



KENTSEL YERLEŞİM ALANLARI İÇİN YENİ BİR AÇIK ALAN ANLAYIŞI: YAYA DURAĞI (PARKLET) TEKİRDAĞ ÖRNEĞİ (A NEW OPEN SPACE APPROACH FOR URBAN SETTLEMENTS: PEDESTRIAN STOP (PARKLET) THE CASE STUDY OF TEKİRDAĞ)

Pınar GÜLTÜRK DOĞRUYOL¹

¹ Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Güzel Sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Tekirdağ / Türkiye

pgulturk@nku.edu.tr, ORCID: 0000-0002-6850-2803

Doi: <https://doi.org/10.53463/ecopers.20220107>

Corresponding Author/İletişim yazarı: Pınar GÜLTÜRK DOĞRUYOL

E-mail: pgulturk@nku.edu.tr

Gönderim Tarihi/Submission Date: 04.03.2022 – Kabul Tarihi/Accepted Date: 07.04.2022

ÖZET

Kent planlarında önemli bir yer edinmiş olan açık alanlar, birçok çalışmada farklı yönleri ile ele alınmıştır. Açık alanların kentsel yerleşimlerde kütle-boşluk dengesini sağlaması bakımından belirli büyüklükler ve mesafelerle planlanması gerekmektedir. Özellikle yoğun yerleşim bölgelerinde yer alan açık alanlar; hava koridoru oluşturma, temiz hava sağlama, rekreasyonel ihtiyaçları giderme, stresi azaltma gibi çeşitli işlevlere sahiptir. Ancak nüfus artışı ile birlikte yapılaşmanın artması sonucu, açık alanlar üzerinde oluşan baskı gün geçtikçe artmakta, bir kısmı ya da tamamı yapılaşmaya açılabilir. Özetle, kent planlarında önemli bir yer edinmiş olan açık alanlar, birçok çalışmada farklı yönleri ile ele alınmıştır. Açık alanların kentsel yerleşimlerde kütle-boşluk dengesini sağlaması bakımından belirli büyüklükler ve mesafelerle planlanması gerekmektedir. Özellikle yoğun yerleşim bölgelerinde yer alan açık alanlar; hava koridoru oluşturma, temiz hava sağlama, rekreasyonel ihtiyaçları giderme, stresi azaltma gibi çeşitli işlevlere sahiptir. Ancak nüfus artışı ile birlikte yapılaşmanın artması sonucu, açık alanlar üzerinde oluşan baskı gün geçtikçe artmakta, bir kısmı ya da tamamı yapılaşmaya açılabilir.

Bu çalışmada özellikle yoğun yerleşim bölgelerinde azalan kentsel açık alanlara bir alternatif olarak gelişen “yaya durağı (parklet)” kavramı araştırılmış, uluslararası ölçekte yeri ve önemi üzerine durulmuştur. Parklet uygulamalarının hangi durumlarda gerçekleştirilebileceği irdelenerek, araştırma alanı olan Tekirdağ ili Süleymanpaşa ilçesi merkez yerleşim bölgesindeki potansiyel parklet alanları ortaya konulmuştur. Potansiyel alanlardan kullanım farklılığı olan (yeme içme sektörüne hizmet eden işletme varlığı/yokluğu) iki adedine, öneri parklet kullanımı getirilmiştir. Bu çalışma ile yoğun kentsel yerleşim alanları için alternatif açık alanların oluşturulabileceği, başka çalışmalara örnek niteliğinde olup geliştirilerek ülkemizde de parklet kavramının kendine yer edineceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Açık alan, parklet, yaya durağı, Tekirdağ

ABSTRACT

Open spaces, which have an important place in city plans, have been handled with different aspects in many studies. Open spaces should be planned with certain sizes and distances in order to provide mass-space balance in urban settlements. Open spaces, especially in dense residential areas has various functions such as creating air corridor, providing fresh air, meeting recreational needs and reducing stress. However, as a result of the increase in construction with the high population, the pressure on open spaces is increasing day by day, sometimes some of them, sometimes all of them can be opened to construction.

In this study, the concept of "parklet", developed as an alternative to urban open spaces, which has decreased especially in dense residential areas, has been researched, and its place and importance on an international scale has been emphasized. Parklet applications can be carried out in which situations by examining and potential parklet areas in the central settlement area of Tekirdağ province Süleymanpaşa district, where is the research area, have been revealed. Suggested parklet use has been developed for two of them, which differ in usage (presence/absence of serving refreshments sector) from potential areas. With this study, it is thought that alternative open spaces can be created for dense urban settlements, it is an example for other studies and the concept of parklet will be developed in our country as well.

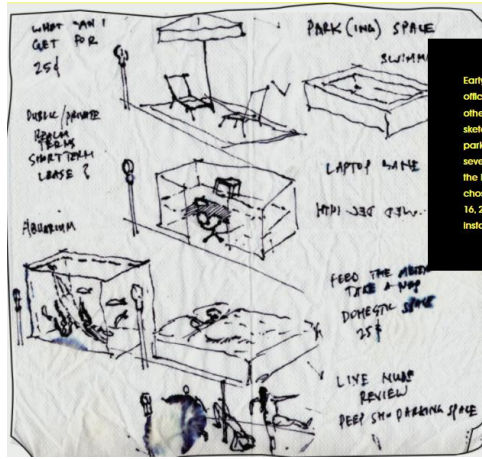
Keywords: Open space, parklet, Tekirdağ

1. GİRİŞ

Nüfusun hızla artması ile açık yaşam alanlarının giderek sınırlandığı günümüz kentlerinde, halkın kolayca ve özgürce erişebileceği açık alanlar daha fazla aranan ve önem arz eden kamusal mekânlar haline gelmiştir. Bu sebeple özellikle kent planlarında açık alanlara erişim, öncelikli olarak düşünülmesi gereken konulardan olmuştur.

