

Yeşil Yol Yaklaşımıyla Kentsel Peyzaj Tasarımı: Aydın Kent Merkezi Örneği

Tendü Hilal GÖKTUĞ^{1*}, **Dilara ÖZER²**, **Samet PARLAS¹**, **Musa Ahmet AKDOĞAN¹**¹ Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Aydın, TÜRKİYE² Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Aydın, TÜRKİYE

Öz: Kentsel yeşil yollar; ekolojik, rekreasyonel ve kültürel işlevleri bir arada barındıran, kent içi alternatif ulaşım imkânları sunan, halk sağlığını koruyan ve sürdürülebilir kent yaşamını destekleyen önemli ulaşım modellerinden biridir. Bu çalışmada, İzmir-Aydın Devlet Demiryolu hattının Aydın kent merkezinden geçen bölümünün yeşil yol olarak yeniden tasarlanması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, güzergâh üzerinde yoğun kullanım potansiyeline sahip üç odak alan belirlenmiş ve söz konusu alanlara yönelik peyzaj tasarım projeleri geliştirilmiştir. Tasarım sürecinin tüm aşamaları sistematik biçimde ele alınmış; elde edilen bulgular, Aydın kenti özelinde daha sağlıklı, güvenli ve yaşanabilir bir kentsel çevrenin oluşturulması bağlamında değerlendirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Aydın, yeşil yol, yaya bölgesi, yeşil yol tasarımı**Urban Landscape Design Through the Greenway Approach: The Case of Aydın City Center**

Abstract: Urban greenways are significant transportation models that integrate ecological, recreational, and cultural functions, provide alternative intra-urban mobility, promote public health, and support sustainable urban life. This study aims to redesign the section of the İzmir-Aydın State Railway line passing through the city center of Aydın as a greenway. Along the route, three focal areas with high user density were identified, and landscape design projects were developed for these locations. All stages of the design process were systematically addressed, and the findings were evaluated in terms of contributing to the creation of a healthier, safer, and more livable urban environment in Aydın.

Keywords: Aydın, greenway, pedestrian zone, greenway design**GİRİŞ**

Hızlı kentleşme ve köyden kente göç, şehirlerde nüfus ve araç yoğunluğunu artırarak altyapı sistemleri üzerinde ciddi bir baskı oluşturmuştur. Artan yapılaşma ile birlikte yeşil alanların azalması, bireylerin yaşam kalitesini düşürmüş ve kentleri fiziksel, sosyal ve kültürel anlamda olumsuz etkilemiştir. Çevresel değerlerin tahrip edilmesi, kültürel mirasın göz ardı edilmesi ve mekân kimliğinin zayıflaması, kentleri yaşanabilir alanlar olmaktan uzaklaştırmaktadır (Kavi, 2003). Özellikle kent içindeki kamusal yeşil alanların azalması ve ulaşımın motorlu taşıtlara öncelik verecek şekilde planlanması, şehirlerde yayaların hareket özgürlüğünü kısıtlamaktadır (Zengin ve ark., 2019).

Şehirlerin en önemli kamusal alanlarından biri olan cadde ve sokaklar, yalnızca ulaşım sağlayan mekân değil, aynı zamanda kentsel kimliğin oluşmasında ve sosyal hayatın şekillenmesinde önemli bir rol oynayan alanlardır (Onay, 2005). Ancak, günümüzde artan taşıt sayısı ve yapılaşma baskısı, bu alanların işlevselliğini azaltmaktadır. Taşıt yollarının genişletilmesi yayaların kullanım alanlarını daraltırken, konfor ve güvenlik açısından da çeşitli sorunlara yol açmaktadır. Bu durum, özellikle ticaret merkezleri, konut alanları ve yoğun yaya hareketliliğine sahip bölgelerde ciddi problemler yaratmaktadır (Gültekin, 2007). Yayaların rahatça hareket edebileceği, sosyal etkileşimlerini sürdürebileceği alanların eksikliği, şehirlerin yaşanabilirliğini azaltmaktadır. (Şahin ve Şişman, 2021; Özer, 2006).

