



WRI TÜRKİYE  
— ROSS CENTER



ULAŞIM  
DAİRESİ  
BAŞKANLIĞI

ULAŞIM  
PLANLAMA  
ŞUBE  
MÜDÜRLÜĞÜ

# İSTANBUL YAYA DURAĞI - PARKLET PROJESİ ISTANBUL PEDESTRIAN STOP - PARKLET PROJECT

 EMBARQ®

WRISEHIRLER.ORG

## PROJE KOORDİNATÖRLERİ

MERVE AKI YAMAN, WRI Türkiye, Kentsel Hareketlilik Yöneticisi  
DR. HALE EREZ KÜLEKÇİ, İBB Ulaşım Dairesi Başkanlığı,  
Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü, Yaya Erişimi Şefi

## RAPORUN YAZIMI VE BASKI ÖNCESİ HAZIRLIK

### WRI Türkiye

ÇİĞDEM ÇÖREK ÖZTAŞ, Kıdemli Yönetici, Sürdürülebilir Kentsel Gelişim  
YUNUS EMRE YILMAZ, Ulaştırma Yüksek Mühendisi  
MURAT ÖLMEZ, Yüksek Şehir Plancısı

### Trak Design

BİHTER ÇELİK, Mimar  
FATMA KÜÇÜK, Mimar

### İBB Ulaşım Dairesi Başkanlığı

UTKU CİHAN, Ulaşım Dairesi Başkanı  
EMEL GÜNAY, Ulaşım Planlama Şube Müdürü  
BANU ATASOY, Ulaşım Planlama Şube Müdür Yardımcısı  
BÜŞRA MERVE DUMAN, Y. Şehir Plancısı  
AHMET TURAN SEPETÇİ, Y. Şehir Plancısı

## PILOT PROJE VE İSTANBUL TASARIMLARI & RAPOR GÖRSELLERİNİN TASARIMI

BİHTER ÇELİK, Mimar  
FATMA KÜÇÜK, Mimar

## RAPORUN TASARIMI VE DİZGİ

MYRA  
www.myra.com.tr

## MATRİS ÇALIŞMASI

BAHAR AKSEL ENŞİCİ, Akademisyen, MSGSÜ

## EDİTÖR

NEVRA YARAÇ

## TERCÜME

GÜLCE NAZ ŞEMİ

## PROJECT COORDINATORS

MERVE AKI YAMAN, WRI Turkey, Urban Mobility Manager  
DR. HALE EREZ KÜLEKÇİ, IMM Department of Transportation, Directorate  
of Transportation Planning, Pedestrian Accessibility Chief

## PREPARATION OF THE REPORT

### WRI Türkiye

ÇİĞDEM ÇÖREK ÖZTAŞ, Urban Development and Accessibility Manager  
YUNUS EMRE YILMAZ, Transportation Engineer M.Sc.  
MURAT ÖLMEZ, Urban Planner, M.Sc.

### Trak Design

BİHTER ÇELİK, Architect  
FATMA KÜÇÜK, Architect

### IMM Department Of Transportation

UTKU CİHAN, Head of the Department of Transportation  
EMEL GÜNAY, Director of Transportation Planning  
BANU ATASOY, Deputy Director of Transportation Planning  
BÜŞRA MERVE DUMAN, Urban Planner  
AHMET TURAN SEPETÇİ, Urban Planner

## PILOT PROJECT AND ISTANBUL DESIGNS & DESIGNS OF REPORT IMAGES

BİHTER ÇELİK, Architect  
FATMA KÜÇÜK, Architect

## DESIGN AND TYPESETTING OF THE REPORT

MYRA  
www.myra.com.tr

## FIELD SELECTION MATRIX

Assistant Professor BAHAR AKSEL ENŞİCİ, Academician, MSFAU

## EDITOR

NEVRA YARAÇ

## TRANSLATION

GÜLCE NAZ ŞEMİ

## PILOT TASARIM UYGULAMA

### İSTON AŞ

ZİYA GÖKMEN TOGAY, Genel Müdür  
CENK GÖKCAN, Genel Müdür Yardımcısı  
FATİH UĞUR, Tasarım Müdürü  
ÖMER BURKUK, 3D Ürünleri Tasarım Sorumlusu

## PILOT DESIGN APPLICATION

### İSTON AŞ

ZİYA GÖKMEN TOGAY, General Manager  
CENK GÖKCAN, Deputy General Manager  
FATİH UĞUR, Design Manager  
ÖMER BURKUK, 3D Products Design Officer

PROJE KOORDİNATÖRÜ  
PROJECT COORDINATOR



WRI TÜRKİYE  
ROSS CENTER

PROJE ORTAĞI  
PROJECT PARTNER



ULAŞIM DAİRE  
BAŞKANLIĞI

DESTEKLEYEN  
SUPPORTED BY

Partnership for  
Healthy Cities

Bloomberg  
Philanthropies



Vital  
Strategies

## İÇİNDEKİLER

2	SUNUŞ
4	SUNUŞ
6	TEŞEKKÜR
10	GİRİŞ
14	<b>1. Bölüm: Yaya Durağı Nedir ve Hangi Ölçütler Çerçevesinde Uygulanmalıdır?</b>
15	1.1. Yaya Durağı Nedir?
17	1.2. Yaya Duraklarının Faydaları
21	1.3. Yaya Durağı Uygulamasında Hangi Ölçütlere Dikkat Edilmelidir?
26	<b>2. Bölüm: İstanbul İçin Yaya Durağı Tasarım Alternatifleri</b>
28	2.1. Yaya Durağı İçin Önerilen Ürün Ailesi Tasarım Kararları
34	2.2. Yaya Durağı: Sahaya Uygulama
43	2.3 Yaya Durağı İçin Önerilen Uygulama Tipleri
46	<b>3. Bölüm: Pilot Çalışma</b>
52	3.1. Pilot Tasarım: Yaya Durağı İstanbul (Halaskargazi)
58	3.2. Yaya Durağı Talep Toplama Sistemi
60	<b>4. Bölüm: İstanbul'da Yaya Durağı Nasıl Yapılır?</b>
62	4.1. Başvuru ve Finansman Süreçleri
64	4.2. Başvuru ve Değerlendirme Süreçleri
66	4.3. Yaya Duraklarının Koordinasyonu ve Bakım Onarımının Sağlanması
68	<b>KAYNAKLAR</b>

## CONTENTS

3	FOREWORD
5	FOREWORD
7	ACKNOWLEDGEMENT
11	INTRODUCTION
14	<b>1. Section: What is a Parklet and What Criteria Should it Meet?</b>
15	1.1. What is a Pedestrian Stop?
17	1.2. Benefits of Parklets
21	1.3. What are the Criteria to Be Observed During Parklet Implementation?
26	<b>2. Section: Parklet Design Steps for Istanbul</b>
28	2.1. Recommended Product Family Design Decisions for Parklets
34	2.2. Parklet: Implementation in the Field
43	2.3 Recommended Parklet Implementation Types
46	<b>3. Section: Pilot Study</b>
52	3.1. Pilot Design: Parklet Istanbul (Halaskargazi)
58	3.2. Parklet Request Entry System
60	<b>4. Section: Legislative and Technical Procedures for the Implementation of the Parklets</b>
63	4.1. Application and Financing Processes
64	4.2. Application and Evaluation Processes
66	4.3. Coordination And Maintenance-Repair Of Parklets
68	<b>SOURCES</b>

# SUNUŞ

Kentsel ulaşım planlamasının tarihsel gelişimine bakıldığında; müdahalelerin ulaşım sorunlarına bütüncül yaklaşımlar ile değil dönemin taleplerini karşılamaya yönelik geçici çözümler ile yapıldığı, bunun sonucunda da mekânsal ve çevresel bakımdan olumsuz etkilerin ortaya çıktığı görülmektedir. Bu bağlamda, trafik çarpışmalarının azaltılması, çevre kirliliğinin önlenmesi ve kaynak yetersizliğinin önüne geçilebilmesi için öncelikli ulaşım sorunlarına çözüm getiren ve çözümsel sürekliliğin sağlanmasını içeren sürdürülebilir ulaşım politikaları her geçen gün önem kazanmaktadır. İstanbul, artan nüfusu ve taşıt sahiplik oranı ile ulaşımın taşıt odaklı sağlandığı metropollerden biridir.

İstanbul'u insan odaklı bir ulaşım planlaması ile buluşturmak için "Yürünebilir İstanbul" vizyonundan yola çıkılarak yayaların daha güvenli ve rahat hareketini sağlamak amacıyla 2020 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Ulaşım Dairesi Başkanlığı çatısı altında sadece bu konuda çalışacak bir birim olan "Yaya Erişimi Şefliği" kurulmuş ve bu doğrultuda çalışmalara başlanmıştır. Hedefimiz; İBB 2020-2024 Stratejik Planı'nda öngörülen "Sürdürülebilir Hareketlilik Kapsamında Kentsel Ulaşımı Geliştirmek" amacıyla uyumlu olarak insan odaklı bir ulaşım

vizyonu doğrultusunda, yaya ve bisikletli ulaşımı da toplu taşımayla entegre ederek bütüncül bir ulaşım planlaması gerçekleştirmektir. Bu hedefe yönelik olarak bisikletli ulaşım ve yaya ulaşımının özellikle kısa mesafe yolculuklarda tercih edilen ulaşım türü haline gelmesi ve toplu taşımayla entegre edilmesi yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmaları farkındalık projeleri ve yerinde uygulamalar ile pekiştirmek ve toplumsal yolculuk alışkanlıkları kazandırmak, uzun vadede sürdürülebilir ulaşım politikaları açısından oldukça önemlidir. Kısa mesafeli yolculuklarda, yayaların dinlenme ve kısa süreli sosyalleşmeleri sırasındaki konforu konusunda kamusal alanın yetersiz olduğu yerlerde yeni kamusal alanlar oluşturmaya yönelik çözümler gerekmektedir. Yaya durağı uygulaması da bu tür çözümlere örnek olarak yürüme faaliyetinin teşvik edilmesi açısından hem yaya hem de bisikletliler için önemli bir donatı alanı oluşturmaktadır. İBB, bulaşıcı olmayan hastalıkları ve trafik çarpışmalarına bağlı yaralanmaları önlemeyi taahhüt eden ve 70 şehirden oluşan küresel bir ağ olan Sağlıklı Şehirler Ortaklığı (cities4health.org) kapsamında WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler İşbirliğiyle İstanbul'un ilk "Yaya Durağı - Parklet" projesini geliştirmiştir.

Ortaklık, Bloomberg Philanthropies ve Dünya Sağlık Örgütü'nün ortaklığında küresel sağlık örgütü Vital Strategies tarafından desteklenmektedir. Ekim 2020'de çalışmalarına başlanan Yaya Durağı projesinin yer seçimi, yaya yoğunluğu ve çarpışma verileri vb. parametrelerle geliştirilen bir metodoloji ile yapılmış ve Halaskargazi Caddesi'nde kapsayıcı ve katılımcı bir süreçle gerçekleştirilen çalışmalar neticesinde ilk yaya durağının tasarımı ve uygulaması tamamlanmıştır. Bu doğrultuda İBB olarak Yaya Ulaşımı Ana Planı'nda ortaya çıkacak stratejiler doğrultusunda yerel ölçekte katılımcı ve kapsayıcı bir anlayışla çeşitli yaya gruplarına yönelik birçok pilot uygulamanın da hayata geçirilmesi planlanmaktadır. İnsan odaklı ulaşım vizyonu ve sürdürülebilir ulaşım planlaması kapsamında; İstanbul'un çeşitli yerlerinde sayılarını artırmayı amaçladığımız yaya duraklarının ilki olma özelliğini taşıyan Halaskargazi Yaya Durağı'nın, İstanbulluların layık olduğu kentsel çevre ve yaşam kalitesini artıracığına ve geleceğin kentsel ulaşım planlamasına ışık tutacağına inanıyorum. Saygılarımla...

**UTKU CİHAN**  
**İstanbul Büyükşehir Belediyesi,**  
**Ulaşım Dairesi Başkanı**



# FOREWORD

When we look at the historical development of urban transportation planning, we see that interventions were not made with holistic approaches to transportation problems but with temporary solutions to meet the demands of the period, and as a result, negative spatial and environmental impacts occur. In this context, sustainable transportation policies, which provide solutions to prioritize transportation problems and ensure solution continuity, are gaining importance every day to reduce traffic crashes, prevent environmental pollution, and prevent a lack of resources. With its increasing population and vehicle ownership rate, Istanbul is one of the metropolises where transportation is vehicle oriented. Based on the vision of a “Walkable Istanbul,” which aims to bring human-oriented transportation planning to Istanbul and ensure the safe and convenient movement of pedestrians, the “Pedestrian Accessibility Chiefdom,” a unit that works exclusively on this issue, was established under the umbrella of the Istanbul Metropolitan Municipality (IMM) Department of Transportation in 2020, and the department has begun to work in this direction since then. With a vision of human-oriented transportation that is in harmony with “Improving Urban Transportation within the Scope of Sustainable Mobility,”

which is envisaged in IMM’s Strategic Plan 2020-2024, our goal is to integrate the transportation of pedestrians and cyclists with public transportation to realize a holistic transportation planning. To achieve this goal, we are working to make bicycle and pedestrian transportation the preferred type of transportation, especially for short-distance trips, and to integrate them with public transportation. It is very important to consolidate these efforts with awareness projects and on-site implementations and to gain communal travel habits in terms of sustainable transportation policies in the long term. For short-distance trips, solutions are required to create new public spaces in places where public space is insufficient for the comfort of pedestrians during rest and short-term socialization. As an example of such solutions, parklet implementation is also an important reinforcement area for pedestrians and cyclists in encouraging walking activity. IMM developed Istanbul’s first “Pedestrian Stop - Parklet” project with the cooperation of WRI Türkiye Sustainable Cities and as a part of the Partnership for Healthy Cities (cities4health.org), a global network of 70 cities committed to preventing noncommunicable diseases (NCDs) and injuries. The Partnership is supported by Bloomberg Philanthropies in partnership with the World Health

Organization and the global health organization Vital Strategies. The Pedestrian Stop project, which started its work in October 2020, was implemented using a methodology developed with parameters including location selection, pedestrian density, and traffic crash data, and as a result of the work carried out with an inclusive and participatory process on Halaskargazi Street, the design and implementation of the first parklet were completed. In this direction, as IMM, and following the strategies that will appear in the Pedestrian Transportation Master Plan, it is planned to implement many pilot implementations for various pedestrian groups with a participatory and inclusive understanding on a local scale. Within the scope of human-oriented transportation vision and sustainable transportation planning, I believe that the Halaskargazi Parklet, which is the first of the parklets that we aim to increase in number in various parts of Istanbul, will improve the urban environment and quality of life that Istanbulites deserve and pave the way for the urban transportation planning of the future as part of our human-oriented transportation vision. Kindest regards...

**UTKU CİHAN**  
**Istanbul Metropolitan Municipality,**  
**Head of the Department of**  
**Transportation**



# SUNUŞ

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler olarak daha yaşanabilir kentler için yürüttüğümüz çalışmalar kapsamında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ortaklığında, Sağlıklı Şehirler Ortaklığı (The Partnership for Healthy Cities - PHC) desteğiyle yürüttüğümüz projelerden biri "İstanbul Yaya Durağı - Parklet" projesidir.

Ulaşım türleri arasındaki dağılıma bakıldığında, İstanbul'da ulaşım amaçlı yürüme oranının %50 olduğu görülmektedir. Ancak mevcut altyapının her yerde aynı düzeyde yeterli ve güvenli olduğunu söylemek zordur. Özellikle yürümenin payının arttığı COVID-19 sürecinde, yaya ve bisikletlileri önceliklendiren kentsel tasarım uygulamalarına ne kadar çok ihtiyaç duyulduğu bir kez daha görülmüştür. Bu nedenle, uygulandıkları bölgelerde trafiği yavaşlatarak yol güvenliğini

sağlayan; motorlu taşıtlar yerine bisiklet kullanımı ve yürüme gibi sağlıklı, düşük karbonlu ve ekonomik alternatiflere yönlendiren; yol kenarlarında inşa edilmiş; buldukları bölgenin talep ve ihtiyaçları doğrultusunda özel olarak tasarlanmış platformlar olan yaya duraklarının İstanbul için iyi bir çözüm olacağı fikrinden hareketle bu proje geliştirilmiştir.

Beklentimiz, İstanbul'da uygulanan yaya durağının Türkiye'de her kademedeki yerleşim için örnek teşkil etmesi ve yaygınlaşmasıdır.

Bu doğrultuda hazırladığımız İstanbul Yaya Durağı (Parklet) Kılavuzu'nun da temel amacı tüm kamu yönetimi, yerel yönetim, özel sektör temsilcileri ve vatandaşlara yerleşim yerlerinde yaya durağı uygularken ya da yaya durağı uygulanmasını talep ederken yol gösterici olmaktır. Yaya durağı uygulaması

hayata geçirilirken izlenmesi gereken yöntemlerin, dikkat edilmesi gereken temel kriterlerin ele alındığı ve örnek uygulamaların paylaşıldığı bu kılavuzun yararlı olmasını umuyoruz.

Çalışmada emeği geçen çalışma arkadaşlarıma, proje fikri geliştirme aşamasından itibaren tüm süreçte desteğini hiç esirgemeyen İBB Ulaşım Dairesi Başkanı Utku Cihan'a, İBB Ulaşım Dairesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü'ne ve Yaya Erişimi Şefliği'ne, PHC ekibine, doğrudan ve dolaylı katkılar sunarak projeyi zenginleştiren İBB ve ilgili iştiraklerinin çalışanlarına, çalışmaya ve odak grup görüşmelerine katılım sağlayan tüm katılımcılara çok teşekkür ederim.

**DR. GÜNEŞ CANSIZ**  
**WRI TÜRKİYE SÜRDÜRÜLEBİLİR**  
**ŞEHİRLER DİREKTÖRÜ**



# FOREWORD

As WRI Türkiye Sustainable Cities, and as a part of our work for more livable cities, one of the projects we are carrying out in partnership with the Istanbul Metropolitan Municipality (IMM) and with the support of the Partnership for Healthy Cities is the “Istanbul Pedestrian Stop - Parklet” project.

When the distribution between the types of transportation is examined, it is seen that the walking share for transportation purposes in Istanbul is 50%. However, it is difficult to say that the existing infrastructure is adequate and safe at the same level everywhere. Walking has increased in popularity, especially since the COVID-19 pandemic, and it has been seen once again how much urban design implementations that prioritize pedestrians and cyclists are needed. Therefore, this project is based on the idea that parklets, which are platforms

that are implemented on roadsides, are designed by the demands and needs of the region they are implemented in, to calm the traffic, provide road safety, and direct people towards a healthy, low carbon, and economic alternatives such as cycling and walking instead of motor vehicles. This is a good solution for Istanbul.

We expect that the parklet implemented in Istanbul will set an example and those parklets will become widespread for all levels of settlement in Türkiye. The main purpose of the Istanbul Pedestrian Stop (Parklet) Guide, which we have prepared and presented here, is to guide all public administration, local government, private sector representatives, and citizens in the process of implementing a parklet in residential areas or requesting a parklet. We hope that this guide, in which the methods to be followed and the basic criteria to be considered while

implementing a parklet is described, and example practices are shared, will be useful.

Many thanks to my colleagues who have contributed to this project: to the IMM Head of the Department of Transportation, Utku Cihan, who has never ceased his support during the whole process starting from the idea development stage; to the IMM Directorate of Transportation Planning and the Pedestrian Accessibility Chiefdom; to the team of PHC; to IMM and its employees in related subsidiaries who directly and indirectly contributed to enriching the project; and to the participants who participated in the workshop and focus group discussions.

**DR. GÜNEŞ CANSIZ**  
**DIRECTOR OF WRI TURKEY**  
**SUSTAINABLE CITIES**



# TEŞEKKÜR

Bu kılavuz, Sağlıklı Şehirler Ortaklığı'nın (Partnership for Healthy Cities) desteği ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin (İBB) işbirliği ile WRI Türkiye tarafından hazırlanmıştır. "Yürünebilir İstanbul" vizyonu doğrultusunda İstanbul Yaya Durağı - Parklet projesinin İstanbul'da uygulanmasına ve yaygınlaştırılmasına öncelik veren İBB Belediye Başkanı Sayın Ekrem İmamoğlu'na teşekkürlerimizi sunarız.

Sağladığı fon ile bu işbirliğini mümkün kılan Vital Strategies'e, Sağlıklı Şehirler Ortaklığı'na ve proje sorumlusu Kıdemli Yönetici Charity Hung'a, İletişim Görevlisi Nicole Bohrer Kaplan'a ve Jemma Pietrus'a destekleri için teşekkürlerimizi sunarız. İstanbul'un Sağlıklı Şehirler Ortaklığı'nın üye kenti olması, bu ortaklığın sahibi Vital Strategies ekibi ile iletişim ve koordinasyonun sağlanması, Yaya Durağı projesi kapsamında projenin fikir aşamasından uygulama aşamasına kadar ki tüm süreçte desteğini esirgemeyen WRI Türkiye Ülke Direktörü Dr. Güneş Cansız'a, proje sürecindeki liderliği için WRI Türkiye Kentsel Hareketlilik Yöneticisi Merve Akı Yaman'a, projenin stratejik iletişim koordinasyonunu sağlayan WRI Türkiye İletişim Koordinatörü Hande Dönmez'e ve proje boyunca destek veren Çevre Mühendisi Tuğçe Üzümoğlu'na, WRI Türkiye Yönetici Asistanı Yaren Yanık'a raporun İngilizce metnine verdiği düzenleme desteği için teşekkürü borç biliriz. WRI Ross Center for Sustainable Cities Knowledge Capture and Collaboration Direktörü Robin King'e projeye verdiği destek ve katkılarından dolayı teşekkür ederiz.

İstanbul'un Sağlıklı Şehirler Ortaklığı'nın üye kenti olmasını mümkün kılan ve Yaya Durağı projesinin en başından itibaren sağladığı desteklerden dolayı İBB Genel Sekreter Yardımcısı Orhan Demir'e, proje fikrinin geliştirilmesinde öncü olan ve tüm süreçte desteğini esirgemeyen İBB Ulaşım Dairesi Başkanı Utku Cihan'a, projenin hem teknik hem idari süreçlerinde aktif rol oynayan İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Emel Günay'a ve Yaya Durağı projesinin hem teknik hem de idari anlamda başarıyla uygulanmasını sağlayan, teknik donanımlarıyla gerek bu kılavuzun hazırlanmasına gerekse ilk pilot yaya durağının hayata geçirilmesine katkı sağlayan İBB Ulaşım Planlama Şube Müdür Yardımcısı Banu Atasoy'a, İBB Yaya Erişimi Şefi Hale Erez Külekçi'ye, İSPARK Sürdürülebilir Ulaşım Projeleri Koordinatörü Tanzer Kantık'a ve İBB Yaya Erişimi Şefliği'nden Şehir Plancısı Büşra Merve Duman'a teşekkürlerimizi sunarız. Projenin kimlik tasarımını ve mikro websitesinin tasarımını gerçekleştiren Myra Sosyal Fayda ve İletişim Ajansı ekibinden başta Damla Özlüer olmak üzere tüm emeği geçenlere teşekkürlerimizi sunarız. Ayrıca mikro websitesinin uygulanmasındaki kıymetli destekleri için İBB Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı'na teşekkürü borç biliriz. Yaya Durağı projesinin en önemli bileşenlerinden İstanbul Yaya Durağı Tipolojileri ve Halaskargazi Pilot Uygulaması konusunda projenin tasarımcısı Mimar Bihter Çelik'e, insan odaklı tasarımı önceliklendiren detaylı ve titiz çalışmaları için çok teşekkür ederiz. Ayrıca kılavuzdaki görsellerin hazırlanmasına katkıda bulunan Fatma

Küçük ve Bihter Çelik'e; İstanbul Yaya Durağı tipolojilerinin belirlenmesinde sağladıkları katkılardan dolayı Aleyna Nur Akgül, Ayşe Güldane Özdoğan, Bengü Miray Yazıcı, Beyzanur Meriç, Emek Şayan, Kerem Hancı, Nazlı Giriftinoğlu, Onurcan Toğay ve Sevdâ Geçer'e teşekkürlerimizi sunarız. Yaya Durağı Halaskargazi Pilot Tasarım sürecindeki desteklerinden ve ilk pilot tasarımın üretilmesinde ve uygulanmasındaki özverili çalışmalarından dolayı İSTON Tasarım Müdürü Fatih Uğur'a ve İSTON 3D Ürünleri Tasarım Sorumlusu Ömer Bürkük'e çok teşekkür ederiz. İlk yaya durağının uygulanacağı caddenin belirlenmesi konusunda önemli katkılar sağlayan Şişli Belediyesi Fen İşleri Müdürü Serdar Şahin'e ve Şişli Belediyesi çalışanı Vildan Salık'a teşekkürlerimizi sunarız. İBB ve Şişli Belediyesi ile gerçekleştirilen bir dizi toplantı sonrasında Halaskargazi Caddesi üzerinde ilk yaya durağı uygulaması yapılacak alanın tanımlanması için düzenlenen çalıştayda sundukları katkılardan dolayı İBB İletişim Koordinatörlüğü'nden Nihat Alkan'a, İBB Avrupa Yakası Park ve Bahçeler Şube Müdürü Ziya Duman'a, İBB Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Dairesi Başkanlığı'ndan Başak İncekara'ya, İBB Akıllı Şehir Müdürlüğü'nden Turgut Şeren'e, İBB Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü'ne, İSTON Tasarım Müdürü Fatih Uğur'a, İSTON Tasarım Müdürlüğü'nden Ömer Bürkük ve Ayşenur Çetinkaya'ya, BİMTAŞ'tan Akif Burak Atlar'a, İETT Ulaşım Geliştirme Müdürlüğü'nden Meryem Durna'ya, İSPARK'tan Ahmet Savaş'a, Şişli Belediyesi'nden Engin Polat'a teşekkürlerimizi sunarız.



# ACKNOWLEDGEMENT

This guide has been prepared by WRI Türkiye with the support of the Partnership for Healthy Cities and the cooperation of Istanbul Metropolitan Municipality (IMM). First of all, we would like to thank Mr. Ekrem Imamoğlu, Mayor of Istanbul, who has given priority to the implementation and generalization of the Istanbul Pedestrian Stop - Parklet project following the vision of “Walkable Istanbul.” We would like to thank Vital Strategies, who made this cooperation possible with the funding they provided, Charity Hung, Partnership for Healthy Cities Deputy Director, and Nicole Bohrer Kaplan and Jemma Pietrus, Communication Managers, for their support.

We would like to thank Dr. Güneş Cansız, the Director of WRI Türkiye, who has never ceased her support in the process of Istanbul becoming a member of Partnership for Healthy Cities, facilitating communication and coordination with the owner of this partnership, Vital Strategies, in the process of the Pedestrian Stop project from the development stage to the implementation stage; Merve Akı Yaman, Urban Mobility Manager of WRI Türkiye for her leadership during the project; Hande Dönmez, the former Strategic Communications Coordinator of WRI Türkiye, who facilitated the strategic communications of the project; and Tuğçe Üzümoğlu, Environmental Engineer, who has supported the project throughout the whole process; Yaren Yanık, Executive Assistant of WRI Türkiye, who edited the English version of the report. We would like to thank Robin King, the Director of Knowledge Capture and Collaboration at WRI Ross Center for Sustainable Cities, for her support and contribution to the project.

We would like to thank Orhan Demir, the IMM Deputy Secretary General, who enabled Istanbul to become a member city of the Partnership for Healthy Cities, for his support of the Pedestrian Stop project since the beginning; Utku Cihan, the IMM Head of the Department of Transportation, who was the pioneer for the development of the idea of this project and who provided his full support throughout the whole process; Emel Günay, the IMM Director of Transportation Planning, who played an active role in the both technical and administrative processes of the project; Banu Atasoy, the Deputy Director of Transportation Planning, who ensured that the Pedestrian Stop project was implemented successfully both technically and administratively, and who contributed to both the preparation of this guide and the implementation of the first pilot parklet with her technical knowledge; Hale Erez Külekçi, the IMM Pedestrian Accessibility Chief; Tanzer Kantık, the ISPARK Sustainable Transportation Project Coordinator; and Büşra Merve Duman, the Urban Planner from the IMM Pedestrian Accessibility Chiefdom. We would like to thank the team at Myra Sosyal Fayda ve İletişim Ajansı (Myra Social Benefit and Communication Agency), particularly Damla Özlüer, for implementing the identity design of the project and the design of the microsite. In addition, we would like to thank the IMM Department of Information Technologies for its valuable support in the implementation of the microsite.

We would like to thank Bihter Celik, the Architect, who is the designer of the project on Istanbul Parklet Typologies and Halaskargazi Pilot Implementation, which is one of the most

important components of the Pedestrian Stop project, for her detailed and meticulous work that prioritizes human-oriented design. In addition, we would like to thank Fatma Küçük and Bihter Çelik, for their assistance in the preparation of the images in this guide, as well as Aleyna Nur Akgül, Ayşe Güldane Özdoğan, Bengü Miray Yazıcı, Beyzanur Meriç, Emek Şayan, Kerem Hancı, Nazlı Gırlınoğlu, Onurcan Toğay, and Sevda Geçer for their contributions to determining the Istanbul Parklet typologies.

