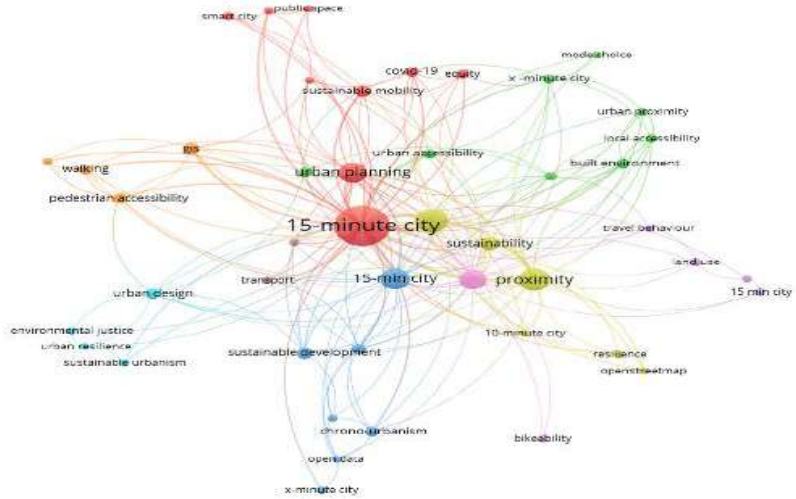
15-minute city terimi, 85 çalışmada yer alarak literatürde en sık karşılaşılan anahtar kelime olmuştur. Bu terimle en fazla eşzamanlı kullanılan kavramlar şunlardır:

- Erişilebilirlik (Accessibility) (30),
- Kentsel Planlama (Urban Planning) (23),
- Yakınlık (Proximity) (28),
- Yürünebilirlik (Walkability) (21) ve

- Sürdürülebilirlik (Sustainability) (19).

Bu durum, kavramın alan planlaması, yaya trafiği ve erişim gibi konularla doğrudan bağlantılı olduğunu ortaya koymaktadır.

Genel olarak, bulgular 15 Dakikalık Şehir çerçevesinin, özellikle erişilebilirlik ve sürdürülebilirlik merceklerinden incelendiğinde, yaya dostu kentsel tasarım ve yakınlık tabanlı planlama ile yakından bağlantılı olduğunu göstermektedir.



Şekil 2. Anahtar Kelime Eş-Oluşum Haritası: 15 Dakikalık Şehir Teması Üzerine Bibliyometrik Analiz (VOSviewer, 2025)

Tablo 1. 15 Dakikalık Şehir Teması Üzerine Anahtar Kelime Eş-Oluşum Analizi (Author Keywords)

Anahtar Kelime	**Görülme Sayısı**	**TLS** (Toplam Bağlantı Gücü)
15-minute city	85	127
accessibility	30	52
proximity	28	54
urban planning	23	42
walkability	21	54
sustainability	19	36

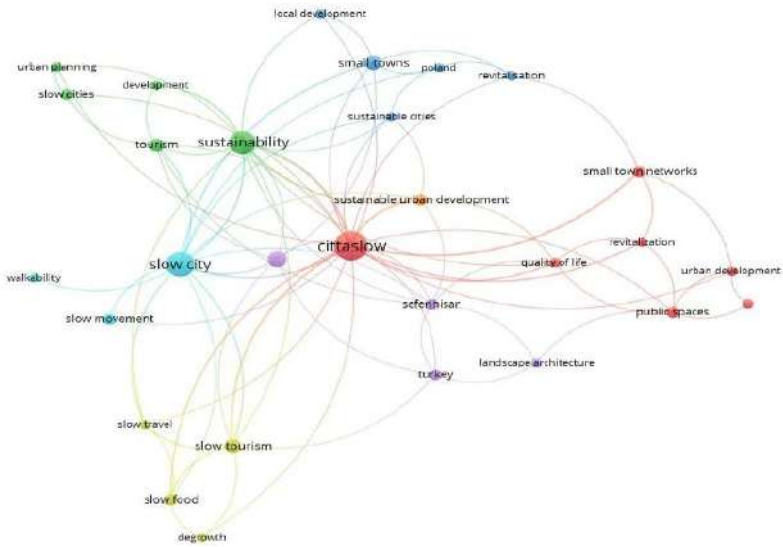
2.1.3. Yavaş Şehir Teması Üzerine Bibliyometrik Analiz

Web of Science Veri Tabanı'nda slow city için anahtar kelimelerle yapılan tarama sonucunda 85 akademik makale belirlenmiştir. Bu makaleler Tab delimited file formatında dışa aktarılmış ve VOSviewer Programı ile analiz edilmiştir. Analiz süreci tam sayım kullanılarak bibliyometrik değerlendirmeyi üstlendi:

1. Anahtar Kelime Eşzamanlılığı (Co-occurrence Author Keywords)

Yavaş Şehir Teması'nda en çok tekrar eden anahtar kelime cittaslow (19 kez) olup, onu slow city (14), sustainability (12) ve slow tourism (5) gibi kavramlar takip etmektedir. Bu durum, kavramın sürdürülebilirlik ve yaşam kalitesi odaklı bir planlama yaklaşımı ile doğrudan ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır.

Toplam bağlantı gücüne göre en etkili terim yine cittaslow (38 TLS) olup, slow city (21 TLS) ve sustainability (20 TLS) ile birlikte yoğun şekilde eşzamanlı kullanılmaktadır. Diğer anahtar terimlerin çoğu da kültürel kimlik, yerel ekonomi, yavaş turizm ve katılımcı yönetişim ekseninde kümelenmiştir.



Şekil 3. Anahtar Kelime Eşzamanlılığı (Co-occurrence Author Keywords): Yavaş Şehir Teması Üzerine Bibliyometrik Analiz (VOSviewer, 2025)

Tablo 2. Yavaş Şehir Temalı Anahtar Kelime Eşzamanlılığı (Co-occurrence Author Keywords) (Source Co-citation Analysis)

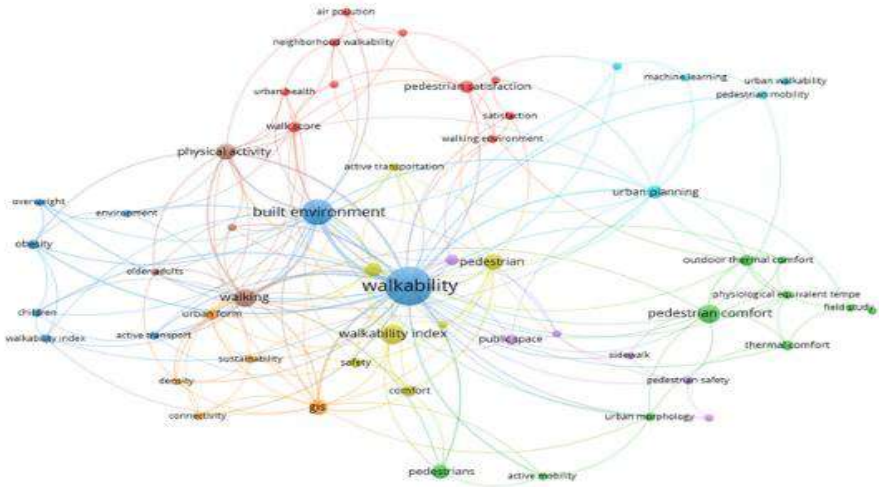
Anahtar Kelime	Görülme Sayısı	TLS (Toplam Bağlantı Gücü)
cittaslow	19	38
slow city	14	21
sustainability	12	20
sustainable development	6	8
slow tourism	5	13
seferihisar	3	8