1960'lı yıllardan itibaren birçok ülkede yayalaştırma çalışmalarıyla kamusal yeşil alanların iyileştirilmesi, taşıt trafiği nedeniyle bölünen alanların yeniden bütünleştirilmesi ve kent halkının daha sağlıklı bir çevrede yaşaması amaçlanmıştır (Çıracı ve ark., 1991). Avrupa'da yayalaştırma konusunda öncü ülkeler arasında yer alan Almanya'da ilk yaya bölgesi 1926 yılında Essen kentinde oluşturulmuştur (Rubenstein Harvey, 1992). Yaya bölgeleri planlanırken en önemli kriterlerden biri, yayaların güvenliğini sağlamak ve konforlu bir ulaşım imkânı sunmaktır (Çöl, 2004; Üstündağ, 2015; Cengiz, 2011). Kamusal açık alanların toplumsal kimliği şekillendirdiği düşünüldüğünde, yaya öncelikli alanların artırılması kent kültürü açısından da önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir (Özkan ve ark., 1993; Erdoğan, 2016). Bu sorunlara çözüm olarak otomobile bağımlılığı azaltarak açık alan kullanımını teşvik eden yeşil yollar, kentlerden kırsala uzanan, yaşam kalitesini artıran ve doğayla etkileşimi güçlendiren önemli bir planlama yaklaşımıdır (Little, 1990). Sürdürülebilir açık alan ağları olarak adlandırılan yeşil yollar, ekolojik, rekreasyonel ve kültürel işlevleri bir arada barındırır. Bu yollar, yürüyüş ve bisiklet parkurları, spor

* Sorumlu yazar: tgoktuq@adu.edu.tr

Bu çalışma lisans tezinden üretilmiştir

Geliş tarihi: 26 Haziran 2025

Kabul tarihi: 8 Ekim 2025

alanları ve grup etkinliklerine imkân tanırken, doğal koridorları ve tarihi-kültürel alanları birbirine bağlayarak insanları doğayla bütünleştirir (Arslan ve ark., 2004).

Yeşil yollar; halkın ilgisini çeken, sosyal etkileşimi teşvik eden çizgisel parklar ve açık alanlar olup, kent içindeki doğal bölgeler veya kırsal yerleşimlerle bağlantı kurarak yaşam kalitesini artıran önemli planlama unsurlarıdır. Çevresel değerleri koruma ve geliştirme amacıyla tasarlanan bu yapılar, doğa dostu bir yaklaşımı benimsemekte ve çevre kalitesine olumlu katkılar sunmaktadır. Bazı yeşil yollar rekreasyon faaliyetleri için planlanırken, bazıları ekolojik dengeyi destekleme, estetik değerleri vurgulama veya çevre yönetimine hizmet etme gibi farklı işlevler üstlenebilmektedir (Arslan ve ark., 2005). Yeşil yolların temel özellikleri; çizgisel bir yapıya sahip olmaları, ekosistemler arasında bağlantı sağlamaları, çok işlevli olmaları, sürdürülebilirlik ilkesine uygunluk göstermeleri ve peyzaj planlama süreçlerine katkı sunmalarıdır (Ryder, 1995).