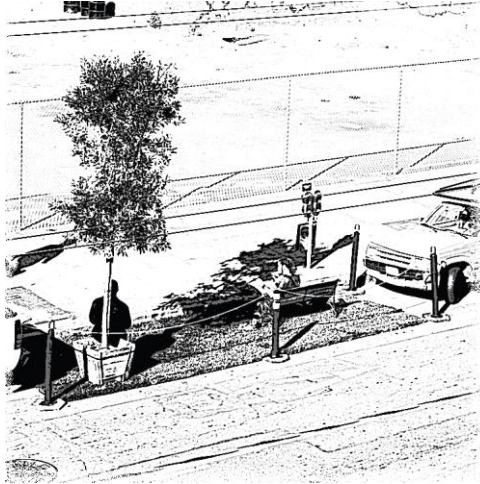
Kent planlarında yer alan açık alanlar zamanla yoğun yapılaşmaya maruz kalmakta, planlarda revizelere gidilerek yapılaşmaya açılmakta veya kullanılamayacak boyutta atıl mekânlara dönüşebilmektedir. Kastner vd. (2005)'nin bildirdiğine göre 1970'lerin başında, Gordon Matta-Clark adında bir mimar, New York Şehri'nin, kentsel gelişimin zorunluluklarından dolayı oluşan inanılmaz derecede küçük ve çoğunlukla erişimin olmadığı arazi parsellerini, periyodik olarak açık artırmayla sattığını keşfetmiştir. Bu ilginç mekânlardan büyülenerek, her biri 25 ile 75 dolar arasında değişen fiyatlarla on beş parsel satın almış, fotoğraflarını çekmiş ve ardından fotoğrafları ilgili tapu ve haritalarla birleştirmiştir. Toplanan bu materyaller bugün "Sahte Mülkler" (Fake Estates) olarak bilinmektedir (Kastner vd., 2005). Gordon Matta Clarke'ın "Sahte Mülkler" projesinden esinlenen Matthew, John ve Blaine adındaki üç arkadaş (sanat ve tasarım stüdyosu Rebar'ın kurucuları) San Francisco'nun arazi kullanımını incelemiş; %20-30'unun sokaklardan oluştuğunu, bu sokakların çok küçük kısımlarının yaya için uygun olduklarını, geriye kalan %70-80'inin araç hareketine ve depolama alanlarına ayrıldığını hesaplamışlardır. Kentin büyük bölümünün bu şekilde işgal edilmesinin yerine, kamusal anlamda daha faydalı nasıl kullanılabileceği yönünde tartışmaya başlamışlardır. Bu konudaki düşüncelerini harekete geçirebilecekleri en uygun yeri araştırmışlar ve bir araç park yerini uygun bulmuşlardır. Bu park yerine, araç dışında başka şeyler koymanın da yasaya uygun olduğunu görmüşlerdir (Park(ing)Day, t.y.).

Bir peçeteye çizilen ilk eskizler; 8x20 metrelik açık bir ofis alanı, bir kent ormanı, bir tiyatro alanı gibi farklı fikirleri içermektedir (Şekil 1). John, bir park alanına şehir parkı çizmenin daha uygun olduğunu düşünerek buna Park(ing) adını vermiştir ve çalışmalarının sonunda 16 Kasım 2005 tarihinde dünyanın ilk Park(ing) kurulumunu San Francisco'da gerçekleştirmişlerdir (Park(ing)Day, t.y.).



Şekil 1. Peçeteye çizilen ilk Park(ing) eskizleri (Park(ing)Day, t.y.)

Rebar Stüdyo olarak 2005'teki 2 saat süre ile kurulan ilk Park(ing) projesi için yaklaşık 61 m² çim, bir ağaç, kiralık bir park bankı ve tüm bunları çevreleyen bir sınır elemanı kullanılmıştır (Şekil 2) (The Park(ing) Day Manual, 2011).



Şekil 2. Uygulamaya geçirilen ilk Park(ing) projesi (The Park(ing) Day Manual, 2011)

Ertesi yıl, Trust for Public Land firması ile beraber, her defasında başka bir park yeri olmak üzere, insanların kentsel alanları araçlardan geri kazanmaları için yıllık bir etkinlik olan "Park(ing) Day" projesini başlatmışlardır. Proje her yıl yüzlerce şehre ve binlerce katılımcıya ulaşarak büyümüş ve dünya çapında yayılmaya başlamıştır (JB Park(ing)Day, 2021; Park(ing)Day, t.y.).

2006 yılında ABD'nin Oregon Eyaleti'ne bağlı Portland kentinde Eylül ayının 3. cuma günü Park(ing) Day etkinliği gerçekleştirilmiştir. Portland kentinde etkinliğin yapılabilmesi için park alanının kurulacağı yoldaki hız limitinin 30 km ve daha altında olması, demir yolu ile doğrudan bağlantılı olmaması, otobüs durağından en az 12 metre, araç yolundan ise 1,5 metre uzaklıkta olması gibi bazı kurallara dikkat edilmiştir (Park(ing) Day Guide, 2019).

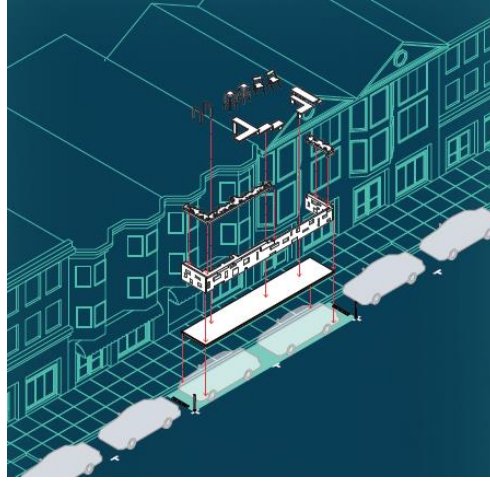
2009 yılında San Francisco Belediyesi'nin Yeşillendirme Departmanı (Department of Greening) temsilcileri bu üç arkadaş ile iletişime geçerek, kurmuş oldukları Rebar Stüdyosu ve birkaç tasarım firması ile beraber Park(ing) kurulumunun kalıcı bir versiyonunu hayata geçirmelerini istemiştir. Buluşlarının adını ilk önce "walklet" olarak koymuşlarsa da San Francisco yönetimi bunu yeniden isimlendirerek "parklet" adını vermiştir. Böylece San Francisco'nun parklet programı olan yürüyüş yolunun bir kısmının park olması fikri doğmuştur (JB Park(ing)Day, 2021).