2.1.4. Yaya Konforu Teması Üzerine Bibliyometrik Analiz

Web of Science Veri Tabanı'nda yaya konforu için anahtar kelimelerle yapılan tarama sonucunda 250 akademik makale belirlenmiştir. Bu makaleler Tab delimited file formatında dışa aktarılmış ve VOSviewer Programı ile analiz edilmiştir. Analiz süreci tam sayım kullanılarak bibliyometrik değerlendirmeyi üstlendi:

1. Anahtar Kelime Eşzamanlılığı (Co-occurrence Author Keywords)

Bu temadaki en belirgin kelime, 77 örneği olan ve en görünür anahtar kelime olan walkability kelimesidir. Aşağıdakiler, kümenin temel terimlerine atıfta bulunan ve temada yaya konforunun altyapısı ve türü için en alakalı olan inşa built environment (34), walking (17), physical activity (12), active transportation (10) ve urban design (9) gibi kelimelerdir. Bu gösterim ayrıca yaya konforu temasının sağlık, fiziksel çevre ve kentsel tasarımla yakından bağlantılı olduğunu kanıtlamaktadır. Toplam bağlantı gücü (TLS) aslında kavramlar arasındaki bağlantıyı kontrol etmek için harika bir göstergedir. Walkability(108 TLS), built environment (57 TLS), walking (36 TLS) ve physical activity (26 TLS) kelimelerinin göreli yakınlık gücünü çiftler halinde en güçlü şekilde bağlantılı olanlar olarak tahmin eder. Bu uyum şeması, davranışsal ve mekansal bileşenler aracılığıyla içeriğin hücresinin aynı anda daha iyi bir açıklamasıdır.



Şekil 4. Anahtar Kelime Eşzamanlılığı (Co-occurrence Author Keywords): Yaya Konforu Teması Üzerine Bibliyometrik Analiz (VOSviewer, 2025)

Tablo 3. Yaya Konforu Temalı Anahtar Kelime Eşzamanlılığı (Co-occurrence Author Keywords)

Anahtar Kelime	**Görülme Sayısı**	**TLS** (Toplam Bağlantı Gücü)
walkability	77	108
built environment	34	57
walking	17	36
physical activity	12	26
active transportation	10	22
urban design	9	20

2.1.5. Tematik Kesişimler ve Karşılaştırmalı Değerlendirme

Üç tema arasında en yoğun literatür Yaya Konforu (250 makale), ardından 15 Dakikalık Şehir (189) ve Yavaş Şehir (82) temalarında oluşmuştur. Anahtar kelime analizinde walkability (77 tekrar, 108 TLS) ve 15-minute city (85 tekrar, 127 TLS) en baskın kavramlardır. Yavaş Şehir Teması'nda cittaslow (19 tekrar) ön plandadır.

Yazar işbirliği en çok 15 Dakikalık Şehir Teması'nda görülmektedir (örneğin Moreno ve Liu). Kurumsal işbirliğinde ise Yaya Konforu Teması, Washington ve San Diego Üniversiteleri ile öne çıkmaktadır. Yavaş Şehir Teması ise hem yazar hem kurum düzeyinde daha sınırlı işbirliği yapısı göstermektedir.

En çok atıf alan yayınlar sırasıyla Moreno (2021) - 747 atıf, Mayer (2006) - 189 atıf, ve Manaugh (2011) - 250 atıf olmuştur. Bağlantı gücüne göre belgeler incelendiğinde en yüksek TLS değerleri Moreno (2021) - 98 TLS, Mayer (2006) - 38 TLS ve Moura (2017) - 33 TLS olarak öne çıkmaktadır.

Dergi eş-atıf analizinde Health & Place, Sustainability-Basel ve Cities Dergileri tüm temalarda ortaklaşa öne çıkan yayın kaynaklarıdır. Bu veriler, 15 Dakikalık Şehir Teması'nın planlama merkezli, Yavaş Şehir'in kültürel/sosyal odaklı, Yaya Konforu Teması'nın ise sağlık ve çevresel konfor ağırlıklı disiplinler arası yapılarla geliştiğini göstermektedir.

Tablo 4. Üç Tema Arasında Bibliyometrik Karşılaştırma Özeti

Kriter	**15 Dakikalık Şehir**	**Yavaş Şehir**	**Yaya Konforu**
Makale Sayısı (WoS)	189	82	250
En Çok Tekrarlanan Anahtar Kelime	15-minute city (85)	cittaslow (19)	walkability (77)
En Yüksek Atıf Alan Çalışma	Moreno (2021) – 747	Mayer (2006) – 189	Manaugh (2011) – 250
En Yüksek TLS (Belge)	Moreno (2021) – 98 TLS	Mayer (2006) – 38 TLS	Moura (2017) – 33 TLS
En Yüksek TLS (Dergi)	Cities – 21.100	Sustainability – 1696	Health & Place – 12.431
Öne Çıkan Kurumlar	Paris 1, UCL, Lisboa	Napoli, Milano, RomaTre	UW, UCSD, UBC
İşbirliği Ağı Gücü	9Orta-Yüksek	Düşük	Orta

2.2. Uluslararası, Ulusal ve Yerel Bağlamda 15 Dakikalık Şehir ve Yavaş Şehir Modelleri Üzerine Bir Değerlendirme

2.2.1. Küresel Perspektiften: 15 Dakikalık Şehir ve Yavaş Şehir Yaklaşımlarının Evrimi

Çağdaş kent planlama teorisinin giderek daha sık yakınlık ve erişilebilirlik ilkeleri çevresinde evrildiğini söyleyebiliriz; kentsel mekanların örgütlenmesinde bu bakımdan yeni bir paradigma ortaya çıkıyormuş gibi görünen enerji modellerinden yapılacak olan bu dönüşümün parçasıdır. Bu dönüşümün aracı olan 15 Dakikalık Şehir (15-Minute City) karşıtı, insanların günlük hayatlarının her bir gereksinmini yaşadıkları konunun 15 dakikalık yürüyüş veya bisiklet mesafesine kadar ulaşabilmeyi sağlayan bir yaklaşımdır (Moreno et al., 2021). 15 Dakikalık ve Yavaş Şehir ölçütlerine göre dönüştürülen yol güzergahı, sadece fiziksel alt yapının yeniden organize edilmesi değil, aynı zamanda yaşam kalitesini geliştirmeyi amaçlayan sosyal, ekonomik ve çevresel boyutlarını da içeren bütüncül bir dönüşümü içeren bir modeldir (Teixeira et al., 2024; Allam & Moreno, 2020).