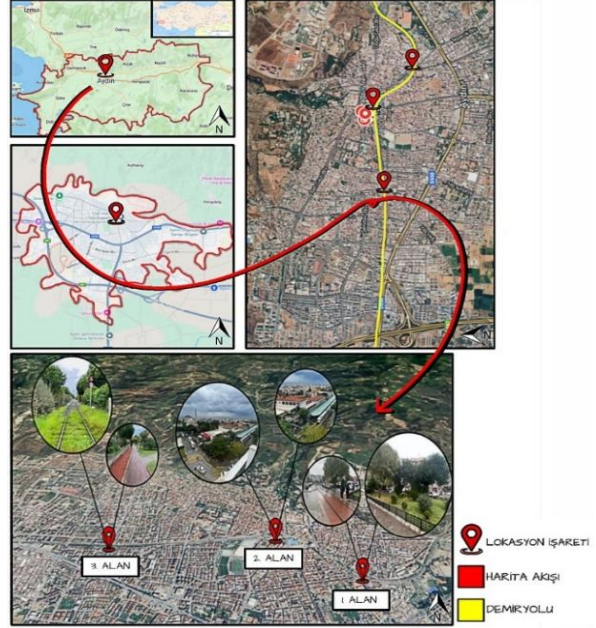
Türkiye’de birçok şehirde yeşil yol uygulamaları hayata geçirilmiş olsa da, Aydın kentinde bu alanda yeterli adımların atılmadığı görülmektedir. Kent merkezinde yayalara ayrılmış özel bir bölgenin bulunmaması, kamusal açık yeşil alanların etkin kullanımını kısıtlamaktadır. Ayrıca, lineer bir kent modeli sergileyen Aydın’da, kent merkezinden geçen İzmir-Aydın Devlet Demiryolu hattı kenti ikiye bölerek yaya ve araç geçişlerinde fiziksel bir engel oluşturmaktadır. Geçmişte, bu hattın alternatif bir güzergâhla kent dışına taşınması ve mevcut alanın yeşil yol olarak değerlendirilmesi gündeme gelmiş, ancak proje hayata geçirilememiştir. Bu çalışmada, söz konusu hattın kent merkezinden geçen bölümünün yeşil yol olarak tasarlanması amaçlanmıştır. Aydın için önerilen yeşil yol tasarımı, peyzaj mimarlığı ilkeleri doğrultusunda çevresel konfor sağlayan, sosyal etkileşimi teşvik eden, sürdürülebilir ve estetik nitelikte açık yeşil alanlar oluşturmayı hedeflemektedir. Böylece, kent halkı için daha sağlıklı, güvenli ve yaşanabilir bir kentsel çevre geliştirilmesi öngörülmektedir.

MATERYAL VE YÖNTEM

Çalışma Alanı

Aydın ilinin yüzölçümü 8.116 km²’dir. Kuzeyinde İzmir, kuzeydoğusunda Manisa, doğusunda Denizli, güneyinde Muğla illeri, batısında ise Ege Denizi yer almaktadır. Ege Bölgesi’nin üçüncü büyük şehri olan Aydın, Türkiye’nin en kalabalık yirminci ili konumundadır. İlin toplam nüfusu 1.165.943’tür (TÜİK, 2024). Bu çalışmada, İzmir-Aydın Devlet Demiryolu hattı üzerinde yer alan üç farklı bölge için yeşil yol tasarımı geliştirilmiştir. Bu bölgeler; Efeler ilçesinde Egemenlik Bulvarı üzerindeki Soğukkuyu Meydanı (1. Bölge), Vali Konağı Bulvarı’nda yer alan Aydın Tren Garı ve çevresi (2. Bölge) ile Girne Bulvarı’nda konumlanan Gazi Parkı ve çevresi (3. Bölge) olarak belirlenmiştir (Şekil 1).

Çalışmada söz konusu bölgelerin seçilme nedeni, şehir merkezindeki en önemli ve işlek noktalar arasında yer almalarıdır. Söz konusu bölgelerde yaya ve araç trafiğinin yoğun olduğu bilinmektedir. Kent halkı, bu bölgelerde yoğun olarak vakit geçirmekte; ancak araç trafiğinin fazlalığı, bireylerin özgürce hareket edebileceği kamusal alanları kısıtlamaktadır.

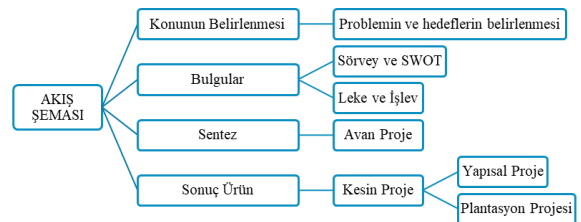


Şekil 1. Çalışma alanlarının konumu

Çalışmada ayrıca materyal olarak Efeler ilçesi imar planı kullanılmış; görsel tasarımların oluşturulmasında ise Autodesk AutoCAD (2020–2024), Adobe Photoshop (2021), SketchUp (2021) ve Lumion 12 Pro yazılımlarından yararlanılmıştır.

