

Parklets As Public Space

Ph.D. Elif KORKMAZ

Urban Design Chief, ISTON Co., Istanbul Metropolitan Municipality, Istanbul/Turkey

E-mail: elif.korkmaz@iston.istanbul

Abstract

The unpredictable increase in the number of motor vehicles and the population due to changes in the urban structure has revealed the need for new public areas, recreation and social contact points for pedestrians, especially in city centers. Parklet designs, can be installed modularly on the one or more car parking area, are carried out in order to calm traffic, to ensure pedestrian safety, and to create public spaces.

For this purpose, within the scope of the study, public space and the process of change are revealed, and parklets designed with urban equipment elements (street furniture) to meet various public needs, especially in city centers, are examined through examples from our country (Istanbul Metropolitan Municipality example) and the world.

As a result, parklet designs, which are designed in a modular structure and allow alternative designs in different regions, include innovative approaches to publicity for Istanbul and all our other cities.

Key Words: Public space; design; parklet; street furniture.

Kamusal Alan Olarak Yaya Durakları

Özet

Kentsel strüktürde yaşanan değişimlere bağlı olarak motorlu taşıt sayısının ve kent nüfusunun ön görülemez biçimde artması, özellikle kent merkezlerinde yayalar için yeni kamusal kullanım alanları, dinlenme ve sosyal temas noktaları ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. Kentlerde taşıt trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde trafiği sakinleştirmek, yaya güvenliğini sağlamak, yayaların etkin kullanabilecekleri kamusal mekanlar yaratmak amacıyla, yerine göre tespit edilen, bir ya da birkaç araçlık otopark alanı üzerine modüler olarak ve çeşitli kent mobilyaları (bisiklet parkı, şarj üniteli oturma elemanları, gölgelikler vb.) ile birlikte parklet tasarımları gerçekleştirilmektedir.

Bu amaçla, çalışma kapsamında kamusal mekan ve yaşanan değişim süreci ortaya konularak özellikle kent merkezlerinde çeşitli kamusal ihtiyaçları karşılamaya yönelik kentsel donatı elemanları ile birlikte tasarlanan yaya durakları (parkletler) ve tasarım süreçleri ülkemizden (İBB örneği) ve dünyadan örnekler üzerinden irdelenmektedir.

Sonuç olarak modüler yapıda tasarlanan ve farklı bölgelerde alternatif tasarımlara olanak tanıyan parklet tasarımları İstanbul ve tüm diğer şehirlerimiz için kamusal alan adına yenilikçi yaklaşımlar içermektedir.

Anahtar Kelimeler: Kamusal alan; tasarım; yaya durağı; kent mobilyası.

1.Giriş

Kentsel kamusal alanlar tüm kent halkı tarafından ulaşılabilen, paylaşılabilen, kamunun istek ve aktivitelerine cevap verebilecek nitelikte tasarlanan, kamuya açık aynı zamanda toplumun sosyal yapısını, kimliğini, kültürünü yansıtan mekanlardır. Günümüzde özellikle kent merkezlerinde motorlu taşıt trafiğinin ve taşıt sayısının hızla artması yol genişliklerinin artmasına, kaldırımların daraltılmasına, yayaların kullanabileceği alan ve meydanların yol, geçit ya da otopark olarak kullanılmasına yol açmıştır. Öncelikli motorlu taşıt trafiğine yönelik yapılan çözümler kent için kamusal mekanların rasyonel kullanımında kalıcı ve kısmen geri dönülemez sorunlar oluşturmaktadır.

Buna bağlı olarak yayaların değişen taleplerini karşılamaya yönelik kamusal kullanım alanları, dinlenme ve sosyal temas noktaları ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

Bu kapsamda özellikle taşıt trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde trafiği sakinleştirmek, tüm kent halkının özellikle yaşlı ve engellilerin yaya güvenliğini sağlamak ve yayalar için nefes alma mekanları oluşturmak amacıyla parklet tasarımı olgusu ortaya çıkmaktadır. Parklet tasarımları bir ya da birkaç otoparklık alan üzerinde modüler olarak ve çeşitli kent mobilyaları tasarımları (bisiklet parkları, gölgelikler, oturma elemanları vb.) ile birlikte gerçekleştirilmektedir. Bir anlamda yol kenarı yaya cebi olarak da nitelendirilebilir.

2.Yöntem

Çalışma kapsamında kamusal alan ve değişim süreci ortaya konularak değişen kamusal ihtiyaçlara cevap vermeye yönelik yeni kamusal alan olarak yaya durağı tasarım kriterleri tanımlanmakta, 'Parklet' tasarımları örnekler üzerinden irdelenmektedir.