Los Angeles, Philadelphia, New York, Chicago, Londra, São Paulo, Seattle ve Vancouver gibi dünyanın dört bir yanındaki şehirlerde birbirinden bağımsız "parklet"ler kurularak parklet programı başlatılmıştır (City of Vancouver Parklet Manual, 2016; Parklet Handbook, 2017).

Dünyada hızla ilerleyen parklet uygulamasının kullanıcı taleplerini karşılama ve kent için sağladığı katkılar göz önünde bulundurulduğunda, uluslararası örnekler incelenerek ülkemizde de uygulamaya geçirilmesi düşüncesi ile bu çalışmada Tekirdağ ili Süleymanpaşa ilçesi merkez yerleşim bölgesi ele alınmıştır.

1.1. Parklet Nedir

Yaya durağı olarak da adlandırılabilen parkletler, hedef kitlenin ihtiyacına göre; üzerinde sabit ve/veya portatif oturma yerleri, hava koşullarına karşı koruma, bitki dikim alanı, aydınlatma, bisiklet park alanı, sanatsal obje/olay sahnelenmesi gibi çeşitli aktivitelere olanak tanıyan; kaldırımın cadde tarafında kalan araç park alanına uygulanan (Şekil 3), taşınabilir bir platformdan oluşan kamusal alanlar olarak tanımlanabilir (Yaya Durağı, t.y.). Parkletler, onları tasarlayan kişi ve/veya kuruluşların yaratıcılığını yansıtır. Aynı zamanda, yerel yönetimlerin, toplumu yürüyüş ve bisiklet kullanmaya teşvik etmesini de sağlamaktadır. Parkletler; potansiyel kent sokaklarını yeniden hayal etmek, motorsuz ulaşımı desteklemek, yaya güvenliği ve aktivitesini teşvik etmek, mahalleler arasındaki etkileşimi artırmak, yerel işletmelere fayda sağlamak gibi birçok amaca hizmet etmektedir (San Francisco Parklet Manual, 2020).



Şekil 3. Parklet kurulum şeması (San Francisco Parklet Manual, 2020)

1.2. Dünyadaki Parklet Uygulamalarından Örnekler

1.2.1. San Francisco Parklet Programı

Dünyada resmi olarak halka açık ilk parkletler 2010 yılında San Francisco'da tasarlanmış ve kurulmuştur. 2013 yılı Şubat ayı itibariyle 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) (Şekil 4).



Şekil 4. Aktif olarak kullanılan San Francisco Parkletleri (San Francisco Parklet Manual, 2013)

San Francisco'da bloktan bloğa hareket edebilen “mobil parkletler” inşa edilmiş ve tüm yol boyunca parklet koridoru oluşturulmasına izin verilmiştir (Parklet Handbook, 2017). 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 bir baba, kaldırım uyarıcı eleman veya diğer benzer özellikte elemanlarla ayrılmalıdır.
- Önerilen alandaki hız limiti 40 km veya daha altında olmalıdır.
- Parklet ile araç park yeri arasında en az 30 cm mesafe bırakılmalıdır.

- Tüm Engelli Amerikalılar Yasası (ADA) teknik gereksinimleri kapsamında “Parkletler için Erişilebilirlik Öğeleri” 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.
- Caddeler kullanım özelliklerine göre kırmızı, mavi, sarı, yeşil ve beyaz zonlara ayrılmıştır. Bunlardan kırmızı ve mavi zonlar üzerinde parklet kurulumuna izin verilmezken; sarı bölgeler ile motosiklet alanları kullanılabilir. Ancak en ideal parklet kurulum bölgeleri yeşil ve beyaz bölgelerdir.
- Cadde veya kaldırımdaki rögar kapakları üzerine, kamu hizmeti vanası veya diğer hemzemin erişim noktaları gibi kamusal hizmet noktalarına parklet yapımına izin verilmemektedir.

1.2.2. Los Angeles Parklet Programı

Los Angeles parklet programının amacı; az kullanılan cadde ve sokakları insanların kullanabileceği mekanlara dönüştürmek, sokakların sosyal etkileşim ve hareketli mekanlar olarak canlanmasına katkıda bulunmak, yüksek kaliteli sokak manzarası yaratmak ve günlük yaşamı iyileştirmek, toplantılar, etkinlikler ve kutlamalar için mekanlar yaratmak, yürüyüş yapanların, bisiklete binenlerin ve toplu taşıma kullananların güvenliğini artırmak (Şekil 5), insanların yürüyüş yapmalarını ve bisiklete binmelerini teşvik etmek sayılabilir (Parklet Application Manual, 2014). Los Angeles'ta parkletler “aktif parkletler” olarak adlandırılıp egzersiz ekipmanları da konulmaya başlanmıştır (Parklet Handbook, 2017).



Şekil 5. Aynı alanda uygulama öncesi ve sonrası yaya güvenliğini artıran parklet kullanımı (Parklet Application Manual, 2014)

Parklet uygulamasında dikkate 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 kırmızı bölgelerde 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 en iyi sonucu verir (Şekil 6).



Şekil 6. Aktif kullanılan bir yaya kaldırımına bitişik parklet (LADOT Livable Streets, t.y.)

1.2.3. Vancouver Parklet Programı

Vancouver’da parklet programı 2013 yılında başlamıştır (Şekil 7).



Şekil 7. Vancouver’da kamuya hizmet eden bir parklet (Archdaily, 2021)

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

- Güvenlik bakımından;
 - Trafikte görüşün kesintiye uğramamasına dikkat edilmeli, kavşaklarda ve geçitlerde net görüş açıları sağlanmalıdır.
 - Gerekli durumlarda belediye tarafından esnek bariyerler ve tekerlek stoperleri konulmalıdır.