Many thanks to Fatih Uğur, ISTON Design Manager, and Ömer Bürkük, ISTON 3D Products Design Officer, for their support in the Halaskargazi Parklet Pilot Design process and their dedicated work in the production and implementation of the first pilot design. We would like to thank Serdar Şahin, Şişli Municipality Head of the Department of Public Works and Engineering, and Vildan Salık, an employee of Şişli Municipality, who made important contributions to determining the street on which the first parklet was implemented. Many thanks to the IMM Office of Communication Coordination; Ziya Duman, the IMM Director of European Side Parks and Gardens; Başak İncekara from the Department of Parks, Gardens, and Green Areas; Turgut Şeren from the IMM Directorate of Smart Cities; the IMM Directorate of Transportation Coordination; Fatih Uğur, ISTON Design Manager, Ömer Bürkük and Ayşenur Çetinkaya from ISTON Design Directorate; Akif Burak Atlar from BİMTAŞ; Meryem Durna from IETT; Ahmet Savaş from İSPARK; and Engin Polat from Şişli Municipality for their contributions in the workshop held to determine the area where the first parklet would be implemented on

Odak grup görüşmelerine katkılarından dolayı İBB Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Dairesi Başkanlığı'ndan Başak İncekara'ya, BİMTAŞ'tan Akif Burak Atlar'a, Şişli Belediyesi Zabıta Müdürü Mehmet Zeybek'e, Şişli Belediyesi'nden Gözde Durakkoca, Ceren Suntekin ve Bahar Yıldırım'a, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nden Dr. Sabahat Topuz Kiremitçi'ye, İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü'nden Doç. Dr. Eda Beyazıt İnce, Prof. Dr. Hatice Ayataç ve Prof. Dr. Lale Berköz'e, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden Dr. Bahar Aksel Enşici ve Prof. Dr. Kevser İsmet Üstündağ'a, Eindhoven University of Technology'den Özlemnur Atal'a, Hollanda Başkonsoloslugu'ndan Ece Ömür'e, Danimarka Başkonsoloslugu'ndan Seda Bilgen'e, İsviçre Başkonsoloslugu'ndan Nazan Çalık'a, Marmara Belediyeler Birliği'nden Görsev Argın ve Ezgi Küçük Çalışkan'a, Bernard van Leer Vakfı'ndan Yiğit Aksakoğlu'na, Sokak Bizim Derneği'nden Arzu Erturan'a ve Neşe Altınel'e, Suat Ayöz Trafik Mağdurları Derneği'nden Yeşim Ayöz'e, Onaranlar Kulübü'nden Ufuk Emin

Akengin ve Aytekin Gezici'ye, Aktif Yaşam Derneği'nden Metehan Cengiz'e, Yaya Derneği'nden Furkan Doğan ve Semih Ertürk'e, Mekanda Adalet Derneği'nden Sena Gölcük'e, İstanbul Bisiklet Elçisi İnci Şenay Güneş'e, Urbankoop'dan Batuhan Akkaya'ya, BİSUDER'den Caner Geyik'e, Zincir Kıran Kadınlar'dan Hande Karaca'ya, Engelsiz Hayat Dayanışma Derneği'nden Adem Kuyumcu'ya, 65+ Yaşlı Hakları Derneği'nden Esra Akan'a, Superpool'dan Selva Gürdoğan'a, Şehir Dedektifi'nden Gizem Kıyığı'ya teşekkürlerimizi sunarız.



Halaskargazi Street after a series of meetings with the IMM and Şişli Municipality. We would like to thank Başak İncekara from the Department of Parks, Gardens, and Green Areas; Akif Burak Atlar from BİMTAŞ; Mehmet Zeybek, the Police Chief from Şişli Municipality; Gözde Durakkoca, Ceren Suntekin and Bahar Yıldırım from Şişli Municipality; Dr. Sabahat Topuz Kiremitçi from Istanbul Technical University Department of Civil Engineering; Assoc. Prof. Dr. Eda Beyazıt İnce from Istanbul Technical University Department of Urban and Regional Planning; Prof. Dr. Hatice Ayataç; Prof. Dr. Lale Berköz; Asst. Prof. Bahar Aksel

Enşici and Assoc. Prof. Dr. Kevser İsmet Üstündağ from Mimar Sinan Fine Arts University Department of Urban and Regional Planning; Özlemnur Ataol from Eindhoven University of Technology; Ece Ömür from the Netherlands Consulate General in Istanbul; Seda Bilgen from the Royal Danish Consulate General in Istanbul; Nazan Çalık from the Consulate General of Switzerland in Istanbul; Görsev Argın and Ezgi Küçük Çalışkan from the Marmara Municipalities Union; Yiğit Aksakoğlu from the Bernard van Leer Foundation; Arzu Erturan and Neşe Altınel from the Sokak Bizim Derneği; Yeşim Ayöz from Suat Ayöz Trafik Mağdurları

Derneği; Ufuk Emin Akengin and Aytekin Gezici from Onaranlar Kulübü; Metehan Cengiz from the Active Living Association; Furkan Doğan and Semih Ertürk from Yaya Derneği; Sena Gölcük from Center for Spatial Justice; İnci Şenay Güneş, the Istanbul Cycling Ambassador; Batuhan Akkaya from Urbankoop; Caner Geyik from BİSUDER; Hande Karaca from the Chain Breaking Women; Adem Kuyumcu from Engelsiz Hayat Dayanışma Derneği; Esra Akan from the 65+ Elder Rights Association; Selva Gürdoğan from Superpool; and Gizem Kıyığı from the Şehir Dedektifi (City Detective) for their contributions to the focus group discussions.



# GİRİŞ

Yaya durağı (parklet) uygulamaları, büyük ölçekli kentlerde yürünebilir bir çevre oluşturmak ve yol güvenliğini artırmak amacıyla uygulanmaktadır. Yaya durağı, yol kenarlarında otomobiller için ayrılan park alanlarının yeniden düzenlenerek yaya, bisikletli gibi aktif ulaşım türlerini önceliklendiren bir kamusal alan olarak tasarlanmıştır. Yaya durağı hem bekleme, dinlenme gibi kısa süreli hem de sosyalleşme, yeme-içme gibi uzun süreli faaliyetler için bir mekân sunmaktadır. İlk örneği 2005 yılında San Francisco'da bir günlük bir uygulama olarak gerçekleştirilen yaya durağı, kısa süre önce Kuzey Amerika kıtasında, sonrasında tüm dünyada kalıcı ve geçici olmak üzere farklı yöntemlerle uygulanmaya başlamıştır. Günümüze kadar farklı kentlerde sayısız uygulaması olan yaya durakları özelinde yapılan etki değerlendirme çalışmaları, yaya duraklarının uygulandıkları sokaklarda yürüyüşleri daha konforlu hale getirdiğini, yaya aktivitelerini çeşitlendirdiğini, yol güvenliğini artırdığını, çevredeki ticari aktiviteyi canlandırdığını ve mekân kalitesini yükselttiğini göstermektedir. İstanbul; nüfus büyüklüğü, ulaşım ağı ve işlevsel çeşitliliği ile paralel olarak kamusal alan eksiklikleri bulunan, yayalar için geliştirilmeye açık çokça sokağı olan büyük bir metropoldür. Bu sebeple yaşanabilir bir İstanbul için bir yandan büyük ölçekli projeler ve yatırımlar gerçekleştirilirken bir yandan da kentlilerin günlük yaşam kalitesini doğrudan etkileyecek daha küçük ölçekli uygulamaların hayata geçmesi gerekmektedir. Ayrıca COVID-19

pandemisi de kamusal alanların ne kadar önemli olduğunu bir kez daha hatırlatmıştır.

Bu kılavuzun öncelikli amacı, yerel yönetimlerin, özel sektörün, sivil toplum kuruluşlarının ve kentlilerin yaya durağı uygulamalarını hayata geçirmek için izlemesi gereken yöntemleri, dikkat edilmesi gereken temel unsurları aktarmaktır. İkinci amacı ise uygulandığı kentlerde yaşam kalitesini artırdığı ispatlanmış olan yaya durağı uygulamalarını İstanbul'da da yaygınlaştırarak kent kültürüne kazandırmaktır. Bu doğrultuda İstanbul geneline hitap eden yaya durağı tasarımları oluşturulmuş ve İstanbul'un ilk yaya durağı için bir dizi çalışma yapılarak katılımcı bir yöntemle pilot yaya durağı uygulaması gerçekleştirilmiştir.

Kılavuzun ilk bölümünde, farklı kentlerde uygulanan yaya durakları incelenmiş ve yaya duraklarının İstanbul ve İstanbullular için yaratacağı değer açıklanmıştır. İyi uygulama örnekleri; yaya duraklarının yürüme kalitesini artırdığını, kentlilerin yaya durağı olan sokaklarda daha fazla zaman geçirmek istediğini ve bu sokakları daha güvenli bulduğunu, yerel işletmeler için ekonomik canlılığı artırdığını göstermektedir. Ayrıca yaya duraklarının oluşturduğu yeni mekânlarla ekonomik durgunluk dönemlerinde ekonomik aktiviteleri artırdığı ve örnek yaya durağı uygulamaları sonrasında kentlilerin otopark alanları yerine daha fazla kamusal alan talep ettiği de gözlemlenmiştir.





# INTRODUCTION

Pedestrian stop (parklet) implementations are implemented in large cities to create a walkable environment and improve road safety. A parklet is designed as a public space that prioritizes active types of transportation, such as walking and bicycle riding, by rearranging parking spaces reserved for cars on roadsides. A parklet is a place for both short-term activities such as waiting and resting and long-term activities such as socializing, eating, and drinking. Parklets, the first example of which was realized as a one-day practice in San Francisco in 2005, have recently started to be implemented with different methods, both permanent and temporary, first in North America and then all over the world. Impact assessment studies conducted on parklets, which have numerous implementations in different cities to date, show that parklets make walking on the streets where they are implemented more comfortable, diversify pedestrian activities, improve road safety, revitalize surrounding commercial activity, and improve the quality of space. Istanbul is a large metropolis with a lack of public space opportunities in parallel with the population size, transportation network, and functional diversity. Many streets are open to development for pedestrians. Therefore, for a livable Istanbul, on the one hand, while performing large-scale projects and investments, on the other hand, smaller-scale implementations that will directly affect the quality of the citizens' daily lives must be carried out. In addition,

the COVID-19 pandemic has once again reminded us of the importance of public spaces.

The primary purpose of this guide is to convey the methods that local governments, the private sector, nongovernmental organizations, and urban residents should follow and the main elements that should be considered while implementing parklets. Secondly, it is aimed at introducing parklets, which have been shown to improve the quality of life in cities, to urban culture by generalizing them in Istanbul. In this direction, parklet designs were created to appeal to the general public of Istanbul. A series of studies were conducted for a pilot parklet implementation carried out with a participatory method for Istanbul's first parklet.

In the first part of the guide, parklets implemented in different cities are examined, and the value of parklets for Istanbul and Istanbulites is explained. Examples of best practices show that parklets improve the quality of walking, urban residents want to spend more time on the streets with parklets and find these streets safer, and economic vitality for local businesses increases. In addition, it has been observed that parklets increase economic activity during periods of economic recession with the new spaces they create and that, after exemplary practices, citizens demand more public spaces instead of parking spaces.

In the second part of the guide, the functions, and features of the first parklet in Istanbul and other parklets to be implemented after are explained.

Kılavuzun ikinci bölümünde, İstanbul için yaya durağı tasarım alternatiflerine yer verilmiştir. İstanbul'da yapılacak ilk yaya durağının ve sonrasında yapılacak diğer yaya duraklarının barındırması gereken fonksiyonları ve özellikleri belirlemek adına bir dizi odak grup görüşmesi gerçekleştirilmiştir. Pilot uygulama alanı çevresinde yaşayan mahalleliler; engellileri, yaşlıları, çocukları, yayaları ve bisikletlileri temsil eden STK'lar, akademisyenler ve konsolosluklar/birlikler ile toplam sekiz odak grup görüşmesi yapılmıştır. Bu odak grup görüşmelerinin sonuçları, katılımcı tasarım yaklaşımıyla hem pilot uygulama hem de İstanbul için geliştirilecek diğer yaya durağı tasarımlarına yönelik en temel bilgileri oluşturmaktadır. Kılavuzun bu bölümünde odak grup görüşmelerinden elde edilen sonuçlar değerlendirilerek İstanbul'da uygulanabilecek yaya durağı tipolojileri, farklı örnek tasarımlarla açıklanmıştır.

Kılavuzun üçüncü bölümünde, İstanbul'da ilk defa uygulanan yaya durağı pilot çalışmasına yer verilmiştir. İlk olarak pilot uygulamanın yer seçimi analizleri yapılmış ve bu kapsamda istasyon/durak temelli yaya yoğunlukları ve trafik çarpışma verileri olmak üzere iki temel veri seti kullanılmıştır. Analiz çalışmaları

sonucunda pilot uygulamanın Şişli ilçesi Halaskargazi Caddesi'nde uygulanmasına karar verilmiştir. Pilot uygulama alanının belirlenmesinin ardından, saha çalışmaları ve detaylı analiz çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda Halaskargazi Caddesi güzergâhının, yaya durağı yapılan alan ve çevresine denk gelen 800 metrelik kesitinde taşıt hızları UKOME kararı ile 50 km/s'den 40 km/s'ye düşürülmüştür.

Kılavuzun dördüncü ve son bölümünde yeni yaya durağı uygulamaları için geliştirilen başvuru yöntemi, finansman modelleri ve uygulanan yaya duraklarının sürdürülebilirliğinin sağlanması için yapılacak uygulamalar aktarılmıştır.

Yaya durağı, yol kenarlarında otomobiller için ayrılan park alanlarının yeniden düzenlenerek yaya, bisikletli gibi aktif ulaşım türlerini önceliklendiren bir kamusal alan olarak tasarlanmasıdır. Yaya durağı hem bekleme, dinlenme gibi kısa süreli hem de sosyalleşme, yeme-içme gibi uzun süreli faaliyetler için bir mekân oluşturmaktadır.



A total of eight focus group meetings were held with neighborhood residents living in the vicinity of the pilot implementation area: NGOs representing disabled people, the elderly, children, pedestrians, and cyclists; academicians; and consulates/unions. The results of these focus group interviews constitute the most basic information about the pilot implementation and other parklet designs to be developed for Istanbul with a participatory design approach. In this section of the guide, the results obtained from the focus group interviews are evaluated and recommended product family design decisions and the steps of implementation in the field are explained.

In the third part of the guide, the mobile parklet and the parklet pilot study implemented for the first time in Istanbul are included. Primarily, location selection analyses of the pilot implementation were performed, and, within this framework, two basic data sets of station/stop-based pedestrian densities and traffic crash data were used. Following the analysis studies, it was decided to undertake the pilot implementation on Halaskargazi Street in the Şişli district. After determining the pilot implementation

area, field studies and detailed analysis studies were carried out. As a result of these studies, in the 800-meter section of the Halaskargazi Street route coinciding with the parklet implementation and the surrounding area, vehicle speeds were reduced from 50 km/h to 40 km/h by the decision of UKOME (the Transportation Coordination Centre).

In the fourth and last part of the guide, the implementation method developed for new parklet implementations, financing models, and future implementations to ensure the sustainability of the implemented parklets is explained.

A parklet is designed as a public space that prioritizes active types of transportation, such as pedestrian and bicycle, by rearranging parking spaces reserved for cars on roadsides. A parklet is a place for both short-term activities such as waiting and resting and longer-term activities such as socializing, eating, and drinking.



# 1. BÖLÜM: YAYA DURAĞI NEDİR VE HANGİ ÖLÇÜTLER ÇERÇEVESİNDE UYGULANMALIDIR?

## 1. SECTION: WHAT IS A PARKLET AND WHAT CRITERIA SHOULD IT MEET?

Kılavuzun bu bölümünde, sokakları yeniden kullanmanın ve kamusal alanı insanlar için yeniden şekillendirmenin yenilikçi bir yolu olan yaya duraklarının dünyanın farklı kentlerindeki uygulamaları incelenerek İstanbul ve İstanbullular için yaratacağı değer açıklanmıştır. Ayrıca, yol güvenliği sağlayarak nefes almak, dinlenmek ve yenilenmek için kamusal alan sunan ve topluluk duygusunu güçlendiren yaya durağı uygulamaları gerçekleştirilirken dikkate alınması gereken güvenlik, hız sınırı, kavşaklara yakınlık, sokak eğimi, yaya aktivitesi, bitkilendirme ve toplu taşıma gibi unsurlar da bu bölümde açıklanmıştır. İyi uygulama örnekleri; yaya duraklarının, yürüme kalitesini artırmasının yanı sıra yerel işletmeler için ekonomik canlılığı da artırdığını ortaya koymaktadır.

In this section of the guide, the value of parklets for Istanbul and Istanbulites is explained by examining the implementations of parklets in different cities around the world, which are an innovative way to reuse streets and reshape public space for people. In addition, elements such as safety, speed limits, proximity to intersections, street slope, pedestrian activities, planting, and public transport should be taken into account while implementing parklets that provide road safety, public space for breathing, resting, and renewal, and strengthen the sense of community are explained. Examples of good practices show that parklets improve the quality of walking as well as the economic viability of local businesses.



## 1.1. YAYA DURAĞI NEDİR?

Yaya durağı\* temel olarak sabit ve/veya taşınabilir oturma yerleri, hava koşullarına karşı koruma, bitkilendirme, aydınlatma, bisiklet park yerleri, sanat ve oyun alanı gibi farklı olanaklara sahiptir ve sokak kenarında yer alan taşıt park alanı üzerinde uygulanan bir platformdan oluşmaktadır. Fonksiyonlar, uygulama alanı ve çevresinde yaşayanların talebi veya yaya durağının hedef kitesinin ihtiyacı üzerine çeşitlilik gösterebilmektedir (City of San Francisco, 2020). Yaya durağı, sokakları yeniden kullanmanın ve kamusal alanı insanlar için yeniden şekillendirmenin yenilikçi bir yoludur.

## 1.1. WHAT IS A PEDESTRIAN STOP?

Parklet (Pedestrian stop)\* consists of a platform implemented on a street-side parking area with different amenities such as fixed and/or portable seating, weather protection, planting, lighting, bike racks, art, and/or a playground. The functions may vary depending on the demand of residents in the implementation area or the needs of the target audience of the parklet (City of San Francisco, 2020). Parklet is an innovative way to reuse the streets and reshape public space for people.



\* Yaya Durağı kavramı 'Parklet' kavramı referans alınarak oluşturulmuştur. Özellik olarak birbir parkletin sahip olduğu özelliklere sahip olmakla birlikte, İstanbul'da gerçekleştirilen bu çalışma "yaya durağı" olarak adlandırılacak ve kılavuzun Türkçe bölümlerinde hep bu isimle anılacaktır.

\* The concept of a Pedestrian Stop is based on the concept of a 'Parklet'. Although it has the exact features of a parklet, this study carried out in Istanbul is called "Yaya Durağı" (Pedestrian Stop) and will always be referred to by this name in the Turkish sections of the guide.



Şekil 1 | Londra'da Bir Yaya Durağı  
Figure 1 | A Parklet in London



Şekil 2 | Los Angeles'ta Bir Yaya Durağı  
Figure 2 | A Parklet in Los Angeles

Bir koruyucu ekipman/bölme ile taşıt trafiğinden korunaklı halde kurgulanan yaya durağı, kaldırımlara ek olarak işlev alanları yaratmaktadır. Bu özellikler aracılığıyla başta yayalar olmak üzere tüm kentlilere yönelik daha konforlu ve keyifli bir yürüyüş ortamına katkı sağlamaktadır. Ayrıca yaya durağı yapıldığı bölgede, kent sakinleri ve ziyaretçiler için davetkar kamusal alanlar oluşturarak işletmeler için de fayda sağlamaktadır (City of Vancouver, 2016). Yaya durağının temel amaçları aşağıdaki gibidir:

- Herkes için erişilebilir, daha dengeli bir sokak kullanımı sağlamak,
- Trafiği sakinleştirici özellik göstererek yayaları önceliklendirmek,
- Yürümeyi ve bisiklete binmeyi teşvik etmek,
- Canlı ve hayat dolu sokakları desteklemek,
- Mahalle etkileşimini teşvik etmek,
- Yerel işletmeleri desteklemek (City of San Francisco, 2020).

San Francisco'da bir tasarım stüdyosu 2005 yılında San Francisco'da ilk yaya durağını oluşturmuştur. Bu yaya durağı sadece iki saat açık kalmış ve herkesin bir günlük yaya durağı oluşturabileceği "PARK(ing) Day", yani "park günü" etkinliği bu sayede başlamıştır. Park günü etkinliğinin başarısı, San Francisco planlamacılarını bütün bir yaz boyunca veya daha uzun süre dayanacak yaya durağı uygulamalarını düşünmeye yöneltmiş ve şehir yönetimi 2009'da bu konuda resmi bir program kabul etmiştir (SDOT, 2017).

Yaya durağı San Francisco'da uygulandıktan kısa bir süre sonra önce Amerika kıtasında sonra tüm dünyada yaygınlaşmıştır.

Protected from vehicle traffic by protective equipment/compartments, the parklet expands the sidewalk area to make room for additional features. These features contribute to a more comfortable and enjoyable walking environment for all citizens, especially pedestrians. In addition, businesses in the area where the parklet is located benefit by creating inviting public spaces for city dwellers and visitors (City of Vancouver, 2016). The main objectives of the parklet are as follows:

- Ensuring accessible, more balanced street use for all,
- Prioritizing pedestrians by calming the traffic,
- Encouraging walking and cycling,
- Supporting lively and vibrant streets,
- Fostering neighborhood interaction,
- Supporting local businesses (City of San Francisco, 2020).

A design studio in San Francisco created the first parklet in San Francisco in 2005. This parklet was open for only two hours and the "PARK(ing) Day", that is, the "park day" event where everyone can create a one-day parklet, has been launched thanks to this event. The success of the park day event has led San Francisco planners to consider parklets that will last for an entire summer or longer, and the city administration adopted an official program on this issue in 2009 (SDOT, 2017).

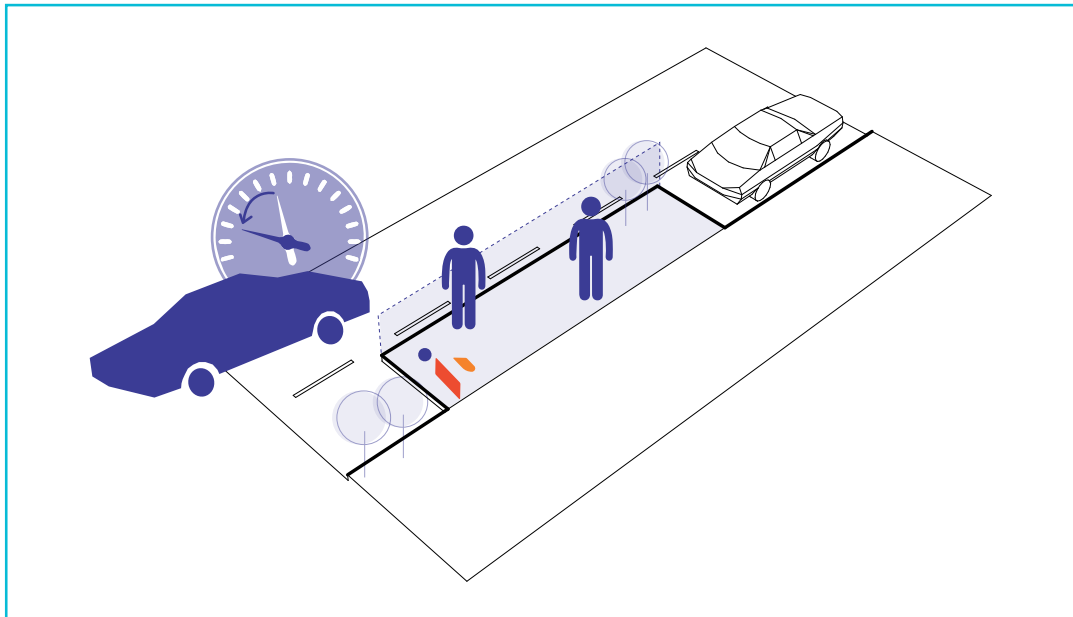
Shortly after the parklet was implemented in San Francisco, it became widespread, first on the American continent and then all over the world.

## 1.2. YAYA DURAKLARININ FAYDALARI

### Yol Güvenliği: Trafiği Sakinleştirir

Karayolu trafik çarpışmaları, dünya genelinde 5-29 yaş arası insanların en önde gelen ölüm sebebidir ve her yıl toplamda 1,35 milyon insan bu sebepten hayatını kaybetmektedir. Ayrıca meydana gelen trafik ölümlerinin %26'sını yayalar ve bisikletliler oluşturmaktadır (World Health Organization, 2018). Sürdürülebilir kentsel gelişimin teşvik edilmesi, trafik güvenliği ile güçlü ve doğrusal bir ilişkiye sahiptir. Sürdürülebilir kentsel gelişim uygulamaları, taşıtla yolculuk etme ihtiyacını önleyerek “maruz kalma” ihtimalini azaltabilir. Dolayısıyla yolculuk başlamadan önce olası bir çarpışmayı önleyebilir, daha güvenli taşıt hızlarını teşvik ederek, yaya ve bisikletli güvenliğine öncelik vererek riski düşürebilir. Trafik hızlarını azaltmaya ve güvenliği artırmaya yönelik “trafik sakinleştirme” olarak adlandırılan çeşitli sokak tasarım müdahaleleri mevcuttur (Bunn ve diğ. 2003).

Bu bağlamda yaya durakları, yön saptırıcılar (yapay virajlar-chicanes) olarak tasarlanarak trafiği sakinleştirici bir önlem olarak kullanılabilir. Yön saptırıcılar, taşıt yolunun tek veya her iki taraftan daralmasını sağlar ya da zikzak bir tasarım ile sürücülere sağ-sol yapmaya zorlar. Böylece gerek tek gerekse çift şeritli yollarda taşıt hızlarının düşürülmesine yardımcı olurlar. Yaya durakları genellikle parklanma şeridinden bir ya da iki taşıtlık alan düzenlenerek gerçekleştirilir; ancak parklanma şeritlerinin bulunmadığı noktalarda mevcut kaldırımları genişleterek yön saptırıcıların daha büyük bir versiyonu gibi de tasarlanabilirler (Birdsdall, 2013). Trafik sakinleştirme uygulamaları ve bu bağlamda uygulanan yaya durakları, yayaların yürümesi için güvenli bir alan sağlayarak ve yaya trafiğini teşvik ederek yol güvenliği sorunlarının giderilmesi ve yayalar ve bisikletliler için alan ihtiyacının karşılanmasına yönelik güçlü bir araç olarak kullanılabilir (Owens, 2018).



Şekil 3 | Trafik Sakinleştirme Aracı Olarak Yaya Durağı

Figure 3 | Parklet as a Means of Traffic Calming

## 1.2. BENEFITS OF PARKLETS

### Road Safety: Calming Traffic

Road traffic injuries are the leading cause of death for people aged between 5 and 29 worldwide, and a total of 1.35 million people die from this cause every year. In addition, pedestrians, and cyclists account for 26% of traffic fatalities (World Health Organization, 2018). Promoting sustainable urban development has a strong and linear relationship with traffic safety. Sustainable urban development practices can reduce the likelihood of “exposure” by avoiding the need to travel by vehicle. Therefore, it can prevent a possible crash before the trip even begins, reduce the risk, and encourage safer vehicle speeds while prioritizing pedestrian and cyclist safety. Various street design interventions, called “traffic calming,” are available to reduce traffic speeds and improve safety (Bunn et al. 2003).

In this regard, parklets can be used as a traffic calming measure by designing them as chicanes. Chicanes either lead to a reduction in the width of the roadway, either on one side or on both sides, or are constructed in a zigzag, staggered pattern that directs drivers away from a straight line. Thus, they help reduce vehicle speeds on both one-lane and two-lane roads. Parklets are usually carried out by arranging one or two car spaces from the parking lane, but they can also be designed as a larger version of chicanes by expanding existing sidewalks at points where there are no parking lanes (Birdsdall, 2013). Practices for traffic calming and parklets implemented in this context can be used as a powerful method to provide a safe space for pedestrians to walk, reduce road safety problems by encouraging pedestrian traffic, and supply the necessary space for pedestrians and cyclists (Owens, 2018).