Araştırma global ölçekte yaşanan toplumsal değişimin kente ve kamusal mekana etkilerini ve buna bağlı olarak kullanıcı davranışlarını tespit etmeye yönelik literatür araştırmaları ile desteklenmiştir.

Kullanıcı talepleri doğrultusunda ve piyasa araştırmaları neticesinde İstanbul'un yoğun kentsel kullanım alanlarında yapılan gözlemler sonucunda değişen kullanıcı ihtiyaçlarına cevap verebilen kamusal açık alan tasarımları geliştirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

3. Parklet Tasarım Kriterleri

Parkletlerin yer seçiminde dikkat edilmesi gereken kriterler;

- Konutların ya da ticari kullanımların yoğun olduğu bölgeler
- Yaya tarafından tercih edilme potansiyeli yüksek olan cadde ve sokaklar
- Yaya kullanım yoğunluğuna sahip dar kaldırımların bulunduğu alanlar
- 40 km/s veya daha düşük araç hızının olduğu caddeler
- Yol kenarı otopark şeridinin bulunduğu caddeler
- Kamusal alanların yetersiz olduğu bölgeler olmalıdır.

Proje aşamasında ilgili kurum ve kuruluşlarla görüşülerek saha çalışmaları ve analiz safhası gerçekleştirilerek ihtiyaç programı ortaya konulur. Farklı kullanım alanlarında (konut, ticaret vb.) farklı tipolojilerde tasarımlar oluşturulmalıdır. Bunlara bağlı olarak da parklet üzerinde yer alacak kent mobilyası tasarımları gerçekleştirilir. Parklet uygulamasında dikkat edilmesi gereken hususlar;

- Yaya durağına sadece kaldırım tarafından giriş olmalı, toplumun tüm kesimlerini (engelli, yaşlı, çocuk gibi) kapsayıcı nitelikte güvenli kamusal alanlar sunmalı
- Min. 90 cm. genişliğinde olmalı
- Kaldırım ile aynı kotta olmalı
- Kolay monte edilip sökülebilen modüler yapıda olmalı
- Otopark şeridi genişliğinden daha geniş olmamalı, en az 2 aracın kaplayacağı park yeri uzunluğunda olmalı
- Trafik şeridi ile arasında min. 30 cm. mesafe olmalı
- Asfalt kotundan 15 cm. yükseklikte olmalı
- Sürücü görüş ve sürüş güvenliğini engellememeli
- Parklet yerlerini belirten uyarıcı levhalar yer almalı
- Araçların parkletlere çok yakın parketmesini önlemek amacıyla 1,5 m. uzağa tamponlar koyulmalı, sabitlenmeli ve reflektör eklenmeli
- Trafik şeridinin olduğu tarafa max. 90 cm. yüksekliğinde uyarıcı elemanlar eklenmeli, gerekirse bitkilendirme ile desteklenmeli
- Parkletin halka açık olduğunu belirten ve kamusal alan kullanımlarını gösteren bilgilendirici tabelalar olmalı
- Zemini hareketli ve sabit yükleri taşıyabilmeli
- Su basmalarını önlemek için parklet önüne yağmur suyu ızgarası yerleştirilmeli
- Zeminde boyuna eğim max. %8,3, enine eğim max. %2 olmalı
- Zeminde yağmur suyu akışına izin veren malzemeler seçilmeli
- Bulunduğu bölgeye ve ihtiyaç programına bağlı olarak parkletlerde yer alacak kent mobilyası türleri tespit edilmeli (bisiklet parkı, çocuk oyun elemanı, akıllı kent mobilyaları vb.)
- Parklet üzerinde yer alacak kent mobilyalarının tasarım, montaj tasarımı ve malzeme seçimi çalışmaları yapılmalıdır.



4. Dünyadan ve Türkiye'den Örnekler

Yaya Durağı, 'REBAR' isimli disiplinler arası bir sanat ve tasarım stüdyosu tarafından ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin San Francisco şehrinde inşa edilmiştir. REBAR tarafından 2005 yılında başlatılan 'Park(ing) Day' projesinin bir ürünü olarak

ortaya çıkan uygulama, park yerlerinin yeniden tasarlanarak geçici bir sanat ve aktivite alanına dönüşmesine imkan tanımaktadır. İlerleyen zamanlarda küresel bir harekete dönüşen 'Park(ing) Day' ile birlikte dünyanın pek çok şehrinde birbirinden farklı 'Parklet' uygulamaları da görülmeye başlanmıştır.