Yöntem

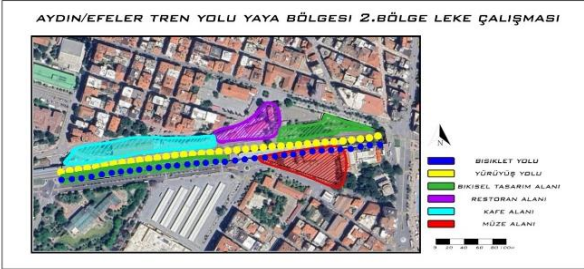
Çalışmanın yöntem akış şeması Şekil 2’de sunulmaktadır. İlk aşamada, yeşil yol olarak tasarlanacak demiryolu güzergâhı belirlenmiş; bu güzergâh üzerinde örnek tasarımların geliştirileceği önemli bölgeler saptanmış ve tasarımın amacı ile öncelikleri ortaya konulmuştur.



Şekil 2. Akış şeması

1. Alan incelemeleri ve SWOT: Belirlenen bölgeler yerinde incelenerek fiziki, çevresel ve sosyal özellikleri tespit edilmiştir. Elde edilen veriler doğrultusunda SWOT analizi

2. Bölge: Fiziki ve sosyal analizler sonucunda, bu bölgede de yürüyüş ve bisiklet yolları planlanmış; yolların çevresine kafe, restoran ve bitkisel tasarım alanları ile müze ve otopark alanları eklenmiştir. Oturma alanlarında oturma birimleri, dinlenme ve gölgeleme birimleri tasarlanmıştır. Ayrıca halkın alışveriş yapabileceği mini satış noktaları da tasarıma dahil edilmiştir. Mevcut tren garı, Aydın'ın tarihini anlatan ve dekoratif olarak tren vagonlarının yer aldığı bir müze olarak değerlendirilmiştir (Şekil 7).



Şekil 7. İkinci bölgeye ait leke çalışması

3. Bölge: 1. ve 2. Bölgeye göre etrafında daha az yapı bulunan bu alanda, tren yolu yerine bisiklet ve yürüyüş yolu eklenmesi planlanmıştır. Mevcut oturma birimleri ve çocuk oyun alanı korunmuş; basketbol sahası ve mini amfiteren ile desteklenerek tasarım güçlendirilmiştir. Kısıtlı çevre koşulları nedeniyle yeşil alanlara daha fazla ağırlık verilmiş ve alan, bir geçiş noktası niteliğinde tasarlanmıştır (Şekil 8).



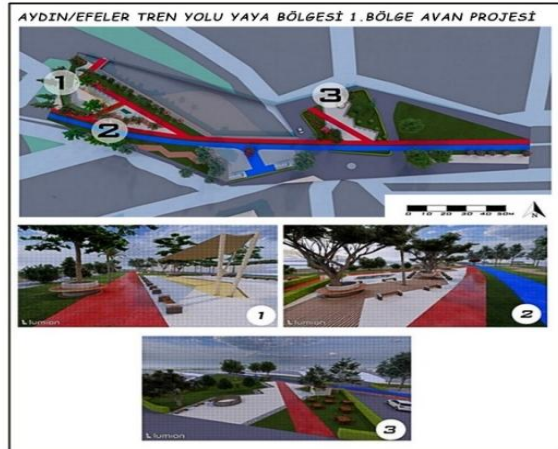
Şekil 8. Üçüncü bölgeye ait leke çalışması

Avan Proje

Leke diyagramlarında yer alan program elemanları ve belirlenen ihtiyaç listesi doğrultusunda, uygulamaya uygun şekilde geliştirilmiş ve biçimlendirilmiş 1/200 ölçeğinde Avan Projeler hazırlanmıştır.