Öte yandan, Yavaş Şehir (Cittaslow) Hareketi, 1999 yılında İtalya'nın küçük yerleşimlerinde ortaya çıkmış ve hızlı kent yaşamının getirdiği standartlaşmaya karşı, yerel değerlere ve dingin bir yaşam biçimine odaklanan alternatif bir planlama anlayışı olarak gelişmiştir. Bu yaklaşım; yerel üretimin desteklenmesi, geleneksel yaşam pratiklerinin korunması, düşük yoğunluklu yapılaşma biçimlerinin benimsenmesi, yaya öncelikli kamusal alanların oluşturulması ve çevreyle uyumlu ulaşım sistemlerinin teşviki gibi çok boyutlu ilkelerle tanımlanmaktadır (Mayer & Knox, 2009).

Tablo 5. Küresel Uygulamalarda 15 Dakikalık Şehir Örnekleri

Şehir	Uygulama Tipi	Elde Edilen Sonuçlar	Kaynak
Paris, Fransa	15 Dakikalık Şehir Planlaması	Otomobil trafiği %30 azaldı, bisiklet yolları %60 arttı	Moreno et al. (2021)
Melbourne, Avustralya	20-Minute Neighborhood	Parklara erişim %25 artış, yaşam kalitesi	E Jamei et al. (2022)

	Plan	algısı iyileşti	
Milano, İtalya	"Strade Aperte" Yaya Ulaşımı	35 km'lik yeni bisiklet yolu ile araç kullanımı azaldı	Caselli et al. (2021)
Barcelona, İspanya	Süper Bloklar (Superilles)	Hava kalitesi ve sosyal etkileşim düzeyinde artış	Pozoukidou & Chatziyiannaki (2021)
Bogotá, Kolombiya	Bisiklet yollarının hızlı inşası	84 km yeni bisiklet yolu; yaya oranında artış	Büttner et al. (2024), UP Porto
Miami, ABD	"Redefining Accessibility" planı	Mahalle hizmetlerine erişim süresi %18 azaldı	Rosado, S. (2024), Harvard DASH
Seul, Güney Kore	Kültürel erişim analizine dayalı 15DK şehir	Kültür ve eğlenceye erişim %22 arttı	Moreno et al. (2025), Taylor & Francis
Blantyre, Malavi	Gelişmekte olan kentte uyarlanabilirlik çalışması	Konfor ve sağlık merkezlerine erişimde ölçülebilir iyileşme	Isaac, C. (2022), Springer
Singapore	"20-Minute Towns & 45-Minute City" stratejisi	Tüm ulaşım altyapısı 20–45 dk. çerçevesine göre yeniden planlandı	Manifesty & Park (2022), Int. Journal of Sustainable Transport
Palermo, İtalya	Pilot 15 Dakikalık Mahalle Uygulaması	Yaya sayısında %36 artış, hava kirliliğinde %11 düşüş	Pozoukidou & Angelidou (2022), Smart Cities Journal

2.2.2. Türkiye'de 15 Dakikalık ve Yavaş Şehir Uygulamalarının Gelişimi

Türkiye'de sürdürülebilir şehirleşmeye olan ilgi her geçen gün artsa da, bu alandaki uygulamalar hâlâ sınırlı düzeyde kalmaktadır. Buna rağmen, Cittaslow (Yavaş Şehir) ağına dâhil olan kentlerin sayısı 20'yi aşmış durumda. 2009 yılında Seferihisar'ın bu uluslararası ağa, Türkiye'den ilk katılan şehir olarak kabul edilmesi, önemli bir dönüm noktası olmuştur (Yloh Arslanparcasi, Öz Ersan, 2023). Ardından Gökçeada, Perşembe ve Taraklı gibi farklı coğrafyalardan birçok Anadolu kenti benzer adımlar atmıştır.

Bu şehirlerde, araç trafiğinin kent merkezlerinden uzaklaştırılması, kamusal alanların yayalara öncelik tanıyacak şekilde düzenlenmesi ve yerel üretimin desteklenmesi gibi çeşitli politikalar benimsenmektedir. Tüm bu uygulamalar, yalnızca fiziksel çevreyi değil, aynı zamanda yaşam biçimini de dönüştürmeyi hedeflemektedir. Bunun yanı sıra, Türkiye'de 15 Dakikalık Şehir Konsepti henüz yalnızca kavramsal bir düzlemde incelenmektedir; Paris örneğinde olduğu gibi kapsamlı bir uygulama altyapısına sahip değildir. Ancak, mahalle ölçeğinde erişilebilirlik, ulaşım ağları, parklar ve kamu binalarına yakınlık gibi kriterler temelinde gerçekleştirilen çalışmalar, Türkiye'nin şehirlerinin bu modele olan uygunluk seviyesini göstermeye başlamıştır (Alpay 2023).

Tablo 6. Türkiye'de Seçilmiş Cittaslow Şehirleri ve Özellikleri

Şehir	**Nüfus**	**Uygulanan Önlemler**	**Gözlemlenen Etkiler**	**Kaynak**
Seferihisar	~43.000	Trafiğe kapalı merkez, yerel ürün pazarı	Hava kirliliği azaldı, turizmde sürdürülebilirlik	F Baykal, E Ataberk(2020)
Gökçeada	~9.000	Bisiklet yolları, organik tarım	Yerel ekonomi güçlendi	E Akman (2018)
Eğirdir	~18.000	Yaya yolları, göl çevresi erişimi	Kamusal alanlarda	E Akman (2018)

			sosyalleşme arttı	
Vize	~13,000	Motorlu taşıt sınırlandırması, geleneksel mutfak ve halk pazarı	Sosyal etkileşim artışı, çevre kirliliğinde düşüş	F Baykal, E Ataberk(2020)
Perşembe	~32,000	Kıyı erişimi düzenlemesi, kültürel etkinlik planlaması	Sosyal aidiyet duygusu artmış, turizm daha kontrollü ilerliyor	E Akman (2018)
Güdül	~8,100	Yavaş ulaşım, sokak sağlıklaştırma, yöresel mutfak ve taş fırın koruma	Kentten kırsala dönüş teşviki, geleneksel yaşam biçiminin canlandırılması	F Baykal, E Ataberk(2020)

2.2.3. Bir Büyükşehir Örneği: 15 Dakikalık Şehir Olasılıkları ve Politik Gündem

Son yıllarda pek çok büyükşehir, daha katılımcı ve demokratik bir kentsel yönetim anlayışını benimseyerek mahalle ölçeğinde hizmet sunumu, dijital erişim araçları ve yerel düzeyde katılım mekanizmalarını güçlendirmeye yönelik çeşitli uygulamalar geliştirmiştir.