4.1. San Francisco Parklet Örneği

Dünyada resmi olarak halka açık ilk parkletler 2010 yılında San Francisco'da tasarlanmış ve kurulmuştur. 2013 yılı Şubat ayı itibarıyla San Francisco'da 38 adet (San Francisco Parklet Manual, 2013), 2021 yılı verilerine göre toplam 76 adet parklet bulunmaktadır. Mevcut parkletler kente yaklaşık 1820 m²'lik açık alan olanağı sağlamaktadır. Bu parkletlerin 59 adedi aktif olarak kullanılmaktadır (San Francisco Department of Planning, 2019)



San Francisco yerel yönetimi tarafından 2015 yılında yayınlanan parklet kurulum rehberine göre bazı kurallar belirlenmiştir (San Francisco Public Works, 2015):

- Önerilen parklet sahası, yol dönüşlerinden yaklaşık 6 m uzaklıkta olmalı veya köşe konumunda bulunuyorsa sınırlayıcı elemanlarla ayrılmalıdır.
- Önerilen alandaki hız limiti 40 km veya daha altında olmalıdır.
- Parklet ile trafik şeridi arasında en az 30 cm mesafe bırakılmalıdır.
- Tüm Engelli Amerikalılar Yasası (ADA) gereği "Erişilebilirlik" standartlarına uygun olmalıdır.
- Parklet yüzey eğimi %2'yi aşmamalıdır. Parklet yapılacak yolun eğimi %5'in üzerinde ise kullanıcılar bakımından erişilebilir olması için ek tasarım gereksinimlerine ihtiyaç duyulur.
- Cadde veya kaldırımdaki rögar kapakları üzerine, kamu hizmeti vanası veya diğer hemzemin erişim noktaları gibi kamusal hizmet noktalarına parklet yapımına izin verilmemektedir.

4.2. Los Angeles Parklet Örneği

Los Angeles parklet programının amacı; kullanım yoğunluğu düşük olan cadde ve sokakların hem sosyal hem de ekonomik anlamda canlanmasını sağlamak, yüksek kaliteli sokak manzarası yaratmak, spor, sanat vb. çeşitli etkinlikler için mekanlar yaratmak, insanların yürüyüş yapmalarını ve bisiklete binmelerini teşvik etmektir. (Parklet Handbook, 2017).



Parklet uygulamasında dikkat edilmesi gereken kurallar genel olarak şu şekilde belirlenmiştir (Parklet Application Manual, 2014):

- Parklet yapılacak alanlar, caddelerin köşe noktalarından en az bir araç park yeri kadar uzaklıkta olmalıdır.
- Hız sınırının 40 km veya daha altında olduğu caddelerde bulunmalıdır.
- Los Angeles Ulaşım Departmanı (Los Angeles Department of Transportation – LADOT) tarafından onaylanmadıkça parkletlere izin verilmemektedir.
- Bir yangın musluğu ile parklet arasında en az 4,5 m mesafe olmalıdır.
- Tasarımı acil kamusal kullanım hizmetleri olan sokak vanalarına, bina köşe drenaj borularına ve diğer özelliklere erişimi destekleyecek şekilde olmalıdır.
- Parkletlerin, mevcut yaya aktivitesinin olduğu kaldırımların yanında konumlandırılması, yaşlı ve engellilerin güvenli kullanımı açısından önemlidir.

4.3. Vancouver Parklet Örneği



Vancouver parklet uygulaması için hazırlanan rehberde göre dikkat edilmesi gereken bazı kurallar şu şekildedir (City of Vancouver Parklet Manual, 2016):

- Güvenlik bakımından;
 - Trafikte sürüş güvenliği engellenmemeli, kavşaklarda ve geçitlerde net görüş açıları sağlanmalıdır.
 - Parklet kullanıcıları ile kaldırıma kullanan yayaların ve bisiklet kullanıcılarının karşı karşıya gelmelerini önleyecek tasarımlara dikkat edilmelidir.
- Ulaşılabilirlik bakımından;
 - Araç parkı ile arasında en az 1,5 m mesafe olmalıdır.
 - Mevcut kamusal alanın uzantıları olarak engelliler ve yaşlılar da dahil olmak üzere geniş kullanıcı yelpazesine hizmet eder nitelikte olmalıdır.
- Sürdürülebilirlik bakımından;
 - Parkletlerde yalnızca FSC (Kanada Orman Yönetim Konseyi) sertifikalı ahşap kullanımına izin verilmektedir.
 - Tozlaşma ile çoğalan bitki türlerinin kullanımı teşvik edilmelidir.
 - Düşük emisyonlu boya ve malzemelerin kullanılması teşvik edilmelidir.
- Yapı ve malzeme bakımından;
 - Yüksek kaliteli ve vandalizme karşı dayanıklı malzemeler tercih edilmelidir.
 - İnşaatin çoğu (mümkün olduğunca) kurulumdan önce saha dışında tamamlanmalıdır.
- Tasarım bakımından;
 - Parklet tasarım olarak özgün olmalı, fonksiyonellik ve görsel açıdan çevresi ile güçlü ilişki içinde olmalıdır.
 - Kullanıcı ihtiyaçlarına cevap verebilir nitelikte, farklı fonksiyona sahip bölgelerde farklı özellikte parklet tasarımları gerçekleştirilmelidir.

