



T.C.
MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

**ANTAKYA KENTİ İMAR PLANLARINDA OTOYOL GEREKSİNİMİNİN
SAPTANMASI VE PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN İRDELENMESİ**

TÜRKMEN İTİR ÖZBUĞDAY

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Antakya/HATAY
OCAK-2009



**MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**ANTAKYA KENTİ İMAR PLANLARINDA OTOYOL GEREKSİNİMİNİN
SAPTANMASI VE PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN İRDELENMESİ**

TÜRKMEN İTİR ÖZBUĞDAY

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Antakya/HATAY
OCAK-2009**

MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ANTAKYA KENTİ İMAR PLANLARINDA OTOPARK GEREKSİNİMİNİN
SAPTANMASI VE PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN İRDELENMESİ

TÜRKMEN İTİR ÖZBUĞDAY
YÜKSEK LİSANS TEZİ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

Prof.Dr.Kamuran Güçlü danışmanlığında hazırlanan bu tez 29/01/2009 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Kamuran Güçlü	Yrd.Doç.Dr. Kayhan Kaplan	Yrd.Doç.Dr. Ekrem Aktoklu
Başkan	Üye	Üye

Bu tez Enstitümüz Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında hazırlanmıştır.

Kod No:

Prof.Dr. Bünyamin Yıldız
Enstitü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve Fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunundaki hükümlere tabidir.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	I
ABSTRACT.....	II
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	III
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	IV
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	V
1. GİRİŞ.....	1
2. ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR.....	5
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	8
3.1. Materyal.....	8
3.2. Yöntem.....	9
4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA.....	12
4.1. Çalışma Alanının Genel Yapısı.....	12
4.1.1. Çalışma Alanının Doğal Yapısı.....	12
4.1.1.1. Coğrafi Konumu.....	12
4.1.1.2. Topoğrafik Yapısı.....	12
4.1.1.3. Jeolojik ve Jeomorfolojik Yapısı.....	13
4.1.1.4. Hidrolojik Yapısı.....	15
4.1.1.5. İklim Durumu.....	17
4.1.1.6. Doğal Bitki Örtüsü.....	17
4.1.2. Nüfus ve Sosyo Ekonomik Yapı.....	19
4.1.2.1. Nüfus.....	19
4.1.2.2. Sosyo Ekonomik Yapı.....	20
4.2. Antakya Kenti İmar Planı.....	22
4.3. Otopark Tanım, Türleri ve Uygulamaları.....	26
4.3.1. Park Ediliş Şekillerine Göre Otoparklar.....	27
4.3.2. Park etme sürelerine göre parketme sınıflandırması.....	36
4.3.3. Çok Katlı Otopark Sistemleri.....	37

4.3.4. Otomatik Otopark Sistemleri.....	41
4.3.5. Engellilere Yönelik Otopark.....	44
4.4. Otopark Alanlarında Bitkilendirme.....	46
4.4.1. Yol Ağaçlandırması ve İşlevleri.....	47
4.5. Antakya Kenti' de Trafik Yoğunluğu Fazla Olan Önemli Caddeleri ve Otopark Alanları.....	55
4.5.1. Antakya Kenti Önemli Caddeleri.....	55
4.5.1.1. Kurtuluş Caddesi.....	55
4.5.1.2. Kemalpaşa Caddesi.....	58
4.5.1.3. Atatürk Caddesi.....	60
4.5.1.4. Saray Caddesi.....	62
4.5.1.5. Silahlı Kuvvetler.....	62
4.5.1.5. Hürriyet Caddesi.....	62
4.5.1.6. İnönü Caddesi.....	67
4.5.1.7. Cumhuriyet Caddesi.....	67
4.5.1.8. Gündüz Caddesi.....	70
4.5.1.9. Harbiye Caddesi.....	70
4.5.1.10. İzzet Güçlü Caddesi.....	73
4.5.1.11. İstiklal Caddesi.....	73
4.5.1.12. Yavuz Sultan Selim Caddesi.....	76
4.5.1.13. Fatih Caddesi.....	76
4.5.2. Antakya Kenti İçerisindeki Önemli Kavşak Alanları.....	79
4.5.3. Antakya Kent Merkezinde Yer Alan Otopark Alanları.....	80
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	85
KAYNAKLAR.....	97
TEŞEKKÜR.....	100
ÖZGEÇMİŞ.....	101
EKLER.....	102
EK 1 Otopark Yönetmeliği.....	102
EK 2 Antakya Bölgesinde Yetişen, Otopark Alanlarında Kullanılabilecek Bitkiler.....	113

ÖZET**ANTAKYA KENTİ İMAR PLANLARINDA OTOPARK GEREKSİNİMİNİN
SAPTANMASI VE
PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN İRDELENMESİ**

Bu çalışma içerisinde Hatay İli Antakya Kent Merkezi içerisinde yer alan otopark alanlarının belirlenmesi ve bu otopark alanlarının eksiklerinin giderilmesi, ihtiyacı karşılaması doğrultusunda peyzaj mimarlığı yönünden irdelenmesi amaçlanmıştır. Antakya Kenti içerisindeki en büyük problemler olan otopark sıkıntısı, açık ve yeşil alan eksikliği ve imar planının yeterince uygulanamaması konuları üzerinde önemle durulmuştur.

Çalışma doğal ve kültürel zenginliğe sahip Antakya Kenti için çözüme ulaşmada analiz, değerlendirme ve sonuç bölümünü içermesi açısından önemlidir. Çalışmada öncelikli olarak çevre analizleri yapılmıştır. Bu yapılan analizler bağlamında kent planlama ve kentsel tasarıma yönelik genel ilkelerden, Antakya Kenti' nin iklimine özgü yöresel bitkilerden, yol ağaçlandırması ve işlevlerinden yararlanılmıştır.

Araştırmanın son aşamasında otopark yönetmeliğinden, yurtiçi ve yurtdışı otopark alanlarının olumlu özelliklerinden hareketle, kent içerisindeki ana caddelere ve bu caddelere bağlanan önemli yollara ilişkin kararlar getirilmiştir. Caddelere ilişkin kararların yanı sıra genel anlamda mahalli idarelere yönelik öneriler geliştirilerek, otopark sorunu peyzaj mimarlığı açısından irdelenip, çözümlenmeye çalışılmıştır.