## Yaya-Odaklılık: Kısa Mesafeli Yolculuklarda Yürüyüşü Teşvik Eder

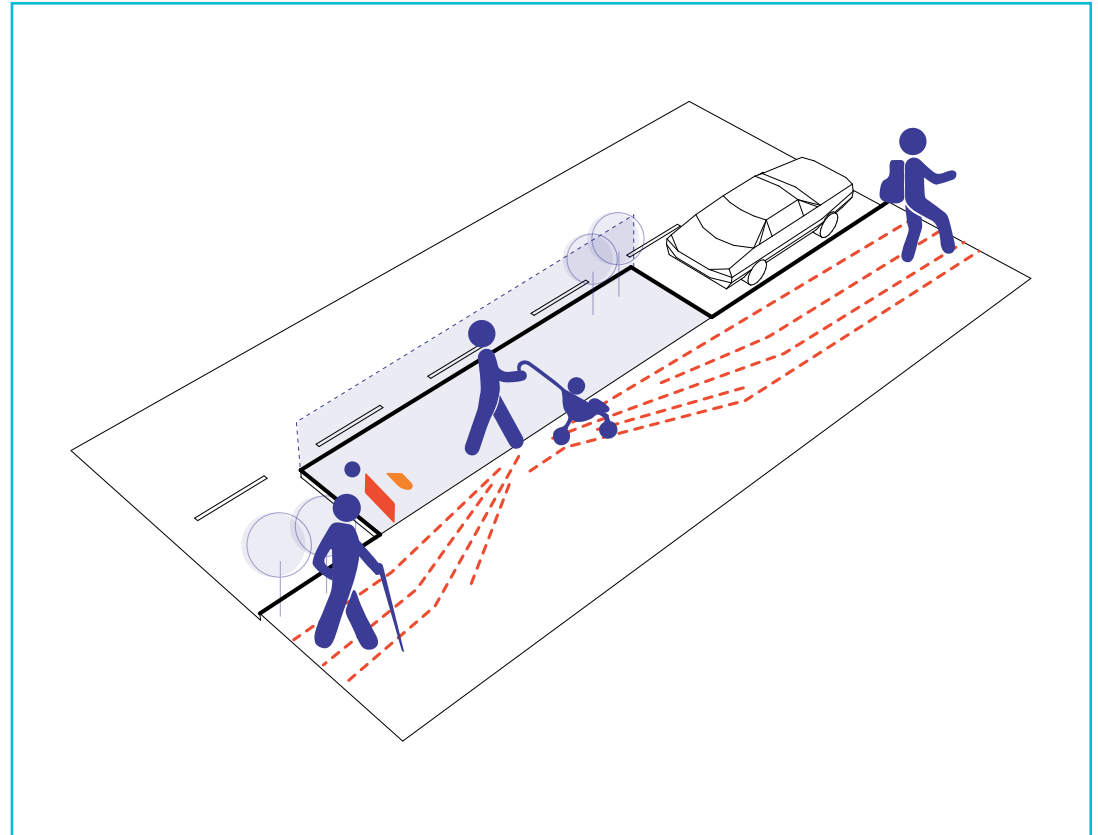
Yaya durakları cazip kamusal alanlar sağlayarak çevreyi daha yaşanabilir bir hale dönüştürebilir. Yaya duraklarının yaya trafiğini artırdığı ve insanların mahallede daha fazla vakit geçirmesini sağladığı gözlemlenmektedir. Bu hem yerel işletmeler hem de mahallenin yaşanabilirliği açısından faydalıdır (San Francisco Great Street Project, 2011). İstanbul Yaya Durağı projesinin ikinci hedefi, seçilen otopark alanlarını halka açık alanlara dönüştürerek kısa mesafelerde (özellikle ilk ve son kilometrede) yürümeyi teşvik etmektir. Kısa mesafeli yolculuklarda, özellikle kısa süreli sosyalleşme ve rekreasyon amaçlı kamusal alanın yaya için yetersiz kaldığı kent alanlarında yeni kamusal alanların oluşturulması önemlidir.

## Pedestrian-Oriented: Encourages Short-Distance Walking

Parklets can make the environment more livable by providing an inviting public space. It is observed that parklets increase pedestrian traffic and allow people to spend more time in the neighborhood. This is beneficial both for local businesses and for the livability of the neighborhood (San Francisco Great Street Project, 2011). The second goal of the Istanbul Pedestrian Stop project is to encourage walking short distances (especially the first and last kilometers) by converting selected car parking spaces into public open spaces. It is important to create new public spaces for short-distance trips, especially in places where public space for short-term socialization and recreation is insufficient for pedestrians.

### Şekil 4 | Yaya Durağı Kısa Mesafeli Yolculuklarda Yürüyüşü Teşvik Eder

Figure 4 | Parklets Encourage Short-Distance Walking



## Nefes Almak, Dinlenmek ve Yenilenmek için Kamusal Alan Sağlar

Yaya Durağı projesinin bir diğer amacı, yayalara yönelik küçük kamusal alanlar sağlamaktır. COVID-19 pandemisi döneminde, İstanbul'un da içinde olduğu birçok şehir, yaya altyapısının, sokak mobilyalarının ve kamusal alanların eksikliğinden muzdarip olmuştur. Özellikle COVID-19 vakalarının en yoğun olduğu dönemde, başta çocuklar ve yaşlılar olmak üzere vatandaşlar için saatlik veya günlük sokağa çıkma yasakları uygulanmış; mağaza, kafe, iş yerleri, büyük kamusal alanların kapatılması; kamusal-özel ulaşımında kısıtlamalar söz konusu olmuştur. Bu duruma bağlı olarak insanlar daha fazla aktif ulaşım türlerini tercih etmiş ve özellikle yayalar günlük yolculukları sırasında nefes alabilecekleri, dinlenebilecekleri küçük kamusal alanlara ve kent mobilyalarına ihtiyaç duymuştur. Yaya durağı uygulaması genellikle dinlenme için uygun bir kamusal alan oluşturarak konforlu bir alan sağlar ve uygulandığı yapı adası boyunca yürünebilirliği artırır. Bütün bu iyileştirmeler mekanda zaman geçirmek için duranların sayısının artmasına, mahallenin daha canlı ve enerjik hale gelmesine ve topluluk karakteri duygusunun artmasına katkıda bulunur (City of San Francisco, 2020).

### Şekil 5 | Nefes Almak, Dinlenmek ve Yenilenmek için Kamusal Alan

Figure 5 | Public Space for Breathing, Relaxing, and Refreshing Oneself

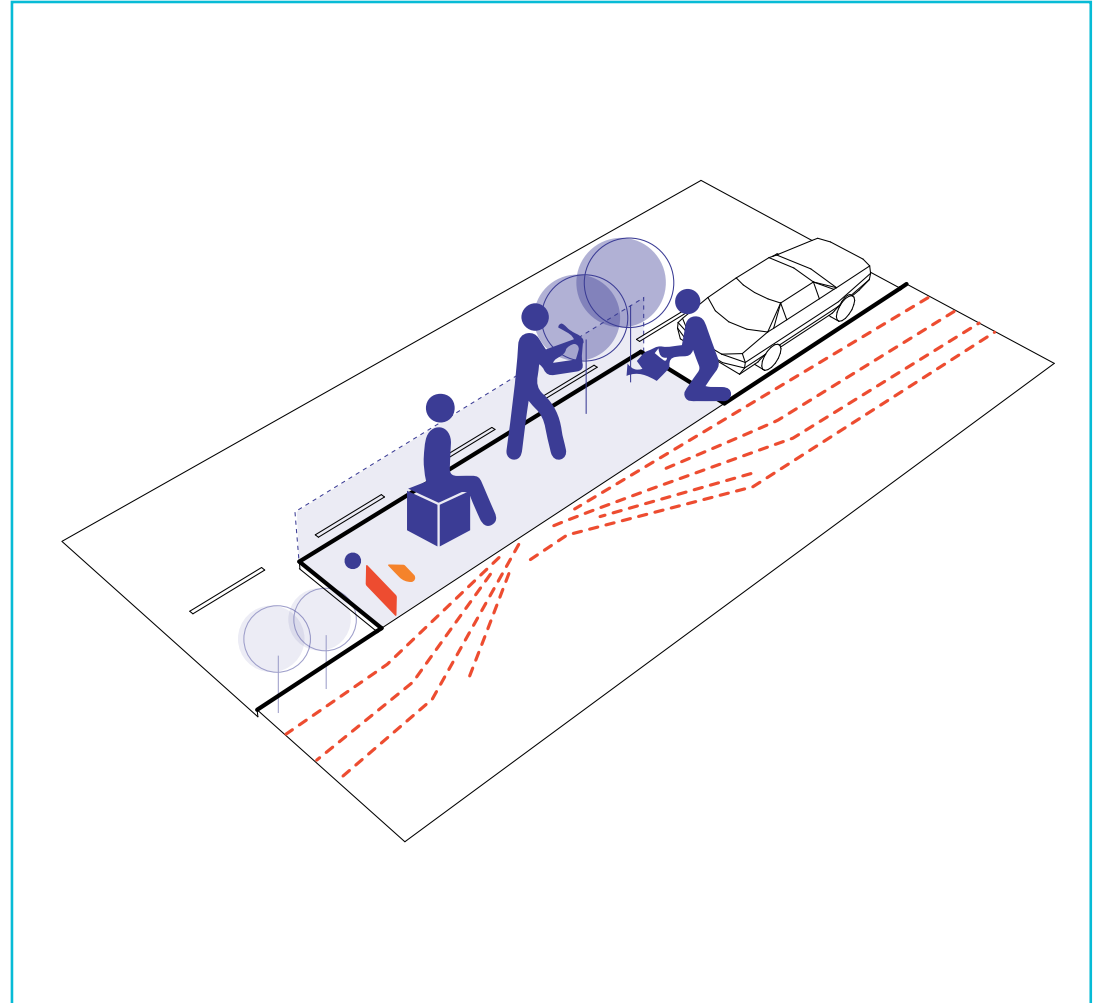
## Provides a Public Space to Breathe, Relax and Refresh Oneself

Another goal of the Pedestrian Stop project is to provide small public spaces for pedestrians. During the COVID-19 period pandemic, many cities, including Istanbul, suffered from a lack of pedestrian infrastructure, street furniture, and public spaces. Especially during the peak period of COVID-19 cases, hourly or daily curfews were imposed on citizens, especially children and the elderly; shops, cafes, workplaces, and large public spaces were closed; restrictions were placed on public-private

transportation. Due to this situation, people preferred more active types of transportation, and especially pedestrians needed small public spaces and street furniture where they could breathe and rest during their daily journeys.

The parklet usually creates a convenient public space for resting, provides a comfortable space, and makes walking more comfortable for pedestrians along the block on which it is implemented.

All this contributes to the fact that more and more people stop to have a pleasant time, the neighborhood becomes livelier and more energetic, and the sense of community character increases (City of San Francisco, 2020).



Yaya duraklarının yaya trafiğini artırdığı ve insanların mahallede daha fazla vakit geçirmesini sağladığı gözlemlenmektedir. Bu hem yerel işletmeler hem de mahallenin yaşanabilirliği açısından faydalıdır.

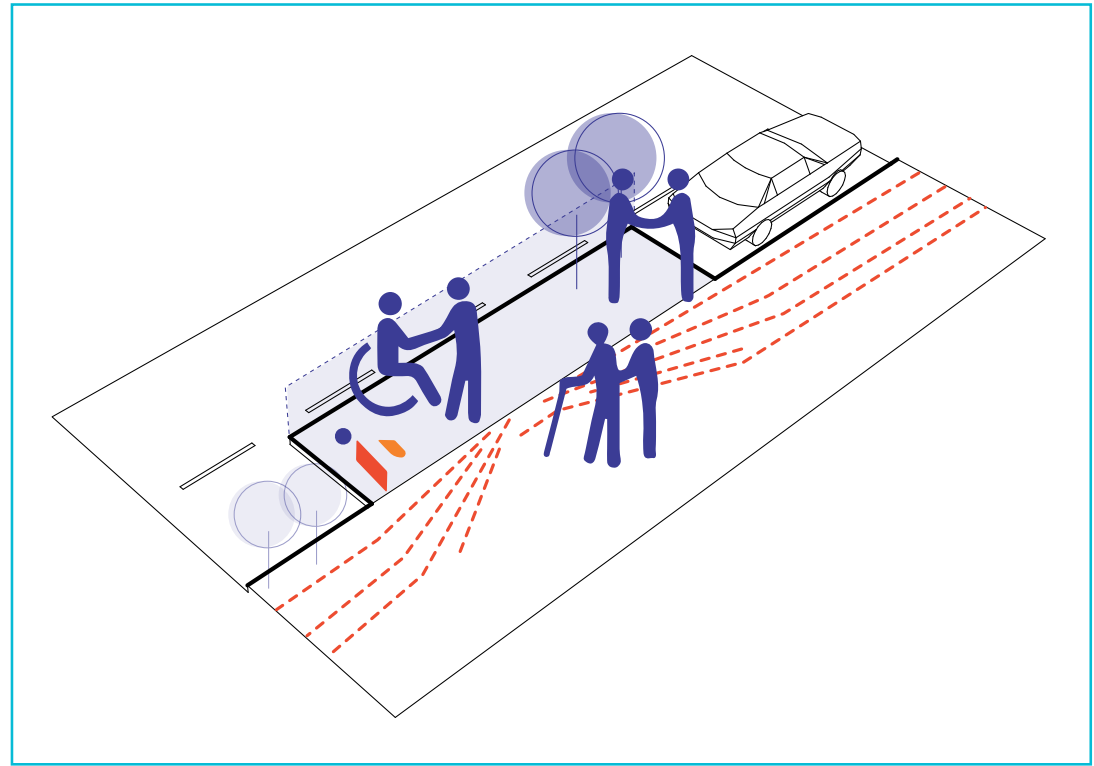
Parklets are beneficial both for local businesses and for the livability of the neighborhood.

### Topluluk Duygusunu Güçlendirir

Yaya durakları komşularla ve arkadaşlarla buluşmak gibi kültürümüzde var olan alışkanlıklar için çekici kamusal alanlar yaratarak insanların bir topluluk duygusu geliştirmelerine yardımcı olabilir. Uygulandığı bölgeye bağlı olarak mahalle sakinlerini bir araya getirerek bir “mekân” duygusu kazandırır ve insan odaklı bir mahalle dokusu oluşturulmasına katkıda bulunur. Yaya durakları aynı zamanda oturma alanı sağlayan ve potansiyel müşterileri çeken özgün kamusal alanlardır. Bu özelliğiyle de topluluk duygusunu güçlendirmenin yanı sıra uygulandığı çevredeki işletmeleri de destekler.

### Strengthens the Sense of Community

Parklets can help people develop a sense of community by creating inviting public spaces for the habits that exist in our culture, such as meeting neighbors and friends. Depending on the region in which a parklet is implemented, it brings together the residents of the neighborhood, giving it a sense of “space” and contributing to the creation of a human-oriented neighborhood texture. Parklets are also unique public spaces that provide seating and attract potential customers. With this feature, in addition to strengthening the sense of community, they also support the surrounding businesses where they are implemented.



Şekil 6 | Yaya Durakları Topluluk Duygusunu Güçlendirir

Figure 6 | Parklets Strengthen the Sense of Community

### 1.3. YAYA DURAĞI UYGULAMASINDA HANGİ ÖLÇÜTLERE DİKKAT EDİLMELİDİR?

Dünyanın farklı kentlerinden iyi uygulama örnekleri ve yaya durağı kılavuzları, uygulama sürecinde dikkate alınması gereken ölçütler konusunda hemfikirdir. Kentsel tasarım, ulaştırma mühendisliği ve şehir planlaması perspektiflerince insan odaklı bir tasarım için yapılması gerekenler nettir. Bununla birlikte yerele özgü unsurların da çalışma sürecine dahil edilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu kılavuz kapsamında İstanbul'un sosyal ve kültürel özellikleri, topoğrafyası, trafiği, kentsel gelişim ilkeleri ve yönetmelikleri dikkate alınmıştır.

#### Güvenlik

Tüm yaya durağı uygulamaları, sokak ve kaldırımdaki insanlar için görüş hatlarını açık tutacak şekilde gerçekleştirilmelidir. Kavşaklar, yaya durağının görünürlüğü için en uygun yerlerden biridir. Ancak yaya ve sürücü görünürlüğü nedeniyle yaya durağının kavşak noktasına çok yakın yerleştirilmesi karmaşık bir durum yaratır (SDOT, 2017). Kavşaklara yakın yaya durakları, çarpışma riskini artıracığından, bir kavşaktan en az bir park yeri kadar uzağa yerleştirilmesi daha doğru bir uygulama olacaktır. (City of San Francisco, 2013). Ayrıca, yaya durakları geceleri görünür olmalı; tasarımlarında veya kendilerini çevreleyen darbe direklerinde yansıtıcı bir unsur içermelidir (The City of Richmond, 2016).

### 1.3. WHAT ARE THE CRITERIA TO BE OBSERVED DURING PARKLET IMPLEMENTATION?

The best practices from all over the world and parklet guides agree on the criteria that should be considered in the implementation process. In terms of urban design, transportation engineering, and urban planning, what needs to be done for people-oriented design is clear. However, it is also of great importance to include local elements in the working process. Within the scope of this guide, the social and cultural characteristics, topography, traffic, principles, and regulations of urban development in Istanbul were considered.

#### Safety

All parklet implementations must be carried out in such a way as to keep sightlines clear for people on the streets and sidewalks. All parklet implementations must be carried out in such a way as to keep sightlines clear for people on the streets and sidewalks. Intersections are one of the most convenient places for parklet visibility. However, due to pedestrian and driver visibility, placing the parklet too close to the intersection point creates a complex situation (SDOT, 2017). Since parklets near intersections increase the risk of crashes, the correct practice is that they must be located at least one parking space away from an intersection (City of San Francisco, 2013).



In addition, parklets should be visible at night; they should contain a reflective element in their design or on the soft-hit posts surrounding them (The City of Richmond, 2016).

## Hız Sınırı

Yaya durakları, 40 km/sa hız sınırının üzerindeki yollarda önerilememektedir. Bu çerçevede halihazırda 40 km/sa ya da 30 km/sa hız limitlerine sahip yollarda yaya durakları herhangi bir ek düzenlemeye başvurulmadan uygulanabilir. Hız limitinin 50 km/sa olduğu yollarda ise trafik planlaması açısından gerekli düzenlemeler yapılarak ve uygun koşullar sağlanarak hız limitinin en azından belli bir yol kesiti için 40 km/sa olarak düzenlenmesi gerekir. Literatürde 50 km/sa hız limitinin olduğu bir yol kesiminin belirli bir bölümünde hız limitinin düşürülmesi durumunda yapılması gerekenler ile ilgili belirli uygulamalar söz konusudur. Burada genel olarak öne çıkan üç kavram vardır:

- Yol güvenliği
- Trafik yoğunluğu
- Sürücü beklentisi

Hız limitinin düşürülmesinin temel amacı tamamen yol kullanıcılarının güvenliğini sağlamak olduğundan, tercih edilen öncelikli uygulama hız limitinin 30 km/sa olarak düzenlenmesidir. Fakat trafik yoğunluğunun görece yüksek olduğu güzergâhlarda da bu konu dikkate alınmaktadır. Bununla birlikte ABD, Tennessee Ulaştırma Bakanlığı'nın Hız Limitlerini Belirleme Kılavuzu'nda, "Karayolu hızının sadece bir kesimi değerlendirilirken, tutarlılığı sağlamak için o bölüme yaklaşma ve ayrılımadaki hız sınırı da dikkate alınmalıdır. Sürücü beklentisinin devamlılığını sağlamak adına alışılmadık şekilde kısa bölümlerden kaçınılmalıdır" denmektedir (Tennessee Department of Transportation, 2018). Kılavuzda da belirtildiği gibi 64 km/sa ve üzeri hız limitine sahip yollarda yaklaşık 800 metre, 64 km/sa'den düşük hız limitine sahip yollarda ise 800 – 400 metre aralığında olacak şekilde yol kesiti tanımlanmalıdır. Ayrıca uygulanacak hız limiti değişimi en fazla 16 km/sa olmalıdır.

## Speed Limit

Parklets are not recommended on roads above the speed limit of 40 km/h. Within this framework, parklets can be implemented on roads with speed limits of 40 km/h or 30 km/h without any additional regulations. On roads with a speed limit of 50 km/h, the speed limit should be set to at most 40 km/h for a certain section of the road by making the necessary arrangements in terms of traffic planning and by providing appropriate conditions.

In the literature, there are certain implementations related to what should be done if the speed limit is lowered in a certain part of a road section where there is a speed limit of 50 km/h. Three general concepts stand out here:

- Road safety
- Traffic density
- Driver expectation

Since the main purpose of lowering the speed limit is to ensure the safety of road users, the preferred priority for implementation is to set the speed limit at 30 km/h. But this issue is also considered on routes with a relatively high traffic density. However, the USA Tennessee Department of Transportation's Guidance on Setting Speed Limits states that "Whenever only a portion of the highway's speed is being evaluated, the speed limit in the approach to and departure from that section should be taken into consideration to ensure consistency. Unusually short sections should be avoided to maintain driver expectancy." (Tennessee Department of Transportation, 2018). As stated in the guidance, the road section should be defined so that it is approximately 800 meters on roads with a speed limit of 64 km/h and higher, and between 800 and 400 meters on roads with a speed limit lower than 64 km/h. In addition, the possible speed limit change should not be more than 16 km/h.







### Kavşaklara Yakınlık

Trafikte net görüş hattını korumak amacıyla yaya durağının uygulandığı nokta ile yaya durağının tarafında bulunan kaldırımın kavşakla buluştuğu kenarı arasında minimum 6 metrelik mesafe korunmalıdır (City of Vancouver, 2016).

### Park Alanları

Yaya durakları, öncelikle park şeridi bulunan sokaklarda uygulanmalıdır. Bir taşıt şeridinde hiçbir düzenleme yapılmaksızın yaya durağı uygulanmamalıdır (The City of Richmond, 2016). Yaya durakları, yol üstü park alanlarının bulunduğu sokaklarda kaldırıma bitişik olacak biçimde park alanına yerleştirilebilir. Ücrete tabi olan veya olmayan park yerleri dahil olmak üzere, sokak üzerinde paralel, açılı veya dikey park yeri olan veya olabilecek herhangi bir yerde düşünülebilir (City of San Francisco, 2013). Yaya durağı, zirve saat düzenlemelerinin, otobüs ve taksi durak ceplerinin veya yükleme-boşaltma bölgelerinin olduğu yerlerde uygulanmamalıdır.

### Toplu Taşıma

Otobüs terminallerinde ya da otobüs ceplerinde yaya duraklarına izin verilmemelidir. Yaya durakları, bir otobüs terminalinin ya da durak alanının hemen bitişiğine yol güvenliği unsurları göz önünde bulundurulmak koşuluyla yerleştirilebilir (City of San Francisco, 2013).

### Yaya Aktivitesi

Yaya durakları, önemli yaya trafiğine sahip bölgelere yerleştirilmelidir (City of Vancouver, 2016). Yaya durakları, yaya trafiğinin yoğun olduğu, insanların sık sık yürüdüğü bir yerde en işlevsel şekilde kullanılabilir. Yaya durağı uygulanırken, insanların yaya durağının yakınında ne yapacakları, sokakta kaç kişinin yürüyor olacağı ve bu kişilerin kısa bir süreliğine nerede durmak isteyebilecekleri dikkate alınmalıdır (SDOT, 2017).

### Proximity to Intersections

To maintain clear sightlines in traffic, a minimum distance of 6 meters should be maintained between the parklet and the edge of the sidewalk on the side of the parklet where it meets the intersection (City of Vancouver, 2016).

### Parking Spaces

Parklets must be located primarily on streets with parking lanes. Parklets should not be implemented without making any regulations on the vehicle lane (The City of Richmond, 2016). Parklets can be placed along the curb line on streets where on-street parking spaces exist. They can be located anywhere on the street that has or may have space(s) for parallel, angled, or perpendicular parking, including metered or unmetered parking spaces (City of San Francisco, 2013). Parklets should not be implemented where there are rush hour regulations, bus, and taxi lay-bys, or loading and unloading zones.

### Public Transportation

Parklets should not be permitted in bus terminals or bus bays. Parklets can be placed adjacent to a bus station or stop area, provided those road safety elements are taken into consideration (City of San Francisco, 2013).

### Pedestrian Activity

Parklets should be placed in areas with considerable pedestrian traffic (City of Vancouver, 2016). Parklets can be used most functionally in areas where pedestrian traffic is heavy, and people walk frequently. While implementing a parklet, what people will be doing near the parklet, how many people will be walking on the street, and where these people may want to stop for a while should be considered (SDOT, 2017).

Bununla birlikte kafeler, açık hava otomatları, bisiklet paylaşım istasyonları ve sokağın diğer faydalanıcıları da yaya durakları için önemli bir kullanıcı kitlesidir. Öte yandan çeşitli aktivitelere sahip olmayan sokaklarda uygulanacak yaya durakları, bu sokaklar için iyi bir alternatif sunabilir (SDOT, 2017).

### Sokak Eğimi

Yaya durakları, eğimi %5'i aşan bir sokakta yer almamalıdır, çünkü yaya durağının tabanı, tüm insanların erişimine olanak sağlamak üzere maksimum %5'lik bir eğime sahip olabilir (SDOT, 2017; City of Vancouver, 2016). %3 veya daha fazla eğimli sokaklara uygulanan yaya durakları ise tekerlekli sandalyeli bireylere yönelik bir dinlenme alanı buldurmalıdır (City of San Francisco, 2013). Yaya durağı, eğimi %5'ten daha dik bir sokakta inşa edilecekse, ek mühendislik çalışması gerekir. Bununla birlikte, evrensel tasarım ilkelerine ve yaya durağına bağlı rampaların konumuna göre yerleştirilmeleri uygun olacaktır (SDOT, 2017; City of Vancouver, 2016).

### Kentsel Hizmetler

Belediye ve diğer kentsel hizmet sağlayıcı çalışanlarının sokakta bulunan su, kanalizasyon, elektrik hattı gibi kentsel hizmetlere erişimleri gerekmektedir. Bu nedenle yaya durakları kentsel hizmetler için önemli olan girişleri ve ekipmanlara erişimi engellememelidir. Yaya durakları, kentsel hizmet tesisatları ve rögar kapakları üzerine inşa edilemez (City of San Francisco, 2013). Kentsel hizmet sağlayıcıların sokağı kazması veya yaya durağı çevresindeki yer üstü altyapının bakımını yapması durumunda, yaya durağının geçici olarak kaldırılması gerekebileceğinin farkında olunması önemlidir (SDOT, 2017).

Additionally, cafes, outdoor vending machines, bike share stations, and other street beneficiaries are also significant user groups for parklets. On the other hand, parklets that will be implemented on streets that do not offer many activities can be a good alternative for these streets (SDOT, 2017).

### Street Slope

Parklets should not be located on a street with a slope exceeding 5%, since the base of the parklet must have a maximum slope of 5% to allow access for all people (SDOT, 2017; City of Vancouver, 2016). Parklets implemented on streets with a slope of 3% or more must have a resting area for people with wheelchairs (City of San Francisco, 2013). If the parklet is going to be built on a street steeper than 5%, additional engineering work is required. Additionally, it would be appropriate for them to be located according to the principles of universal design with the placement of the ramps connected to the parklet (SDOT, 2017; City of Vancouver, 2016).

### Utilities

City workers and other private utility service employees need access to urban services such as water, sewerage, and power lines located on the street. Therefore, parklets should not block entrances and access to equipment that is important for urban services. Parklets cannot be built on utilities and manhole covers (City of San Francisco, 2013). It is important to keep in mind that if utility providers excavate the street or maintain the aboveground infrastructure around the parklet, the parklet may need to be temporarily removed (SDOT, 2017).

Otobüs terminallerinde ya da otobüs ceplerinde yaya duraklarına izin verilmemelidir. Yaya durakları, bir otobüs terminalinin ya da durak alanının hemen bitişiğine yol güvenliği unsurları göz önünde bulundurulmak koşuluyla yerleştirilebilir.



## Sokak Ağaçları ve Bitkilendirme

Bir yaya durağını ağaçların bulunduğu bir kaldırım kenarında uygulamak, yaz mevsiminde yaya durağının doğal gölgeden faydalanmasını sağlar. Ayrıca bütün mevsimlerde kentsel yeşil alan ile iç içe olmak gibi önemli bir fırsat da sunar. Öte yandan bitkilerin büyümek için alana ihtiyacı vardır. Bu nedenle insanları yaya durağına ulaşmak için bir ağaç çukurundan ya da beton saksıların arasından geçmeye zorlayacak yerlerden kaçınılmalıdır. Yaya durağının ağaçların yakınına yerleştirilmesi durumunda, ağaçlardan ve hayvanlardan kaynaklanan unsurlardan kullanıcıların nasıl etkileneceği de dikkate alınmalıdır (SDOT, 2017).

## Toplum Katılımı

Yaya Durağı projesine gösterilen toplumsal destek, sürecin önemli bir parçasıdır. Ayrıca, önerilecek yaya durağı için destek almak amacıyla ilgili belediye birimlerine ve yetkili kişilere ulaşmak da önemlidir (City of San Francisco, 2013). Destek, komşu mülk sahiplerinden gelen destek yazılarının yanı sıra komşulardan ve diğer gruplardan gelen destek dilekçeleri ile gösterilebilir (The City of Richmond, 2016).

## Street Trees And Planting

Locating a parklet on the edge of a sidewalk with trees allows the parklet to benefit from the natural shade in the summer. It also provides a great opportunity to be in touch with the urban greenery year-round. On the other hand, plants need space to grow. Therefore, areas that will force people to go through a tree pit or around concrete pots to get to a parklet should be avoided. When locating a parklet near trees, it should also be considered how droppings from trees and animals might impact the parklet users (SDOT, 2017).

## Community Support

Community support demonstrated for the Pedestrian Stop project is an essential part of the process. It is also important to contact the relevant municipal units and authorized persons to get support for the proposed parklet (City of San Francisco, 2013). Support can be demonstrated by support letters from neighboring property owners as well as support petitions from neighbors and other groups (The City of Richmond, 2016).

Parklets should not be permitted in bus terminals or bus bays. Parklets can be placed adjacent to a bus station or stop area, provided those road safety elements are taken into consideration.