- Parklet kullanıcıları ile kaldırımı 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.
 - Eğimli bir alanda en az 0,9 m genişliğinde rampa kullanılmalı ve yüzey eğimi en fazla %5 olmalıdır.
 - Parklet içinde en az 1,5 m çapında net bir dönüş alanı sağlanmalıdır.
- 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 dayanıklı malzemeler tercih edilmelidir.
 - İnşaatın çoğu (mümkün olduğunca) kurulumdan önce saha dışında tamamlanmalıdır.
- Tasarım bakımından;
 - Parklet ile yakınındaki işletme arasında görsel ilişki kurulmasına dikkat edilmelidir.
 - Çevresindeki kullanımların ihtiyaçlarına yanıt vermelidir. Örneğin; kaldırımın özellikle dar veya sıkışık olduğu yerlerde insanların yürümesi için daha fazla alan yaratarak yürüme deneyimini iyileştiren önerilere özel önem verilmelidir.

1.2.4. Philadelphia Parklet Programı

Philadelphia'daki parkletlerin kullanımı konusunda Belediye Başkanlığına bağlı Ulaştırma ve Kamu Hizmetleri Ofisi (MOTU), çevrelerini daha yaşanabilir hale getirmeleri için yerel işletmeleri desteklemektedir (Şekil 8) (Philadelphia Parklet Program, t.y).



Şekil 8. Philadelphia’da yerel işletmelerin kullanımına açılmış parkletler (Philadelphia Parklet Program, t.y)

Philadelphia parklet program rehberlerine göre (Philadelphia Parklet Program, t.y; Parklets Guidelines & Application, 2016):

- Parklet kurulacak bir alanda maksimum hız limiti 56 km (35 mph) olmalıdır.
- Parkletler, rögarların üzerine veya yangın hidrantlarının önüne yerleştirilmemelidir.
- Genellikle 2 park yeri uzunluğunda olmalıdır.
- Kaldırıma bakan tarafı yayalara açık olmalıdır.
- Park şeridinden daha geniş olmamalıdır.
- Parkletlerin köşe noktalarına yansıtıcı özellikli, yumuşak yapıda direkler konulmalı ve platformun sonuyla aynı hizada olmalıdırlar.
- Parklet zemin kaplaması bordürle aynı hizada olmalı ve bordürle arasında 1,25 cm’den fazla boşluk olmamalıdır.
- Platformun altına erişim kolay olmalı ve drenajı engellenmemelidir. Bunun için platform alt yüzeyi ile kaldırım arasında 15 cm civarında boşluk bırakılmalıdır.

1.2.5. Seattle Parklet Programı

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 harekete geçirmek, yerel işletmeleri desteklemek, ticari bölgelerde ekonomik canlılığı teşvik etmek, topluluk etkileşimi için yeni alanlar oluşturmak, yürümeyi, bisiklete binmeyi ve toplu taşımayı teşvik etmek, güvenli, rahat ve kullanışlı kamusal alanlar sağlamak amaçlarını taşımaktadır. Bu bakımdan Seattle sokaklarında restoran ve barların, parkletlerde masa servisi

sağlamasına izin verilmiş, genişletilmiş kaldırım kafeleri olarak hizmet veren parkletler kurulmuştur (Parklet Handbook, 2017).

Seattle Ulaşım Departmanı tarafından hazırlanan rehber gereğince parklet yapımında genel olarak dikkat edilmesi gerekenler şu şekildedir:

- Parklet, zemini maksimum %5 eğime sahip olmalıdır. Eğer %5'ten daha dik bir caddede uygulanmak istiyorsa mühendislik çalışması yapılmalıdır.
- 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.

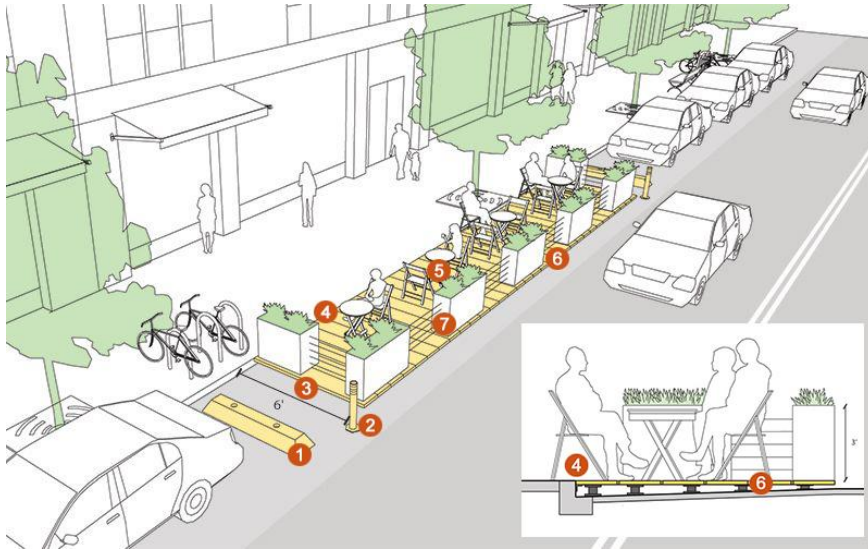
1.2.6. İstanbul Parklet Programı

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler'in iş birliği ile "Yaya Durağı - Parklet" projesini geliştirmiştir. Yaya durağı projesi ile trafiği sakinleştirerek İstanbul'da yayaların yol güvenliğini artırmak, belirlenen yaya durağı alanlarını halkın kullanımına açarak yürümeyi teşvik etmek, yayalara etkin ve verimli kullanabilecekleri kaldırımlar ve küçük kamusal alanlar sağlamak amaçlanmıştır (Yaya Durağı, t.y.). Projenin hayata geçirilme süreci 2020 ekim ayı ile 2021 nisan ayı olarak ön görülmüştür. 2021 eylül ayında mobil olarak inşa edilen ilk yaya durağı, belirli günlerde İstanbul'un çeşitli semtlerine taşınmıştır (Şekil 9) (İstanbul Gerçeği, 2021).