Özellikle pandemi döneminde kent merkezine olan fiziksel bağımlılığın azalması, günlük ihtiyaçların yaşanılan çevrede karşılanabilir olmasının önemini artırmış ve bu durum 15 Dakikalık Şehir Yaklaşımı'nın dünya genelinde daha görünür bir planlama aracı haline gelmesine katkı sağlamıştır.

Bu yaklaşıma yönelik akademik ilgi artmış olsa da, pek çok kentte modelin mahalle düzeyinde uygulanabilirliğini sistematik biçimde değerlendiren çalışmalar hâlâ sınırlıdır. Bununla birlikte, farklı büyükşehirlerde yapılan analizler; kamu hizmetlerinin dağılımı, ulaşım ağ yoğunluğu ve yaya odaklı altyapıların kalitesi açısından bazı mahallerin 15 Dakikalık Şehir İlkeleri ile uyumlu bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Bu bulgular, modelin yalnızca belirli örneklerde değil, farklı sosyo-mekânsal özelliklere sahip kentlerde de uygulanabilir ve uyarlanabilir bir kentsel gelişim yaklaşımı olduğunu kanıtlamaktadır.

2.2.4. Hedef Mahallenin Örnek Bir Kentsel Mahalle Süreci

Büyük bir şehrin ilçesinin sınırları içerisinde yer alan bir mahalle, yükseköğretim kurumlarına yakınlığı, orta yoğunluklu konut dokusu ve bölgesel kamu kurumları ile dikkat çeken bir kentsel yerleşim alanıdır. Ancak mevcut akademik literatürde bu mahalleye özgü olarak 15 Dakikalık Şehir İlkeleri ya da yaya konforu bağlamında yapılmış detaylı bir saha araştırmasına rastlanmamaktadır. Dolayısıyla bu çalışma kapsamında bu mahalle özelinde yapılacak analizler, doğrudan saha çalışmasına ve mahalle ölçeğinde birincil veri toplamaya ihtiyaç duymaktadır.

Bu bağlamda, söz konusu bölgeyi 15 Dakikalık Şehir Modeli çerçevesinde analiz etmek üzere geliştirilecek yöntemsel çerçeve; Büyükşehir genelinde ulaşılabilen mekânsal, demografik ve altyapısal göstergelere dayalı olarak şekillendirilecektir. Özellikle Büyükşehir Belediyesi ve TÜİK gibi kurumların yayınladığı açık veri setleri, mahalle düzeyine indirgenmemiş olsa da, kentsel bütünlük içerisinde bu mahallenin konumunu ve potansiyelini anlamada temel referans olarak değerlendirilecektir.

2.2.5. Bir Kentsel Mahalle için Saha Çalışması Gerekçesi ve Yöntem Önerisi

- Yaya altyapısı, kaldırım genişlikleri ve konfor koşulları,
- Kamu hizmetlerine erişim süresi (okul, sağlık, market, park),
- Kamusal alanın sosyalleşmeye katkısı ve kullanım yoğunluğu,
- Güvenlik algısı, aydınlatma kalitesi, trafik yoğunluğu,

gibi veriler hakkında güncel, sistematik ve ölçülebilir bilgiler bulunmamaktadır.

Bu nedenle bu akademik çalışma kapsamında, mahalle için geliştirilecek önerilerin somutlaştırılabilmesi, yalnızca büyükşehir geneli verileriyle sınırlı kalmamak adına anket, gözlem, mekânsal analiz (CBS) ve sayısal göstergelerle yapılacak saha uygulamaları ile desteklenmelidir.

2.3. Kuramsal Temeller: Yaya Konforu, Kentsel Planlama ve Psikolojik Yaklaşımlar

2.3.1. Yaya Konforu Kavramı ve Çok Boyutlu Yapısı

Yaya konforunu oluşturan parametre, bireylerin yalnızca fiziksel olarak hareket etme kapasiteleriyle sınırlı olmayıp sosyal, psikolojik ve duyusal etkileşimlerini içeren çok boyutlu bir kavram olarak tanımlanmaktadır. Bu mekânsal unsurlar; yürüme mesafesi ve güzergahın ağaçlandırılması, yatay ve düşey işaretlemeler, kent mobilyaları, aydınlatma donatıları vb. gibi fiziksel etmenler yoluyla konfor sağlanmaktadır. Ancak, yaya konforunu belirleyen bir diğer kilit faktör subjektif algı ve bireyin çevresel ve psikolojik güvenlik, sosyal etkileşim ve aidiyet duygusudur (Gehl, 2013).

Özellikle kent merkezlerinde, taşıt trafiğinin yoğunluğu, hava kirliliği ve gürültü gibi çevresel etkenler yaya sirkülasyonunun belirgin bir şekilde azalmasına ve konforun azalmasına yol açmıştır; aksine, yeşil alanların varlığı, oturma alanlarının sürekliliği ve yaya yolu sağlamıştır (Wang & Yang, 2019).

2.3.2. Yaya Konforu ve Planlama Yaklaşımları

Planlama disiplini, yürümeyle konforu merkeze alan ilk teorik çerçeve, Jane Jacobs tarafından 1960'larda desteklenen insan ölçeği anlayışı ile meydana gelmiştir. Jacobs, büyük sokaklar değil, canlı sokaklar sözü, hem ekonomik olarak daha canlı hem de sosyal olarak daha bütünsel mahalleler olma eğilimi gösteren yaya odaklı bölgelerin olduğunu belirtir (Jacobs, 1961). Ancak, bu kavramsallaşmanın mirasçısı olan Jan Gehl, insanların nasıl hissettiğini ve nasıl davrandığını anlayan dilini önererek kamusal alanların zamanlı ve

sürekli kullanımı için insan ve bisikletli haraket ve yürümeyi yerine getirmektedir (Gehl, 2013).