# 2. BÖLÜM: İSTANBUL İÇİN YAYA DURAĞI TASARIM ALTERNATİFLERİ

## 2. SECTION: PARKLET DESIGN STEPS FOR ISTANBUL

Kılavuzun bu bölümünde İstanbul'da yapılabilecek yaya durağı tasarım alternatiflerine yer verilmiştir. Katılımcı yaklaşım uyarınca, pilot uygulama alanı çevresinde yaşayan mahalleliler, çeşitli grupları temsil eden STK'lar, akademisyenler, konsolosluklar gibi paydaşlarla yapılan odak grup görüşmeleri, tasarım için temel oluşturmuştur. Bu süreçte öneri olarak ürün ailesi tasarım kararları alınmış, sahaya uygulama konusunda ihtiyaçlar belirlenmiş ve İstanbul'da uygulanabilecek yaya durağı tipolojileri farklı örnek tasarımlarla gösterilmiştir. Altyapı, çevresel yapı, sosyal yapı, eğitim gibi faktörlerle oldukça farklılaşabilen İstanbul'un cadde ve sokaklarına kolayca uygulanabilir yaya durağı tasarım alternatifleri geliştirebilmek adına farklı konularda çalışan kişi ve kurumlarla gerçekleştirilen odak grup görüşmeleri temel alınmıştır. Odak grup görüşmeleri çerçevesinde ortaklaşan talepler olduğu gibi, belirli odak gruplar için öncelikli olan spesifik talepler de mevcuttur. Tüm grupların ortaklaştığı öneriler; dinlenme, bekleme ve oturma fonksiyonları olmuştur. Yeşil alan ve bitkilendirme de sıkça vurgulanan fonksiyonlardır. İstanbul genelinde açık ve yeşil kamusal alanların

eksikliği bilinmekte ve bu durum, yaya durağı uygulamalarına yönelik beklentilere de yansımaktadır. Hava koşullarına karşı üst örtü, WiFi noktası, telefon şarjı, bisiklet/e-scooter park alanı, bisiklet tamir kiti, akülü tekerlekli sandalye şarjı ve bilgilendirici panolar, farklı gruplar tarafından tekrarlanan öneriler olmuştur (Şekil 7).



In this section of the guide, steps for parklet design in Istanbul are given. Through a participatory approach, focus group discussions with stakeholders such as neighborhood residents living around the pilot implementation area, NGOs representing various groups, academicians, and consulates have formed the basis for the design. In this process, product family design decisions were made as suggestions, and the needs for field implementation were determined.

Focus group interviews were conducted with individuals and organizations working on different topics to develop design alternatives for parklets that are easily applicable to the streets of Istanbul, which can have varying factors such as infrastructure, environmental structure, social structure, and slope. As there are common requests within the framework of focus group negotiations, there are also specific requests that are a priority for certain focus groups. Resting, waiting, and sitting functions are the common recommendations that all groups have agreed on. Green areas and planting are also two functions that are often emphasized.

Fonksiyonlar Functions	Katılımcılar Participants								
	Mahalleli Neighborhood Resident	Akademisyen Academician	Konsolosluklar ve Birlikler Consulates and Unions	Engelli STK'ları NGOs Representing Disabled People	Yaşlı STK'ları NGOs Representing the Elderly	Çocuk STK'ları NGOs Representing Children	Yaya STK'ları NGOs Representing Pedestrians	Bisikletli STK'ları NGOs Representing Cyclists	
Dinlenme, Bekleme, Oturma Resting, waiting, sitting	•	•	•	•	•	•	•	•	
Yeşil alan, Bitkilendirme Green area planting	•	•			•	•	•	•	
Hava koşullarına karşı koruyucu üst örtü Top cover for weather protection		•				•	•		
WiFi noktası, Telefon şarj noktası WiFi hotspot, Phone charging point		•				•	•	•	
Gürültü/Koku/Egzoz Önleyici Bariyer Anti-Noise/Odor/ Exhaust Barrier		•							
Bisiklet ve e-scooter parkı /Bisiklet Tamir Kiti Bike/e-scooter parking area / Bike repair kit			•			•	•	•	
Akülü tekerlekli sandalye şarj noktası Power wheelchair charging point			•			•	•		
Bilgilendirici pano Informative boards				•		•	•		
Pusetler için ayrılmış alan Space reserved for strollers						•			
Özel yol güvenliği önlemleri Special road safety measures					•	•			
Sokak hayvanlarına yönelik uygulamalar Implementations for stray animals							•		
Aydınlatma Lighting							•		
Nörolojik uyandırıcı uygulamalar Neurological stimulation applications					•				
Geri dönüşüm Recycling								•	

**Şekil 7 | Odak Grup Görüşmelerine Göre İstanbul'da Önceliklendirilmesi Gereken Yaya Durağı Fonksiyonları**

Figure 7 | Parklet Functions that Should be Prioritized in Istanbul According to the Focus Group Interviews

Odak grup görüşmeleri çerçevesinde yaya durağı ile ilgili öneriler, dinlenme, bekleme ve oturma; yeşil alan ve bitkilendirmenin yanı sıra hava koşullarına karşı üst örtü, WiFi noktası, telefon şarjı, bisiklet/e-scooter park alanı, bisiklet tamir kiti, akülü tekerlekli sandalye şarjı ve bilgilendirici panolar gibi unsurlara odaklanmıştır.

Within the framework of focus group discussions, suggestions for parklets were centered on components such as resting, waiting, and sitting areas; green fields and plantings; top covers for weather protection; Wi-Fi hotspots; phone charging points; bike/e-scooter parking areas; bike repair kits; power wheelchair charging points; and information boards.

## 2.1. YAYA DURAĞI İÇİN ÖNERİLEN ÜRÜN AİLESİ TASARIM KARARLARI

Yaya durağı için önerilen ürün ailesinin farklı kent dokularının farklı ihtiyaçlarına cevap verebilmesi, yaya durağı uygulamasının zaman içinde değişen koşullara başarılı bir şekilde uyum sağlayıp uygulama ömrünün uzaması, ömrü boyunca fayda ve değerinin korunması ve/veya en üst düzeye çıkarılabilmesi adına ürün ailesi tasarımının uyarlanabilirliği göz önünde tutularak tasarım kararları alınmıştır.

Yaya durağı için önerilen ürün ailesinin sokak ile entegrasyonunun sağlam olması için ürünler, genişletilebilirlik (expandability) becerisini kuvvetli tutabilecek metal bir strüktür üzerine tasarlanmıştır. Bu metal strüktür, zemin seviyesine inildiğinde mühendislik gereksinimler ile şekillenirken üst yapıya çıktıkça uyarlanabilirlik becerisini yüksek tutmak adına 4-6 cm çaplı daire kesitli profiller ile devam etmektedir. Taşıt ve yaya etkileşimi nedeniyle sıklıkla kirlenebilecek düşük kotlar, kir tutmayı azaltmak ve kolay temizlenebilirlik adına boyalı metal yüzeyler olarak kurgulanırken, kullanıcının etkileşime girdiği yüzeylerde ahşap malzemeler tercih edilmiştir.

Alt fonksiyonlarda ise ihtiyaç dahilinde uygun görülen her malzeme ürün ailesine eklenebilecektir.

## 2.1. RECOMMENDED PRODUCT FAMILY DESIGN DECISIONS FOR PARKLETS

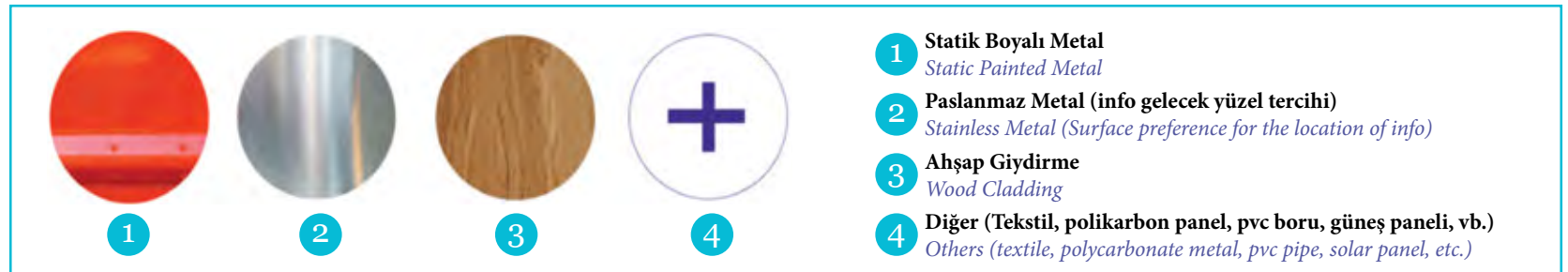
The feasibility of the product family design has been considered when considering the design decisions so that the product family recommended for parklets can be able to respond to the different needs of different urban textures; that parklets can successfully adapt to changing conditions over time and prolong the life of the practice; and to preserve and/or increase its benefits and value over time.

To ensure that the integration of the product family recommended for the parklet with the street is strong, the products are designed on a metal structure that can keep the expandability strong. This metal structure, while shaped to meet engineering requirements when it descends to the ground level, continues with circular section profiles with 4-6 cm diameters as it rises to the superstructure to keep the adaptability high. Low elevations, which can often become dirty due to vehicle and pedestrian interaction, are designed with painted metal surfaces to reduce dirt retention, and ensure easy cleanability, while wooden materials have been preferred on the surfaces the users interact with.

In the sub-functions, any material deemed appropriate for the needs can be added to the product family.

### Şekil 8 | Malzeme Seçimleri

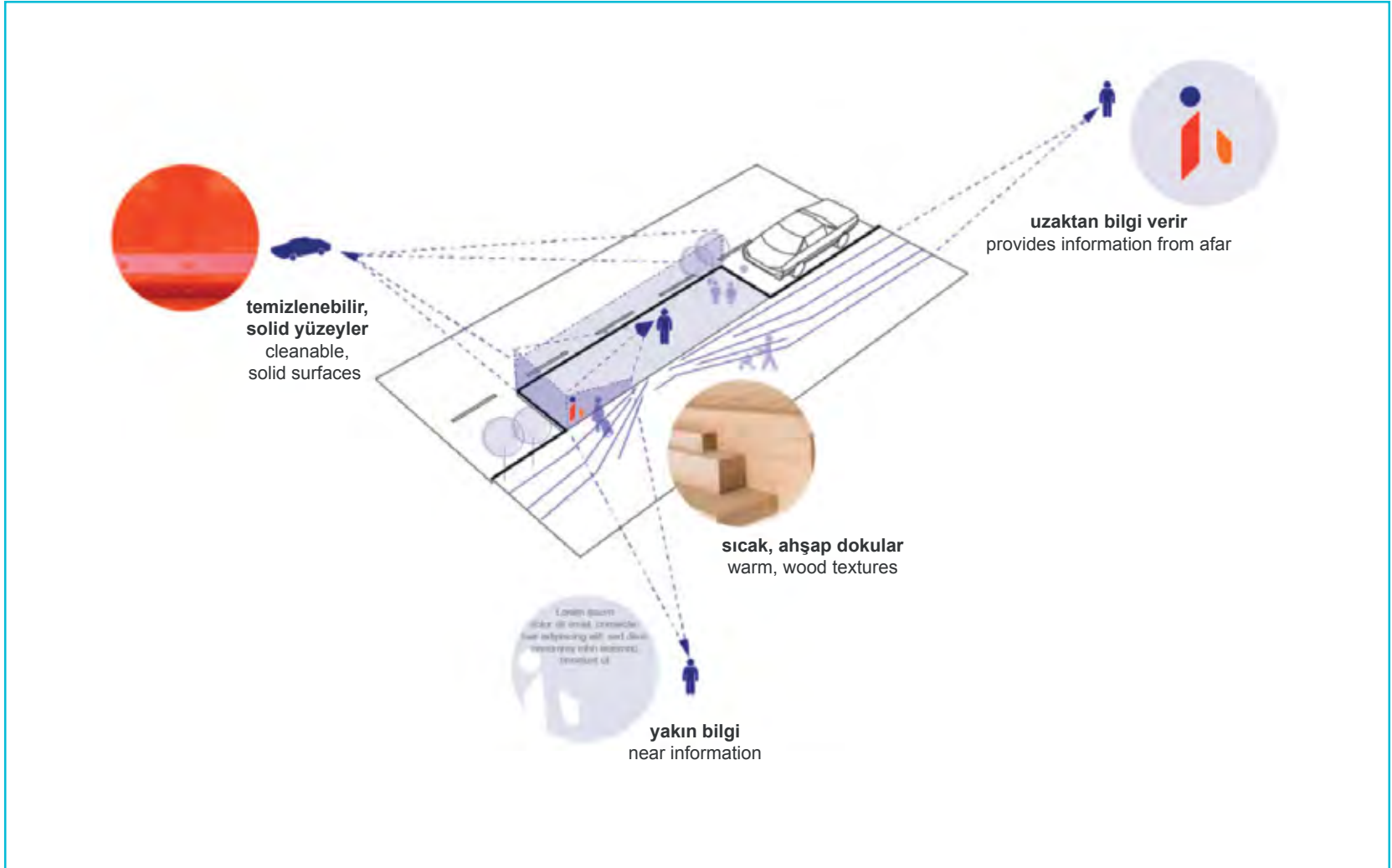
Figure 8 | Material Selections



Ortalama 90 cm altı kotlarda, taşıt kullanıcısının sınırlı dikkatini çekmek ve kamusal sanat uygulayanların boyalı türevli çalışmalarını mümkün mertebe uzak tutmak adına yanal yüzeylere yoğun renk uygulanması tercih edilmiştir. Kamusal sanat uygulamalarından geçici olanlara, yani asılma prensibi ile (attached) belirlenlere ise taşıyıcı sistem varlığı ile destek sağlanacaktır. Bu yanal yüzeyler, bilgi medyaları olarak eklenirken görsel geçirgenliği yüksek tutmak adına 90 cm üstü kota geçirimsiz elemanlar önerilmemiştir. Bunların yanı sıra gürültünün ve taşıt zehirli gaz emisyonunun kısmi izolasyonu için bitkilendirme tercih edilmiştir.

It was preferred to apply intense colors to the lateral surfaces at elevations below 90 cm on average to attract the limited attention of car users and keep those who apply public art as far away as possible from cars. Public art practices that are attached to the surfaces will be supported with carrier systems. To keep the visual permeability high while these lateral surfaces are added as information media, impermeable elements are not recommended for elevations above 90 cm. In addition, it has been proposed that plantings should be preferred for partial isolation of noise and toxic vehicle gases.

Şekil 9 | Kullanıcı İlişkisi  
Figure 9 | User Relationship



Önerilen tasarım uygulama öncesinde; bölünebilir, birleştirilebilir, alt bileşenleri eklenip çıkartılabilir, farklı boyutlandırılabilir, çok işlevli programlandırılabilir. Uygulama sonrası; onarılabilir, genişletilebilir, taşınabilir ve vatandaş katılımcılığına alan açar. Kısaca uyarlanabilirliği gelişkindir. Bu sayede sürdürülebilir ve dirençli bir kent yerleştirmesi sağlamak adına tercih edilmiştir.

The proposed design has features such as divisibility and composability, its sub-components are removable, scalable, and can be programmed multifunctionally before implementation. After the implementation, it will have features such as repairability, expandability, and portability and will be open for citizen participation. In short, its adaptability is advanced. Thus, it has been preferred to provide a sustainable and resilient urban settlement.

**Şekil 10 | Kullanıcı Kullanımları**  
**Gözlemlenmiş Benzer Uygulamalar:**  
**Bomontiada, İstanbul,-trak tasarım; El**  
**Risco, Las Palmas, Pico Collectivo, To do**  
**Porlapraxis, Herkes İçin Mimarlık, -trak**  
**tasarım**

Figure 10 | Similar Implementations Observed in Utilization: Bomontiada, Istanbul, design-trak; El Risco, Las Palmas, Pico Collectivo; Todo Por La Praxis, Herkes İçin Mimarlık, design-trak



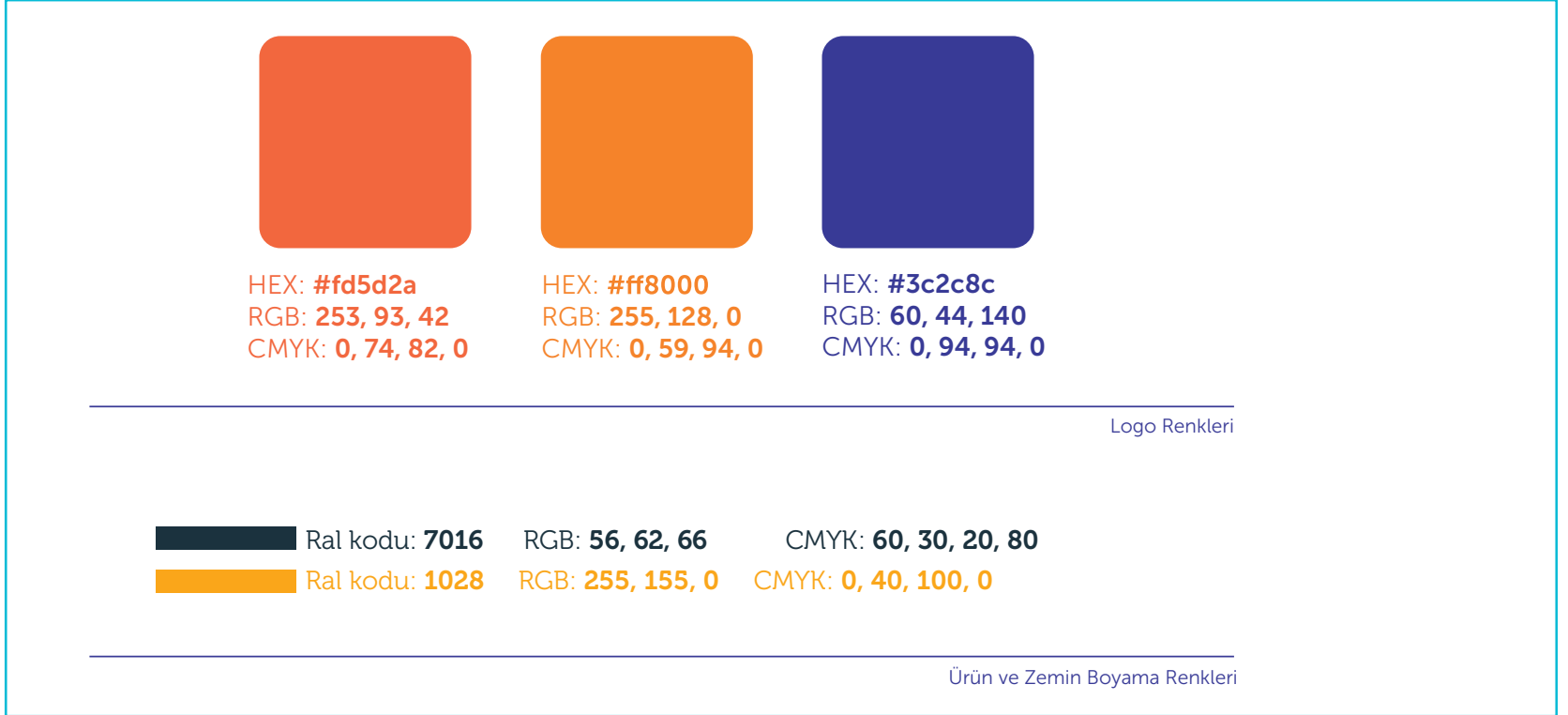


İstanbul genelinde uygulanacak tüm yaya durakları için tek tip bir logo üretilmiştir. Böylelikle önerilen logo ve önerilen renk kodlarıyla birlikte pilot tasarım ve sonrasında üretilen tüm yaya duraklarında tutarlılık ve dil birliği sağlanması hedeflenmiştir.

A uniform logo has been produced for all parklets to be implemented throughout Istanbul. Thus, it is aimed to ensure consistency and language unity with the proposed logo and the proposed color codes among the pilot design and all parklets that will be implemented hereafter.



Şekil 11 | Yaya Durağı Logo Örneği  
Figure 11 | Example of a Parklet Logo



Şekil 12 | Yaya Durağı Ana Renkleri  
Figure 12 | Main Colors of The Parklet

## Önerilen Yaya Durağı '21 Ürün Ailesi Seçkisi ve Genişletilebilirliği

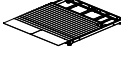



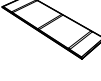







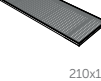
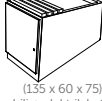


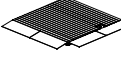




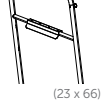




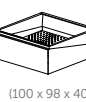




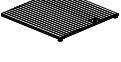






Ürün ailesinin bileşenleri seri üretime yatkın tasarlanmakla birlikte sokak ihtiyaçlarından dolayı her bir yaya durağı uygulaması eşsiz olacaktır. 2021 yılında yapılan atölye ve odak grup çalışmaları sonucunda ortaya çıkan ve uygulanabilir bulunarak uygulamaya alınan ürün aile bileşenleri aşağıdaki çizelgede yer almaktadır. Yukarıda bahsedilen

## Recommended Parklet '21 Product Family Selection and Expandability

Although the components of the product family are designed to be mass-produced, each parklet implementation will be unique due to the street's needs. The product family components that emerged as a result of workshops and focus group studies conducted in 2021 and have been implemented since then are included in the following chart. According to the

Şekil 13 | Yaya Durağı '21 Ürün Ailesi

Figure 13 | Parklet '21 Product Family

Ürün Ailesi Product Family	Zemin Platformu Floor Platform	Taşıyıcı Sınır Elemanları Carrier Boundary Elements	Bitki Yatağı Plant bed	Oturma Birimi Seating Unit	Üst Örtü Top Cover	Altyapı Infrastructure	Diğer Fonksiyonlar Other Functions	Zemin Boyaması Üstü Fonksiyonlar Function Placements on the Floor Paint
	 a// (240 x 200) cm max h:15 cm	 200 cm aks aralığı max h:300 cm taşıyıcı eleman	 (60 x 98 x 78) cm fitilli bitki yatağı	 (55x12) cm bank	 (210 x 108) cm polikarbon panelli üst örtü elemanı	 (135 x 60 x 75) cm depo+ elektrik kutusu	 (45 x 50) cm xox oyuncağı	 aks aralığı 120 cm max h: 110 cm bisiklet parkı
	 b// (180 x 200) cm max h:15 cm	 80 cm aks aralığı max h:175 cm aynıcı eleman	 (60 x 98 x 104) cm fitilli bitki yatağı	 (90x70) cm kolçaklı bank	 210x110 cm ahşap profilili üst örtü elemanı	 (155 x 60 x 75) cm su sebili+ elektrik kutusu	 (13 x 33) cm şehir bilgi levhası	 aks aralığı 120 cm max h: 110 cm pompa bisiklet parkı
	 c// (240 x 240)cm h:8 cm	 100 cm aks aralığı max h:175 cm	 (100 x 98 x 104) cm fitilli bitki yatağı	 (90x70) cm bank	 210x110 cm gergi brandalı üst örtü elemanı	 (23 x 66) cm aydınlatma elemanı	 (13 x 50) cm yaya durağı bilgi levhası	 aks aralığı 100 cm max h: 110 cm scooter parkı
	 d// (280 x 200)cm max h:15 cm	 100 cm aks aralığı max h:175 cm	 (100 x 98 x 40) cm fitilli bitki yatağı	 Ø 50 cm hareketli oturma birimi	 210x110 cm güneş panelli üst örtü elemanı	 usb girişi	vb...	 max h:150 cm bisiklet tamir istasyonu
	 e// (200 x 200)cm h:8 cm		 Ø 50 cm hareketli oturma birimi	 Ø 50 cm hareketli oturma birimi	vb...	vb...		 max h: ~55 cm hayvan besleme
			 (20x55) cm ahşap kolçak					 Ø: 10 cm hayvan besleme
								 (204 x 54 x 85) cm atık toplama
								vb...

tasarım kararlarına ve ileri bölümlerde açıklanacak ürün detaylarına uyarak tasarımlar, yeni bileşenler üretmeye açıktır ve ihtiyaç dahilinde geliştirilecek bileşenler açık kaynak ile teşvik edilecektir.

Yaya durağı uygulamalarının senelik planlanarak bir iki dönemde toplu olarak uygulanması öngörülmektedir. Uygulama sıklığının artması durumunda ürün bileşenlerinin arasına prekast beton bileşenlerinin girilmesi önerilmiştir.

Aynı zamanda Akıllı Kent Uygulamaları, Afetle Mücadele Uygulamaları kapsamında kentte belirmesi planlanan yeni uygulamalara ev sahipliği yapması da öngörülmektedir.

above-mentioned design decisions and product details to be explained in the next sections, the designs are open to producing new components, and the components to be developed within the need will be encouraged by open source.

In case of an increase in the frequency of implementations, precast concrete components have been proposed to be added to the product components.

At the same time, Smart City Implementation Tools are also expected to host new implementations that are planned to appear in the city within the scope of Disaster Management Implementations.



## 2.2. YAYA DURAĞI: SAHAYA UYGULAMA

Yaya durağı, kentin farklı ihtiyaçlarını karşılamak üzere modülerlik (modularity) ve genişletilebilirlik (expandability) kavramları esas alınarak tasarlanmıştır. Bahsi geçen ihtiyaçlar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Sokak kesitlerindeki farklılıklara uyum sağlayabilme,
- Yerleşilecek zemin malzemesi ve performansındaki farklılıklara uyum sağlayabilme,
- Farklı fonksiyon gereksinimlerine cevap üretebilme,
- İmkan dahilinde yeteri sıklıkta yaygınlaştırılabilme,
- Uygulanacağı kentsel alanın tarihsel dokusu ile uyum,
- Gelecekteki yeni gereksinimler için gelişmeye açıklık.

Her bir kentsel yerleştirme, prensip olarak “8 Adımda Yaya Durağı Tasarlama Metodu” uygulanarak yerine özgü tasarlanabilecektir. Öte yandan İstanbul kentinde en sık yaya durağı uygulanması beklenen olasılıklar seçkisine “Standart” ismi verilen örnekler sunulmuştur. Öngörülen standart durum; 3 metre genişliğinde taşıt şeridinde ve %0-%5 yol eğimine sahip, 5-18 cm yükseklikli kaldırıma paralel taşıt parklanmasına bırakılmış yolda minimum iki taşıtlık, yani 12 metre alana yerleşimi ifade etmektedir.

### Zemin Platformu Seçimi ve Yerleşimi

Kaldırım yanı taşıt yolu ve parklanma kotunu kaldırım seviyesine getirmek, yeni uygulanan alanı özelleştirip tariflemek ve

kullanıcı dostu malzemelerle taşıt trafiği etkin sokak kesimini yaya kullanıcı dostu bir alana dönüştürmek gibi gereksinim ve pratik çözümler için ahşap kaplı zemin platformları tasarlanmıştır.

Standart platform 200x280 cm olup %0-%5 eğimli kaldırım üzerine kapanarak taşıt zemini uyumsuzluklarını tolere edebilecek ayarlı ayaklar sayesinde taşıt yoluna yerleştiğinde kaldırım kullanıcılarına kesintisiz/engelsiz kullanım sağlayan hareketli rampa parçasına sahiptir.

Yaya durağı, özelleşen platform tipleri ile taşıt yoluna yerleşebileceği gibi; A: yüksek eğimli taşıt yoluna (ek mühendislik uygulaması ile), B: kaldırım üstüne (h: 8 cm platform), C: yeşil zemin üstüne (beton pabuçlar ile) de uygulanabilir.

## 2.2. PARKLET: IMPLEMENTATION IN THE FIELD

Parklet is designed based on the concepts of modularity and expandability to meet the different needs of the city.

The mentioned needs can be summarized as follows:

- The ability to adapt to differences in street sections,
- The ability to adapt to differences in the floor material and performance,
- The ability to respond to different functional requirements,
- The ability to be generalized sufficiently,
- Compliance with the historical texture of the urban area where it will be located,
- To be open to improvement for future new requirements.

Each urban settlement can be designed according to its location by implementing the “Method of Designing a Parklet in 8 Steps” as a principle. On the other hand, examples called “standard” are presented as the selection of possibilities that are expected to be implemented most frequently in parklets in Istanbul. The envisaged standard situation refers to the placement in an area reserved for a minimum of two vehicles (an area of 12 meters) parallel to the sidewalk with a height of 5-18 cm on a 3-meter-wide road lane with a slope of 0%-5%.

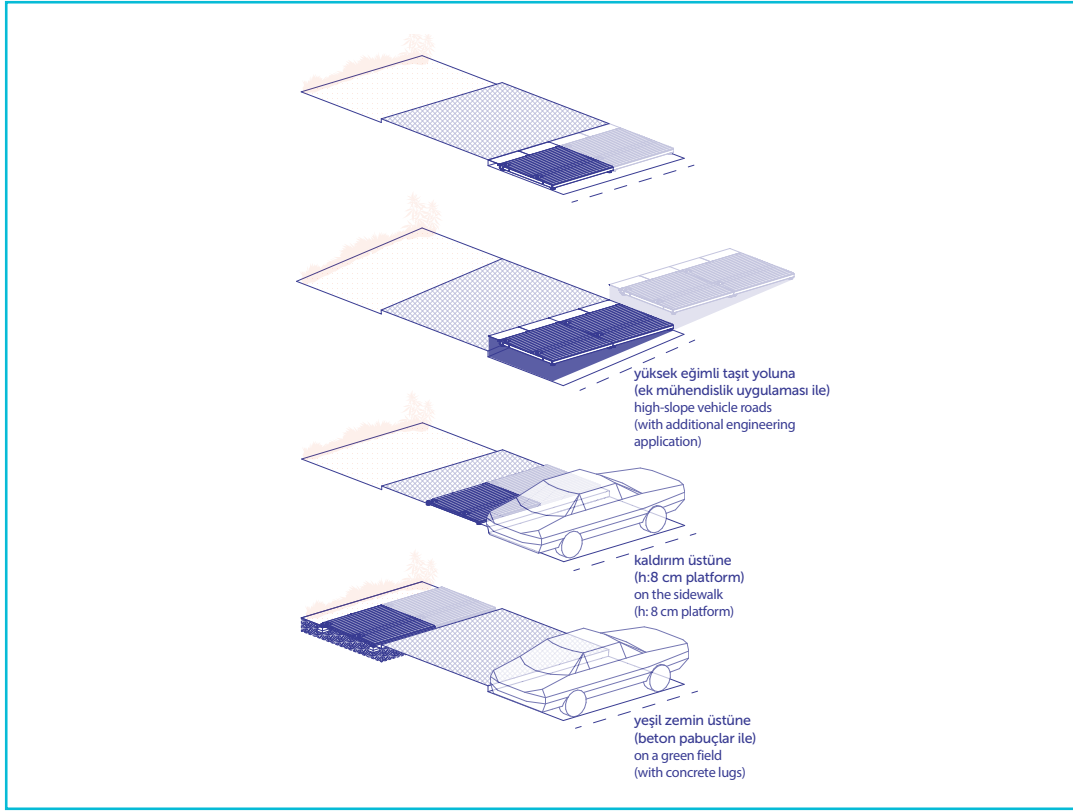
### Selection and Placement of the Floor Platform

Wooden covered floor platforms have been designed for requirements and practical solutions such as raising the elevation of

the curbside, driveway, and parking to the sidewalk level, customizing, and describing the newly implemented area, and converting the effective street segment of vehicle traffic into a pedestrian-friendly area with user-friendly materials.