2009,117 sayfa

**Anahtar Kelimeler: Otopark Türleri, Otopark Alanlarında Bitkilendirme,
Antakya**

ABSTRACT**ESTABLISHING PARKING REQUIREMENT AND RESEARCHING
LANDSCAPE ARCHITECTURE
IN ANTAKYA CITY DEVELOPMENT PLANS**

In this study, it was aimed direction of research landscape architecture parking lots base on, eliminate deficiency and serve a need of this parking lots where was in Hatay Country, in Antakya City Center. The subjects of the largest problems of parking trouble and deficiency of open green areas and was not applied of development plan in Antakya city has been considered.

The study is important to reach the solution containing analysis, evaluation and conclusion chapter for Antakya City which has natural and cultural richness. Firstly environmental analysis has been conducted. Context of this analysis has been benefited from planning city and urban design directed towards general principles, local plantings suitable for climate of Antakya City, trees for parking lots and functions of these.

At the last part of the study, has been brought decisions, movement of parking regulation, in nation and out of naiton parking lots useful characteristics for main streets in city and important roads connect to main streets. Besides related decisions for streets, parking problem was researched respect to landscape architecture and was studied to solve it, together with improved suggestions in general meaning directed towards local government.

2009, 117 pages

Keywords: Parking Types, Planting in Parking Areas, Antakya

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

AB	Avrupa Birliği
CO ₂	Karbondioksit
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DSİ	Devlet Su İşleri
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ÖMA	Özel Mahsül Alanı
TUİK	Türkiye İstatistik Kurumu

ÇİZELGELER DİZİNİ

	Sayfa
Çizelge 4.1. Hatay İli' nin 2008 yılına ait motorlu kara taşıtları sayım sonuçları.....	21
Çizelge 4.2. Antakya kent merkezinin bölgesel istatistikler üzerinden yapılan kent araştırmasındaki sonuçları.....	22
Çizelge 4.3. Gelişme konut alanlarının yoğunlukları.....	23
Çizelge 4.4. Zeytinlik alanlarının yerleşim koşulları.....	24
Çizelge 4.5. Park etme sürelerine göre park etme kategorileri.....	36
Çizelge 4.6. Kentin ana kavşaklardaki araç sayım ortalamaları.....	79

ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 3.1. Yöntemin akış şeması.....	11
Şekil 4.1. Otopark alanlarında açılı düzenleme.....	28
Şekil 4.2. Otopark alanlarında yola paralel park etme.....	28
Şekil 4.3. Otopark alanlarında 45° ile park hali.....	28
Şekil 4.4. Otopark alanında 60° ile park hali.....	29
Şekil 4.5. Otopark alanında 90° ile park hali.....	29
Şekil 4.6. Otopark alanında 30° ile 45° ' lik simetrik park hali.....	29
Şekil 4.7. Otopark alanında 60° ve 90° simetrik park hali.....	30
Şekil 4.8. Eş düzey parklarda komşuluk ünitesi.....	30
Şekil 4.9. Los Angeles' da bir yol dışı park örneği.....	33
Şekil 4.10. Fransa Commerce-Nancy' de yol boyu park cepleri.....	34
Şekil 4.11. Fransa Commerce-Nancy' de yol dışı park örneği.....	34
Şekil 4.12. Deniz kenarı otopark alanı örneği.....	35
Şekil 4.13. Tek yön trafikli diyagonal otopark modeli.....	35
Şekil 4.14. Kanada Kingston, Ontario' da çok katlı otopark örneği.....	37
Şekil 4.15. Çok katlı otopark alanı örneği.....	38
Şekil 4.16. Katlı otopark alanının açıkta kalan kısmı.....	38
Şekil 4.17. Açılı otopark alanını gösteren diyagram.....	39
Şekil 4.18. Florida' da Ft. Myers' de katlı otopark örneği.....	39
Şekil 4.19. California San Diego' yer alan otopark yapısı.....	40
Şekil 4.20. California' da Santa Monica şehir kompleksi otopark yapısı.....	40
Şekil 4.21. Otomatik otopark sistemi yapısı.....	42
Şekil 4.22. Otomatik otopark sistemi yapısı.....	42
Şekil 4.23. İstanbul Levent Otomatik otopark sistemi kesiti.....	43
Şekil 4.24. Engellilere yönelik otopark tasarımı.....	45
Şekil 4.25. Ulaşılabilir otobüs durağı örneği.....	46
Şekil 4.26. Kentlerde Yol Ağaçlamasının İşlevleri.....	49
Şekil 4.27. Açık otopark alanında peyzaj düzenlemesi örneği.....	50
Şekil 4.28. Otopark alanı peyzaj düzenlemesi örneği.....	50

Şekil 4.29. Otopark alanında ağaç kullanım örneği.....	51
Şekil 4.30. Otopark alanında ağaç kullanım örneği.....	51
Şekil 4.31. Büyük gölgelik ağaçlarla olgunlaşmış bir otopark alanı.....	51
Şekil 4.32. California Santa Rosa Caddesi' nde bir perakende satış merkezinde yaya kullanımına ayrılmış otopark alanı	52
Şekil 4.33. Otopark alanları ile yaya kullanımı arasındaki sınırlama örneği.....	52
Şekil 4.34. Bir alışveriş merkezinin otopark alanındaki kafesli yaya yolu.....	53
Şekil 4.35. Los Angeles' da bir otopark alanı üzerindeki güneş toplayıcı.....	53
Şekil 4.36. Yürüme Yolu Bitkilendirme Örneği.....	54
Şekil 4.37. Kurtuluş Caddesi.....	57
Şekil 4.38. Kemalpaşa Caddesi.....	59
Şekil 4.39. Atatürk Caddesi.....	61
Şekil 4.40. Saray Caddesi.....	64
Şekil 4.41. Silahlı Kuvvetler Caddesi.....	65
Şekil 4.42. Hürriyet Caddesi.....	66
Şekil 4.43. İnönü Caddesi.....	68
Şekil 4.44. Cumhuriyet Caddesi.....	69
Şekil 4.45. Gündüz Caddesi.....	71
Şekil 4.46. Harbiye Caddesi.....	72
Şekil 4.47. İzzet Güçlü Caddesi.....	74
Şekil 4.48. İstiklal Caddesi.....	75
Şekil 4.49. Yavuz Sultan Selim Caddesi.....	77
Şekil 4.50. Fatih Caddesi.....	78
Şekil 4.51. Antakya Ulus Alanı.....	79
Şekil 4.52. Antakya Vali Ürgen Alanı.....	80
Şekil 4.53. Tohma Kapalı Otoparkı.....	81
Şekil 4.54. Hatunoğlu Kapalı Otoparkı.....	81
Şekil 4.55. İnönü Caddesi Üzerinde Kapalı Otopark Alanı.....	82
Şekil 4.56. İnönü Caddesi Üzerinde Kapalı Otopark Alanı.....	81
Şekil 4.57. Kemalpaşa Caddesi Üzerinde Açık Otopark Alanı.....	83
Şekil 4.58. Gündüz Caddesi Katlı Otopark Alanı.....	84