1. Bölge: Ekolojik ve ekonomik öneminden dolayı mevcut ağaçların korunması hedeflenmiştir. Yoğun trafik nedeniyle kavşak düzenlemeleri yapılarak geçişler güvenli hâle getirilmiştir. Kot farkı en aza indirgenmiş ve alanın topografyasına uygun yürüyüş ve bisiklet yolları konumlandırılmıştır. Mevcut park revize edilmiş; kum havuzu, oturma birimleri, süs havuzu eklenmiş ve mevcut bitki varlığı desteklenmiştir. Soğukkuuyu'nun yeşil alanı genişletilerek büfe ve oturma alanları eklenmiştir. Tren raylarının bulunduğu güçlendirilmiş köprü, platform ile genişletilmiş; bisiklet parkı, kiralama noktası ve bitkilerle desteklenmiştir (Şekil 9).

2. Bölge: Mevcut tarihi binalar korunarak kimliğini yansıtacak biçimde halkın kullanımına sunulmuş ve çevresi projelendirilmiştir. Tren Garı binası Tren Müzesi olarak değerlendirilmiş, diğer gar binaları ise kafe ve restorana dönüştürülmüştür. Mevcut çok yıllık ve uzun boylu bitki varlığı korunmuş ve buna uygun bir peyzaj tasarımı yapılmıştır. Bisiklet ve yürüyüş yolu boyunca gölge sağlamak amacıyla boylu ağaçlar ve oturma birimleri eklenmiştir. Tasarım her yaşta kullanıcıya hitap edecek şekilde planlanmış ve alanın işlevselliğini artırmak için 19 adet satış noktası tasarlanmıştır. Alanın bitki tür çeşitliliği, sonradan eklenen bitkilerle desteklenmiştir (Şekil 10).



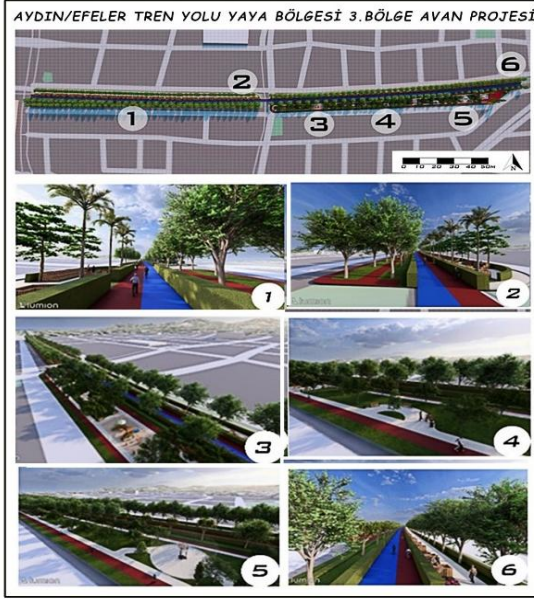
Şekil 9. Birinci bölge'nin Avan Projesi ve perspektif görüntüleri



Şekil 10. İkinci bölge'nin Avan Projesi ve perspektif görüntüleri

3. Bölge: Bitki varlığı açısından en zengin alan olduğundan projede yapısal unsurlara daha fazla odaklanılmıştır. Mevcut park revize edilmiş, bitki türleri eklenerek desteklenmiştir. Alanın içinden geçen mevcut bisiklet ve yaya yoluna ek

olarak, alanın güneybatısına bir yürüyüş parkuru tasarlanmıştır. Yürüyüş yolu boyunca bitki kapları ile desteklenmiş ahşap oturma birimleri yerleştirilmiştir (Şekil 11). (Şekil 11).