The standard platform is 200x280 cm and has a portable ramp part that provides uninterrupted/unobstructed use to the sidewalk user when placed on the driveway thanks to adjustable legs that can tolerate vehicle floor mismatches by closing on the pavement with a slope of 0%-5%.

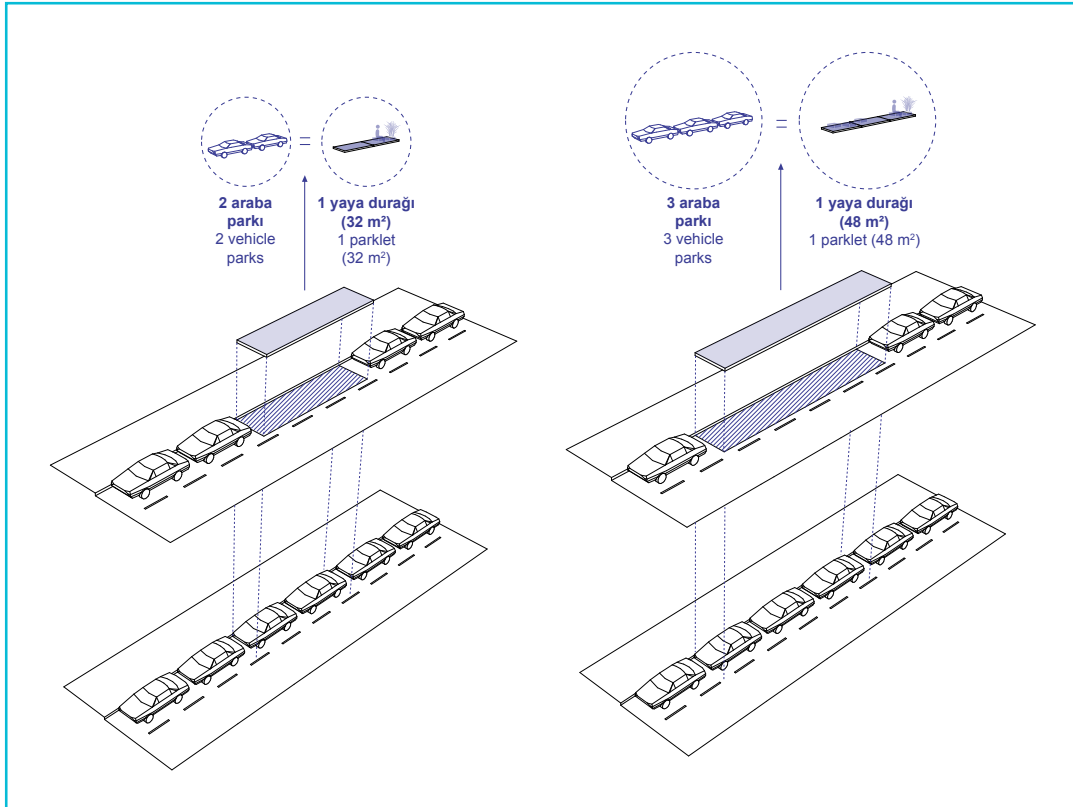
Parklets can be placed on vehicle roads with customized platform types such as A: on high-slope vehicle roads (with additional engineering application), B: on the sidewalk (h: 8 cm platform), and C: on a green field (with concrete lugs).



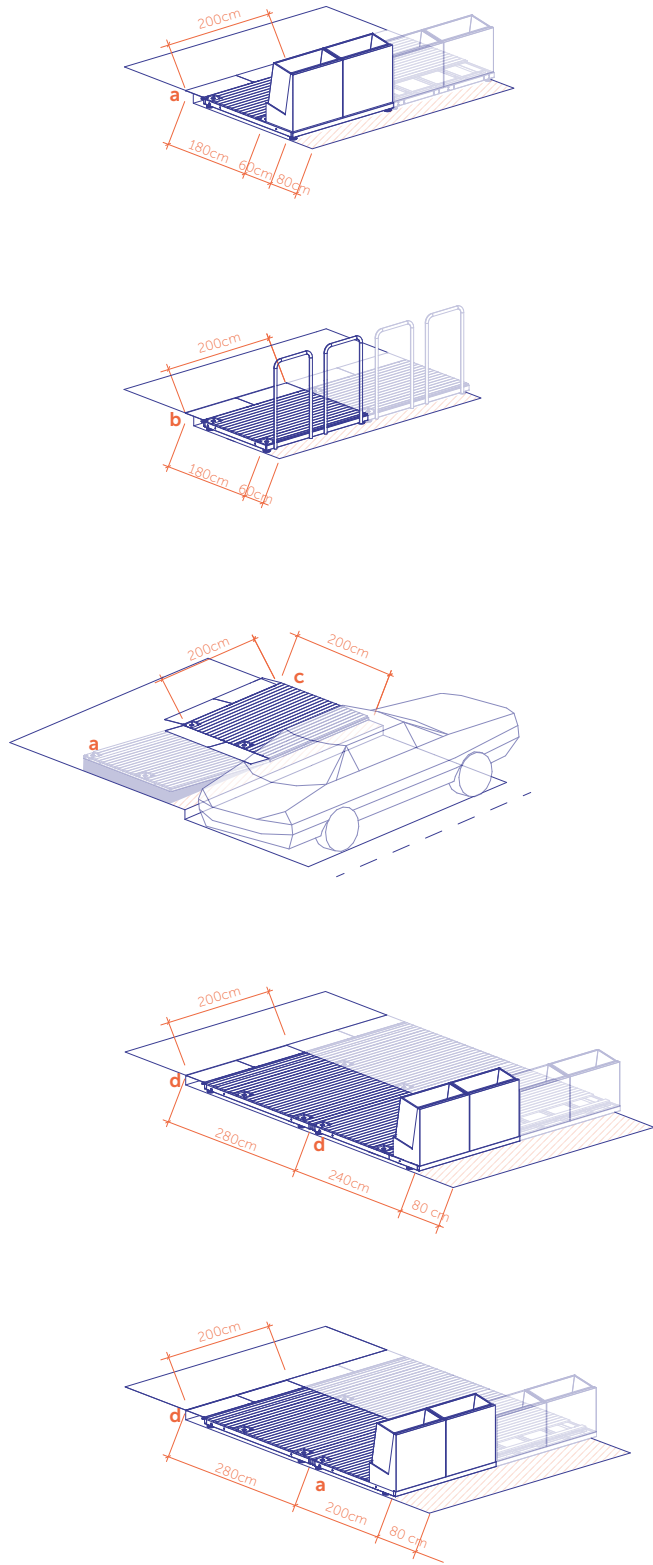
Standart Yaya Durağı; kaldırıma paralel, kaldırım boyunca istenilen boyda (200 cm'nin katları olarak) Platform a uygulanarak elde edilir.

A standard parklet is obtained by implementing a Platform of the desired length (in multiples of 200 cm) parallel to the sidewalk and along the sidewalk.

Şekil 14 | Yol Kondisyon  
Figure 14 | Road Condition



Şekil 15 | Platform a ile Yaya Durağı Örneği  
Figure 15 | Example of a Parklet with Platform a



Paralel parklanmaya 280 cm'den (minimum 250 cm) az mesafe bırakılması durumunda Platform b, 200x180 cm'lik özelleşmiş uygulama yapılır. Paralel parklanması olan, %5 üzeri eğime sahip yollarda Platform c ile sürekli geçiş düzenlenir ve Platform a, altına ek mühendislik uygulaması ile çelik karkas zemin eğimine göre planlanarak Platform a terazisinde uygulanabilir (Şekil 16). Dikey parklanma üzeri yerleşimlerde 200x280 cm'lik Platform d en kesitte tekrarlı, çapraz parklanma üzeri yerleşimlerde ise 200x280 cm'lik Platform d ve 200x240 cm'lik Platform a en kesitte sıralı uygulanabilir. İstanbul'da farklı genişlik ve eğimde sokaklar mevcuttur. Bu sebeple farklı boyutlarda zemin platformları önerilmiş; farklı nitelik ve nicelikte yaya duraklarının tasarlanıp yeni tipolojilerin gelişmesine olanak sağlanmıştır.

### Zemin Boyası ile Yol Bütünlüğü Sağlanması

Taşıt parkı kotuna yerleştirilerek kaldırım seviyesine yükseltilen veya doğrudan kaldırım kotuna yerleştirilen platformlardan oluşan yaya durağına yaklaşımı güvenli bir mesafede tutmak ve yayaların taşıt yoluna inişlerini yavaşlatmak için zemin işaretçileri kullanılmaktadır. Standart zemin boyası, platform ile akan trafik ara kesitinde bırakılan 80 cm mesafenin boyanmasıdır. Trafik akış yönünde boyanan bu 80 cm, kaldırıma vardığında 450 cm mesafeye, trafik akış yönününün tersinde ise 150 cm'ye ulaşır (Şekil 17).

Şekil 16 | Platform a, b, c, d

Figure 16 | Platform a, b, c, d

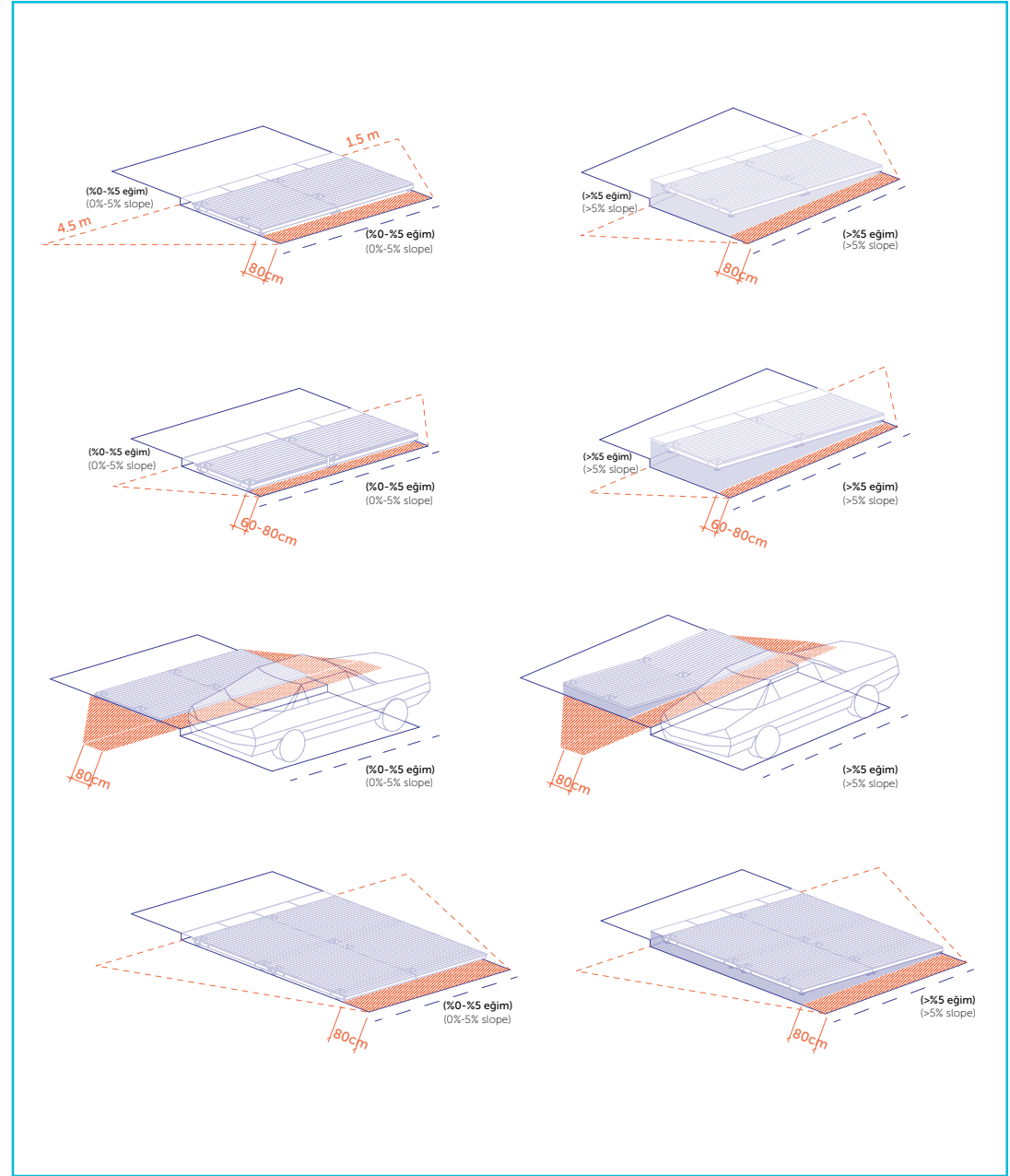
If a space of less than 280 cm (minimum 250 cm) is left for parallel parking, a customized implementation of 200x180 cm for Platform b can be made. On roads with parallel parking and a slope of more than 5%, the continuous crossing is arranged with Platform c, and Platform a can be planned according to the slope of the steel structure ground with additional engineering implementation underneath and can be implemented on the Platform a scale.

In perpendicular parking settlements, Platform d of 200x280 cm can be implemented repetitively in the cross-section, and in cross-parking settlements, Platform d of 200x280 cm, and Platform an of 200x240 cm can be implemented sequentially in the cross-section.

In Istanbul, there are streets of different widths and slopes. For this reason, floor platforms of different sizes have been proposed; parklets of different quality and quantity have been designed; and new typologies have been developed.

## Providing Road Integrity Through Floor Painting

Surface painting is used to keep the approach to the parklet, which consists of platforms that are raised to the elevation of the sidewalk by placing them at the vehicle park or are placed directly on the sidewalk elevation, at a safe distance and slow down the pedestrians' movement to the vehicle road. The standard surface painting is the painting of the 80 cm left at the intersection of the platform and the traffic flow. Painted in the direction of the traffic flow, this 80 cm reaches a distance of 450 cm when it reaches the sidewalk and 150 cm in the opposite direction of the traffic flow.



Şekil 17 | Zemin Boyası

Figure 17 | Floor Paint

Yerleşilen nokta parklanma cebi olduğu takdirde, yol bütünlüğünü tamamlamaya yönelik olarak boya uygulaması uzatılabilir (Şekil 18).

Boya uygulamalarının üzerine bisiklet parkı, çöp ayrıştırma kutusu gibi fonksiyonlar yerleştirilebilir. Bu fonksiyonların yerleştirilmesi ile doğal seçim sayesinde motorlu taşıt parklanmasının da önüne geçilmesi hedeflenmektedir.

### Altyapıların Seçimi ve Yerleşimi

Yaya duraklarına elektrik ve su altyapıları entegre edilebilir. Alanın aydınlatılması, kamuya açık su ve elektrik sağlayan noktalar oluşturulabilmesi veya kamusal alanda bu altyapılara ihtiyaç duyan yeni eklentilere altlık sağlanabilmesi için elektrik, su altyapısı ve yetkililerin ulaşabileceği depo fonksiyonları kilitli dolap modülünde bir araya getirilmiştir.

### Platform - Trafik Bölücülerin Seçimi ve Yerleşimi

Yaya durakları, güvenlik ve konfor adına kullanıcıyı akan trafikten izole etmelidir. Bu amaçla iki ana bileşen, platform çevresini aralıksız çevreler. Trafik ile paralel hat boyunca bitki yatakları, kaldırımın dik kenarlarında ise infografiklerin de yer alabileceği panel birimleri önerilir (Şekil 19).

If the location is a parking bay, the paint application can be extended to provide road integrity.

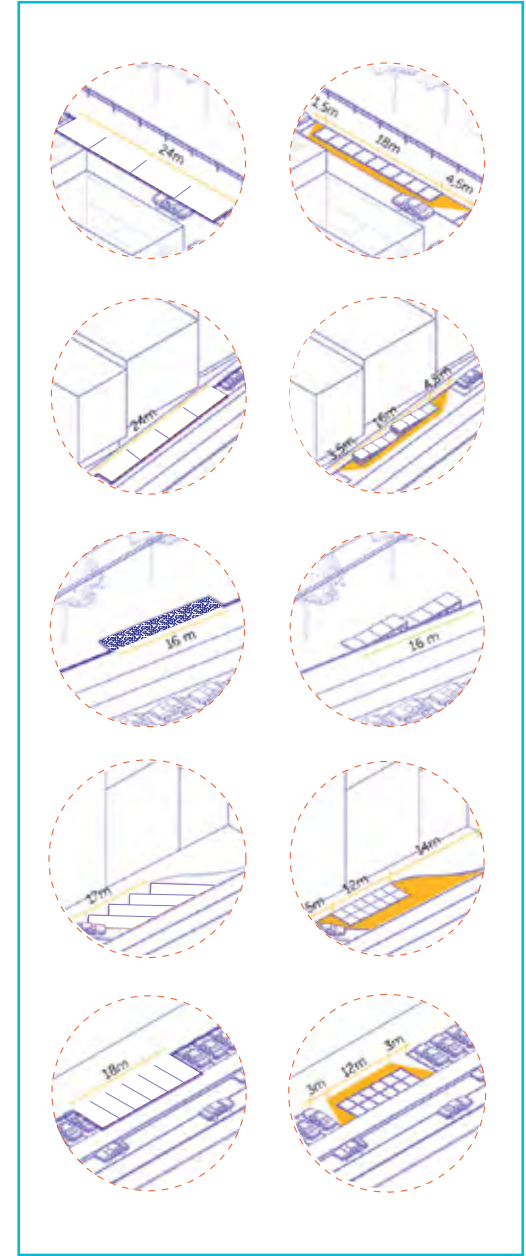
Functions such as bike parks and waste sorting boxes can be placed on the painted surfaces. With the placement of these functions, it is aimed to prevent the parking of motor vehicles due to natural selection.

### Selection and Placement of Infrastructure

Electricity and water infrastructure can be integrated into parklets. Electricity, water infrastructure, and storage functions accessible to the authorities are brought together in the locker module to illuminate the area, create points that provide public water and electricity, or provide a base for new additions that need these infrastructures in the public area.

### Selection And Placement of Platform - Traffic Dividers

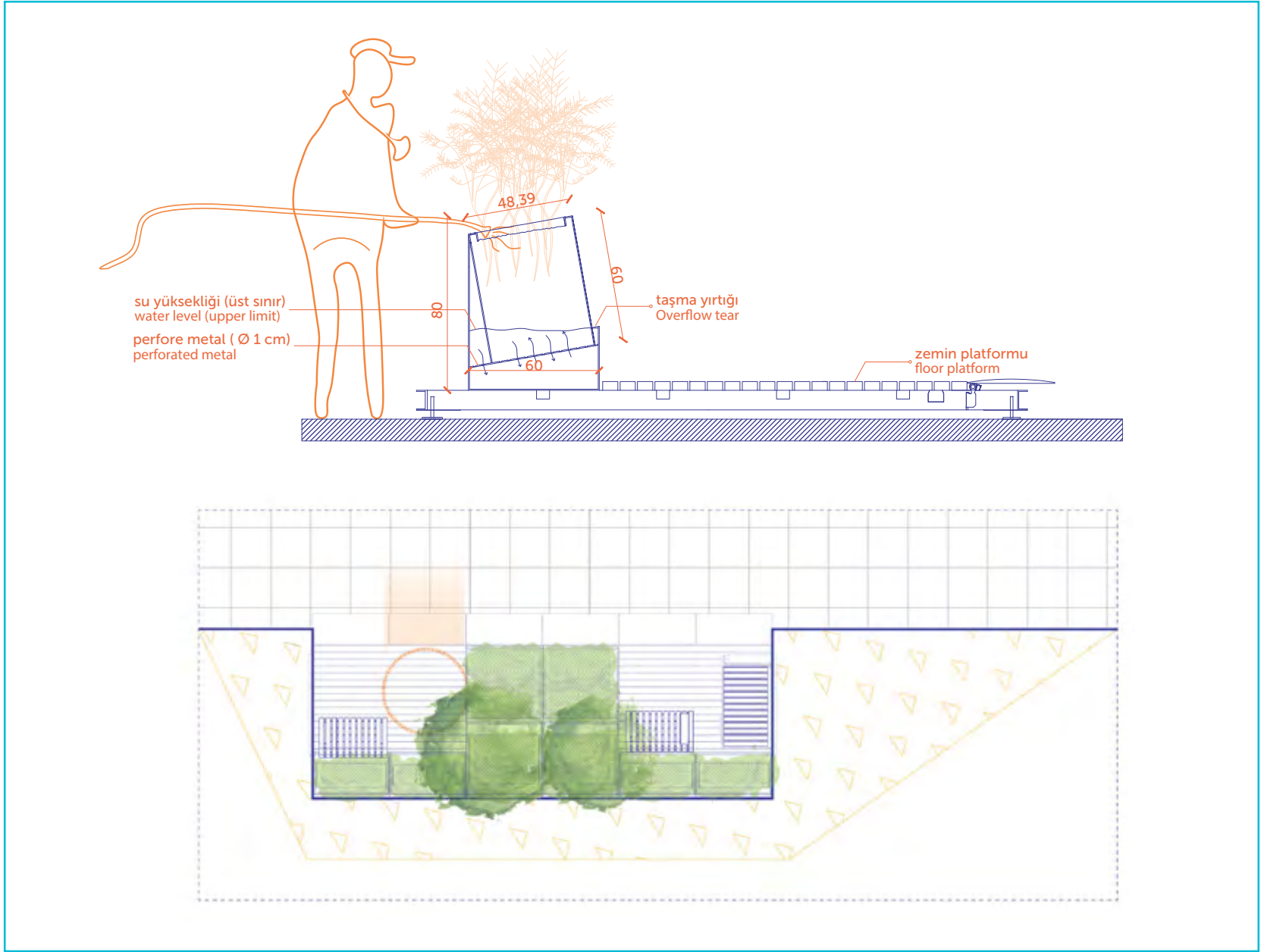
Parklets should isolate their users from the flowing traffic for their safety and comfort. For this purpose, two main components continuously surround the platform perimeter. Plant beds along the line parallel to the traffic; panel units, where infographics can also be located, on the steep sides of the sidewalk are recommended.



Şekil 18 | Yol Bütünlüğü Adına Zemin Boyasının Uzatılması

Figure 18 | Extension of the Floor Paint for Road Integrity





Şekil 19 | Platform - Trafik Bölücülerin Seçimi

Figure 19 | Selection of Platform - Traffic Dividers

Bitki yatakları, yaya ve taşıt yolu arasında doğal ayırıcı unsur işlevi görür. Bu bileşenler, taşıt trafiğine karşı güvenli bir duvar oluştururken bir yandan da diğer canlılara konak olur. Zemin platformu üzerinde üç farklı boyutta fitilli bitki yatağı tasarlanmıştır. Çalı türü bitkiler için oturumu 60 x 98 cm, yüksekliği en fazla 78 cm veya 104 cm olan bitki yatakları; ağaç dikimi için oturumu 100 x 98 cm, yüksekliği en fazla 104 cm olan bitki yatağı tasarlanmıştır. Bununla birlikte yüksekliği 40 cm olan 100 x 98 cm bitki yatağı, diğerlerine eklenerek yeşil odaklı yaya duraklarında kullanılabilir.

### Üst Yapı Taşıyıcı Tercih

Platform üzerinde gridal bir taşıyıcı sistem olması, üzerine gelecek farklı fonksiyonlara katkı oluşturmak için altlık sağlar. Tercih edilen üst yapı taşıyıcı elemanın mümkün olan tüm yaya duraklarında uygulanması önerilir. Ancak üst yapı taşıyıcı elemanın konut, ticaret ve benzeri yapılara güvenlik sorunu yaratmayacak mesafede ise uygulanması, mevcut bitki ögeleri ile kesişmemesi ve şikayet durumunda kaldırılabilir esneklikte olması gerekmektedir.

### Platform Üstü Fonksiyon Yerleşimleri

Platform üzerine öncelikli olarak altyapıdan gelen fonksiyonlar yansıtılmalıdır. Dolayısıyla elektrik kutusu, su sebili, yetkililerin erişebildiği mini depo gibi altyapı bileşenleri platformda öncelikli yer alır. Bunlar, çekilen 4.5 m'lik boya hattı ile taşıt yaklaşım güvenliğinin en yüksek olduğu platform üzerinde sol başa yerleştirilir. Platform altı sabit oturma grupları, tekerlekli sandalye, bebek arabası vb. kullanıcılarına yer bırakacak sıklıkla yerleştirilir. Eklenecek her bileşen, açık planlı olarak daha kapsayıcı bir mekanın yaratılmasına engel teşkil etmeyecek şekilde alana eklenebilir.

### Zemin Boyası Üstü Fonksiyon Yerleşimleri

Kimi fonksiyonların platform üzerine gelme zorunluluğu olmadığı gibi bakım kolaylığı adına mesafeli durması tercih edilmiştir. Atık ayrıştırma kutusu, hayvan besleme üniteleri bu fonksiyonlara örnek olarak verilebilir. Yerleşimde, yayaların yola kontrolsüzce çıkmasına sebep olmayacak konfigürasyonlar uygulanmasına dikkat edilmelidir. Boya üzerine fonksiyonların getirilmesi, kontrolsüz taşıt parkının engellenmesi adına da fayda sağlar.

### İnformasyon Yüzeysel Giydirmeleri

Yaya durağı ile yavaş karşılaşanların, alt bileşenlerin sağlayıcılığından (affordance) faydalanarak etkileşime girmesi beklenirken kaldırım hattında hızlı hareket eden kullanıcıya kendini göstermesi adına büyük tipografilerle metin kullanılır. Yavaşlamış kullanıcı bu sayede çevre ile ilgili daha fazla bilgiye ulaşabilir. Bu iletişim materyalleri genellikle bölücü elemanlar üzerine yerleştirilir.

Boya uygulamalarının üzerine bisiklet parkı, çöp ayrıştırma kutusu gibi fonksiyonlar yerleştirilebilir. Bu fonksiyonların yerleştirilmesi ile doğal seçim sayesinde motorlu taşıt parklanmasının önüne geçilmesi hedeflenmektedir.

Plant beds serve as a natural divider between the pedestrian and vehicle roads. While these components form a safety wall against vehicle traffic, they also host other living things. Three different sizes of wicking plant beds are designed on the floor platform. For shrub plants, plant beds with a base of 60 x 98 cm and a height of up to 78 cm or 104 cm are designed; for planting trees, plant beds with a base of 100 x 98 cm and a height of up to 104 cm are designed. Besides, a 100 x 98 cm plant bed with a height of 40 cm can be added to the others and used in green-focused parklets.

### Superstructure Carrier Preference

Having a grid-carrier system on the platform allows the base to create roofs for different functions that will come on it. For the sake of clarity for future programs, adding it to all parklet implementations as much as possible should be considered a priority. However, this system should not be close enough to create security problems with existing buildings such as residences, etc., and should not coincide with existing plants.

### Function Placements on the Platform

Primarily, infrastructure functions should be reflected on the platform. Therefore, infrastructure components such as an electrical box, a water dispenser, and a mini-warehouse accessible to the authorities take priority on the platform. These are placed on the left side of the platform, where the vehicle approach safety is the highest with the 4.5-meter painted line drawn. Fixed seating groups under the platform are placed in adequate numbers to leave room for wheelchairs, baby carriages, etc. Any additional components can be added to the space without eliminating the prerequisites for creating an inclusive space in an open plan.

## Function Placements on the Floor Paint

Some functions are not required to be on the platform, and it is preferred to keep them at a distance for ease of maintenance. Waste sorting boxes, animal feeding units, and parking spots for alternative vehicles are examples of these functions. It should be noted that in the placement, configurations that will not cause pedestrians to go on the road uncontrollably should be implemented. The implementation of functions on the paint also provides benefits in terms of preventing uncontrolled parking of vehicles.

## Information Panel Surface Dressings

While those who encounter the parklet slowly are expected to interact by taking advantage of their sub-components, text with large typography should be used to stand out to the fast-moving user on the sidewalk. The slowed-down user can thus access more information about the environment. Such communication materials are usually placed on the divider elements.

Functions such as bike parks and waste sorting boxes can be placed on the painted surfaces. With the placement of these functions, it is aimed to prevent the parking of motor vehicles due to natural selection.