Şekil 9. İstanbul'da mobil yaya durağı (İstanbul Gerçeği, 2021)

Dünyada uygulamaya geçirilen parklet programları verilerini de dikkate alan Ulusal Şehir Ulaştırma Yetkilileri Birliği (National Association of City Transportation Officials – NACTO), hazırladıkları “Kentsel Sokak Tasarım Rehberi” ile parklet oluşumunda dikkat edilmesi gereken kuralları genel olarak belirlemiştir (Şekil 10) (Urban Street Design Guide, t.y.).



Şekil 10. NACTO Kentsel Sokak Tasarım Rehberine göre parkletlerdeki kurallar (Urban Street Design Guide, t.y.)

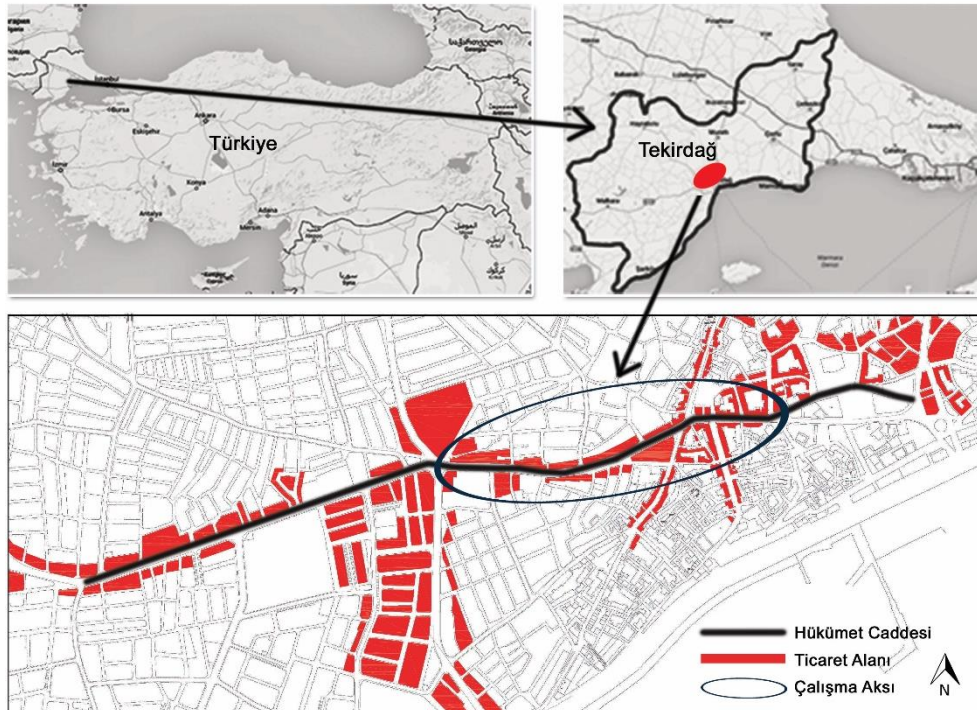
Şekil 10'a göre parklet yapımında numaralandırılmış kısımlar için uyulması gereken asgari kurallar şu şekildedir:

1. Park halindeki araçtan en az 120 cm uzaklıkla olacak şekilde stoper konulması gerekmektedir.
2. Trafikte görünür olmalarını sağlayacak şekilde köşe noktalara dikey, esnek direkler/elemanlar yerleştirilmelidir.
3. Parklet genişliğinin minimum 180 cm (veya park şeridinin genişliği kadar) olması idealdir. Uzunlukları ise paralel park yapılan caddelerde 1 veya daha fazla araç yeri kadar, açılı park yerlerinde de 3-4 araç park yeri uzunluğunda olması önerilmektedir.

4. Parklet ve kaldırım arasında kot farkı olmamalıdır. Parkletler, kolay erişim sağlamak ve takılıp düşme gibi tehlikeleri önlemek için kaldırımla aynı hizada olmalıdır.
5. Parklette oturma elemanı bulundurulmalıdır. Oturma elemanı sabit veya hareketli masa ve sandalyelerle sağlanabilir.
6. Parkletin alt yapısı tasarıma ve caddenin eğimine bağlıdır. Alt yapı, yolun eğimine göre düzenlenerek parklet platformu için düz bir yüzey sağlanmalıdır. Yüzeyin altında aralıklı ve farklı yüksekliklerde kaideler kullanımı uygun olacaktır.
7. Parklet alanını tanımlamak için açık bir korkuluk eklenmelidir. Korkulukların yükseklikleri 90 cm'den fazla olmamalı ve yatay kuvvete karşı dayanımı yüksek olmalıdır.

2. MATERYAL VE YÖNTEM (MATERIAL AND METHOD)

Parklet uygulamaları kamusal kullanıma açık alanlar olduğu için bu çalışma, kamusal kullanımın yoğun olduğu Tekirdağ ili Süleymanpaşa ilçesi merkez yerleşim bölgesinde yürütülmüştür (Şekil 11). Merkez yerleşim bölgesinin ana aksını oluşturan Hükümet Caddesi yaklaşık 2,2 km uzunluğunda olup, ticari kullanımların ve yerel işletmelerin en yoğun olduğu caddedir. Merkezi kısımda trafik akışı tek yönlü sağlanmaktadır ve hız limiti 50 km'dir.



Şekil 11. Çalışma alanı ve konumu (Google Earth, 2022; Tekirdağ BB)

Çalışmada yardımcı materyal olarak Süleymanpaşa ilçesi imar planından ve plan notlarından, Google Earth ve AutoCAD programlarından yararlanılmıştır. Görselleştirmelerde el çizimleri ve Photoshop CS programı kullanılmıştır.