4.4. Seattle Parklet Örneği



Seattle’da parklet uygulamaları ilk olarak 2013 yılında 3 bölgede başlatılmış, 2014 yılında 12 yeni pilot bölge ile devam etmiş ve 2015 yılında kalıcı olarak uygulanmaya başlanmıştır. Diğer şehirlerde uygulanan parkletlerde olduğu gibi toplum odaklı projelerle Seattle sokaklarını canlandırmak, yerel işletmeleri desteklemek, ticari bölgelerde ekonomik canlılığı teşvik etmek, sosyal etkileşim için yeni alanlar oluşturmak, yürümeyi, bisiklete binmeyi ve toplu taşımayı teşvik etmek, güvenli, rahat ve kullanışlı kamusal alanlar sağlamak amaçlarını taşımaktadır. (Parklet Handbook, 2017).

Seattle Ulaşım Departmanı tarafından hazırlanan rehberde göre parklet yapımında genel olarak dikkat edilmesi gerekenler şu şekildedir:

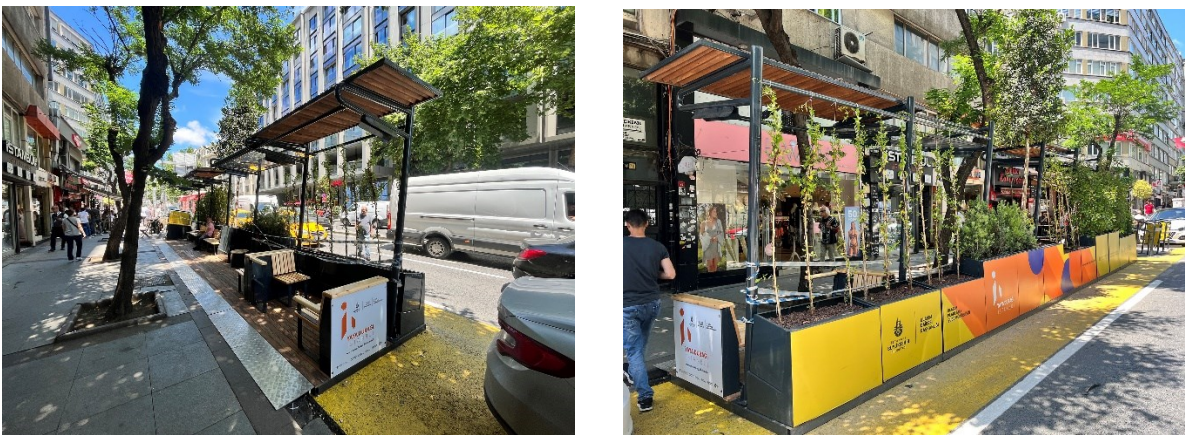
- Parklet, zemini maksimum %5 eğime sahip olmalıdır.
- Yangın muslukları yanına, otobüs duraklarına, taksi bölgelerine, engelli park yerlerine ve belirlenmiş diğer bölgelere parklet kurulmamalıdır.
- Her iki yanında yer alan araç parklarından, yaklaşık 122 cm uzaklıkta olacak şekilde ve en az 6,1 m uzunlukta kurulması önerilmektedir. Genişliğinin ise en fazla 180 cm civarında olması uygundur.

Trafik akışının olduğu kısımda korkuluk, bitki veya oturma duvarı gibi elemanlar kesintisiz bir şekilde devam etmelidir.

- Parklet, yağmur suyunun kaldırım boyunca akmasına izin verecek şekilde tasarlanmalıdır. Bu nedenle yağmur suyunun, yapının altından geçebilmesi için parklet platformu bir kaide sistemi ile desteklenmelidir.
- Parklet tasarımı yapılan yerde ağaç varsa, alana erişim ağaç dikim çukuru içinden olmayacak şekilde yaya trafiği yönlendirilmeli ve dikim çukuruna oturma elemanı, saksı vb. diğer donatılar yerleştirilmemelidir.