1.GİRİŞ

Kentsel dış mekanlar, yapıların oluşturduğu, kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütündür. Kent için önemli olan, bu dış mekanların bilinçli olarak düzenlenmesi ve canlandırılmasıdır. Kent dokusu içerisindeki tüm boşluklar belirli amaçlar için kullanılmaktadır. “Yapılanmamış kentsel kamusal dış mekanlar” olarak nitelendirilen bu alanların bir kısmı işlevsel alanlar olurken oyun, spor, park vb. bir diğer bölümü de sokaklar, meydanlar gibi tamamlayıcı mekanlar niteliğindedir (Bakan, 1987).

Kentlerin çoğu, kötü hava kalitesi, trafik yoğunluğu ve tıkanmaları, alıcı ortamdaki yüksek gürültü düzeyleri, kötü nitelikte bir yapılı çevre, bozulmuş alanlar, sera gazı emisyonları, kentsel yayılma, atık ve atık su üretimi gibi ortak ve temel bir çevresel sorunlar paketiyle karşı karşıya kalmaktadır.

Sorunlar, değişen yaşam tarzları (özel otomobillere giderek daha bağımlı olmak, tek kişilik ailelerin sayısındaki artış, kişi başına giderek daha fazla kaynak kullanılması) ve demografik değişimler dahil olmak üzere, çözümler üretilirken hesaba katılması gereken bazı nedenlerden kaynaklanmaktadır. Bu çözümlerin ileriye dönük olması ve iklim değişikliğinin etkilerinin öngörülmesi (örneğin seller) veya fosil yakıtlara bağımlılığın giderek azaltılması gibi risk önleyici yönleri de içermesi gerekmektedir.

Kentlerdeki çevresel sorunlar, nedenleri birbiriyle bağlantılı olduğu için, özellikle karmaşıktır. Bir sorunu çözmek için yapılacak yerel girişimler başka bir yerde yeni problemlerin ortaya çıkmasına neden olabilir ve ulusal veya bölgesel düzeydeki politikalarla ters düşebilir. Örneğin, temiz otobüsler olarak adlandırılan otogazla çalışan otobüsler alınmasıyla hava kalitesinin iyileştirilmesine yönelik politikalar, bazı arazi kullanım kararlarından (örneğin kent merkezlerinde otopark inşası) kaynaklanan özel araç kullanımındaki artışla kesintiye uğrayabilir. Kötü nitelikli bir yapılı çevreyle ilgili sorunlar ise çoğu kez bunun altında yatan sosyo-ekonomik sorunlarla ilintilidir.

Kentsel ulaşım, hava kirliliği, gürültü, trafik tıkanması ve CO₂ emisyonlarını doğrudan etkilemektedir ve gerek kentte yaşayanlar gerekse iş yaşamı için temel bir öğedir. Bazı Avrupa Birliğine Üye Ülkeler’de kentsel ulaşım planlarının yapılması ve uygulanması zorunludur. Bazı kentler, yaşam kalitesini iyileştirmek veya Avrupa Birliği

Üye Ülkeler’de, insan sağlığının korunmasına ilişkin standartlarına örneğin: hava kalitesi uyabilmek amacıyla, bu tür planları gönüllü olarak benimsemektedir.

Etkin bir ulaşım planlaması, altyapı ve taşıtlara ilişkin finansal talebin planlanması, yüksek kaliteli toplu taşıma, güvenli bisiklet ulaşımı ve yürüme sağlanmasına yönelik teşvik sistemlerinin tasarlanması ve uygun idari düzeyde bunların arazi kullanım kararlarıyla eşgüdümlü kılınabilmesi, uzun vadeli bir vizyon gerektirir. Ulaşım planlaması güvenlik, mal ve hizmetlere erişim, gürültü, hava kirliliği, sera gazı emisyonları ve enerji tüketimi, arazi kullanımı konularını gözönüne almalı, gerek yolcu gerekse mal ulaşımını ve her türlü ulaşım türünü kapsamalıdır. Çözümlerin, halkı ve diğer paydaşları içeren geniş kapsamlı danışmaları esas alarak, yerine özel olması ve yerel durumu yansıtması gerekir (Erim, 2006).

Ülkemizde hızla artan araç sahipliliği sonucunda, kentiçi karayolu altyapısı üzerinde büyük bir baskı oluşmakta, özellikle tarihi kent dokusu içinde yer alan yollar tıkanma noktasına gelmektedir. Toplu taşıma hizmetlerinin yeterli seviyede bulunmaması, otomobilin bir ulaşım aracı olmasının ötesinde bir yatırım aracına dönüşmesi, kent merkezinde otomobil kullanımını yönlendiren politika ve uygulamaların bulunmaması sadece otomobil ulaşımının değil, tüm taşıt türlerinin olumsuz yönde etkilenmesine sebep olmaktadır. Otomobil sahipliliği ve kullanımının artışıyla birlikte kent ulaşım altyapısının kullanımındaki verimsizlikler de artmakta; ses, hava ve görsel kirlenme düzeylerinde ciddi artışlar görülmektedir.