Çalışmanın ilk aşamasını veri toplama oluşturmuştur. Bu kapsamda giriş kısmında belirtilen uluslararası çalışmalar irdelenmiş, parklet yapımı ile ilgili kurallar sentezlenmiştir. Veri toplama ve sentez aşaması sonrasında arazi çalışması yapılarak yerinde fotoğraf çekimleri ve ölçümler yapılmıştır. Daha sonra büro çalışması gerçekleştirilerek elde edilen arazi verileri ile sentezlenen uluslararası parklet uygulama verileri analiz edilmiş ve çalışma konusuna uygun nitelikteki alanlar tespit edilmiştir. Son aşamada ise tespit edilen alanlar için öneri parklet projeleri geliştirilmiştir.

3. BULGULAR

Tekirdağ ili Süleymanpaşa ilçesi 1/1000 ölçekli uygulama imar planı ve plan notlarına göre Hükümet Caddesi üzerinde yoğunlukla ticaret alanları bulunmaktadır. Caddenin başlangıcında yer alan tarihi kent meydanı, kent merkezinin sahip olduğu tek büyük açık alan niteliğindedir (Şekil 12). Cadde boyunca araç ve yaya trafiği oldukça yoğun bir şekilde devam etmektedir. Tarihi kent meydanı yanında üç şeritten devam eden araç trafiği, çalışmanın yürütüldüğü caddenin devam kısmında iki şeritten ve tek yön olarak sürdürülmektedir.



Şekil 12. Tarihi kent meydanı (Orijinal)

Çalışmanın yürütüldüğü kısımda yer alan araç park alanlarının konumları Şekil 13'te verilmiştir. Toplam dokuz adet araç parkı, trafiğin sağ şeridinde konumlandırılmıştır. Park alanlarına ait görseller Şekil 14'te verilmiştir. Yerinde yapılan ölçümlere göre park alanlarına ait bilgiler ise Tablo 1'deki gibidir.



Şekil 13. Çalışma alanındaki araç park alanlarının konumları (Google Earth, 2022)



Şekil 14. Çalışma alanındaki araç park alanları (Orijinal)

Tablo 1. Çalışma alanındaki araç park alanlarının sayısal verileri

Park No	Park Genişliği	Park Uzunluğu	Bitişindeki Kaldırım Genişliği
1	2,5 m	20 m (4 araçlık)	6 m
2	2,5 m	50 m (10 araçlık)	6 m
3	2,5 m	55 m (11 araçlık)	4,2 m
4	2,3 m	20 m (4 araçlık)	3,6 m
5	2,5 m	75 m (15 araçlık)	3,5 m
6	2,5 m	35 m (7 araçlık)	4,5 m
7	2,5 m	20 m (4 araçlık)	3,9 m
8	2,5 m	20 m (4 araçlık)	3,6 m
9	2,1 m	25 m (5 araçlık)	2,7 m

Literatür araştırmasından sentezlenen veriler doğrultusunda ilk olarak park alanlarının genişlikleri ele alınmış, standart otopark (2,5x5 m) ve minimum parklet ölçülerine uygun olduğu görülmüştür. Parkletlerin uzunluklarının ise en az 1 veya 2 araç kadar olması gerekir. Çalışma alanındaki park alanları en az 4 araçlık olduğu için parklet yapımına hepsi elverişli durumdadır. Parkletlerin genel amaçları ve faydaları arasında yaya sirkülasyonunun güvenli bir şekilde devam etmesini sağlamak vardır. Bunun için yayaların özgürce hareket edebilecekleri kaldırım genişliklerinin olması gerekir. Çalışma alanındaki kaldırım genişlikleri incelendiğinde en dar kaldırıma sahip olan park yerlerinin sırası ile 9, 5, 4 ve 8 numaralı park alanları olduğu görülmektedir. Son olarak eğim de yapısal kurulum bakımından önemli bir parametredir. 1,2, ve 3 numaralı park alanlarında eğim artarak; 4, 5 ve 6 numaralı park

alanlarında ise azalarak devam etmektedir. 7, 8 ve 9 numaralı park alanlarında eğim düz veya düze yakındır.

Literatür araştırmasında parkletlerin yerel işletmelere katkısından bahsedilmiştir. Çalışma alanında yer alan park alanlarından 5 numaralı park alanı boyunca yeme-içme sektörüne hizmet eden az sayıda işletmenin olduğu, diğer park alanlarında bu hizmet sektörünün bulunmadığı tespit edilmiştir.

Bu değerlendirmeler neticesinde parklet kurumunun en uygun olduğu park alanlarının; yaya güvenliğini artırma, eğime uygunluğunu sağlama, yerel işletmelere katkısı da göz önünde bulundurulduğunda 5, 8 ve 9 numaralı alanlar olduğu görülmüştür. 5 numaralı park alanında eğime göre kademeli platform yapılarak parklet kurumu mümkün olmaktadır.

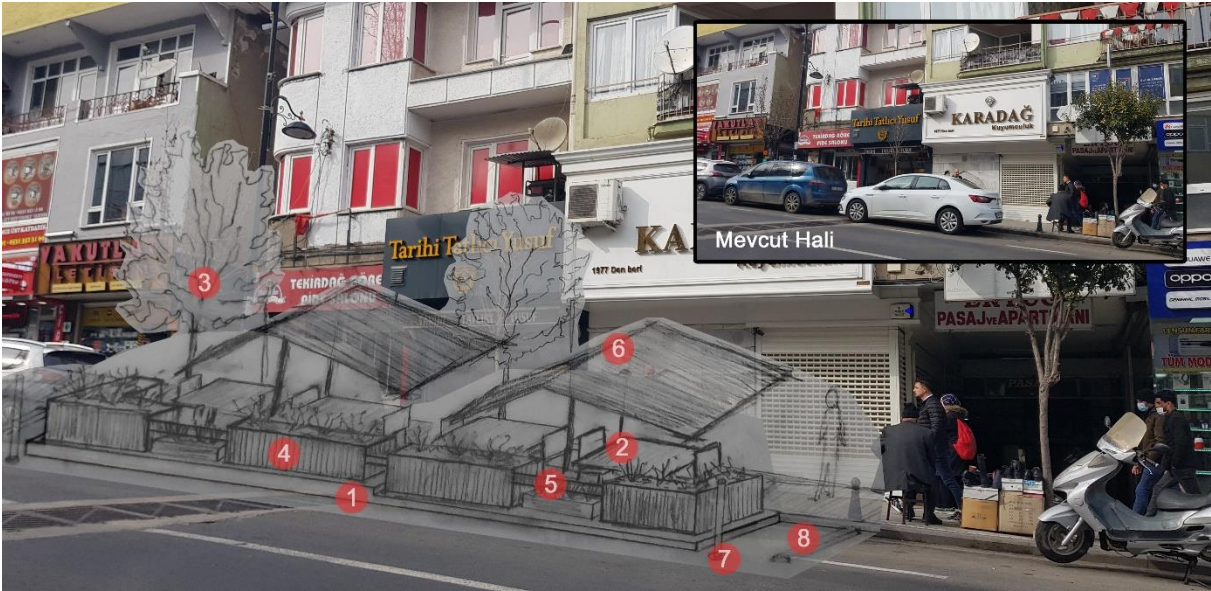
4. TARTIŞMA VE SONUÇ (DISCUSSION AND CONCLUSION OR CONCLUSION)