Planlama disiplini içinde Yeni Kentçilik (New Urbanism), Yavaş Şehir Planlaması, Yaşanabilir Kentler Hareketi, Çevresel Planlama gibi yaklaşımlar, bu kuramsal zemine yaslanarak yaya konforunu merkezi bir öğe haline getirmiştir. Bu yaklaşımlar ortak olarak aşağıdaki temelleri paylaşır:

Tablo 7. Yaya Odaklı Planlama Yaklaşımlarının Kuramsal Ortak Paydaları

Yaklaşım	**Temel Vurgusu**	**Öncü Kaynaklar**
Yeni Kentçilik (New Urbanism)	Yüksek yoğunluklu, karma kullanımlı, yürünebilir mahalle tasarımı	Calthorpe, P. (1993). The Next American Metropolis. Island Press.
Transit Odaklı Gelişim (TOD)	Yaya + toplu taşımayı entegre eden, ulaşım merkezli kentsel gelişim	McLeod, S., Scheurer, J., & Curtis, C. (2017).
Cittaslow (Yavaş Şehir)	Küçük ölçekli, yerel ekonomi temelli, sakin ve erişilebilir kamusal alanlar	Jurković, Ž., & Lovoković, D. (2023).
Ekolojik Kentsel Tasarım	Doğa-temelli çözümler, su döngüsü, yeşil altyapı, biyofilik tasarım	Banerjee, T., & Loukaitou-Sideris, A. (2019).
Kentsel Sağlık Planlaması	Yürüyüşü teşvik eden yerleşim deseni ile obezite, stres ve izolasyonun azaltılması	Baobeid, A., Koç, M., & Al-Ghamdi, S. (2021).

2.3.3. Çevresel Psikoloji Bağlamında Mekânsal Algı ve İnsan Davranışı

Yaya konforunun sadece fiziki değil, aynı zamanda psikolojik bir süreç olduğunu savunan yaklaşmalar, çevresel psikoloji ve davranış bilimlerine yön vermiştir. Bu anlayışa göre, insanlar çevresel uyaranlara karşı hem bilinçli hem de bilinçdışı bir şekilde tepkiler

geliştirirler; bunlar da onların o lokasyon için ilgili konfor seviyelerini belirler (Proshansky et al., 1976).

Örneğin, görsel süreklilik, bireyi yönünü kaybetmeden yol boyunca yürüyebilmesini kolaylaştırmakta ve psikolojik güvenlik hissini artırır. Diğer yönden bakıldığında gölgeleme, rüzgâr kesici yeşil bariyer ve düşük trafik yoğunluğu, bireyin fiziksel stresini azaltarak psikolojik konfor algısını yükseltmektedir (Kaplan & Kaplan, 1989).

Bu yaklaşmalar, planlamada yalnızca nesnel standartlara (metre, genişlik, trafik hızına) değil; öznel değerlendirmelere (birey algısı, yer kimliği, sosyal bağlantılar) de yer verilmesi gerektiğini kanıtlamıştır (Nasar, 1994).

2.3.4. Sürdürülebilirlik, Eşitlik ve Erişilebilirlik Temelli Konfor Yaklaşımı

Yaya konforunun modern planlamadaki en temel bileşenlerinden biri olan kapsayıcılık ve sosyal eşitlik ilkelerinin çerçevesinde şekillenmektedir. Özellikle yaşlılar, çocuklar ve fiziksel/duyusal engelli vatandaşa özgürce dolaşabilir olmasını mümkün kılmak, konforun sadece ortalama birey için değil herkes için tasarlanmasını gerektirir (Imrie, 2012). İşte buna bağlı olarak evrensel tasarım ilkeleri (Universal Design) devreye girmektedir. Rampalar, sesli yönlendirme sistemleri, düşey yüzey kontrastları ve engelsiz geçiş alanları gibi unsurlar zorunluluk halini almaktadırlar (Steinfeld & Maisel, 2012).

Ayrıca eşitliğe dayalı bir yaya konforu tanımı, mekânsal adalet kavramı ile doğrudan ilişkilidir. Mekânsal adalet, kentsel hizmetlerin tüm sosyal gruplara eşit dağılmasını ve fiziksel çevrenin ayrımcı değil, kapsayıcı bir tasarımla geliştirilmesini savunur (Soja, 2010).

2.3.5. Yaya Konforu Ölçütleri ve Göstergeleri

Yaya konforunun ölçülmesi, hem fiziksel çevre koşullarını hem de bireysel deneyimi değerlendiren çok boyutlu göstergelere dayanır. Aşağıda, yalnızca akademik çalışmalarda yer verilen, doğrudan kanıtlanabilir göstergeler ve bunların açıklamaları sunulmuştur:

Tablo 8. Yaya Konforunu Etkileyen Psikolojik ve Fiziksel Çevresel Faktörler

Gösterge	Açıklama	Kaynak
Mikroiklim (Gölge, Rüzgar, Sıcaklık)	Sıcaklık stresini azaltan unsurlar; gölge ve hava akımı konforu etkiler	Jamei, E., & Rajagopalan, P. (2019).
Hava Kalitesi ve Gürültü	Yüksek kirleticiler ve sürekli gürültü yaya davranışını ve sağlığı etkiler	UH Kim, J Lee, SY He(2021).
Yeşil Altyapı / Bitkilendirme	Sokak ağaçları, refüjler, çimlendirme gibi doğa entegrasyonu	Tavares, S., & Swaffield, S. (2017).
Yürüme Mesafesi ve Erişim Süresi	Gündelik ihtiyaçlara (market, okul, park) yaya mesafesi	Bartzokas, A., & Bakogiannis, E. (2023).
Görsel Süreklilik / Rota Anlaşılabilirliği	Sokak tasarımının yön bulmayı kolaylaştırması	Capitanio, M. (2019).
Kaldırım Kalitesi ve Genişliği	Yüzey düzgünlüğü, genişlik ve engellerin bulunmaması	Sarkar, S. (2003).
Kavşak ve Yaya Geçidi Güvenliği	Trafik kontrolü, sinyalizasyon, araç yavaşlatıcı yapılar	Alfonzo, M. (2005).

2.4. Yavaş ve 15 Dakikalık Kentsel Modellerin Teorik Bir Karşılaştırması ve Entegrasyon Fırsatlarının Araştırılması

2.4.1. Kavramsal Temeller ve Amaçlar Üzerinden Karşılaştırma

Yavaş Şehir (Cittaslow) ve 15 Dakikalık Şehir Modelleri, ilk bakışta benzer hedeflere yöneliyor gibi dursa da, dayandıkları kuramsal temeller, uygulama bağlamı ve ölçekleri açsndan kritik şekillerde barınmaktadırlar. Yavaş Şehir Modeli'nin esas amacı,

demokratik olarak kesintili ve yarı-kentsel alanlardaki geleneksel bakımın, yerli üretim sistemlerinin ve toplumsal ritmin muhafazası sırasında; 15-Dakikalık Şehir Yaklaşımı, büyük şehirlerde yaşam kalitesini artırmaya odaklı bir mekansal stratejidir. Bu, mekansal yakınlığın, erişilebilirliğin ve çok işlevliliğin arttırılmasıyla elde edilir (Büttner et al., 2024; Matlovicova et al., 2022).