Hareket halindeki otomobillerin yarattığı sorunlardan çok daha büyük sorunlar ise, park eden araçların otopark alanı yetersizliği sebebiyle trafik akışını olumsuz yönde etkileyecek biçimde konumlanmaları ile yarattığı sorunlardır. Trafiğin akması için yapılan yollar, yayaların kullanımı için ayrılan kaldırımlar, çocukların oynaması için ayrılacak çok sınırlı açık alanlar otopark olarak kullanılmakta, kentin ulaşım altyapısı bir çöküş içine girmekte ve kentsel çevre giderek bozulmaktadır.

Günümüzde trafik akışının gerçekleştiği alanlar ile otopark alanları birbirine karışmış durumdadır. Bunun sebebi şehir gelişmelerinin plansız oluşumu olmakla beraber, kentlerde kişi başına düşen araç sayısının artmasından kaynaklanmaktadır.

Herhangi bir sorunu çözmek için, yetersiz olan yasaları tamamlamak yeterli olmamakta; çözüm için asıl önemli olan sorunu yaratan nedenlerin doğru biçimde belirlenerek ortadan kaldırılmasını sağlamak gerekmektedir. Ülkemizde ve

kentlerimizde uzun zamandır tartışılan ama yapılanlara bakıldığında somut adımların atılmadığı otopark sorunu, gelir düzeyinin artması ve özel araç sahipliğindeki artışa bağlı olarak, her geçen gün çözümü zor bir problem olarak ortaya çıkmaktadır. Kentlerimizde bugün yaşanan otopark sorunu toplumsal gerçekliği bir kez daha gözler önüne sermektedir.

Kentlerde artan taşıt sayısı ile orantılı bir şekilde, sürücülerin park yeri ihtiyacını karşılayamamaları sonucu, ortaya çıkan taşıt sirkülasyonu problemi ve bunun doğurduğu olumsuz etkilerinin tümü otopark problemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Problem kentiçi ulaşım düzeyinde düşünüldüğünde, taşıt hareketlerine ayrılmış arazi şeritleri olan yollar, otopark haline gelerek; bağlantı, erişim ve hareket fonksiyonlarını icra edemeyen bir sistem haline dönüşmektedir. Sonuçta da gerekli akışın sağlanamadığı bir ulaşım ağında, önlenemez tıkanıklıklar ve darboğazlar meydana gelmektedir.

Etkin, verimli ve sürdürülebilir bir kentiçi ulaşım, birbiriyle entegre bir çok ulaşım türünün iyi bir koordinasyonu ile mümkündür. Bu ulaşım türlerinin başında gelen özel taşıtlarla ulaşım, varılan noktada araçların park edeceği yer ihtiyacını da beraberinde getirir. Park yeri ihtiyacının iyice tanımlanmadığı durumlarda, taşıt sürücüleri zamanlarının önemli bir kısmını taşıtlarını bırakacakları yerleri arayarak geçirirler. Sürücülerin kaybolan zamanlarının yanında, oluşturdukları bu “arama trafiği”, kentin genel trafiği üzerinde önemli bir yük oluşturur.

Otopark probleminin ilk bakışta dikkati çeken ana kaynağı, sürücülerin park yeri ihtiyaçlarını karşılayamamaları gibi görünmekle beraber, burada bir kısır döngü de söz konusudur. Zira, teorik olarak problemin çözümü, elbette ki, kentlerde sürekli artan taşıt sayılarına uygun bir şekilde, doğru yerlerde, yeterli miktar ve kalitede otopark yapımıdır. Ancak, uzun süreli yol üstü parklara karşı yeterli önlemler alınmayıp, caydırıcı yaptırımlar uygulanmadığında, yapılan otoparklar etkin ve verimli olarak kullanılamamaktadır. Sonuçta da verimsiz bir yatırım haline dönüşen otopark arzı durma noktasına gelmektedir (Tunalıoğlu ve ark., 2004)

Halbuki yollardaki taşıt sayısı, trafiğin tabiatı gereği genelde bir artış eğilimi içindedir. Bu artışa karşılık sunulmayan her park yeri, yolları tekrar otopark haline dönüştüren bir etki yaratmaktadır. Park yeri ihtiyacının kontrolsüz bir şekilde karşılanması da, çözüme ulaşıldığı anlamına gelmemektedir. Problemin çözümünün iki

ayağı olan park yeri yapımı ve sürücülerin bu park yerlerine park etmesinin sağlanabilmesi birbiri ile doğrudan ilişkili iki süreçtir.

Taşıtlar, gün içindeki zamanlarının ortalama 1,5-2 saatlik dilimini kent trafiğinde hareketli olarak harcarken, ömürlerinin ise yaklaşık %90'ını park halinde geçirirler (Anonymous, 2004). Toplu taşıma altyapısı tamamlanmış ülkelerde bile, kentiçi ulaşımın önemli bir kısmı, hâlâ özel taşıtlarla yapılmaktadır. Taşıtların vardıkları noktada park edebilecekleri yerlerin düzenlenmiş olması, daha kaliteli bir yaşamın önemli bir unsurudur. Nitekim sürücüler taşıtları için her zaman bir park yeri bulacaklardır. Konunun önemi, bu işi ne kadar konforlu, düzenli ve başkalarını rahatsız etmeden yapabildiklerinde yatmaktadır. Bunun en önemli yolu da kentlerdeki tüm otoparkları düzenlemek ve disiplinli bir denetimle, sürecin devamını sağlamaktır.

Oluşan otopark ihtiyacını çözmek yerine, ihtiyacın meydana gelmesini önlemeye yönelik, trafik talep yönetimi önlemlerinin yürürlüğe konulması mümkündür. Ancak, toplu taşıma araçlarına öncelik verilmesi ve izin verilmeyen araçlara kent içindeki bazı bölgelerin kapatılması gibi talep yönetimi önlemleri, eğer bölgedeki işyerleriyle ilgili araçların erişimlerine izin veriliyorsa ve de alternatif ulaşım türleri kalite ve miktar bakımından yeterli ise, sadece uygun yerlerde yeterli miktardaki otoparklarla birlikte başarılı olabilir.