Xxx Günlük yaşam içerisinde yoğun çalışma temposu, yaşam koşullarına yetişmek kentlilerin yaşamlarının önemli bir parçası haline gelmiştir. Ancak bu yoğun tempo içinde insanların nefes almalarına yardım edecek, sosyalleşmelerine imkân tanıyacak mekânlar olan açık alanlara da ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu çalışmada kent planlarında yer alan açık alanlara alternatif olarak, yoğun kent merkezinde yer alan araç park yerlerinden yayaların kamusal anlamda daha çok fayda sağlamalarını ön gören parklet uygulamaları ele alınarak Tekirdağ ili Süleymanpaşa ilçesi merkez yerleşim bölgesindeki potansiyel parklet alanları belirlenmiştir. Belirlenen üç alanın ikisi aynı, bir tanesi farklı niteliğe sahip olduğu için iki adet öneri parklet tasarımı geliştirilmiştir.

4.1. 5 Numaralı Park Alanı Öneri Parkleti

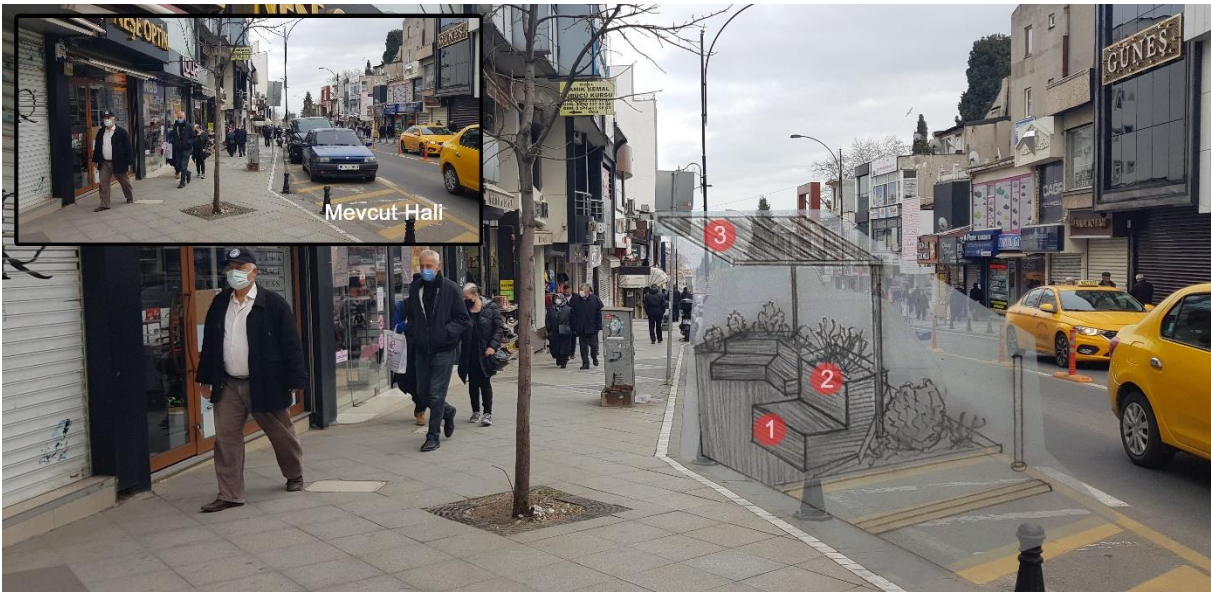
5 numaralı park alanı için geliştirilen parkletin zemini kademeli olarak tasarlanmıştır (1). Çalışmadaki yeme-içme sektörünün hizmet verdiği tek parklet olduğu ve işletmelere katkı sağlaması için masa ve sandalyeler (2) koyulmuştur. Yürüyüş yolunda yer alan 2 ağaç korunmuş (3), kullanıcıların güvenliğini sağlamak için cadde ile oturma birimleri arasına bitki kasaları konularak geniş bitkilere (4) yer verilmiştir. Ayrıca bitki kasaları ve cadde arasındaki geçiş korkuluk ile kapatılmıştır (5). Güneşli günlerde gölge sağlaması için portatif gölgeleme elemanları eklenmiştir (6). Güvenliğin sağlanması için köşe noktalara dikey direkler (7) ve en yakınındaki araç ile arasına stoper (8) konulmuştur (Şekil 15).



Şekil 15. 5 numaralı araç park alanı için getirilen öneri parklet tasarımı (Orijinal)

4.2. 8 Numaralı Park Alanı Öneri Parkleti

Bu park alanına hizmet edecek bir işletme olmadığından 5 numaralı alan için geliştirilen öneri parkletten farklı olarak sabit oturma elemanları eklenmiştir (1). Oturma elemanlarının arka tarafı bitki kasası ve yaslanma elemanı (2) olarak işlevsel bir şekilde tasarlanmıştır. Bu şekilde cadde ile fiziksel bağlantı kesilmiştir. Zemin ve oturma elemanında ahşap malzeme tercih edilerek kullanıcılar için kent içinde sıcak bir mekân oluşturmak amaçlanmıştır. Yürüyüş yolu dar olduğu için yol üzerinde gölge yapacak ağaç bulunmamaktadır. Bu nedenle parklet üzerine sabit ve yarı açık gölgeleme elemanı (3) yerleştirilmiştir (Şekil 16).