Şekil 11. Üçüncü bölge'nin Avan Projesi ve perspektif görüntüleri
Yapısal Proje ve Plantasyon Projesi

Nihai Avan proje sonrasında her bir bölgeye ilişkin 1/100 ölçeğinde yapısal proje ve plantasyon projesi hazırlanmıştır. Kesin projelerde yer alan yapısal materyaller ve kullanılan bitki türleri şu şekildedir;

1.Bölge: Yürüyüş yollarında 950 m² kauçuk kaplama, bisiklet yollarında 850 m² boyanmış asfalt, bazı yürüyüş yollarında 250 m² ahşap deck ve 1100 m² traverten taş kullanılmıştır. Oyun alanı için 100 m² kum, süs havuzu için 100 m² cam mozaik ve bitkiler arası renk ve hareket yaratmak amacıyla 270 m² volkanik cüruf uygulanmıştır. Alanın yaklaşık %46'sı sert zemin olarak tasarlanmıştır. Alanda 35 adet bank, 15 adet oturma grubu ve 2 adet 6'şarlı bisiklet kilitleme noktası yer almaktadır. Yapısal proje ile birlikte konstrüksiyon detayları ve ölçülendirme projeleri hazırlanmıştır. Bitki türleri ağırlıklı olarak doğal örtüden seçilmiş olup, toplam 18 tür kullanılmıştır. Öne çıkan türler arasında *Acer platanoides* (10 adet), *Washingtonia filifera* (9 adet) ve *Lagerstroemia indica* (6 adet) bulunmaktadır. Bitki sayısı mevcut türlerle birlikte %52 artırılmıştır.

2.Bölge: Yürüyüş ve bisiklet yollarında toplam 2200 m² kauçuk kaplama ve boyanmış asfalt kullanılmıştır. Yolların arasına 11 adet bitkisel oturma grubu yerleştirilmiş ve erişim için 810 m² ahşap deck uygulanmıştır. Bitkilerin çevresi 350 m² volkanik cüruf ile desteklenmiş; süs havuzu içine 20 m² cam mozaik kaplama yapılmıştır. Bölgeye 5300 m² çim alan tasarlanmış olup, sert zemin oranı yaklaşık %42'dir. Alanda 19 adet yağmur suyu depolayıcı ve her biri altına 6 oturma birimi eklenmiş; 16 adet çevrili hamak ve 19 adet yöresel eşya/gıda satış birimi planlanmıştır. Kullanılan başlıca

bitkiler; gölge sağlamak amacıyla *Alexandra palm* (17 adet), dükkan aralarına *Olea europaea subsp.* (20 adet), yürüyüş ve bisiklet yolları arasında süreklilik ve görsel vurgu için *Ulmus americana* (25 adet) ve *Tilia tomentosa* (75 adet) olarak belirlenmiştir. Mevcut bitkilerle birlikte toplam 15 tür kullanılmış ve bitki sayısı %54 artırılmıştır..

3.Bölge: Yürüyüş ve bisiklet yollarında sırasıyla 4200 m² ve 2300 m² kauçuk kaplama ve boyanmış asfalt kullanılmıştır. 6200 m² traverten taş ve 7300 m² çim alan korunmuştur. Alan, diğer bölgelere göre daha az yapısal malzeme kullanılarak yeşil alan ağırlıklı tasarlanmıştır; yaklaşık %30'u sert zemin oluşturmaktadır. Yol boyunca belli aralıklarla etrafı kapalı ahşap oturma birimleri yerleştirilmiş, mevcut çocuk oyun alanındaki 25 adet bank korunmuştur. Bitki örtüsü ağırlıklı olarak korunmuş, toplamda 9 ağaç türü ve 6 çalı türü kullanılmıştır. Öne çıkan bitkiler; *Ulmus crassifolia* (159 adet) ve *Quercus alba* (2 adet) korunmuş, ahşap oturma birimlerinin arasına *Archontophoenix alexandrae* (54 adet) eklenmiştir. Bitki sayısı %22 oranında artırılmıştır.