Genellikle binaların ön ve yan bahçe mesafeleri otopark olarak kullanılmaktadır. Halbuki imar planı ve mevzuat hükümlerine göre, binayı kullananların otopark ihtiyacını binanın içinde veya parselinde karşılamaları gerekmektedir. İmar planı hazırlanırken parselinde otopark yapılması mümkün olmayan alanlarda, otopark ihtiyacının karşılanması amacıyla bölge ve genel otopark yerleri belirlenir. Kentsel sit alanı, üzerinde korunacak yapı bulunan parseller, arazinin jeolojik ve topoğrafik yapısı ve imar planındaki konumu ve benzeri otopark ihtiyacının parselinde karşılanması mümkün olmayan durumlarda, belediye tarafından belirlenecek yönetim hükümlerine göre otopark bedeli alınır.

2. ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR

Yol ağaçlaması, taşıt trafiği, otopark alanları ve Antakya kenti ile diğer il ve ilçelerimizde yapılan ilişkili 12 çalışma hakkında, tarih sıralamasına göre ilgili olduğu konular doğrultusunda bilgiler, aşağıda sunulmuştur.

Aslanboğa (1986), Kent içerisindeki yol ağaçlamalarının sahip olduğu çeşitli işlevler anlatılmaktadır. Trafik tekniği yönünden; yönlendirme, kimi noktaların vurgulanması, sürücünün ilgi alanını sınırlama, duran trafiğin gölgelemesi, yayaların güvenliği, dikey ve yatay yöndeki olumsuz görünümüleri önleme, yol boyunca yapı ve mekanları bağlama/ayırma konularındaki işlevlerini üstlenen yol ağaçlandırmasından bahsetmektedir.

Payaslı (1992), Adana kentinde taşıt trafiğinden arındırılmış ve çevre konforuna sahip yaya bölgeleri olabilecek kent bölümlerinin araştırılması, uygun bulunan alanlara, yayalara yönelik estetik ve fonksiyonel düzenlemelerin getirilmesini amaçlayan çalışmadır. Çalışmada yaya bölgelerinin çeşitleri ve önemi detaylı olarak verilmektedir.

Selimoğlu (1994), Ülkemiz otoyollarında çevre düzenleme ilkelerinin belirlenmesi üzerine yaptığı araştırmasında, gürültü önlemede şeridin genişliğinden çok şeritte yer alan bitkilerin yapısının önemli olduğu vurgulanmıştır. Sık tepe yapısına sahip boylu ağaçların çalılarla kombinasyonu ile bu kombinasyonun yerleşiminin önemli olduğu, gürültü perdesinin gürültü kaynağına yakınlığı ve korunacak alana uzaklığı ölçüsünde etkin olduğu belirtilmiştir.

Etli (2002), Edirne İli merkez ilçe yeşil alan sistemi peyzaj mimarlığı ilkeleri açısından irdelenmeye çalışılmış ve bu ilkeler doğrultusunda alınması gerekli önlemler sunulmuştur. Araştırmalar sonucunda Edirne kentinde kişi başına düşen yeşil alan miktarının Türkiye standartlarının üzerinde olmasına rağmen, aktif yeşil alanların işlevsel ve estetik yönlerden zayıf kaldığı belirlenmiştir. Aktif yeşil alanlardaki donatı elemanlarının yetersizliği, planlamalarda tasarım ilkelerine dikkat edilmemesi, alanların kalitesini düşürmektedir.

Kaplan ve Yıldız (2002), Ankara kent merkezi otopark alanları ile yaya alanları ilişkisi Kızılay çekirdeği örneğinde incelenmiştir. Çalışma bölgesinde yapılan araştırmalarda otoparkların kapasitesi, kullanım oranları, kullanım sıklığı, amaçları ve süreleri, konuları üzerinde durulmuştur. Kızılay merkezindeki sınırlı sayıdaki yol kenarı

ve yol dışı otopark alanları değerlendirilmiş, araştırma yapılacak özel alanlar belirtilmiştir. Çalışma sonucunda Kızılay merkezinin canlandırılması ve yaşam kalitesinin artırılmasına yönelik ulaşım kararları alınmıştır.

Öztürk (2003), Kentiçi ve kent dışı karayolu ulaşım sisteminde bitkilendirmenin trafik tekniği yönünden işlevleri yeterli, güvenli ve hızlı bir ulaşım sistemi sağlamanın yanında, yolun kendisine yönelttiği mekan dizilerini hissetmesini, sürücülerin mekandan sürpriz ya da huzur veren etkilerini almasını sağlamaktadır. Doğayı mümkün olduğu kadar az zedeleyecek güvenli bir yolculuk olanağının verilmesi hedef olarak belirtilmektedir. Yol ağaçlamasının işlevleri ve trafiğe sağladığı katkılar üzerinde durulmuştur.

Bilen (2004), Kentsel dış mekanların tasarımında antropometrik verilere bağlı olarak peyzaj elemanlarının Ankara örneğinde araştırılması çalışması peyzaj elemanlarında ölçülerin ne olması gerektiği konusunda sonuçlara ulaşılan ve yeterince önem verilmediğini anlatan bir çalışmadır. Antropometri kavramı açıklanarak peyzaj mimarlığı çalışmalarında önem taşıyan antropometrik ölçüler vurgulanmış ve Türk insanının tespit edilmiş mevcut antropometrik verileri, elde edilen veriler doğrultusunda farklı ülkelerin antropometrik verileri ile kıyaslanarak aradaki benzerlik ve farklılıklar ortaya konmuştur.

Çinçinoğlu (2004), Antakya kenti açık ve yeşil alan sisteminin saptanması ve peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi araştırmasında, kent içerisinde yer alan açık ve yeşil alanları irdelemiş, dünyada ve ülkemizdeki diğer kentlerdeki peyzaj standartları ile karşılaştırmıştır.