Şekil 16. 8 numaralı araç park alanı için getirilen öneri parklet tasarımı (Orijinal)

Dünyada San Francisco ile uygulanmaya başlanan parkletlerin, kullanıcıların yaşam standartlarının iyileştirilmesi bakımından etkili olduğu görülmüştür. Parklar kadar büyük

olmayan ancak çok sayıda olması ve yaygın kullanım alanına sahip olması, yaşam alanlarına yürüyüş mesafesi yakınlığında olması, yabancılar, komşular veya arkadaşlar ile etkileşim içinde olmaya katkı sağlaması, insanlar tarafından parkletlerin kullanımını teşvik edici sebeplerin başında gelmektedir (San Francisco Department of Planning, 2019).

Bu çalışma sonucunda geliştirilen öneri parklet kullanımları ile çalışma alanını yalnızca iş, alışveriş yapmak veya günlük gereksinimler için ziyaret eden kullanıcılara; alternatif dinlenme alanları, araç trafiğinin yarattığı görsel kirliliğin yanında estetik mekânlar ve daha güvenli yürüyüş alanları sağlandığı düşünülmektedir. Aynı zamanda birçok dünya kentinde yerini almış parklet uygulamaları, ülkemizde de kullanım alanları yaratılarak yaygınlaştırılabilir.

KAYNAKLAR

- Archdaily, (2021). Pandemic-era Street Spaces: Parklets, Patios, and the Future of the Public Realm. Erişim adresi <https://www.archdaily.com/968977/pandemic-era-street-spaces-parklets-patios-and-the-future-of-the-public-realm/614c47f6f91c8184a70000a1-pandemic-era-street-spaces-parklets-patios-and-the-future-of-the-public-realm-image>
- City of Vancouver Parklet Manual. (2016). Parklet Manual. City of Vancouver Viva Vancouver, Version 1.0 June.
- İstanbul Gerçeği. (2021). İstanbul'un ilk Mobil Yaya Durağı hizmete açıldı. Erişim adresi https://www.istanbulgercegi.com/istanbulun-ilk-mobil-yaya-duragi-hizmete-acildi_247674.htm
- JB Park(ing)Day. (2021). Erişim adresi <https://www.johnbela.com/work/parking-day>
- Kastner, J., Najafi, S. ve Richard, F. (2005). Odd Lots: Revisiting Gordon Matta-Clark's Fake Estates, Cabinet Books, 96 pages. https://www.cabinetmagazine.org/books/odd_lots.php
- LADOT Livable Streets, (t.y.). People St. Erişim adresi <https://ladotlivablestreets.org/programs/people-st>
- Park(ing)Day. (t.y.). Erişim adresi <https://www.myparkingday.org/about>
- Park(ing) Day Guide. (2019). PBOT Portland Bureau of Transportation, Portland in the Streets. Erişim adresi https://www.portland.gov/sites/default/files/2020-04/parking-day-manual_2019.pdf
- Parklet Application Manual. (2014). Parklet Application Manual Spring. People St. City of Los Angeles Department of Transportation Pedestrian Program. Los Angeles. Erişim adresi http://www.takebacktheblvd.org/wp-content/uploads/2014/04/PeopleSt_ParkletManual.pdf
- Parklets Guidelines & Application. (2016). City Of Philadelphia Parklets Guidelines & Application February. Philadelphia. Erişim adresi https://philadelphiastreetlevlanedev.net/images/uploads/resource_library/City-of-Philadelphia-Parklet-Application.pdf
- Parklet Handbook, (2017). Seattle Department of Transportation Parklet Handbook, Seattle. Erişim adresi http://www.seattle.gov/documents/Departments/SDOT/PublicSpaceManagement/Parklet_Handbook_DIN_2017.pdf
- Philadelphia Parklet Program. (t.y.). Philadelphia Parklet Program Guidelines. Erişim adresi https://nacto.org/docs/usdg/parklet_guidelines_mayor_office_philly.pdf

- San Francisco Department of Planning. (2019). A Look at the Human Impact of Parklets and the People Who Make Them. Erişim adresi <https://groundplaysf.org/wp-content/parklet-impact-study/>
- San Francisco Parklet Manual. (2013). San Francisco Parklet Manual, Version 1.0. February. Pavement to Parks, City of San Francisco. Erişim adresi <https://accd.vermont.gov/sites/accdnew/files/documents/CD/CPR/CPR-BP-SanFranParkletManual.pdf>
- San Francisco Parklet Manual. (2020). San Francisco Parklet Manual Summer. Erişim adresi <http://groundplaysf.org/wp-content/uploads/San-Francisco-Parklet-Manual.pdf>
- San Francisco Public Works. (2015). Guidelines for the Approval and Installation of Temporary Sidewalk Extensions (Parklets) for Use by the General Public at Appropriate Locations Within Public Rights-of-Way. City and County of San Francisco, Edwin M. Lee, Mayor, Mohammed Nuru, Director. Erişim adresi <https://sfpublishworks.org/sites/default/files/DPW%20Order%20183392%20Parklets.pdf>
- The Park(ing) Day Manual. (2011). A Primer on User-Generated Urbanism and Temporary Tactics for Improving the Public Realm. Rebar, San Francisco. Erişim adresi https://www.asla.org/uploadedFiles/CMS/Events/Parking_Day_Manual_Consecutive.pdf
- Urban Street Design Guide. (t.y.) Parklets. Erişim adresi <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/#footnotes>
- Yaya Durağı. (t.y). Yaya Durağı İstanbul. WRİ Türkiye. Erişim adresi https://wriehirler.org/sites/default/files/YayaDuragi-Brosur_Final.pdf , <https://yayaduragi.ibb.istanbul/>