## 2.3 YAYA DURAĞI İÇİN ÖNERİLEN UYGULAMA TIPLERİ

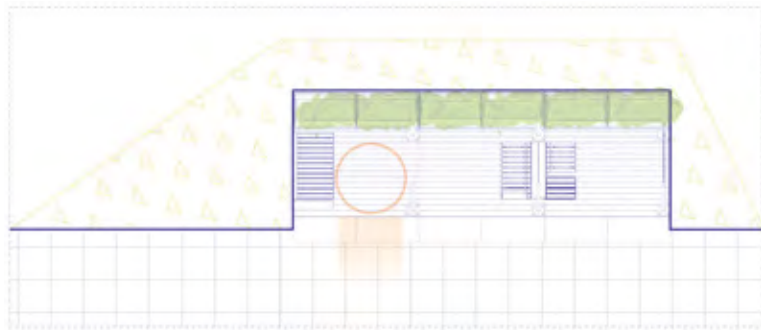
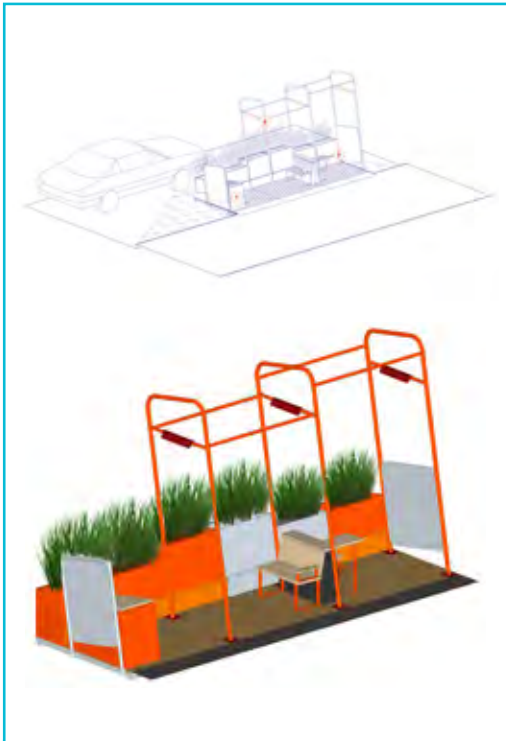
İstanbul sokaklarının çeşitliliği ve özgünlüğü göz önünde bulundurulmak koşuluyla, tasarımlar 8 adım kodları ile uygulanabilir. Yürütücü ekip çalışmalarına kolaylık sağlamak adına en sık rastlanılan sokak gereksinimleri için üç standart tip önerilmiştir.

Standart tipler, 2,4x 6 m'lik platforma sahip, %5'ten az eğimli yollarda kaldırım yanı parklanma alanlarına önerilir. 4,5+1,5 metre zemin boyama ile toplam boyu 12 m, yani iki taşıt park yeri dönüştürülerek uygulanır.

### Yaya Durağı Altyapı '21

Yeni ve/veya akıllı kamusal hizmetlerin gelme olasılığı bulunan noktalara altyapı sağlamak adına biçimlendirilmiş tipolojide, elektrik dolabı içeren teknik dolap ve gelecek fonksiyonları taşımaya yardımcı taşıyıcı strüktür uygulanması esas alınmıştır. Aydınlatma ve usb şarj imkânı, üzerine eklenmiştir. Her yaya durağında olduğu gibi taşıt trafiği kaldırım arasının yeşil hat ile ayrılması önerilmiştir. Açık planlı geniş alanlara hareketli oturma birimleri ve oyun unsurları eklenebilmektedir.

Şekil 20 | Standart Tipler, Yaya Durağı Altyapı  
Figure 20 | Standard Types, Parklet Infrastructure



## 2.3 RECOMMENDED PARKLET IMPLEMENTATION TYPES

Due to the variety and originality of Istanbul's streets, 8-step codes can be used to implement compatible designs. To facilitate the work of the executive team, three standard types suitable for the most common street requirements are proposed. Standard types are recommended for sidewalk parking areas on roads with a 2, 4x 6 m platform and a slope of less than 5%. It is implemented by transforming a total length of 12 m, i.e., two parking spaces, with 4.5 + 1.5 meters of floor painting.

### Parklet Infrastructure ' 21

In the typology formed to provide infrastructure to the points where new and/or smart public services are likely to come, importance was given to the implementation of a technical cabinet containing electrical cabinets and a carrier structure that helps carry future functions. Lighting and USB charging facilities have been added. As with every parklet, it has been proposed to separate the vehicle traffic from the sidewalk with a green line. Portable seating units and game elements can be added to large open-plan areas.

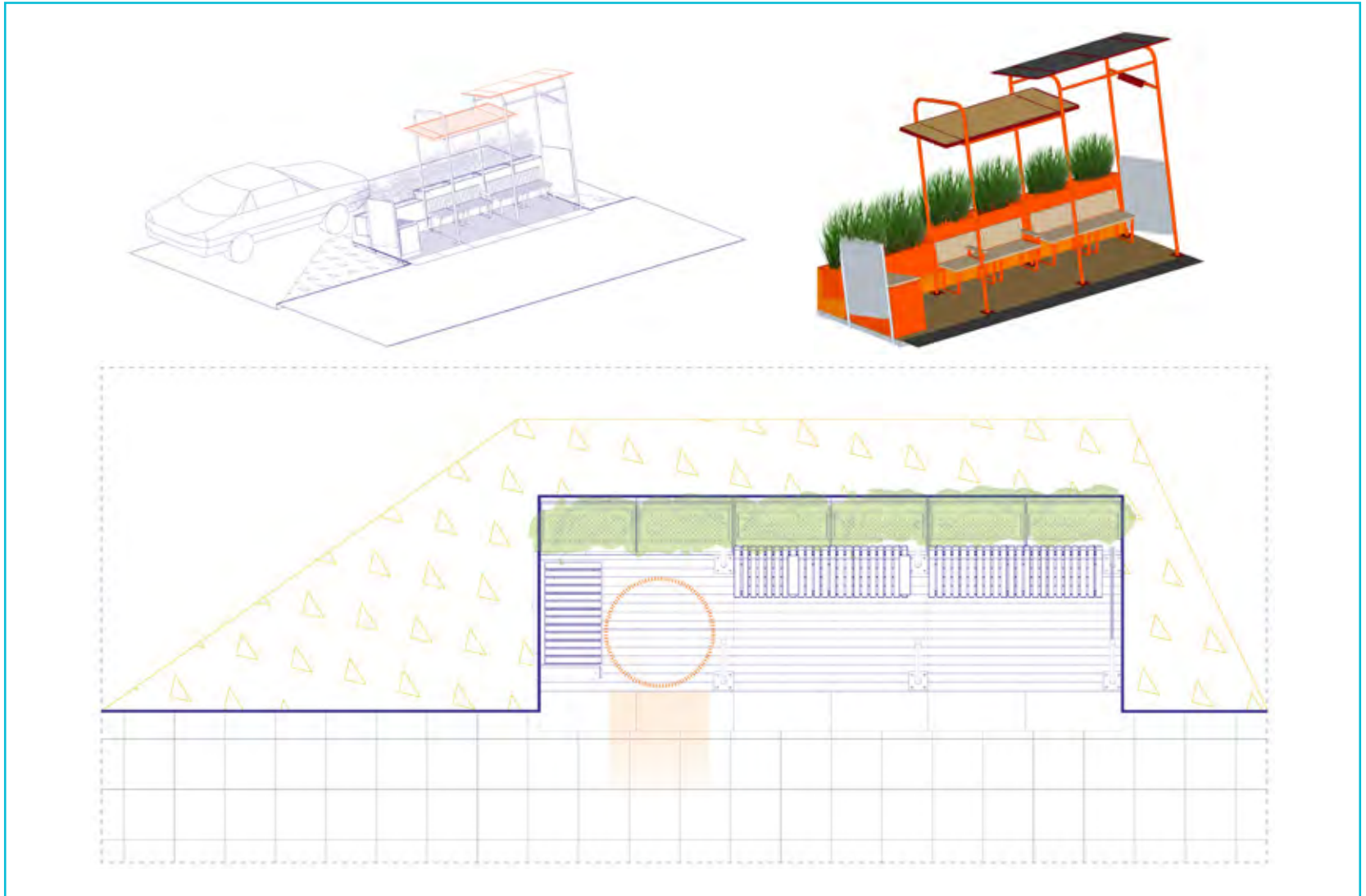
### Yaya Durağı Konfor '21

Yaya sentaksı yüksek olup konforlu duraklama alanı olmayan hatlarda sağlıklı Şehir kullanımını desteklemek adına tercih edilmelidir. Yaz ve kiŐ Őartlarından koruyacak ũst örtüler ve yoğun oturma grupları, tipolojinin temelini oluŐturur. Akşam rahat ve güvenli kullanım ortamı için aydınlatma eklenmiştir. Her yaya durağında olduğu gibi araç trafiği kaldırım arasının yeşil hat ile ayrılması önerilmiştir. Açık planlı geniş alanlara hareketli oturma birimleri ve oyun unsurları eklenebilmektedir.

### Parklet Comfort '21

It should be preferred to support the utilization of healthy cities on lines with high space syntax and no comfortable stopping areas. Top covers that will protect from summer and winter conditions and numerous seating groups form the basis of the typology. Lighting has been added for a comfortable and safe environment in the evenings. As with every parklet, it has been proposed to separate the vehicle traffic from the sidewalk with a green line. Portable seating units and other recreational elements can be added to large open-plan areas.

Şekil 21 | Standart Tipler, Yaya Durağı Konfor  
Figure 21 | Standard Types, Parklet Comfort



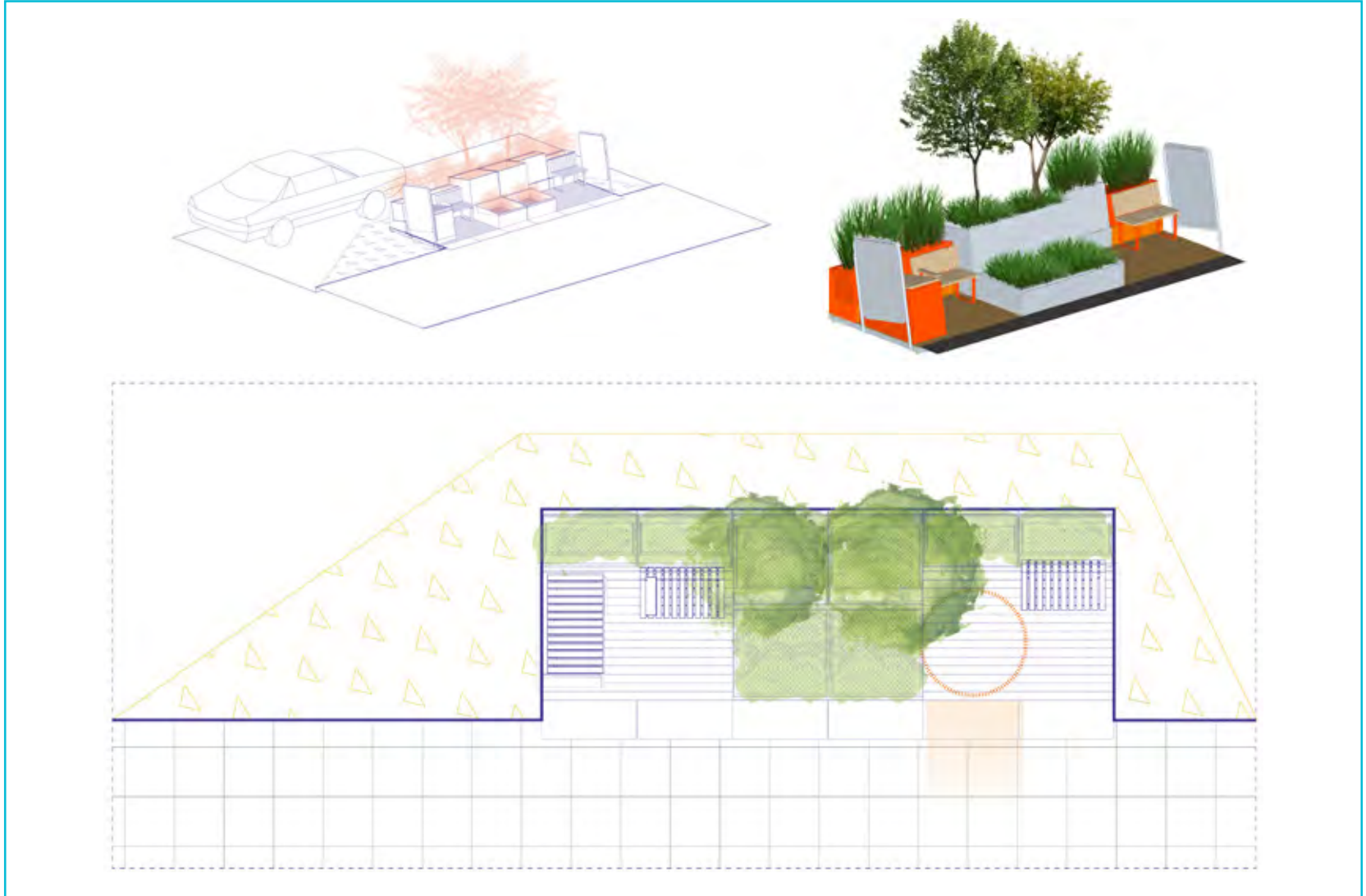
## Yaya Durağı Yeşil '21

Geçirimli toprak dokusunu geri elde etmenin zor olduğu lokasyonlarda bitkisel bileşenleri yoğunlaştırmak amacıyla kurgulanmıştır. 12 m<sup>2</sup>'lik platformun 5 m<sup>2</sup> alanı bitki yatağından oluşmaktadır. Aynı zamanda altyapı olarak su hattı ve oturma grupları önerilmiştir.

## Green Parklet '21

It is designed to intensify the plant components in locations where it is difficult to recover the permeable soil texture. The 5 m<sup>2</sup> area of the 12m<sup>2</sup> platform consists of plant beds. Additionally, waterlines and seating groups are proposed as infrastructure.

Şekil 22 | Standart Tipler, Yaya Durağı Yeşil  
Figure 22 | Standard Types, Green Parklet



# 3. BÖLÜM: PİLOT ÇALIŞMA

## 3. SECTION: PILOT STUDY

Kılavuzun bu bölümünde yaya durağı pilot uygulamasının yer seçimine karar vermek amacıyla gerçekleştirilen analizlere ve pilot tasarım çalışmasına yer verilmektedir.

Analizler sonucunda pilot uygulamanın Şişli ilçesi Halaskargazi Caddesi'nde uygulanması kararlaştırılmış, ilgili alan çeşitli kriterler ile değerlendirilmiş ve gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

Yaya durağı pilot çalışmasına İstanbul'da projenin uygulanacağı ilçenin seçimi ile başlanmıştır. Bunun için toplu taşıma istasyonlarındaki yaya yoğunluğu ve yaya çarpışma verilerinden yararlanarak GIS tabanlı bir yöntem izlenmiştir (Şekil 23). Uygulama yapılacak ilçe seçiminin ardından öncelikle yaya yoğunluk analizleri göz önünde tutularak İBB ve ilgili belediye yetkilileri ile beş farklı alternatifte karar verilmiştir. Yer seçiminin birinci aşamasında toplu ulaşım yolculuklarından yola çıkılarak, raylı sistem istasyonları, lastikli toplu taşıma durakları ve deniz iskelelerindeki (günlük) binen yolcu sayısına göre yoğunluk kademelenmesi yapılmış ve bunlar sayısal olarak haritalanmıştır. İkinci aşamada günlük yolcu sayısı 200 binin üzerinde olan 10 ilçede çarpışma verileri analiz edilmiş, toplam çarpışma sayıları içinde yayaya çarpma oranlarına göre kademelenme yapılmış ve bunlar sayısal olarak haritalanmıştır. İstanbul Emniyet Müdürlüğü'nden alınan 2019 yılı çarpışma verilerine göre İstanbul'da gerçekleşen 1.479 çarpışmanın %25'i yayaya çarpma şeklinde meydana gelmiştir. Bu iki gösterge ile yapılan analizler; arazi kullanımı, demografik, sosyal ve kültürel veriler ile birlikte değerlendirildiğinde, uygulama için en uygun ilçe Şişli olarak belirlenmiştir.

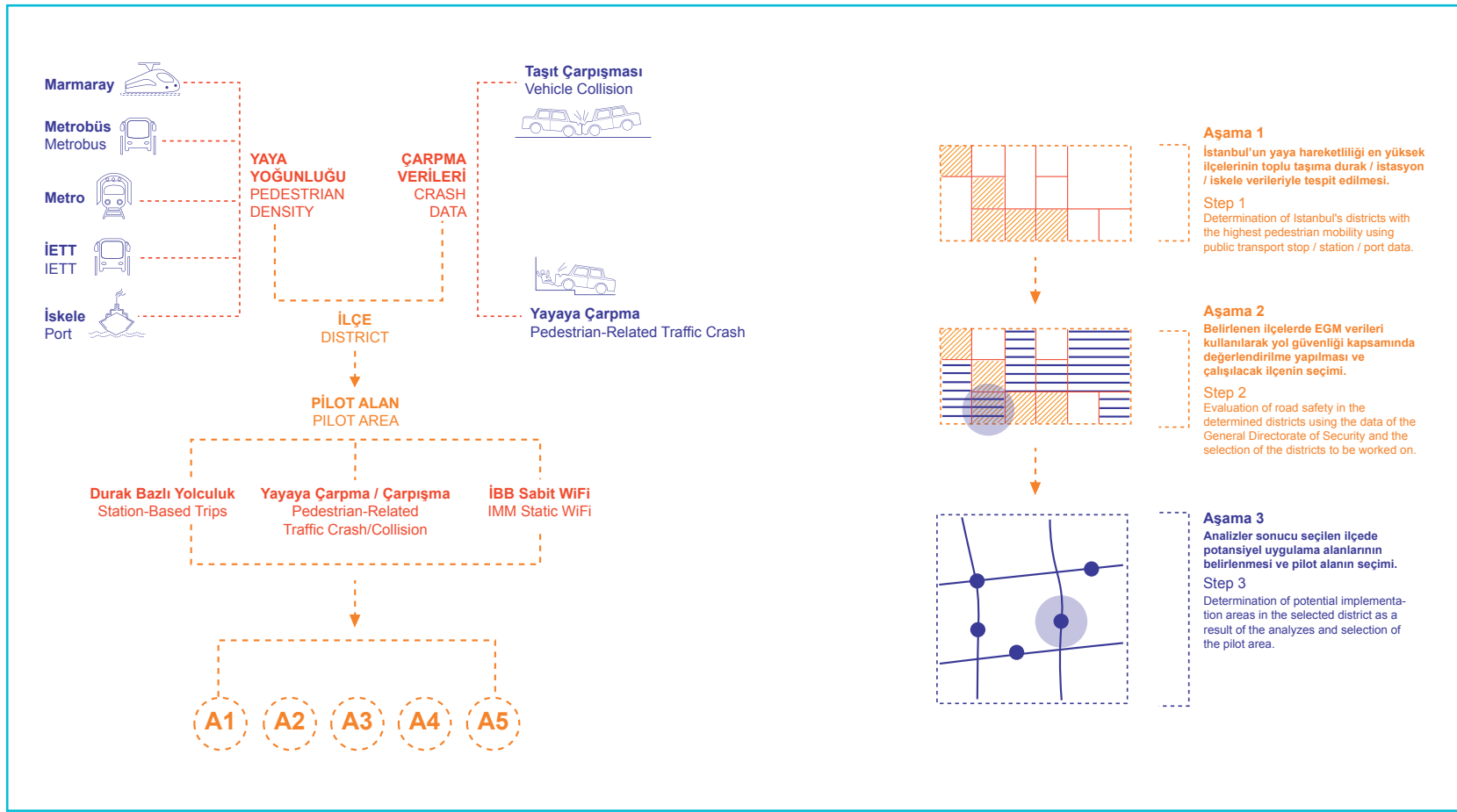
In this section of the guide, the analyses and pilot design study carried out to decide on the location of the parklet pilot implementation are included. As a result of the analyses, it was decided to conduct the pilot implementation on Halaskargazi Street in the Şişli district, and as a result of the field studies carried out in the relevant area, first a mobile parklet and then a permanent parklet was implemented.

The parklet pilot study started with the selection of the district in Istanbul where the project would be implemented. For this purpose, a GIS-based method was followed by analyzing pedestrian density and pedestrian crash data at public transport stations. At the first stage of the location selection, based on public transport journeys, a density classification was made according to the number of passengers (daily) boarding at rail system stations, rubber-tired public transport stops, and ferry ports, and these were numerically mapped. In the second stage, crash data from 10 districts with more than 200 thousand daily passengers were analyzed; classification was made according to the pedestrian-related crash rates among the total crash numbers, and these were numerically mapped.

According to the traffic crash data obtained from the Istanbul Police Department, 25% of the 1,479 crashes that took place in Istanbul in 2019 occurred in the form of pedestrian-related crashes. When the analyses of these two indicators are evaluated together with land use, demographic, social, and cultural data, Şişli district was determined as the most feasible district for implementation.







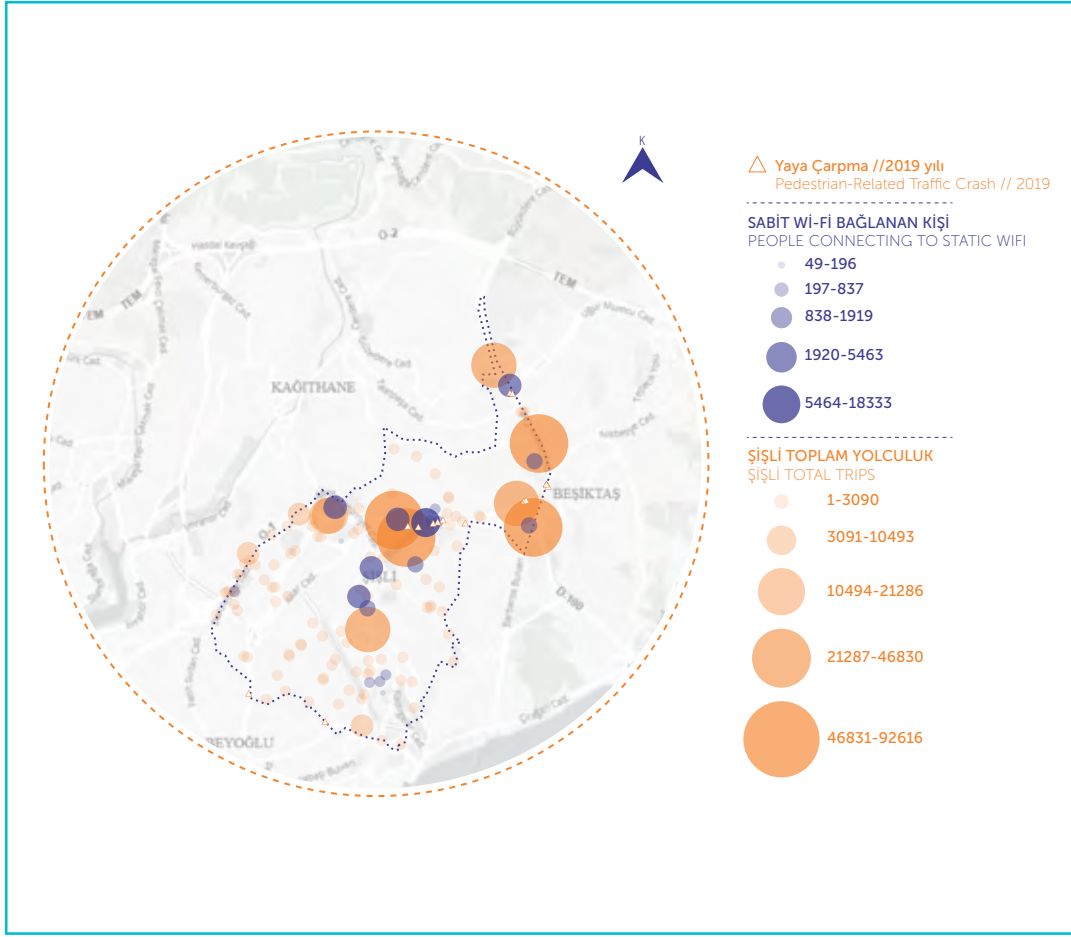
## Şekil 23 | Yöntem

Figure 23 | Method

Pilot çalışma alanının belirlenmesi amacıyla durak bazlı otobüs yolculukları, yayalara ilişkin çarpışma verileri ve İBB Sabit WiFi verileri kullanılarak Şişli ilçesinde bir yoğunluk analizi gerçekleştirilmiştir (Şekil 24). Yoğunluk analizinde ön plana çıkan akslar için hız sınırı dikkate alınmıştır. Literatür taramasında önemle vurgulandığı üzere 50 km/sa hız limitinin üzerindeki yollarda yaya durağı uygulanması yol güvenliği açısından uygun değildir. Bu nedenle ön plana çıkan akslardan Büyükdere Caddesi, 80 km/sa hız limitine sahip olduğu için göz ardı edilmiş ve 50 km/sa hız limitine sahip Halaskargazi Caddesi önceliklendirilmiştir.

To determine the pilot study area, a density analysis was performed in the Şişli district by using station-based bus trips, pedestrian-related crash data, and İBB Static Wi-Fi data. Speed limits were considered for the axes that became prominent in the density analysis. As emphasized in the literature review, the implementation of parklets on roads with a speed limit of more than 50 km/h is not suitable for road safety. For this reason, Büyükdere Street, one of the prominent axes, has been ignored since it has a speed limit of 80 km/h, while Halaskargazi Street, which has a speed limit of 50 km/h, has been prioritized.





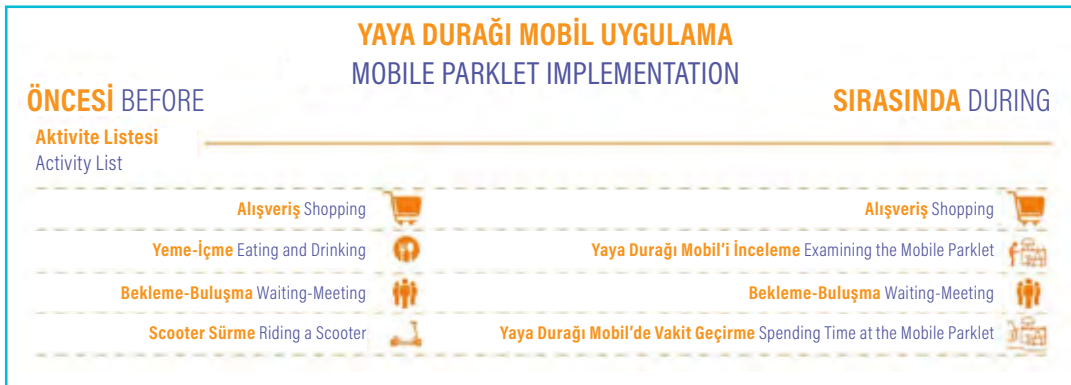
Şekil 24 | Şişli İlçesinde Gerçekleştirilen Yoğunluk Analizi

Figure 24 | Density Analysis in Şişli District

Pilot uygulama yapılacak alternatife karar verilmesi için ise İBB, ilgili iştirakler ve ilgili ilçe belediyesi temsilcilerinin katılımı ile gerçekleştirilen çalıştay çıktılarından yararlanılmıştır. Pilot çalışma alanının kesin olarak belirlenmesi aşamasında İBB, ilgili iştirakler ve ilgili ilçe belediyesi temsilcilerinin katılımıyla bir günlük saha çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu saha çalışmasında “Tasarımla Daha Güvenli Kentler” kriter tablosu kullanılarak Halaskargazi Caddesi ile ilgili genel değerlendirmeler yapılmıştır. Devamındaki saha çalışmalarına WRI Türkiye ekibi tarafından devam edilmiştir. Saha çalışmasının temelini üç ana çalışma oluşturmaktadır:

- Yol güvenliği denetimi\*
- Yaya sayımları
- Yaya aktivite sayımları

Bu çalışmalar sonucunda yaya durağı uygulaması için en uygun alan tespit edilmiş ve odak grup görüşmelerinden elde edilen sonuçlar bağlamında temel işlev ve fonksiyonlar tasarlanmıştır. Ayrıca Halaskargazi Caddesi güzergâhının yaya durağı uygulaması ve çevresine denk gelen 800 metrelik bir kesitte taşıt hızları UKOME kararı ile 50 km/s’den 40 km/s’ye düşürülmüştür.



Şekil 25 | Yaya Aktivite Listesi

Figure 25 | Pedestrian Activity List

\* Yol güvenliği denetimi, bir yolun güvenlik açısından sistematik olarak incelenmesidir. Amaç, mevcut ve muhtemel güvenlik sorunlarını belirlemek ve bu sorunları azaltmak için öneriler geliştirmektir. Yol güvenliği denetimlerinde temel olarak güzergâh dinamikleri, yerel trafik koşulları, kullanıcı davranışları, yakın çevredeki arazi kullanımını incelenir. Bunun haricinde gözlemlenebilecek herhangi bir özel durum da rapor kapsamına alınır ve değerlendirilir. Yol güvenliği denetiminde tüm kullanıcıların - yayalar, bisikletliler, motosikletliler, otomobil yolcuları vb. - güvenliği dikkate alınır.

To decide on an alternative to the pilot implementation, the results of the workshop conducted with the IMM, the relevant subsidiaries, and representatives of the relevant district municipality were used. At the stage of determining the exact pilot study area, a one-day field study was carried out with the participation of representatives of the IMM, related subsidiaries, and related district municipalities. In this field study, general evaluations were made about Halaskargazi Street according to the “Cities Safer by Design” criteria table. The following field studies were continued by the WRI Türkiye team. Three main studies form the basis of the field study:

- Road safety inspection\*
- Pedestrian counts
- Pedestrian activity counts

As a result of these studies, the most appropriate area for the parklet’s implementation and the main functions obtained from the focus group meetings were determined. In addition, in the 800-meter section of the Halaskargazi Street route coinciding with the parklet implementation and the surrounding area, vehicle speeds were reduced from 50 km/h to 40 km/h by the decision of UKOME (The Transportation Coordination Centre).