4.5. İstanbul Parklet Örneği

İstanbul Bloomberg Philanthropies’in desteklediği, Dünya Sağlık Örgütü’nün ortağı olduğu ve Vital Strategies’in yürüttüğü ‘Sağlıklı Şehirler Ortaklığı’nın Türkiye’deki ilk ve tek üye kentidir. Bu ortaklık çerçevesinde İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler’in iş birliği ile kent içi ulaşımda yol güvenliğini sağlamak, motorlu taşıtlar yerine bisiklet kullanmak, yürümek gibi alternatifleri teşvik etmek üzere ‘Yaya Durağı- Parklet’ projesini geliştirmiştir.



Projenin Amaçları:

- Trafiği sakinleştirmek ve yol güvenliği sağlamak
- Kısa mesafeli yolculuklarda yürümeyi teşvik etmek
- Toplumun tüm kesimlerini kapsayıcı nitelikte yayalara etkin ve verimli kullanabilecekleri kaldırımlar ve kamusal alanlar sağlamak
-

Projenin Ana Faaliyetleri:

- Analiz çalışmaları (harita üzerinde uygulama yapılabilecek yüksek yoğunluklu alanların tespiti)
- İBB ve İlçe Belediyeleri'nin ilgili birimlerinin katılımıyla yapılan çevrim içi çalıştayda yaya durağı kavramının tartışılması, görüşlerin toplanması
- Saha çalışmaları
- Seçilen pilot alana yönelik tasarım fikirlerini geliştirmek üzere çevrim içi odak grup toplantılarının düzenlenmesi
- Yaya durağı alternatif tasarımlarının geliştirilmesi
- Final tasarımın detaylandırılması
- İnşaatı ve uygulanması
- İstanbul için 'Yaya Durağı Rehberinin' hazırlanması ve yayımlanması (yayaduragi.ibb.istanbul)

5. Sonuç

Günümüz kentlerinde özellikle yoğun kullanıma sahip kent merkezlerinde kamusal mekan ihtiyacı giderek artmaktadır. Trafiği sakinleştirmek, yol güvenliği sağlamak, yürümeyi ve bisiklet kullanımını teşvik etmek ve toplumun tüm kesimleri için etkin/verimli kamusal alanlar oluşturmak amacıyla tasarlanan parkletler yol kenarlarında yayalar için özel oluşturulmuş platformlar olarak tanımlanabilir. Modüler yapıda tasarlanan, bir ya da birkaç araçlık park yeri büyüklüğünde olan ve bulunduğu bölgenin ihtiyaçlarına göre alternatif tasarımlara olanak tanıyan parkletler İstanbul ve tüm şehirlerimiz için kamusal alan adına yenilikçi yaklaşımlar içermektedir.

Kaynaklar

- Özge U., Prof. Dr. Ebru Ç., (2019) Yayalar için Çekici, Güvenli Sokaklar Yaratmanın Bir Aracı Olarak Parklet, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.
- (Littke H., (2016), Revisiting The San Francisco Parklets Problematizing Publicness, Parks, and Transferability, Urban Forestry&Urban Greening, 15, 165-173)
- Afara, A., Amen, M. A., Ayoubi, M. El, Ramadhan, D., & Alani, J. (2024). Arguing Faux Biophilia Concepts in F&B Interior Design: A Case Study Applied in Duhok City. Civil Engineering and Architecture, 12(2), 1091–1103. <https://doi.org/10.13189/cea.2024.120231>
- Aziz Amen, M. (2022). The effects of buildings' physical characteristics on urban network centrality. Ain Shams Engineering Journal, 13(6), 101765. <https://doi.org/10.1016/j.asej.2022.101765>
- <http://yayaduragi.ibb.istanbul>
- <http://arkitera.com/haber/istanbulun-ilk-yaya-duragi-parklet/>
- San Francisco Parklet Manual, (2020). Seattle Department of Transportation PARKLET HANDBOOK: http://www.seattle.gov/Documents/Departments/SDOT/PublicSpaceManagement/Parklet_Handbook_DIN_2017.pdf
- <https://ladotlivablestreets.org/content-landing/parklets/parklet-application-manual>, (2020).
- City of Vancouver Parklet Manual, 2016
- Urban Design Street Guide, NACTO (National Association of City Transportation Officials).