Söğüt (2005), Kent içi yeşil yollar ve Adana örneği araştırması, Adana' da Turgut Özal, Bülent Angın, Özdemir Sabancı, Mustafa Kemal Paşa, Hacı Sabancı ve Hasan Şaş Bulvarlarını içine alan 18.500 metrelik bir hat üzerinde yapılmıştır. Araştırma alanı boyunca yol boyu refüjlerde ortaya çıkan yeşil alan miktarının, ağaç ve çalı tiplerinin alanda beklenen fonksiyonları yerine getirmediği ve yeşil yol oluşumunun kentsel ölçekte çok önemli olduğu ortaya koyulmuştur. Yeşil yol düzenlemesi kapsamında olması gerekenler; geniş ve devam eden bitki dikim alanları yaratılması, doğal ağaç, çalı ve otsu bitki türleri kullanılması ve yolların standartlara uygun hale getirilmesi başlıkları altında toplanmıştır.

Yalınz ve Bilgiç (2006), Eskişehir kent merkezinde “park et ve bin” uygulamasının sürdürülebilir ulaştırma bağlamında değerlendirilmesi yapılmıştır. Sürdürülebilir ulaştırma sistemini esas alan bir yaklaşım içerisinde, Eskişehir kent merkezindeki park yeri sorununa değinilmiştir. Eskişehir’de “park et ve bin” uygulaması için özel otomobilden, toplu taşımaya geçmesi beklenen yolcu sayıları anket taraması ile belirtilmiştir.

Barhani ve Ergün (2007), Sürdürülebilir ulaşımaya uygun otopark yönetim stratejileri İstanbul bağlamında değerlendirilmiştir. Otopark sorununun boyutlarının ve çeşitlerinin incelenmesi aynı zamanda İstanbul’da uygulanabilecek çeşitli otopark yönetim stratejilerinin belirlenmesi çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Çalışmanın sonucunda yol üzeri otopark ihtiyacının %13’ünün otopark ücretlendirme ve %15’inin otopark süresi sınırlandırma stratejileri ile azaltılabileceği gösterilmiştir.

Ünlüer (2007), Antakya kenti örneğinde tarihi ve mimari dokuya uygun kent merkezinde 50 da’lık bir alanda, kentin rekreasyonel taleplerine, kültürel yapısına uygun, rekreasyonel öncelikli peyzaj tasarımının geliştirilmesi üzerine yapılan bir araştırmadır. Görsel analiz metoduna göre bölümlere ayrılan alanların, taşıma kapasiteleri belirlenmiştir. Alanlara yönelik rekreasyonel plan kararlarını belirlemek amacıyla bir değerlendirme yapılarak öneriler sunulmaktadır.

3.MATERYAL VE YÖNTEM

3.1. Materyal

Antakya kent merkezinde planlama eksikliğinin bulunması sebebiyle, otopark açısından büyük sıkıntı yaşanmaktadır. Kent merkezinde alansal darlığın yanı sıra nüfus yoğunluğu oldukça fazladır ve yeterli otopark alanları bulunmamaktadır.

Kentin trafik yoğunluğunun bulunduğu ana caddeleri, ana caddelere bağlanan bağlantı yolları ve önemli kavşak alanları ile;

- Kent içerisindeki ulaşımın sağlandığı ana caddeler,
- Ana caddelere bağlanan trafiğin yoğun olduğu ikincil yollar,
- nemli kavşak ve bağlantı noktaları,
- Kent içerisinde yer alan açık ve kapalı otopark alanları,
- Katlı otopark alanları araştırmanın materyalini oluşturmaktadır.

Kent merkezinde caddeler yeterli genişliğe sahip olmamakla birlikte, cadde genişlikleri oldukça farklılaşmaktadır. Kent içerisinde ulaşımın sağlandığı ana caddeleri Atatürk Caddesi, Kurtuluş Caddesi, Cumhuriyet Caddesi, Kemalpaşa Caddesi, Yavuz Sultan Selim Caddesi, Harbiye Caddesi, İnönü Caddesi oluşturmaktadır. Ana caddeye bağlanan trafiğin yoğun olduğu ikincil yollar ise Gündüz Caddesi, Fatih Caddesi, İstiklal Caddesi, Adnan Menderes Caddesi ile İzzet Güçlü Caddesi'dir.

Kent merkezinde özel mülkiyette olup genel kullanıma açık otopark alanları, kamu mülkiyetinde olup özel kullanıma açık otopark alanları, katlı otopark alanı ve kentsel sit alanı içerisinde cep otopark alanları yer almaktadır. Bu otopark alanlarına ilaveten kent içerisinde büyük lde yol boyu ve yol dışı otopark alanları yer almaktadır. Kent merkezi içerisindeki otopark alanları araştırma materyali olarak değerlendirilmiştir.

Otopark alanlarının dışında ana kavşak alanları da kentin trafiğini etkilemektedir. Kentin ana kavşakları, Fatih Caddesi rgen Alanı Kavşağı, Orman Dairesi Kavşağı, Köprübaşı (İnönü, İstiklal Cad.) Kavşağı, Kılıçoğlu Kavşağı, niversite Kavşağı, Aalen Alanı Kavşağı, Stadyum Kavşağıdır. Bu kavşak alanları da materyal olarak kabul edilmektedir.

Otopark alanlarının büyük çoğunluğu, özel mülkiyette olup, genel kullanıma hizmet eden otopark alanlarıdır. Kent içerisinde trafik akışının en yoğun olduğu cadde

olan Atatürk Caddesi'nde 23 Temmuz Otoparkı, Asi Nehri kıyısında İzzet Güçlü Caddesi üzerinde Tohma Kapalı Otoparkı, İstiklal Caddesi'nin altında Sultan Sofrası Lokantası'nın yanında Hatunoğlu Kapalı Otoparkı, Saray Caddesi'ne bağlanan Asi Sokak üzerinde İlhami Kapalı Otoparkı, İnönü Caddesi üzerinde Kapalı Otopark Alanı, Yeni Emniyet Önü Harbiye Caddesi üzerinde açık otopark alanı, Kemalpaşa Caddesi'nde Eski Emniyet karşısında açık otopark alanı ve Kurtuluş Caddesi üzerinde Affan Cami yakınındaki koruma amaçlı imar planı içerisinde açık cep otopark alanları yer almaktadır.

Kamu mülkiyetinde olup genel kullanıma hizmet eden otopark alanları ise; Antakya Parkı içerisinde Gündüz Caddesi üzerinde Tapu Kadastro Müdürlüğü'nün arkasında katlı otopark alanı, İstiklal Caddesi üzerindeki Eski Otogar Alanı, otopark alanı olarak değerlendirilmektedir.