Cittaslow Hareketi şu ilkelere dayanmaktadır: Kentsel yaşamın yavaşlatılması, sürdürülebilir yerel kalkınmanın teşvik edilmesi ve kentsel kültürün bağdaştırılması güçlerine karşı yerel toplulukların ayırt edici kültürel kimliklerinin korunması (Mayer ve Knox, 2009). Karbon emisyonları sorununa ve kentsel ulaşım sistemlerinde reform yapma ihtiyacına yanıt olarak 15 dakikalık bir şehir modeli geliştirilmiştir (Moreno et al., 2021; Allam & Moreno, 2023).

Tablo 9. İki Modelin Kavramsal Kıyaslaması

Özellik / Kriter	**15 Dakikalık Şehir**	**Yavaş Şehir (Cittaslow)**
Çıkış Noktası	Paris merkezli, Carlos Moreno'nun önerisiyle pandemi sonrası planlamaya yanıt	1999, Greve in Chianti, İtalya'da Slow Food hareketinden türemiştir
Ana Hedef	Zaman tasarrufu, erişim kolaylığı	Kültürel kimlik koruma, yavaşlık ve topluluk dayanışması
Uygulama Ölçeği	Büyük kent mahalleleri	Küçük ve orta ölçekli kentler
Ulaşım Yaklaşımı	Yumuşak ulaşım (yürüyüş, bisiklet), entegre toplu taşıma	Yavaşlatılmış araç trafiği, minimum dışa bağımlı ulaşım
Ekonomik Odak	Mahalle temelli mikroekonomik canlılık	Yerel üretim, esnaf temelli ekonomi
Çevresel Hedefler	Sıfır karbon mahalleler, yeşil enerji, yeşil altyapı	Ekosistem koruma, biyoçeşitlilik, atık yönetimi

Kültürel Vurgu	Yerel topluluklarla iş birliği, etkin mahalle kimliği oluşturma	Geleneksel el sanatları, mutfak kültürü, özgünlük
Zorluklar	Kentsel soylulaşma, toplumsal eşitsizlik, veri temelli yönetişim eksikliği	Küreselleşmeye direnç, düşük ekonomik büyüme hızı, nüfus yaşlanması
Esneklik / Uyum Yeteneği	Dijital planlama ve veriyle kolay entegrasyon	Yerel ölçek avantajlı ancak dijital dönüşüme daha yavaş adapte olabilir

2.4.2. Uygulama Pratikleri Üzerinden Karşılaştırma: Avrupa'dan Örnekler

Fransa'nın başkenti Paris'te kullanılan Ville du quart d'heure Modeli, eğitimi, istihdamı, sağlık, eğlence ve dinlenme gibi konuların mahalleye coğrafi olarak dağıtımını tamamlamak için plan edilmiştir (Moreno et al., 2021). Bu modelde, aksine, İtalyan Cittaslow şehirlerinde kentsel alanların mekansal yakınlığı vurgulanmaz; burada yaşam deneyiminin kaliteli olması eylemine geçilir. Sonuç olarak bir vatandaşın fırına 15 dakika içinde gidişi değil, o fırının yerli ürün üretmesi ve kültürel bütünlükte var oluşu önemlidir.

Münih, Almanya'nın en büyük şehirlerinden biri olmasına rağmen, kent merkezinde erişilebilirlik ve yaya önceliği odaklı 15 Dakikalık Şehir Yaklaşımı'nı uygularken, banliyölerde yerel üretim, doğa temelli çözümler ve komşuluk ilişkileri temelinde Cittaslow'a benzer ilkeler uygulamaktadır (Zakariasson, 2022).

- Yavaş yaşam felsefesiyle, kent çeperinde tarımsal alanlara ve topluluk bahçelerine erişim teşvik edilmektedir.
- Aynı anda kentsel ulaşım ve hizmetlere 15 dakikada erişim amacıyla merkez planlaması yoğunlaştırılmıştır.

2.4.3. Entegrasyon Olanakları ve Karma Model Önerileri

Ardından gelebilecek pek çok akademik araştırma, 15 Dakikalık Şehir ve Cittaslow ardındaki yaklaşımların birbirini dışlama

yerine tamamlayıcı olduğunu göstermektedir. Orta büyüklükteki şehirlerde özellikle Türkiye'de Edirne'nin tarihi kent merkezi ile Eskişehir'in Han ilçesi gibi bu iki modelin temel durumları, ulaşım ve yaşam kalitesi aksında birleştirilebilir. Edirne'de yaya erişilebilirliği merkezli analizler (Paşalı, 2023), ve Cittaslow uyarlamaları örnek alanı olarak Han ilçesinde (Cengiz, 2019) bu bütünleşmenin olmasına neden olduğunu görülmektedir.

Aynı şekilde Allam ve Moreno (2021), karma modelin özellikle kentsel esneklik ve yerel kimlik güçlendirme yönlerinden birbirini destekleyici etkiler yaratabileceğini vurgulamaktadır. Merkezde 15 dakikalık erişim ağı inşa edilirken, çevresel ve sosyal planlamada Cittaslow standartları uygulanabilir. Böylece hem verimlilik hem de yaşam kalitesi aynı anda sağlanabilir.



Şekil 5. Karma Yaklaşımın Yapılandırması (Teorik Model)

Bu türden bir modelin hem planlama hem de yönetişim açısından uygulanabilirliği üzerine yapılan vaka analizleri, özellikle topluluk katılımı, politik irade ve yerel yönetişim kapasitesinin entegrasyonun başarısında belirleyici olduğunu göstermektedir (Zakariasson, 2022). Münih örneğinde 15 Dakikalık Şehir Modeli'nin teknik fizibilitesinden çok, yönetişim süreçlerinin belirleyici olduğunu

ortaya koymaktadır. Bu tür modellerin yalnızca planlama araçları değil, aynı zamanda sosyal mobilizasyon süreçleri olarak ele alınması gerektiğini vurgulamaktadır.

2.4.4. Sınırlar ve Uyum Zorlukları

Entegrasyon fırsatları umut verici olsa da, ölçek farklılıkları, sosyo-kültürel beklentiler ve altyapı gereksinimleri gibi üstesinden gelinmesi gereken önemli zorluklar vardır. Özellikle büyük kentlerde, yavaş yaşam vurgusu, mevcut hızlı tempolu yaşam düzeyleri ile çelişebilirken; daha küçük şehirlerde, 15 Dakikalık Şehir Modeli'nin çok işlevlilik, hizmet çeşitliliği ve ulaşım entegrasyonu gereksinimleri altyapı kapasitesiyle uyuşmayabilir. Bu konuyla ilgili olarak (Mezoued, Letesson ve Kaufmann, 2022), iki modelin hem fiziksel hem de sosyal planlama açısından farklı ölçeklerde optimize edilmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

2.5. Bir Kentsel Mahalle Ölçeği için Yöntemsel Uygulama Çerçevesi

2.5.1. Araştırma Gerekçesi ve Yöntem Seçimi

Bu model uygulamaları sonucunda kentlerin yaya konfor düzeylerinde sayısal olarak aşağıdaki gelişmeler gözlemlenmiştir:
Mahallede henüz yaya konforu, erişilebilirlik, kamusal alan kalitesi gibi temel göstergelere ilişkin doğrudan nicel ya da nitel veri bulunmamaktadır. Bu bağlamda, 15 Dakikalık Şehir Modeli ile uyumluluğun ölçülmesi için çok boyutlu saha çalışmaları gerçekleştirilmesi zorunludur. Literatürde yaya konforunu değerlendirmek için önerilen başlıca yöntemler arasında anket temelli algı ölçümleri, CBS tabanlı mekânsal analizler, yaya güzergâhlarının yerinde gözlemi, fotoğrafik belgeler ve konfor endeksi hesaplamaları yer almaktadır.