\* A road safety inspection is the systematic examination of a road for safety. The aim is to identify current and potential safety issues and develop recommendations to mitigate these issues. Route dynamics, local traffic conditions, user behavior, and land use in the immediate vicinity are mainly examined in road safety inspections. In addition, any exceptions that may be observed are also covered and evaluated in the report. In road safety inspections, all users’—pedestrians, cyclists, motorcyclists, automobile passengers, etc.—safety is taken into account.

## Yaya Hareketliliği

Halaskargazi Caddesi’nde yaya hareketliliği ve konforlu bir yürüyüş gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğinin tespit edilebilmesi için yaya durağının uygulanacağı alanda yaya ve yaya aktivite sayımları üç farklı günde sabah, öğle ve akşam vakitlerinde ölçülmüştür. 28 Nisan tarihli sayım Covid-19 pandemisi/salgını tam kapanma dönemi öncesinde hafta içi bir gün gerçekleştirilmiş; 10 ve 13 Temmuz tarihli sayımlar ise Covid-19 pandemisi/salgını tam kapanma dönemi sonrasında hem hafta içi hem de hafta sonu yapılmıştır. Sayımlarda ciddi bir farkın olmamasıyla birlikte özellikle akşam ve öğle vakitlerinde yaya yoğunluğunun çok yüksek olduğu tespit edilmiştir. Bu durum yaya erişiminin güvenli hale getirilmesinin önemini açıkça göstermektedir. Yaya aktivite sayımları incelendiğinde yaya durağının uygulanması planlanan alan boyunca alışveriş aktivitesinin diğer aktivitelere oranla en yüksek değerlere sahip olduğu tespit edilmiştir. İkinci sırada yeme-içme aktivitesi ve sonrasında bekleme/buluşma, scooter/e-scooter sürme gibi aktiviteler gelmektedir. Bununla birlikte Avrupa Hareketlilik Haftası kapsamında, 20-21 Eylül tarihlerinde Yaya Durağı Mobil’in Halaskargazi Caddesi’ne yerleştirildiği günlerde de yaya sayımları ve yaya aktivite sayımları gerçekleştirilmiştir. Yaya sayımları sonucunda Yaya Durağı Mobil’in yaya trafiği konusunda bir etkisinin olmadığı tespit edilmiştir. Mevcut yaya trafiği yoğunlukları sayım yapılan her iki gün de önceki sayımlarla tutarlılık göstermiştir. Yaya aktivite sayımlarının sonuçlarına göre Yaya Durağı Mobil’in yerleştiği alan boyunca alışveriş aktivitesinin diğer aktivitelere oranla en yüksek değerlere sahip olduğu tespit edilmiştir. Yaya Durağı Mobil uygulaması ile birlikte ikinci sırada Yaya Durağı Mobil’i inceleme ve bilgilendirme panolarını okuma yer almıştır. Yaya Durağı Mobil’de vakit geçirme ve dinlenme ile bekleme-buluşma aktivitesinin neredeyse aynı değerlerle üçüncü sırada yer aldığı görülmüştür.

## Pedestrian Mobility

Pedestrian traffic and pedestrian activity count in the area where the parklet would be implemented were measured in the morning, noon, and evening on three different days to determine pedestrian mobility and whether a comfortable walk was carried out on Halaskargazi Street. The count on April 28 was carried out on a weekday before the full lockdown period; the counts on July 10 and 13 were made both on weekdays and weekends after the full lockdown period. Although there is no significant difference in the counts, it has been determined that, especially in the evening and noon times, pedestrian density is very high. This demonstrates the importance of ensuring the safety of pedestrian access.

When pedestrian activity counts were examined, it was determined that shopping activity had the highest values compared to other activities throughout the area where the parklet was planned to be implemented. Eating and drinking activities come second, followed by activities such as waiting, meetings, and scooter/e-scooter riding. In addition, within the framework of the European Mobility Week, pedestrian counts and pedestrian activity counts were also carried out on the days when the Mobile Parklet was placed on Halaskargazi Street on September 20-21. As a result of pedestrian counts, it has been determined that the Mobile Parklet does not affect pedestrian traffic. The current pedestrian traffic densities were consistent with the previous counts on both days. According to the results of the pedestrian activity counts, it has been determined that shopping activity has the highest values compared to other activities throughout the area where the Mobile Parklet is located. Examining the Mobile Parklet and reading the information boards came in second place after the Mobile Parklet implementation. It has been observed that spending time and resting at the Mobile Parklet came in third place, with waiting-meeting activity at the Mobile Parklet having almost the same value.



## Yaya Durağı Mobil'21 Uygulaması

Avrupa Hareketlilik Haftası kapsamında İBB Ulaşım Dairesi Başkanlığı tarafından İstanbul'un çeşitli semtlerine Yaya Durağı Mobil (hareketli ve geçici) getirilmiştir. Bu uygulama, kalıcı yaya durağının yerleşeceği alan olan Halaskargazi Caddesi'ne de kurulmuştur. Yaya Durağı Mobil uygulaması sayesinde bir takip çalışması gerçekleştirilerek yaya sayımları ve yaya aktivite sayımları yapılmıştır. Ayrıca mahalleli ile uygulama öncesi iletişim kurulmuştur.

Yaya Durağı Mobil, kurulduğunda 200x290 cm'lik yer kaplar. Güvenlik mesafelerini korumak adına yere yayılan veya çizilen alan 900x280 cm'dir. Bu ölçülere istinaden kurulum yapılacak noktada 2 taşıtlık paralel parklanma alanı geçici süreliğine kullanır.

Kurulumu yapılan Mobil Yaya Durağı:

- 180 cm boyunda bank,
- puset,tekerlekli sandalye vb kullanımlar için platform,
- 0.3m<sup>2</sup> yüzey alanlı 7 adet bilgi panosu,
- 2 adet mantar pano,
- 3 adet 50x15 cm'lik bitki yatağı içerir.

## Mobile Parklet '21 Implementation

Before the parklet implementation took place, a Mobile (portable and temporary) Parklet was brought to various districts of Istanbul by the IMM Department of Transportation as part of European Mobility Week. This implementation was also placed on Halaskargazi Street, where the permanent parklet will be located. Pedestrian counts and pedestrian activity counts were made by performing a follow-up study through the Mobile Parklet implementation. In addition, communication was established with the neighborhood residents before the implementation. The Mobile Parklet takes up a space of 200x290 cm when installed. To maintain safety distances, a 900x280 cm area on the ground is marked by a spread or scratch. Based on these measurements, the parallel parking area for 2 vehicles is temporarily used at the point where the installation will be made.

The Mobile Parklet includes:

- 180 cm bench,
- A platform for strollers, wheelchairs,
- 7 Information boards with a surface area of 0.3m<sup>2</sup>,
- 2 Cork notice boards,
- 3 Plant beds of 50x15 cm.

## Yaya Durağı Mobil'21 Kurulum Aşamaları

### 1. Zemin izi belirlenir

Güvenlik mesafelerini korumak adına yere yayılan veya çizilen alan 900x280 cm'dir.

Zemin izi su bazlı geçici boya, tebesir veya uygulamada olduğu gibi branda olabilir.

Güvenlik adına mobilyanın çevresine minimum 80 cm mesafe bırakılmaktadır.

### 2. Yaya Durağı Mobil bir araya getirilir

Yaya Durağı Mobil'in profil ve panelleri bir araya getirilerek kilit noktalarından kilitlenir. Bu işlem sadece iki kişi tarafından tamamlanabilir ve el emeği gerektirmez.

### 3. Römorklu bisikletler alana yerleştirilir

Bitki yataklı römorkler, mobil yaya durağı ile taşıt yolu arasına gerekli güvenlik mesafesi bırakılarak yerleştirilir.

## Mobile Parklet '21 Implementation

### Implementation in the Field

#### 1. Determining the surface painting

The surface painting should cover 900x280 cm to maintain safe distances.

The surface painting can be water-based temporary paint, chalk, or canvas.

At least 80 cm of safety distance should be provided around the parklet.

#### 2. Installation of the Parklet

As stated in the user manual, the profiles and panels of the furniture are brought together and locked at the key points. This process just requires two individuals to complete and does not require manual labor.

#### 3. Bicycles with trailers are placed in the field

Trailed plant beds are positioned between the platform and the road as security elements.



### 3.1. PİLOT TASARIM: YAYA DURAĞI İSTANBUL (HALASKARGAZI)

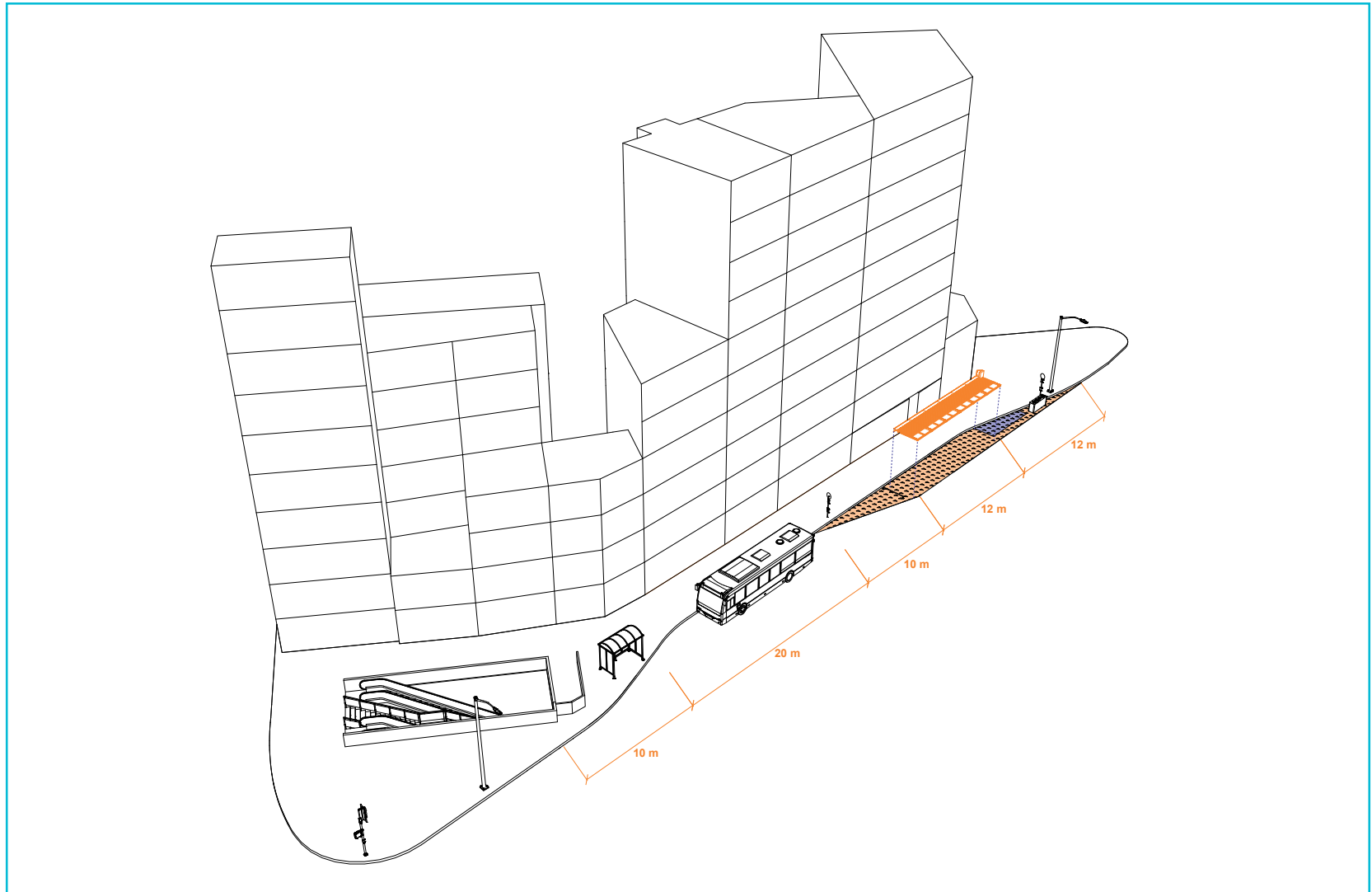
Yaya durağı projesi kapsamında gerçekleştirilen analiz ve saha çalışmaları çerçevesinde İstanbul'da yaya durağı pilot uygulama alanı olarak Halaskargazi Caddesi seçilmiştir. Halaskargazi Caddesi'nde uygulanabilecek önerilen pilot tasarım örneği, kılavuzun bu bölümünde "8 Adımda Yaya Durağı Tasarlama Metodu"na uyarlanarak sunulmuştur.

### 3.1. PILOT DESIGN: PARKLET ISTANBUL (HALASKARGAZI)

Within the framework of the analysis and field studies carried out within the scope of the parklet project, Halaskargazi Street was selected as the parklet pilot implementation area in Istanbul. An example of the recommended pilot design that can be implemented on Halaskargazi Street is presented in this section of the guide by the "Method of Designing a Parklet in 8 Steps."

#### Şekil 26 | Halaskargazi Yerleşim Şeması

Figure 26 | Layout Chart of Halaskargazi



### Adım 1: Zemin Platformu Seçimi ve Yerleşimi

Pilot uygulama, aktif kullanımını yitirmiş otobüs cebine yerleşmektedir. Uzun süreli parklanmanın ortadan kalkması tercih edilen bir durumdur. Bu sebeple yerleşim uzun tutulup altı platform (12 m) ile yerleşim yapılmıştır.

### Adım 2: Zemin Boyası ile Yol Bütünlüğünün Sağlanması

10 m'lik otobüs cep girişi, Yaya Durağı platformu bitimine ötelenip, zemin boyası ile asfalt işaretlenerek yeniden üretilmiştir.

### Adım 3: Altyapıların Seçimi ve Yerleşimi

Uygulamaya altyapılardan elektrik dahil edilmiştir. Kutular güvenlik adına mobilya içine alınmıştır. Kamu görevlilerinin kullanımı için mini dolap bırakılmıştır.

### Adım 4: Platform - Trafik Bölücülerin Seçimi ve Yerleşimi

Akan taşıt trafiği ile platform ara hattı farklı tip bitki yatakları sayesinde ayrılmıştır. Yaya trafiği ile taşıt trafiğini ayırmak için bilgilendirme panoları aracılığıyla güvenlik hattı oluşturulmuştur.

### Step 1: Selection and Placement of the Floor Platform

The pilot implementation is placed at an inactive bus bay. It is preferable to eliminate long-term parking. As a result, the settlement was kept long and consisted of six platforms (12 m).

### Step 2: Providing Road Integrity Through Floor Painting

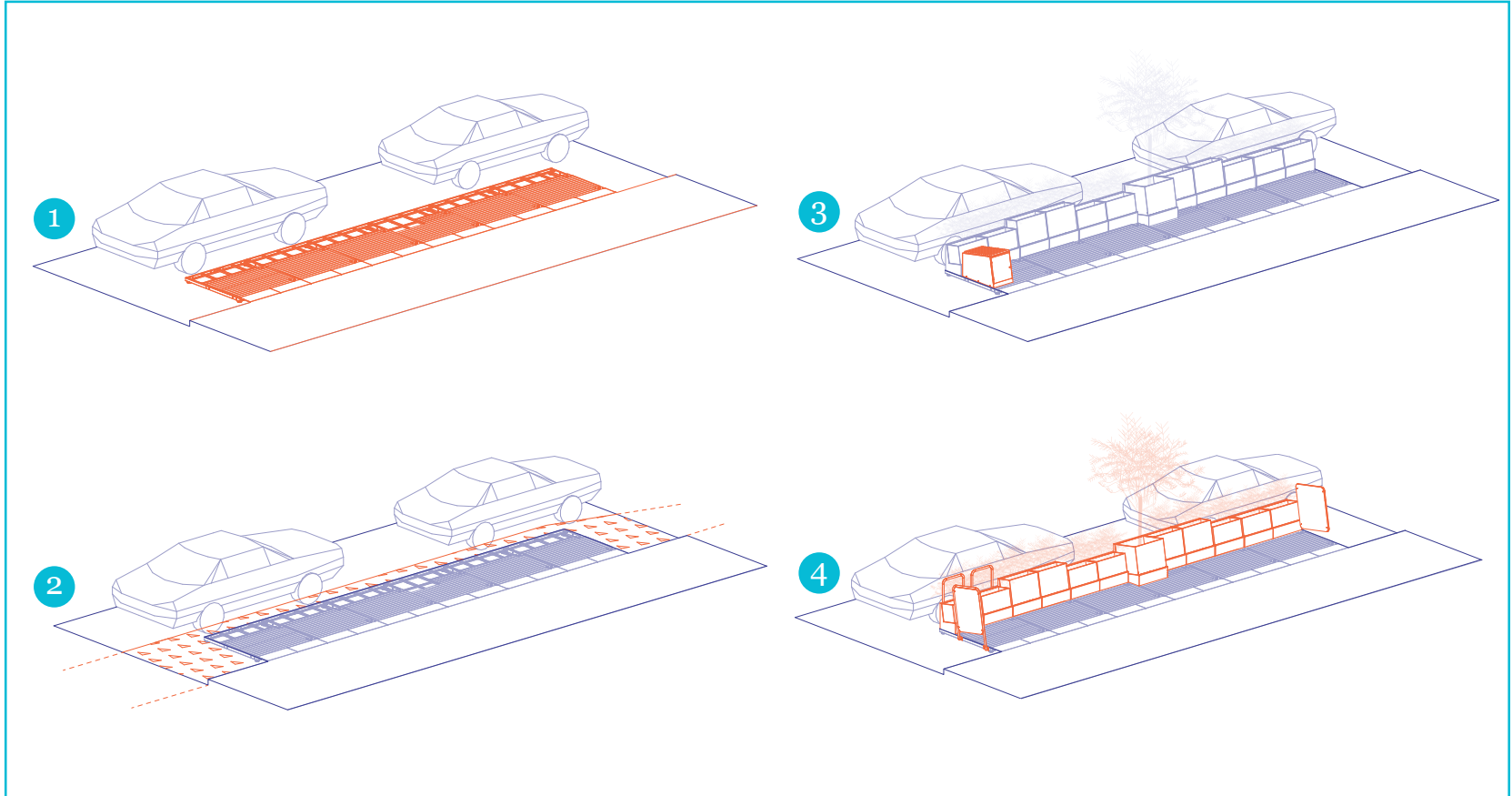
The 10-meter bus bay entry area was shifted to the end of the Parklet platform and recreated by marking the asphalt with floor paint.

### Step 3: Selection and Layout of Infrastructures

Electricity from infrastructures is included in the implementation. The boxes are enclosed in furniture for safety. A mini-locker is reserved for the use of public officials.

### Step 4: Selection of Platform - Traffic Dividers

The flowing vehicle traffic and the platform are separated by different types of plant beds. A safety line has been created through information boards directed to the sidewalk lines with heavy pedestrian traffic.



### Adım 5: Üst Yapı Taşıyıcı Tercihi

Üst yapı taşıyıcı, platforma rahat uygulanabilmeli ve mahalle sakinlerinin tercihine göre takıp çıkarılabilir olmalıdır.

### Adım 6. Platform Üstü Fonksiyon Yerleşimleri

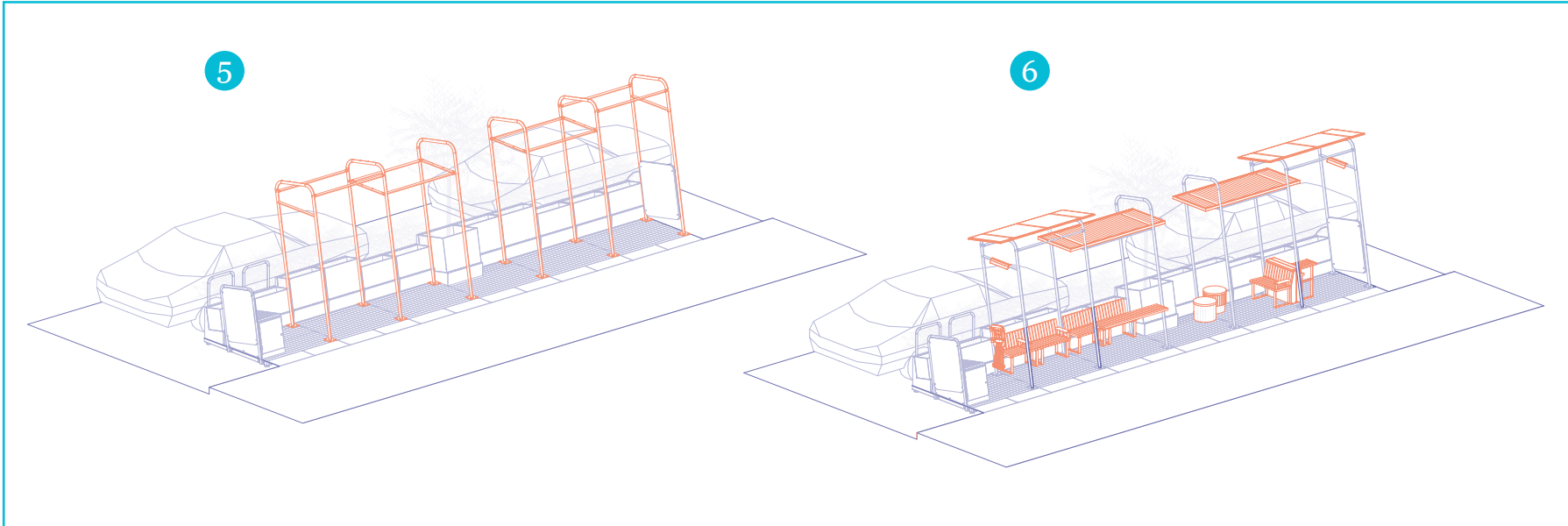
10 kişilik sabit oturma birimi uygulanmıştır. Bu oturma birimleri yaşlı bireylerin rahatlığı gözetilerek geniş kolçaklar ile desteklenmiştir. Sabit oturakların yanı sıra iki adet hareketli oturak önerilmiştir. İki adedi öğle güneşini engellemeye yönelik ahşap gölge elemanı, iki adedi kış şartlarında yağmurun kesilmesi adına su geçirimsiz polikarbon blok içeren dört üst örtü uygulanmıştır. Ayakta kullanıma yönelik bir adet uzun masanın yanı sıra oturarak bireysel kullanıma yönelik iki adet mini masa sabit olarak uygulanmıştır. Akşam saatleri için kullanıcı güvenliği adına platformların üzerine düzenli aydınlatma uygulanmıştır. Oturak masa kombinasyonlarının bir tanesine usb port yerleştirilmiştir.

### Step 5: Superstructure Carrier Preference

The top cover should be removable so it can be implemented on the platforms and can be removed according to the perception of a resident of the neighborhood.

### Step 6: Function Placements on the Platform

A fixed seating unit for 10 people has been implemented. Many of the seats are supported with wide armrests for the comfort of elderly people. In addition to fixed seats, two portable seats are recommended. Four top covers, two of which are wooden shade elements to block the midday sun and two of which contain waterproof polycarbonate blocks to stop the rain in winter conditions, have been implemented. In addition to one high table for standing use, two mini-tables for sitting and individual use were implemented as fixed tables. For the evening hours, regular lighting has been implemented on the platforms for user safety. One of the seat table units is equipped with a USB port.





## Adım 7. Zemin Boyası Üstü Fonksiyon Yerleşimleri

Konumu gereği boyalı zeminin uzatıldığı uygulamada, boya üzerine iki adet e-scooter parkı, bir adet kısa süreli parklanmalara yönelik bisiklet parkı ve teker pompası yerleştirilmiştir. Ayrıca atık ayrıştırma kutusu için yer ayrılmıştır. Taşıt yaklaşımını önlemek adına teker stoperleri uygulanmıştır.

## Adım 8. İnfomasyon Yüzey Giydirmeleri

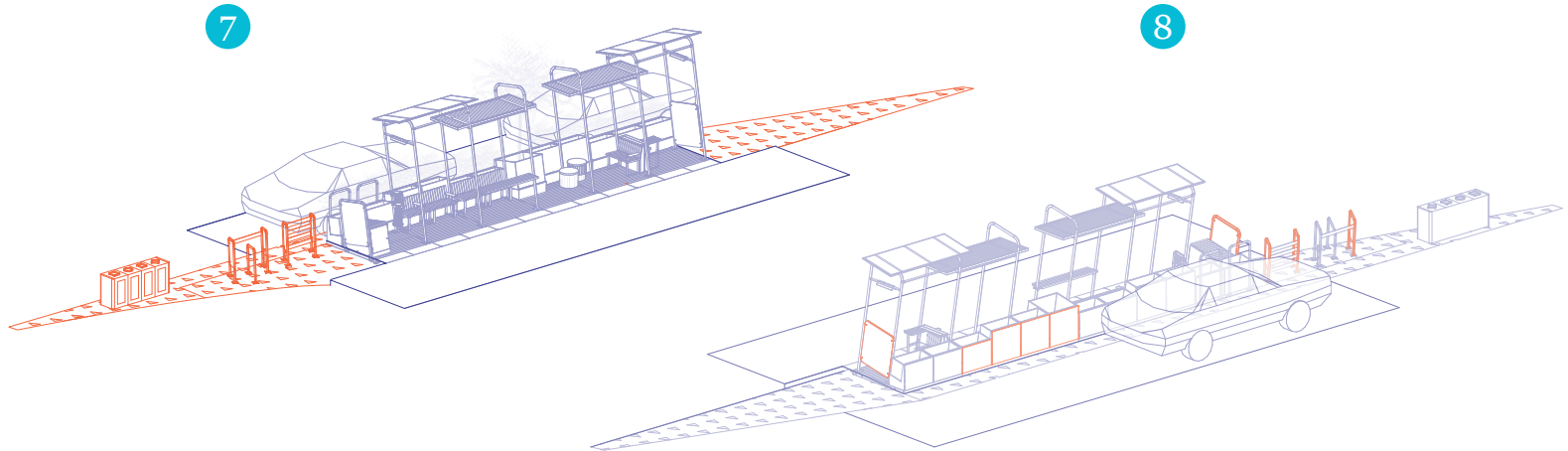
İki ana panonun dış yüzeylerinde, genel yaya durağı bilgileri yer almıştır. İç yüzeylerde konuma özel bilgilendirmelere (örneğin, çevre haritası) yer verilmiştir. Taşıt yolu tarafında büyük ölçekte bir logo uygulamasına yer ayrılmıştır. Bunların yanı sıra 15 dakikalık yürüme alanına yaya durağına yönlendiren işaretçiler (signage) yerleştirilmiştir.

## Step 7: Function Placements on the Floor Paint

In the implementation, where the painted floor is extended due to its location, two e-scooter parks, one bicycle park for short-term parking, and a wheel pump are placed on the paint. In addition, a place is reserved for the waste sorting box. Wheel stoppers have been implemented to prevent vehicle approaches.

## Step 8: Information Panel Surface Dressings

On the outer surfaces of the two main panels, general parklet information is located. Location-specific information (for example, a map of the vicinity) is provided on the internal surfaces. On the side of the driveway, there is space for a large-scale logo implementation. In addition to these, signage directing to the parklet was placed in the 15-minute walking area.







**Şekil 27 | Halaskargazi, Önerilen Yaya Durağı  
/ Kaldırımdan Bakış**

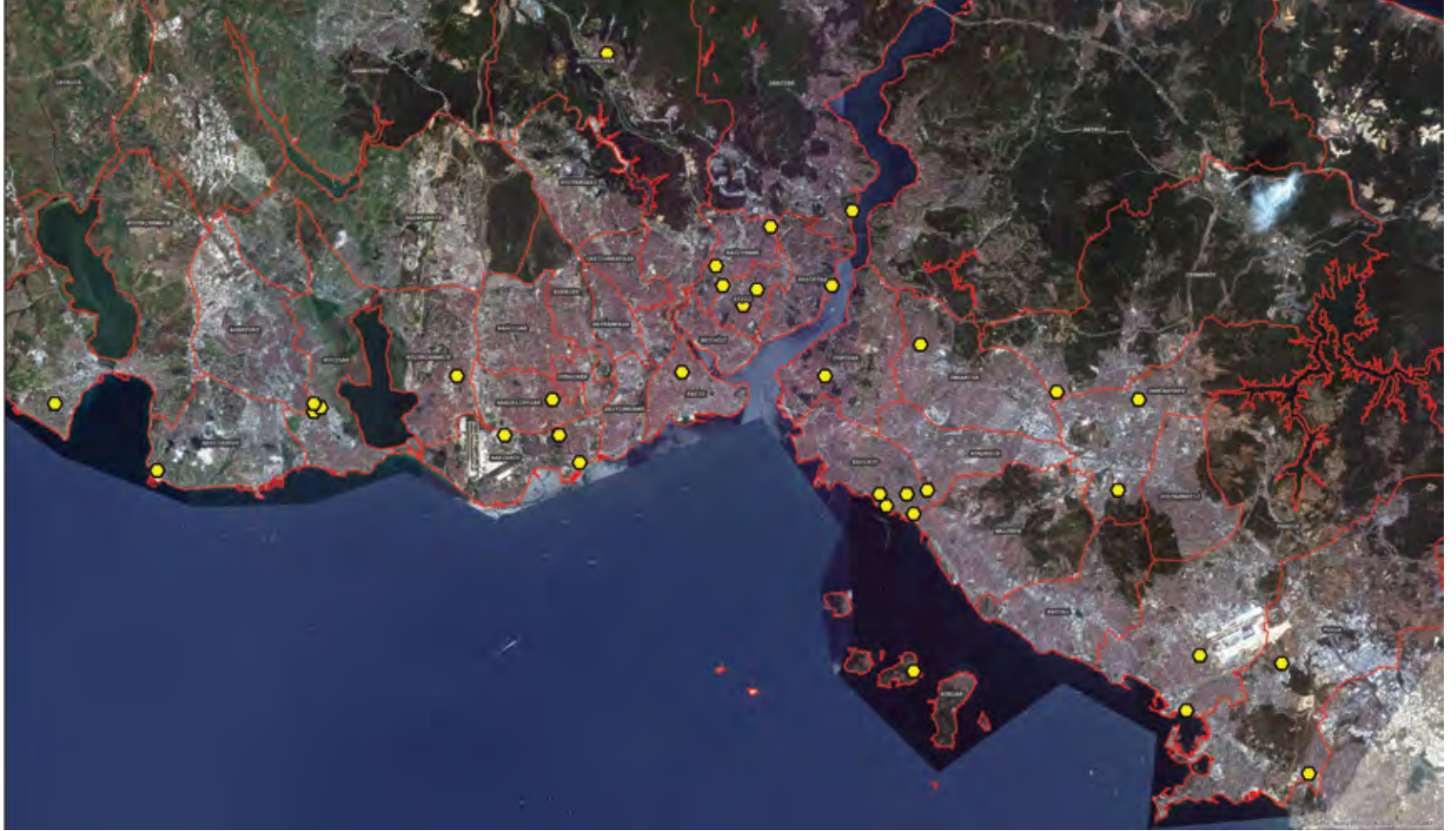
Figure 27 | Halaskargazi, Recommended Parklet /  
View from the Sidewalk

## 3.2. YAYA DURAĞI TALEP TOPLAMA SİSTEMİ

İstanbul Yaya Durağı web sitesi, pilot proje uygulandıktan sonra yeni parkletlere yönelik kamu talebini toplamak için kuruldu. Websitesinin içeriği, başvurular için gerekli bilgileri sağlayacak yaya durağı tanıtım videosu ve metnini, dünya genelindeki iyi uygulama örneklerini ve bu örneklerin etkilerini ve İstanbul'da gerçekleştirilen ilk pilot uygulamanın tasarımını kapsamaktadır. Vatandaş talep formu, ilgili İBB birimleri ile proje teknik ekibi tarafından geliştirilmiş olup mobil yaya durağı uygulamasının ardından 2021 senesinde talep toplanmaya başlamıştır.