Bahsedilen otopark alanlarının dışında İstiklal Caddesi üzerinde yer alan harabe haline dönüşmüş olan eski Akiş Fabrikası, daha sonra katlı otopark alanı olarak projelendirilmiş, ancak projesi gerçekleştirilememiş su göletleri içinde belirli bir süre açık bir otopark alanı halini almıştır. Temmuz 2008'e kadar alan otopark alanı olarak kullanılmıştır.

3.2. Yöntem

Araştırmanın yöntemi ön çalışma, analiz, değerlendirme ve sonuç olmak üzere toplam 4 bölümden oluşmaktadır. Mevcut verilerin temin edilmesi ve değerlendirilmesi ile kent merkezi içerisindeki mevcut alan kullanımlarının tespit edilmesi ve otopark alanlarının belirlenmesi, nicelik ve nitelik yönünden incelenmesi, kent içerisinde açık alan kullanımından kaynaklanan sorunların tespit edilmesi, mevcut durumun ortaya konulması, değişimlerin gözlenmesi ve gelecekteki değişimlere arşiv oluşturulması amacıyla fotoğraflar çekilmesi ön çalışmayı oluşturmaktadır.

Kente ait bilgi ve verilerin elde edilmesinde çeşitli kamu kurumları ve özel kuruluşlardan yararlanılmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu'ndan sosyo-ekonomik analizler, Hatay Mühendisler ve Mimarlar Odası'ndan kentin altyapısı ile ilgili görüşler ve güncel konuların değerlendirilmesi, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'ndan araştırma alanı ve yakın çevresindeki sit alanlarına ilişkin kullanım

kararları, Hatay İl Trafik Müdürlüğü'nden otopark alanları, yollar, kavşak alanları ve sinyalizasyona ilişkin veriler, İl Nüfus Müdürlüğü'nden kentin nüfus yapısı ile ilgili veriler ve Antakya Belediyesi'nden imar planları ile alan kullanım kararları elde edilmiştir. Elde edilen bilgiler derlenerek ilgili konulara ilişkin yazılı kaynak ve raporlar, hava fotoğrafları, uydu görüntüleri değerlendirilmiştir. Otopark yönetmeliği, otopark standartları, otopark kullanım tipleri ve daha önce yapılmış olan otopark planlama örneklerinden yararlanılmıştır.

Bunun dışında kentin ticari yapısı, sosyal ve ekonomik yapısından etkilenmesi nedenleriyle kent hakkındaki genel bilgilerin elde edilmesi, kentin nüfusu, mevcut alan kullanımı ve imar planlarının incelenmesi çalışmanın başlangıcını oluşturmaktadır. Kent içerisindeki alan kullanımlarının belirlenmesinde, 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planından yararlanılmıştır. Ayrıca kent içerisinde ve yakın çevresinde yer alan kültürel, sosyal ve tüm fiziksel öğelerden araştırmada yararlanılmıştır.

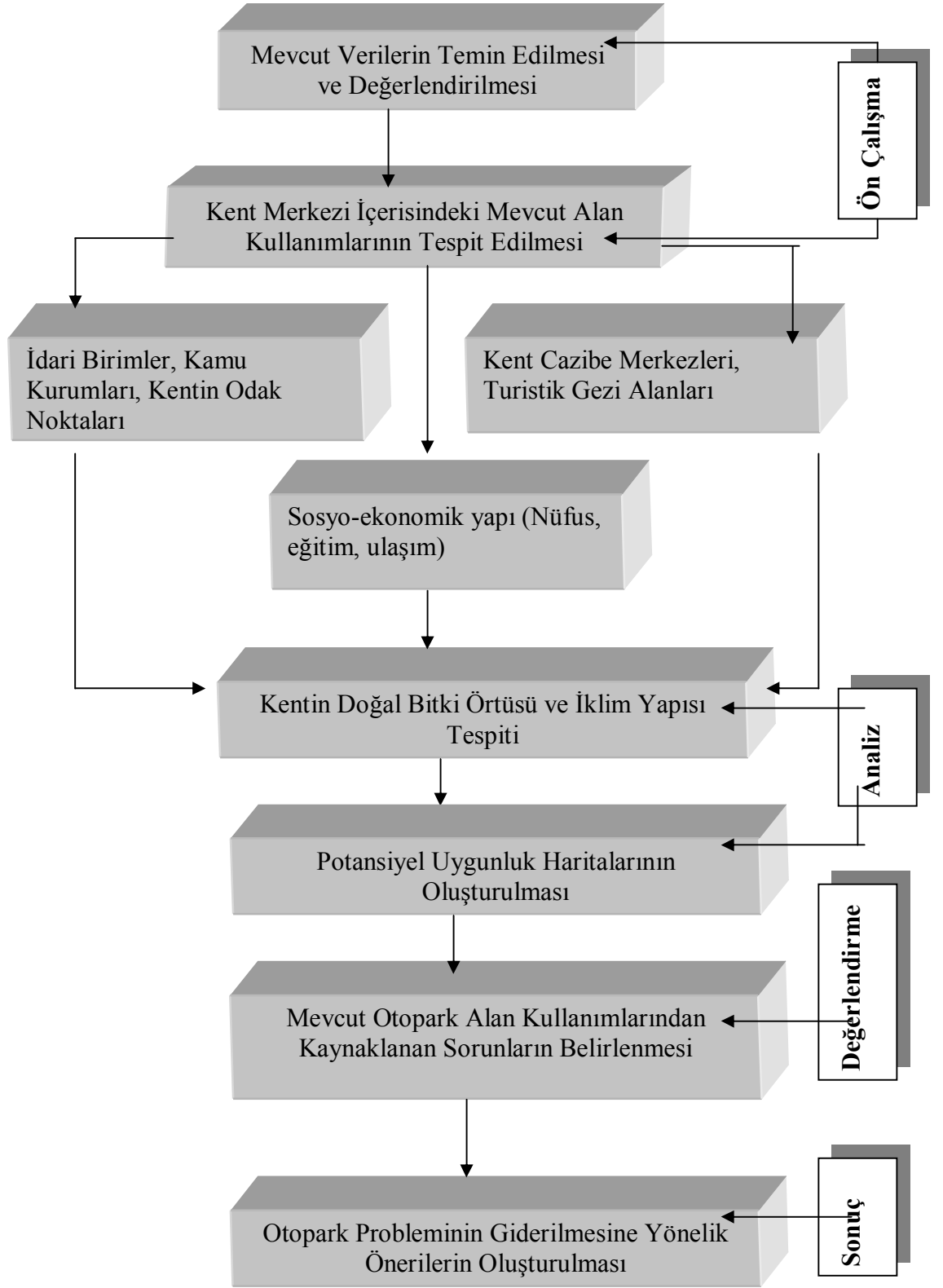
Kent merkezinde yer alan idari birimler, kamu kurumları ile kentin odak noktası olan alanlar ile turistik gezi alanları ve kentin cazibe alanları incelenmiştir. Sosyo-ekonomik analizler, nüfus, eğitim, ulaşım alt başlıkları altında ele alınmıştır.