2.5.2. Anket ve Katılımcı Gözlem Yöntemi

Anket çalışması aşağıdaki temalara odaklanmalı ve hem demografik hem de algısal verileri kapsamalıdır:
Önerilen Anket Başlıkları:

- Günlük yürüme süresi ve yaya tercihleri,
- Güzergâh seçimi ve güvenlik algısı,

- Kamusal alanların kullanım yoğunluğu,
- Hizmetlere (market, okul, sağlık) yaya erişim süresi,
- Mahallede yaşam kalitesi ve yaya deneyimi,

Anket dağılımı farklı yaş gruplarını (18-25, 26-45, 46-65, 65+) içerecek şekilde yapılmalı; toplumsal cinsiyet, engelli bireyler ve çocuklu aileler gibi gruplar ayrıca analiz edilmelidir.

2.5.3. Mekânsal (CBS) Analiz ve Göstergeler

Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) kullanılarak, aşağıdaki mekânsal göstergeler ölçümlenebilir:

Tablo 10. Bir Kentsel Mahalle için Çok Boyutlu Yaya Konforu Değerlendirme Yöntemleri ve Göstergeleri

Göstergeler	**Açıklama**	**Veri Kaynağı**
Hizmet erişim mesafesi	Market, eczane, okul, park → 500 m çemberleri	Büyükşehir Belediyesi, OpenStreetMap
Kaldırım sürekliliği ve genişlik	Yaya hareketini engelleyen unsurlar	Yerinde gözlem, uydu görüntüleri
Yaya güvenliği (aydınlatma + sokak)	7/24 yaya hareketliliği için fiziki uygunluk	ABB verisi, saha gözlemi
Yeşil alan yoğunluğu	Kişi başına düşen park ve ağaçlandırma	İmar planı verisi

Mekânsal Araçlar:

- QGIS veya ArcGIS ile yürünebilirlik zonları,
- Service Area analizi ile erişim halkalarının haritalanması,
- Isı haritası (heatmap) ile yaya yoğunluklarının modellenmesi,

2.5.4. Ön Uygulama Planı ve Zamanlama **Pilot Çalışma Süreci:**

Tablo 11. Bir Kentsel Mahalle için Mekânsal Analiz Araçları ve Ön Uygulama Süreci

Aşama	**Zaman Aralığı**	**Açıklama**
Ön Gözlem ve Haritalama	1. Hafta	CBS tabanlı altyapı verisi temini
Anket Tasarımı ve Ön Test	2. Hafta	20 kişilik örneklemle deneme uy

Tam Anket Dağıtımı	3–4. Hafta	Mahallede 100+ katılımcı
Veri Girişi ve Temizleme	5. Hafta	Excel veya SPSS formatına aktarım
CBS Modelleme ve Haritalar	6–7. Hafta	ArcGIS / QGIS ile analiz
Raporlama ve Endeks Çıkarımı	8. Hafta	YKI hesaplanır, mahalle notlanır

3. SONUÇ

Bu araştırmada verilen kavramsal ve uygulama metodolojisi 15 Dakikalık ve Yavaş Şehir olarak değişmek ve dönüşmek isteyen şehirler için ön uygulama planı olmakta, sonraki aşamada gerçekleştirilecek alan çalışmalarının dayanağını oluşturacaktır. Önerilen göstergelerin yerel ölçekte başarılı bir şekilde test edilmesini sağlayarak daha ulaşılabilir ve erişilebilir insani ölçekteki kentlerin dünya üzerindeki sayısını artıracaktır.

KAYNAKÇA

Akman, E. (2018). Türkiye'deki yavaş şehirlerin politika uygulamaları üzerinden bir analiz. *EKEV Akademi Dergisi*, (76), 79–107.

Alfonzo, M. A. (2005). To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs. *Environment and Behavior, 37*(6), 808–836.

Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The "15-minute city" concept can shape a net-zero urban future. *Humanities and Social Sciences Communications, 9*(1), 1–5.

Allam, Z., Moreno, C., Chabaud, D., & Pratlong, F. (2023). Proximity-based planning and the "15-minute city": A sustainable model for the city of the future. In *The Palgrave handbook of global sustainability* (pp. 1523–1542). Springer.

Alnaim, A., Dano, U. L., Alqahtany, A. M., & Alshammari, M. S. (2025). A comprehensive understanding of urban park accessibility: Integrating physical and psychological dimensions. *Sustainability*.

Alpay, B. U. (2023). Kentsel mekân ve pandemi sürecinde değişen hareketlilik: İstanbul–Büyükada örneği. *Kent Akademisi, 16*(3), 1759–1780.

Arena, R., Guazzi, M., Lianov, L., Whitsel, L., Berra, K., Lavie, C. J., … Shurney, D. (2015). Healthy lifestyle interventions to combat noncommunicable disease. *European Heart Journal, 36*(31), 2097–2109.

Arslanparçası, Y. Ö. H., & Ersan, Ö. Z. (2023). Sürdürülebilir kalkınma için bir alternatif: Cittaslow hareketi. In *Conference Book* (p. 90).

Aydoğan, S., & Akşit, Ş. F. (2024). Embracing the slow life: Assessing the performance of Turkey's slow cities. *Journal of Design for Resilience in Architecture and Planning, 5*(Special Issue), 31–43.

Banerjee, T., & Loukaitou-Sideris, A. (Eds.). (2019). *The new companion to urban design*. Routledge.

Baobeid, A., Koç, M., & Al-Ghamdi, S. G. (2021). Walkability and its relationships with health, sustainability, and livability. *Frontiers in Built Environment, 7*, 721218.

Barbara, C., Carra, M., Rossetti, S., & Zazzi, M. (2021). From urban planning techniques to 15-minute neighbourhoods. *European Transport / Trasporti Europei*, (85), 1–15.

Bartzokas-Tsiompras, A., & Bakogiannis, E. (2023). Quantifying and visualizing the 15-minute walkable city across Europe. *Journal of Maps, 19*(1), 2141143.