SONUÇ

Bu çalışmanın çıkış noktası, geçmiş yıllarda öngörülmesine rağmen gerçekleştirilemeyen İzmir-Aydın Devlet Demiryolu hattının Aydın Efeler'den geçen bölümünün farklı bir güzergâha taşınması düşüncesidir. Bu bağlamda, çalışmada merkez ilçenin ortasından geçen demiryolu hattının yeşil yol olarak tasarlanması ele alınmış ve kent için önemli olan üç odak bölge belirlenmiştir. Aydın kentinin mevcut kentleşme ve topografik yapısı dikkate alındığında, kent içinde başka kesintisiz bir yeşil yol oluşturulması olanakları oldukça sınırlıdır.

Seçilen demiryolu hattının düz bir zeminde bulunması ve lineer bir kent olan Aydın'ı ikiye bölmesi, tasarlanan yayalaştırma projesi için önemli bir avantaj sağlamaktadır. Bu sayede yaya ve bisiklet yolları, akışları bozulmadan kent boyunca bir ucundan diğer ucuna ulaşım imkânı sunacaktır. Bu çalışma ile Aydın'da yeşil dokunun sürekliliği sağlanacak; doğal ve kültürel çevrelere bağlantı yolları oluşturularak kent sakinlerinin bu mekanlara kolay erişimi mümkün hâle gelecektir. Böylece kentte yaşayanlar için alternatif rekreasyon alanları ortaya çıkacak ve mevcut rekreasyon kaynaklarına ulaşım kolaylaşacaktır.

Bu yeşil yol, Aydın'da yayalaşmayı ve bisiklet kullanımını teşvik ederek kısa mesafeli araç kullanımlarından kaynaklanan trafik yoğunluğunu azaltacaktır. Kent sakinleri, yoğunluk ve karmaşadan uzak, daha ferah ve güvenli bir ortamda hareket edebilecektir. Kentin ortasından geçen bu yol, yayalar ve bisikletliler için kentin bir ucundan diğer ucuna farklı kamusal alanlara erişimi önemli ölçüde kolaylaştıracaktır.

Aydın kent merkezinde planlanan kesintisiz 9 km'lik yürüyüş ve bisiklet parkurunun kent sağlığı üzerinde olumlu etkiler yaratması beklenmektedir. Nitekim bu tür rekreasyonel faaliyetlerin stresin azaltılmasında, kilo kontrolünde ve kalp,

diyabet ile bazı kanser türleri gibi hastalık risklerinin düşürülmesinde etkili olduğu bilinmektedir (Akpınar, 2016). Yeşil yol tasarımı, 1866'dan beri faaliyet gösteren ve Türkiye'deki ilk demiryolu ağının bir istasyonu olması nedeniyle tarihi öneme sahip Aydın Tren Garı odak noktası olarak ele alınacaktır. Bu tarihi yapının önemini ve değerini anlaşılmışının en etkili yollarından biri, binanın Tren Müzesi olarak işlevlendirilmesidir. Böylece yeşil yol aracılığıyla Aydın'ın tarihi ve kültürel değerleri her yaşta kullanıcıya aktarılabilir.

Bu tasarım çalışmasında, Tren Garı Meydanı ve diğer pilot bölgelerde kültürel ve sanatsal faaliyetlerin desteklenmesi amacıyla küçük satıcı kulüpleri, açık hava sergileri ve kafelere de yer verilmiştir. Kent sakinlerinin kolay erişebileceği bu mekânların sosyal etkileşimi artırması ve toplumsal birlikteliğe katkı sağlaması hedeflenmiştir.

Gerçekleştirilecek yeşil yol tasarımının, Aydın kentinin ekolojisine olumlu katkı sağlayacağı ve doğal değerini artıracığı öngörülmektedir. Tasarımı yapılan üç pilot bölgede de yeşil alan miktarı, bitki türleri ve bitki sayıları artırılmıştır. 9 km'lik çizgisel hat boyunca artacak yeşil alanların çeşitli hayvan türlerine yaşam alanı sunacağı ve doğal bir filtre görevi görerek hava kirliliğinin azaltılmasına destek olacağı düşünülmektedir.