## 3.2. PARKLET REQUEST ENTRY SYSTEM

The Istanbul Parklet website was created to gather public support for new parklets after the pilot project was implemented. The content of the website includes the parklet video and details that will provide information for applications, examples of good practices around the world and the effects of these examples, and the design of the first pilot application in Istanbul. The citizen request form was developed by the relevant IMM offices and the project's technical team, and after the mobile pedestrian stop application, requests started to be collected in 2021.



Şekil 28 | Yeni Yaya Durakları için Talep Toplama Sistemi, 2022

Figure 28 | Public demand for parklets, 2022



# 4. BÖLÜM: İSTANBUL'DA YAYA DURAĞI NASIL YAPILIR?

## 4. SECTION: LEGISLATIVE AND TECHNICAL PROCEDURES FOR THE IMPLEMENTATION OF THE PARKLETS

Kılavuzun bu bölümünde pilot uygulama sonrasında yapılacak yeni yaya durakları için geliştirilen başvuru ve değerlendirme süreci ile finansman modellerine yer verilmiştir. Ayrıca yaya duraklarının sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla yapılması gerekenler sıralanmıştır.

In this section of the guide, the application and evaluation processes and financing models developed for the new parklets to be made after the pilot implementation are included. In addition, the things to be done to ensure the sustainability of the parklets is listed.



## İstanbul Mobil Yaya Durağı'na hoş geldiniz!

Yaya Durağı, kent sakinleri için sabit ve taşınabilir oturma yerleri, hava koşullarına karşı koruma, bitkilendirme, aydınlatma, bisiklet parkı, sanat ve oyun alanı gibi farklı olanaklara sahip bir dinlenme mekanı sunar. Otomobillerden aldığı alanı yayalara vererek, otomobilleri önceliklendiren kent düzenini "**insan odaklı**" bir yaklaşımla değiştirir.

**Yaya Durağı Mobil**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından yapılmış, tasarımını **-trak** üstlenmiştir. **yayaduragi.ibb.istanbul** adresine girerek siz de mahallenize bir yaya durağı isteyebilirsiniz!



## 4.1. BAŞVURU VE FİNANSMAN SÜREÇLERİ

İnşa edilen yaya durağı sayısını artırmak ve bunun sürdürülebilirliğini sağlamak için kamu-özel ortaklıkları kurmak önemlidir. Ayrıca bir yaya durağı programı oluşturmak, vatandaşları ve işletme sahiplerini tanımlanmış bir dizi prosedürle yeni yaya durağı yerleri önermeye teşvik etmek, kent yönetimleri tarafından kullanılan en yaygın yöntemdir.

### Kamu Öncülüğünde Yapılacak Yaya Durakları

#### Vatandaş talebi ile:

Yaya durağının yapım ve bakım masraflarının başvuran tarafından karşılanmadığı bir seçenektir. Bu yöntem izlenerek yapılan uygulamalar, yaya durağına hizmet verebilecek kafe-restoran vb. işletmelerin önünde yer alamaz. Yaya durağının yapım ve bakım işlemleri İBB tarafından takip edilir. Alınan başvurular, sponsorlukla yapılacak yaya durakları ve İBB plan ve projeleri bağlamında ayrılan bütçelerle eşleştirilebilir.

İBB, yaya durağı yapımı için ayrılan bütçenin bir kısmını, “kamusal etkisi en yüksek beş başvuru” gibi kendi belirleyeceği kriterler çerçevesinde değerlendirip karşılayabilir. Böylelikle hem program yaygınlaştırılabilir hem İBB'nin güncel politikaları olan “katılım” ve “yarışmalarla uygulama” politikalarına eklenme sağlanabilir hem de caydırıcı olabilecek başvuru sürecini sunacağı ödülle daha kabul edilebilir kılan bir sistem geliştirebilir.

#### İBB plan ve projeleri bağlamında:

İBB bünyesinde bulunan farklı birimlerin kendi planları doğrultusunda gerçekleştirecekleri yaya durağı uygulamalarıdır. Yaya durağı

başvurularıyla karşılaştırılması ve bu iş için ayrılan bütçenin halkın talepleriyle şekillendirilmesi önerilir; ancak uygulamanın finansman sorumluluğu İBB'ye aittir.

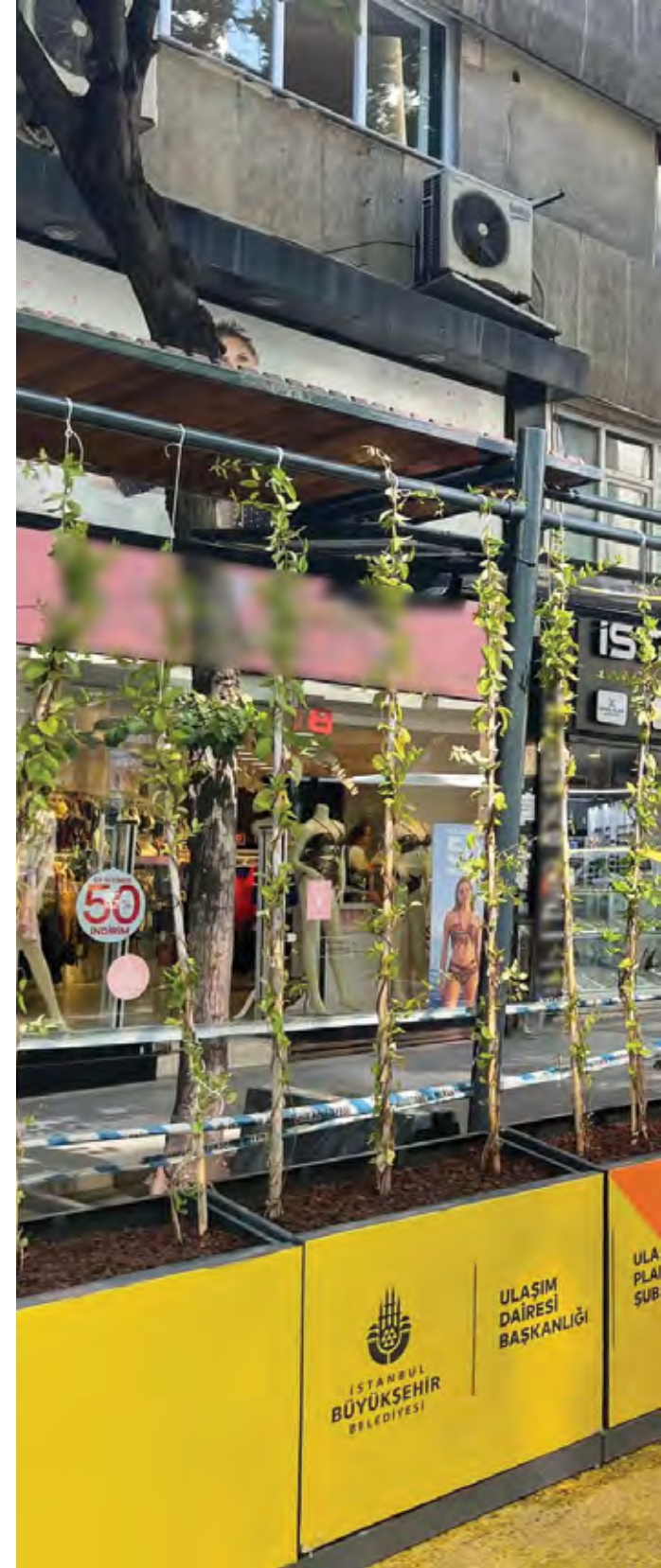
### Sponsorlukla Yapılacak Yaya Durakları

#### Yapım ve bakım masraflarının başvuran tarafından karşılanması (Özel sektör – küçük işletme)

Bu yol izlenerek yapılan uygulamalar, başvuranın yaya durağının kamusal bir alan olduğunu kabul etmesi ön koşuluyla yaya durağına hizmet verebilecek kafe-restoran vb. işletmelerin önünde yer alabilir. Yapım ve bakım işlemleri başvuran tarafından takip edilir, İBB tarafından denetlenir. Bu yöntem ile uygulanan yaya durakları taraflar arasında bir protokole tabi olacaktır. Başvuran işletmenin logosu ya da reklamı yaya durağında yer alamayacaktır.

#### Sponsorluk

Bu yöntem aracılığıyla özel ve her türden tüzel kişiler başvuru yapabilir. Özellikle de sosyal sorumluluk projeleri ve yeşil projeler geliştiren özel şirketler ile uluslararası kuruluşların başvurması öngörülmüştür. Başvuran, İBB tarafından tanımlanan başvuru sürecine tabi değildir. Yaya durağında sponsorun logosuna ve reklamına yer verilmelidir. Sponsor, yaya durağı için bir konum önerebileceği gibi konuyu tamamen İBB inisiyatifine de bırakabilir. Yapım ve bakım işlemleri İBB tarafından takip edilir. Bu yöntem ile uygulanan yaya durakları taraflar arasında bir protokole tabi olacaktır.







## 4.1. APPLICATION AND FINANCING PROCESSES

It is important to establish public-private partnerships to increase the number of parklets and ensure their sustainability. Also, establishing a parklet program and encouraging citizens and business owners to suggest new parklet locations through a defined set of procedures is the most common method used by city governments.

### Parklets Built by Public Initiative

#### With the application of citizens:

This is an option where the construction and maintenance costs of the parklet are not covered by the applicant. Implementations made by following this method cannot be in front of businesses such as cafes and restaurants that can serve the parklet. The construction and maintenance processes of the parklet are supervised by the IMM. The applications can be matched with the budgets allocated in the scope of parklets to be built with sponsorship and IMM plans and projects. IMM can evaluate the parklet requests collected from the citizens within the framework of the criteria it has determined and make choices such as “five applications with the highest public impact,” and a part of the budget allocated from the municipality budget for the implementation of parklets can be used for the implementation of these selected parklets. In this way, both the generalization of the program and the integration of IMM’s current policies of “participation” and “application through competitions” can be achieved, and it can develop a system that makes the application process, which can be a deterrent, more acceptable with the award it will offer.

#### As part of IMM’s plans and projects:

These are parklet implementations that different units within the IMM will carry out in line with their plans.

It is recommended to compare these implementations with parklet applications and to shape the budget allocated for this work with the demands of the people; however, the financial responsibility of the implementation belongs to IMM.

### Parklets Implemented Through Sponsorships

#### Coverage of construction and maintenance costs by the applicant (Private sector – small business)

Implementations made by following this path may take place in front of businesses such as cafes and restaurants that can serve the parklet, provided that the applicant accepts that the parklet is a public space. The construction and maintenance processes are supervised by the applicant and monitored by the IMM. Parklets implemented with this method will be subject to a protocol between the parties. The logo or advertisement of the applicant company will not be placed at the parklet.

#### Sponsorship

Private and all kinds of legal persons can apply this method. In particular, it is envisaged that private companies and international organizations developing social responsibility projects and green projects will apply. The applicant is not subject to the application process defined by the IMM. The logo and advertisement of the sponsor should be included on the parklet. The sponsor may suggest a location for the parklet or leave the matter entirely to the initiative of the IMM. Construction and maintenance operations are supervised by the IMM. Parklets implemented with this method will be subject to a protocol between the parties.



## 4.2. BAŞVURU VE DEĞERLENDİRME SÜREÇLERİ

### Başvuru

İstanbul'da toplum desteğini almak üzere [www.yayaduragi.istanbul](http://www.yayaduragi.istanbul) internet sitesi oluşturulmuştur. Bu site aracılığıyla kişiler, mahalle muhtarlıkları, mahalle dernekleri, konuyla ilgili sivil toplum kuruluşları ve işletmeler yaya durağı uygulaması için başvuru yapabilecektir. Başvuru kapsamında öncelikle yaya durağının yapılması istenen sokakla ilgili sitede yer alan kriter listesi, ardından da dilekçe formu doldurulacaktır (Şekil 29). Dilekçe formu doldurulduktan ve onaylandıktan sonra, ilgili dilekçe Beyaz Masa'ya ulaştırılacaktır. Daha sonra Beyaz Masa tarafından Ulaşım Dairesi Başkanlığı Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü'ne iletilecek ve değerlendirmeye alınacaktır. Uzman personel tarafından incelenen dilekçeler, ek kriterler çerçevesinde değerlendirilerek yanıtlanacaktır.

### Yaya Durağı Ölçüt Matrisi

İBB sınırları dahilinde uygulanacak yaya durakları için iki kademeli bir uygulama planlanmıştır. Bu doğrultuda ilk etap yer seçim değerlendirmesi, İstanbul genelini kapsayan bir ana değerlendirme tablosu olacaktır; ikinci etap ise ilk etap değerlendirme tablosundan sonra seçilen sokak üzerinden sokak detayında kullanılacak bir ölçüt tablosu olacaktır. Değerlendirme ve ölçüt tabloları İBB Ulaşım Dairesi Başkanlığı Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü'ne ait veriler ve sahada gerçekleştirilecek çalışmaların çıktılarından oluşacaktır.

## 4.2. APPLICATION AND EVALUATION PROCESSES

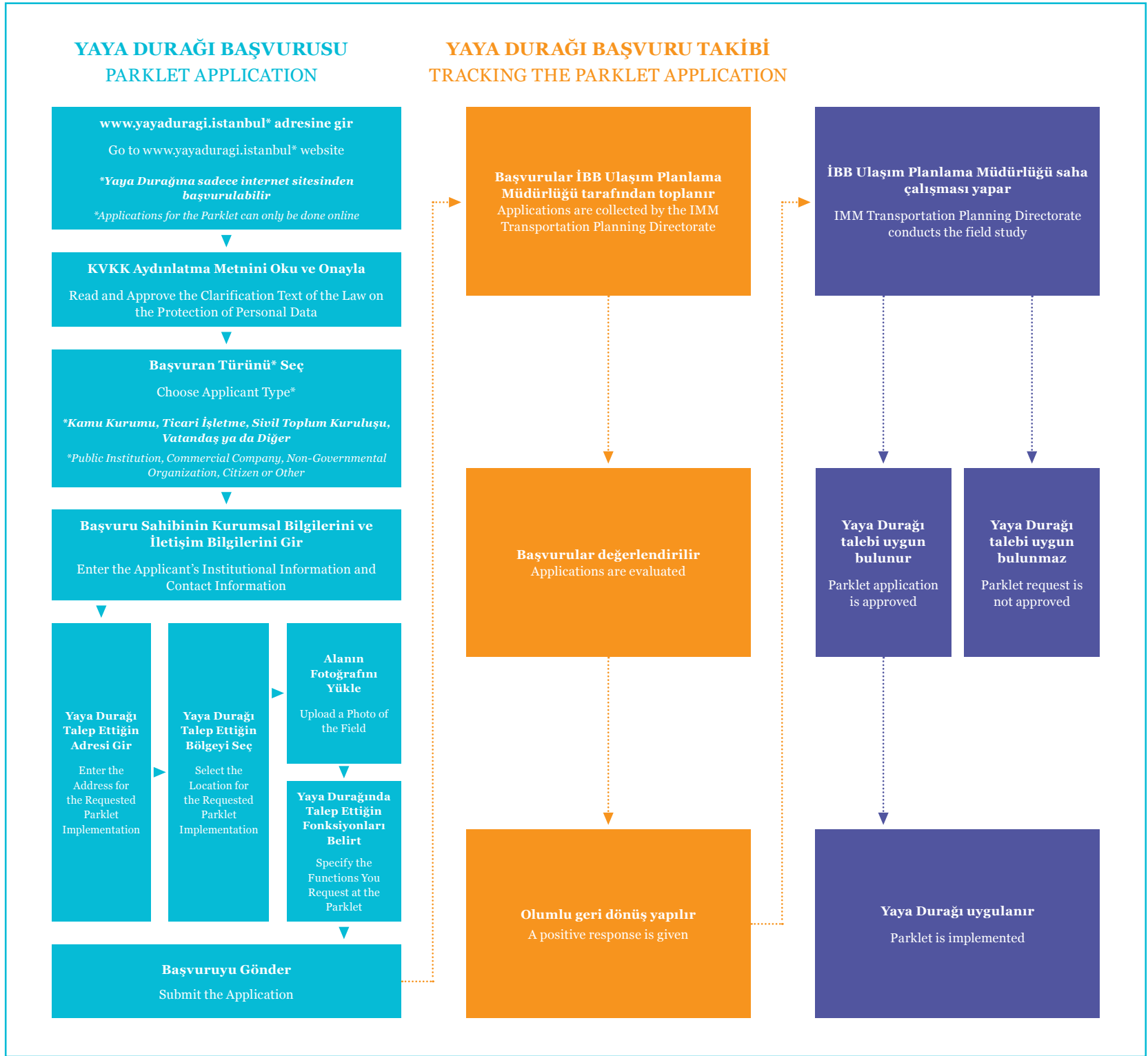
### Application

The website [www.yayaduragi.istanbul](http://www.yayaduragi.istanbul) has been created to receive community input and support in Istanbul. Through this website, citizens, neighborhood chiefs, neighborhood associations, related NGOs, and businesses can apply for a parklet's implementation. First, within the application, the criteria list for the street that the parklet wanted to be built on is included, and then the petition form will be filled in.

After the petition form is filled out and approved, the relevant petition will be sent to the Çözüm Merkezi. It will then be forwarded by the Çözüm Merkezi to the Directorate of Transportation Planning of the Department of Transportation and evaluated. Petitions examined by expert personnel will be evaluated and answered within the framework of additional criteria.

### Parklet Criteria Matrix

A two-stage implementation is planned for parklets to be implemented within the boundaries of the IMM. In this direction, the first stage, location selection assessment, will be the main evaluation table covering the whole of Istanbul; the second stage will be a criteria table to be used in the street detail on the street selected after the first stage evaluation table. Evaluation and criteria tables will consist of the data of the IMM Directorate of Transportation Planning of the Department of Transportation and the outputs of the studies to be carried out in the field.



Şekil 29 | Başvuru ve Değerlendirme Süreci Şeması  
Figure 29 | Application and Evaluation Process Diagram

### 4.3. YAYA DURAKLARININ KOORDİNASYONU VE BAKIM ONARIMININ SAĞLANMASI

Yaya durağının uygulanması sürecinde, sahada yaya ile ilgili proje üreten birimlerle koordinasyonun sağlanması önemlidir. Bu kapsamda proje ile ilgili süreçte beraber çalışacak paydaş birimler; düzenleyici, onay verici, uygulayıcı ve diğer başlıkları altında tanımlanmıştır (Şekil 30).

### 4.3. COORDINATION AND MAINTENANCE-REPAIR OF PARKLETS

In the implementation process of the parklet, it is important to ensure coordination among and with the units that produce pedestrian-related projects in the field. In this context, the stakeholder units that will work together in the process of the project are defined under the headings as “regulator,” “approving authority,” “operator,” and “others.”

Yaya durağının tasarımı, bakım için ana faktördür. Güçlü ve esnek yapı malzemeleri kullanmak, yenilenebilir ve düşük maliyetli olanakları tercih etmek, taşıt sürücüleri için önlemler almak uygulamanın başarısı ve devamlılığı açısından önemlidir.

Düzenleyici Regulator	Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü IMM Directorate of Transportation Coordination	Ulaşım ve trafik düzenleme projeleri Transportation and traffic regulation projects
	Kentsel Tasarım Şube Müdürlüğü Directorate of Urban Design	Meydan, cadde ve cephe düzenlemeleri vb. Square, street and facade arrangements, etc.
	Altyapı Projeler Şube Müdürlüğü Directorate of Infrastructure Projects	Yaya alt ve üst geçit projeleri, karayolu projeleri vb. Pedestrian underpass and overpass projects, highway projects, etc.
	Park Bahçe Ve Yeşil Alanlar Dairesi Başkanlığı Department of Parks, Gardens and Green Areas	Yeşil alan düzenlemeleri, çocuk oyun alanı vb. Green area arrangements, children's playground etc.
Onay Verici Approving Authority	UTK-UKOME	Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü sekreteryası birimi Directorate of Transportation Coordination secretariat unit
	İSPARK	İspark için; ‘Tarifeli yol üstü taşıt park yerlerinde işletmeci
Uygulayıcı Operator	İSTON	Malzeme, tasarım ve uygulama Material, design and implementation
	Yol Bakım ve Onarım Şube Müdürlüğü Directorate of Road Maintenance and Repair	Yol platformunda kaplama, kaldırım, kent mobilyası bakım yenileme vb. Road pavement, sidewalk, maintenance-renewal of urban furnitures
	Trafik Şube Müdürlüğü Directorate of Traffic	Sinyalizasyon, çizgi ve levha çalışması Signalisation, line and signage work
Diğer Others	Altyapı Kurumları Infrastructure Institutions	İSKİ, İGDAŞ, TELEKOM vb. İSKİ, İGDAŞ, TELEKOM, etc.
	Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı Information Technologies Department	Web ortamı, veri üretimi ve paylaşımı vb. Web environment, data generation and sharing, etc.
	Başkanlık İletişim Ofisi Presidential Communications Office	Lansman vb. Launch, etc.

Şekil 30 | İstanbul’da Yaya Durakları ile İlgili Kurumlar ve İBB Birimleri

Figure 30 | Institutions and IMM Units Related to Parklets in Istanbul

Uygulamalar; yaya durağı tesislerinin doğru bir şekilde uygulanması, bakımı ve sürdürülebilirliğinin sağlanması için çeşitli önerileri vurgulamaktadır. Yaya durağının tasarımı, bakım için ana faktördür. Yenilenebilir, düşük maliyetli, güçlü ve esnek yapı malzemelerini tercih etmek, taşıt sürücüleri için önlemler almak uygulamanın başarısı ve devamlılığı açısından önemlidir. Temizlik ve bakım onarımla ilgili aşağıdaki süreçler öngörülmüştür:

- İstanbul'daki kalıcı yaya duraklarında temizlik altı ayda bir yapılacaktır.
- Bakım onarım ve temizlik konusunda başvuru yapmak isteyen kentliler Beyaz Masa'ya yönlendirilecek ve talepler Beyaz Masa üzerinden toplanarak İBB Ulaşım Dairesi Başkanlığı Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü Yaya Erişimi Şefliği'ne iletilecektir.
- Temizlik ve bakım-onarım, Yeşil Alan ve Tesisler Yapım Şube Müdürlüğü ve Yol Bakım ve Onarım Şube Müdürlüğü tarafından sağlanacaktır.

The practices highlight several recommendations to ensure the proper implementation, maintenance, and sustainability of parklet facilities. The design of the parklet is the main factor in its maintenance. For the success and continuity of the implementation, it is important to use strong and flexible building materials, to prefer renewable and low-cost facilities, and to take precautions for vehicle drivers. The following processes are prescribed for cleaning and maintenance-repair:

- Permanent parklets in Istanbul will be cleaned every six months.
- Citizens who want to apply for maintenance-repair, and cleaning will be directed to the Çözüm Merkezi, and the requests will be collected over the Çözüm Merkezi and conveyed to the IMM Directorate of Transportation Planning of the Department of Transportation and the Pedestrian Accessibility Chiefdom.
- Cleaning and maintenance-repair will be provided by the Directorate of Green Areas and Facilities Construction and the Directorate of Road Maintenance and Repair.

For the success and continuity of the Parklet implementation, it is important to use strong and flexible building materials, to prefer renewable and low-cost facilities, and to take precautions for vehicle drivers.

# KAYNAKLAR

- Birdsall, M. (2013). Parklets: Providing Space for People to Park. . . Themselves. ITE Journal, 36-39.
- Bunn, F., T. Collier, C. Frost, K. Ker, I. Roberts, and R. Wentz. (2003). Traffic calming for the prevention of road traffic injuries: systematic review and meta-analysis. Injury Prevention 9: 200–204.
- City of San Francisco. (2013). San Francisco Parklet Manual. San Francisco, USA.
- City of San Francisco. (2020). San Francisco Parklet Manual. San Francisco, USA.
- The City of Vancouver. (2016). Parklet Manual. Vancouver: Vancouver, Canada.
- Owens, L. B. (2018). A Tale of Two Cities: The Parklet Implementation Processes in Los Angeles and San Francisco. Occidental College/ Department of Urban and Environmental Policy, Los Angeles/USA.
- San Francisco Great Street Project. (2011). Parklet Impact Study. San Francisco, USA.
- Seattle Department of Transportation. (2017). Parklet Handbook. Seattle: Seattle Department of Transportation. Seattle, USA.
- Tennessee Department of Transportation. (2018). Guidance on Setting Speed Limits. Tennessee, USA. ■ The City of Richmond. (2016). Parklet Design Guidelines. A Placemaking Initiative of the City of Richmond, Virginia, City of Richmond's Departments of Planning & Development.
- World Health Organization. (2018). Global Status Report on Road Safety. Geneva: World Health Organization.

# SOURCES

- Birdsall, M. (2013). Parklets: Providing Space for People to Park. . . Themselves. ITE Journal, 36-39.
- Bunn, F., T. Collier, C. Frost, K. Ker, I. Roberts, and R. Wentz. (2003). Traffic calming for the prevention of road traffic injuries: systematic review and meta-analysis. Injury Prevention 9: 200–204.
- City of San Francisco. (2013). San Francisco Parklet Manual. San Francisco, USA.
- City of San Francisco. (2020). San Francisco Parklet Manual. San Francisco, USA.
- City of Vancouver. (2016). Parklet Manual. Vancouver: Vancouver, Canada.
- Owens, L. B. (2018). A Tale of Two Cities: The Parklet Implementation Processes in Los Angeles and San Francisco. Occidental College/Department of Urban and Environmental Policy, Los Angeles/ USA.
- San Francisco Great Street Project. (2011). Parklet Impact Study. San Francisco, USA.
- Seattle Department of Transportation. (2017). Parklet Handbook. Seattle: Seattle Department of Transportation. Seattle, USA.
- Tennessee Department of Transportation. (2018). Guidance on Setting Speed Limits. Tennessee, USA.
- The City of Richmond. (2016). Parklet Design Guidelines. A Placemaking Initiative of the City of Richmond, Virginia, City of Richmond's Departments of Planning & Development.
- World Health Organization. (2018). Global Status Report on Road Safety. Geneva: World Health Organization.

## FOTOĞRAFLAR

Kapak, sf. i, sf. 1, 4 (alt: sağ, alt: sol), 8-9, 12, 13, 21, 22-23, 24-25, 26, 46, 47, 60-61, 62-63, 64 Gürcan Öztürk; sf. 5, 10-11, 41, 42, 50, 51, 59 İstanbul Büyükşehir Belediyesi; sf. 15 Meristem Design; sf. 16 (üst) Hammersmith & Fulham Council; sf:16 (alt) Place & Page; sf. 30 (orta, alt) Herkes İçin Mimarlık, -trak tasarım; sf. 33 Matthew Reeves.

## PHOTO CREDITS

Cover, pg. i, pg. 1, 4 (bottom: right, bottom: left), 8-9, 12, 13, 21, 22-23, 24-25, 26, 46, 47, 60-61, 62-63, 64 Gürcan Öztürk; pg. 5, 10-11, 41, 42, 50, 51, 59 Istanbul metropolitan Municipality; pg. 15 Meristem Design; pg. 16 (top) Hammersmith & Fulham Council; sf:16 (bottom) Place & Page; sf. 30 (middle, bottom) Architecture for All Association, design-trak; pg. 33 Matthew Reeves.





WRI TÜRKiYE  
— ROSS CENTER

CAFERAĞA, HALİS EFENDİ SK.  
BAYRAKTAR APT. D:2/5, 34710  
KADIKÖY/İSTANBUL/TÜRKiYE  
WRİSEHIRLER.ORG