Baykal, F., & Ataberk, E. (2020). Kuramdan uygulamaya Türkiye'de Cittaslow hareketi. *Safran Kültür ve Turizm Araştırmaları Dergisi, 3*(3), 290–316.

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis*. Princeton Architectural Press.

Capitanio, M. (2019). Attractive streetscape making pedestrians walk longer routes. *Journal of Architecture and Urbanism, 43*(2), 131–137.

Caselli, B., Carra, M., Rossetti, S., & Zazzi, M. (2022). Exploring the 15-minute neighbourhoods. *Transportation Research Procedia, 60*, 346–353.

Cengiz, Ş. (2019). *Cittaslow kavramı ve Eskişehir Han ilçesi örneği* (Yüksek lisans tezi). Gaziantep Üniversitesi.

Chau, H. W., Gilzean, I., Jamei, E., Preece, T., & Quirke, M. (2022). Comparative analysis of 20-minute neighbourhood policies. *Urban Planning, 7*(4), 13–24.

Choi, W., Ranasinghe, D., Bunavage, K., DeShazo, J. R., Wu, L., Seguel, R., … Paulson, S. E. (2016). Built environment effects on ultrafine particles. *Science of the Total Environment, 553*, 474–485.

Chuang, I. T., Beattie, L., & Feng, L. (2023). Proximity to transit stations and living patterns. *Urban Science, 7*(4), 105.

Değirmenci, İ., & Sarıbıyık, M. (2015). Tarihi yapıların güçlendirilmesinde yenilikçi yaklaşımlar. In *3rd International Symposium on Innovative Technologies in Engineering and Science* (pp. 338–347).

Distefano, N., & Leonardi, S. (2023). Fostering urban walking. *Sustainability, 15*(24), 16649.

Dorato, E., & Borgogni, A. (2018). The active city perspective. In *Town and infrastructure planning for safety and urban quality* (pp. 53–60). CRC Press.

Gaglione, F., Gargiulo, C., Zucaro, F., & Cottrill, C. (2022). Urban accessibility in a 15-minute city. *Transportation Research Procedia, 60*, 378–385.

Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Island Press.

Giles-Corti, B., Foster, S., Lynch, B., & Lowe, M. (2023). Lessons from COVID-19 for future cities. *NPJ Urban Sustainability, 3*(1), 29.

Gössling, S. (2013). Urban transport transitions: Copenhagen. *Journal of Transport Geography, 33*, 196–206.

Gössling, S., & Choi, A. S. (2015). Transport transitions in Copenhagen. *Ecological Economics, 113*, 106–113.

Hameed, A. A. S. (2021). Urban and regional planning strategies. *International Journal of Advances in Scientific Research and Engineering, 7*(3), 22–27.

Huang, Y., Ye, L., & Chen, Y. (2025). Sustainable urban landscape quality. *Sustainability, 17*(9), 3992.

Imrie, R. (2012). Universalism and equitable access. *Disability and Rehabilitation, 34*(10), 873–882.

Isaac, C. (2022). An integral sustainable design framework for the 15-minute city. In *International Conference on Green Urbanism* (pp. 153–182). Springer.

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.

Kaplan, R., Kaplan, S., & Brown, T. (1989). Environmental preference. *Environment and Behavior, 21*(5), 509–530.

Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city. *Cities, 132*, 104101.

Kim, U., Lee, J., & He, S. Y. (2021). Pedestrianization impacts. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 18*(19), 10225.

Litman, T. (2004). Transit price elasticities. *Journal of Public Transportation, 7*(2), 37–58.

Lovasi, G. S., Schwartz-Soicher, O., Neckerman, K. M., Konty, K., Kerker, B., Quinn, J., & Rundle, A. (2013). Aesthetic amenities and safety hazards. *Annals of Behavioral Medicine, 45*(Suppl. 1), S76–S85.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the 15-minute city. *Smart Cities, 4*(1), 93–111.

Moreno, C., Gall, C., Woo, J., Lee, D., & Bencekri, M. (2025). Accessibility of cultural sites in Seoul. *International Journal of Urban Sciences*, 1–32.

Nasir, M. K., Md Noor, R., Kalam, M. A., & Masum, B. M. (2014). Reduction of fuel consumption using ITS. *The Scientific World Journal*, 836375.

Papageorgiou, G. N., & Tsappi, E. (2024). Sustainable active mobility framework. In *Transportation mobility in smart cities* (pp. 321–345). Springer.

Pucher, J., & Buehler, R. (2007). Cycling policy innovations. *World Transport Policy and Practice, 13*(3), 8–57.

Rebecchi, A., Buffoli, M., Dettori, M., Appolloni, L., Azara, A., Castiglia, P., … Capolongo, S. (2019). Walkable environments. *Sustainability, 11*(10), 2778.

Ros-McDonnell, D., de-la-Fuente-Aragón, M. V., Ros-McDonnell, L., & Cardós, M. (2024). Toward resilient urban design. *Urban Science, 8*(2), 65.

Soja, E. (2010). Spatializing the urban. *City, 14*(6), 629–635.

Steinfeld, E., & Maisel, J. (2012). *Universal design*. Wiley.

Walker, J. (2008). Purpose-driven public transport. *Journal of Transport Geography, 16*(6), 436–442.

WHO, UNICEF, & UNFPA. (2023). *Global urban health report*. World Health Organization.

ULUSLARARASI YAYINCILAR DERNEĞİ
Ankara

SERTİFİKA

FİRMA/KURULUŞ ADI	: UBAK YAYINEVİ
KURULUŞ TARİHİ	: 2018
KÜLTÜR BAKANLIĞI RUHSAT NO	: 42945 (Yenileme/2024)
VERGİ NUMARASI	: 8830789827
FALİYET ALANI	: BİLİMSEL/AKADEMİK
YAYIN İHTİSAS ALANLARI	: ARAŞTIRMA VE DERLEME, TÜM BİLİM ALANLARI
YAYINCI STATÜSÜ	: ULUSLARARASI
YAYIN TÜRÜ	: BASILI VE DİJİTAL
YAYINCI URL	: www.ubakyayinevi.org

5253 Sayılı Kanuna göre kurulan ve İçişleri Bakanlığınca 06.146.030 Tüzel Kişilik Tescil Numarası ile faaliyet gösteren
ULUSLARARASI YAYINCILAR DERNEĞİ
yukarıda safahatı belirtilen Yayıncılık kuruluşunun ÜAK ve YÖK kriterlerine haiz olarak Uluslararası Statüye sahip olduğunu onaylar

SERTİFİKA NO	ONAY	GEÇERLİLİK SÜRESİ
2018/-P34	01.09.2024	01.09.2029

Onay kodu: www.uyad.net/iokdryzmvly2ay0uaiz41ksgeis