Dünyada ve Türkiye'de pek çok şehirde, demiryolu hatları gürültü ve görüntü kirliliğine, fiziki engellere ve zaman zaman kontrolsüz geçişler nedeniyle can kaybına yol açabilmektedir. Bu nedenle bazı hatlar başka güzergâhlara taşınmakta veya yeraltına alınmaktadır. Bu çalışma, Aydın kentinde demiryolu hattının taşınması ve mevcut hattın yeşil yol olarak tasarlanması durumunda kent ve kentliye sağlayacağı faydaları ortaya koymuştur.

REFERANSLAR

- Akpınar, A. (2016) How is Quality of Urban Green Spaces Associated with Physical Activity and Health?. *Urban Forestry & Urban Greening*, 16: 76-83.
- Arslan M., Barış E., Erdoğan E., Dilaver Z. (2005) Korunan Alanlarda Yeşil Yol Planlama Örnekleri. *Korunan Doğal Alanlar Sempozyumu*, 8-10 Eylül 2005, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta, 209-217.
- Arslan M., Barış E., Erdoğan E., Dilaver Z. (2004) Yeşil Yol Planlaması: Ankara Örneği. *Bilimsel Araştırma Projesi Kesin Raporu*. Ankara Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi, 2004.
- Cengiz C (2011) Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi* 13(20): 80-89.
- Çıracı, H., Kubat, S. Ve Aydın, S. (1991) Tarihsel Çevrede Kamu Mekanları Tasarım Ölçütleri Beyazıt Meydanı Örneği. *Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi İstanbul, 81-84.
- Çol, D. (2004) Kentsel Ulaştırada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yaya Ulaştırma Projesinin İncelenmesi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Erdoğan A (2016) Kayseri Cumhuriyet Mahallesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi ve Kullanıcı Tercihlerinin Belirlenmesi. *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi* 16(1): 44-53.
- Gültekin, B (2007) Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Adana*.
- Karahan A., Demircan N., Karahan F. (2024). Sakin Şehirler İçin Yeşil Yol Planlaması ve Ekolojik Ulaşım Sistemleri: Sakin Şehir Uzunlusu Örneği. 6th International Symposium on Innovation in Architecture, Planning and Design, SIAP2024, Ankara.
- Kavi F (2003) İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul*.
- Little, C. (1990) *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD, 207 pp.
- Onay N (2005) Kamusal İç Mekân ve Toplumsal Kimlik. *Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul*.
- Özer Ö (2006) Yaya Hareketleri ve Mekân İlişkisi İstanbul – Galata Bölgesi Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul*.
- Özkan, B., E., Küçükerbaş, A., Kaplan, N. ve Aslan, N. (1993) Ülkemizde Peyzaj Planlama Çalışmalarında Tasarım Süreci Açısından Gözlenen Sorunların Bademler Mahmut Türkmenoğlu Parkı Örneğinde Çözümü ve Olanakları Üzerinde Araştırmalar. *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bornova, İzmir*.
- Rubenstein Harvey M. (1992) *Pedestrian Malls, Streetscapes And Urban Spaces*. John Wiley&Sons, Inc. U.S.A. 288 s.
- Ryder, B. A. (1995) *Greenway Planning and Growth Management: Partners in Conservation? Landscape and Urban Planning*, 33 (1995): 417-432.
- Şahin E, Şişman E. E (2021) İzmit Kent Merkezi Yaya Bölgesi Durum Analizi. *Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi*, 6(1) : 237-249.
- Üstündağ, K. ve Erturan, A. (2015) Yaya Dostu Kentin Sokak Dedektifleri. In Ayataç, H (eds) *Herkes İçin Dost Kentler, Esenler Belediyesi Şehir Düşünce Merkezi Şehir Yayınları* Yayın No: 10, ISBN: 978-605-9917-07-0, 115-127.
- Zengin M, Doğan D, Özdede S (2019) Yeşil Yol Planlama: Denizli Pamukkale İlçesi Örneği. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 10(2), 166-175.