Ön çalışmalar bittikten sonra analiz aşamasına geçilmiştir. Analiz aşaması, mevcut alan kullanımlarının değerlendirilmesi ve potansiyel uygun alanların oluşturulmasını kapsamaktadır. Ön çalışmada elde edilen veriler değerlendirilerek öneri alanlar belirlenmiştir. Potansiyel uygunluk haritalarının oluşturulmasında, mevcut alanlar ile kullanıma uygunlukları temel alınmıştır. Ayrıca kentin doğal bitki örtüsü ve iklimine uygunluğu ile otopark alanlarında kullanılabilecek bitki türleri incelenmiştir. Üçüncü aşamanın oluşturulmasıyla, analiz kısmı tamamlanmıştır.

Analizden sonra, araştırmanın değerlendirme kısmına geçilmiştir. Burada alan kullanımlarının yarattığı sorunlar belirlenmiştir. Bu aşamada mevcut kullanımlar ile, potansiyel uygun alanlar arasındaki ilişkiler değerlendirilmiştir.

Araştırmanın son aşamasını, sonuç kısmı oluşturmaktadır. Bu aşamada, elde edilen tüm veriler doğrultusunda, kent içerisindeki yaşanan otopark sorunlarının tespiti ile sorunların çözümüne yönelik öneriler geliştirilmeye çalışılmış ve kentin otopark sorununun çözümüne yönelik uygun alanlar belirlenmiştir.

Araştırmanın akış şeması Şekil 3.1'de verilmiştir.



Şekil 3.1. Yöntemin Akış Şeması

4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA

4.1. Çalışma Alanının Genel Yapısı

4.1.1. Çalışma Alanının Doğal Yapısı

4.1.1.1. Coğrafi Konum

Hatay İli, Akdeniz Bölgesi'nin güneydoğu ucunda yer alır. Türkiye toplam alanının %7'sini kaplayan 5.831 km² genişlikteki Hatay il sınırının 689 km²'sini Antakya toprakları kaplamaktadır. Hatay ili, 35° 52' ve 37° 04' kuzey enlemleri ile 35°40' ve 36° 35' doğu boylamları arasında yer almaktadır.

Hatay İli doğusunda ve güneyinde Suriye, kuzeydoğusunda Gaziantep, kuzey ve kuzeybatısında Osmaniye ve Adana, batısında Akdeniz konumlanır (Anonim, 2003).

Habib-i Neccar Dağı eteklerinde kurulu olan Antakya yerleşiminin ortasından Asi Nehri geçmektedir. Yerleşim alanının güneydoğusunda yer alan Habib-i Neccar Dağı birden yükseldiğinden, kentin bu yöne gelişmesini sınırlamaktadır. Bu nedenle yerleşim alanı, kuzeyde ovaya doğru yayılmıştır (Anonim, 1983b).

4.1.1.2. Toprak Yapısı

Herhangi bir alanın mevcut ve gelecekteki alan kullanım tipini belirleyen en önemli faktörlerden biri de alanın toprak yapısıdır. Gerek bitki yetişme ortamı ve gerekse üzerinde her türlü alan kullanımına olanak veren toprağın, arazinin en uygun şekilde değerlendirilebilmesi için çok iyi tanınması gerekir (Atmaca, 2001).

Türkiye' deki toplam arazi varlığının % 8' ini düz alanlar oluşturmaktadır. Bu arazilerin % 0,1 eğimli alanlarından biri de Antakya kentidir (Dinçer ve ark. 1999). Akdeniz iklim kuşağında yer alan ilde tarımsal etkinlikler açısından, çok yüksek toprak potansiyeli vardır (Anonim, 1983a).

Araştırma alanı içerisinde kent merkezinden kuzey-güney yönünde uzanan Asi Nehri'nin doğusunda yer alan alanlar alüvyal topraklarla, batısında kalan alanlar ise kolüviyal topraklarla kaplıdır. Ayrıca kentin güney batısında yer alan ve aniden yükselen dik yamaçlar ise kahverengi orman toprakları ile kaplıdır (Anonim, 2006).

Araştırma alanı içerisinde düze yakın eğimli alanları kaplayan alüvyal topraklar, Asi Nehri'nin doğu yakasında Eski Antakya olarak adlandırılan bölgedeki topraklardır. Bu topraklar sulu tarım yapılabilen, kolay işlenebilen verimli 1. sınıf topraklardır. Ancak bu verimli toprakların büyük bir bölümü yoğun yapılaşma tehlikesiyle karşı karşıyadır.

Asi Nehri'nin batısında hafif eğimli alanları kaplayan kolüviyal topraklar üzerinde nadassız kuru tarım yapılabilen 2. sınıf topraklardır. Kentin güneybatısında çok dik eğimli alanlarda yer alan kahverengi orman toprakları ise çok şiddetli erozyona maruz kalan, orman ağaçları dikimine uygun, tarımsal yönden uygun olmayan 7. sınıf topraklardır (Anonim, 1998a). Yine bu alanlarda kentin doğu yakasında da olduğu gibi yoğun yapılaşma ile toprak yapısı bozulmuştur ve gün geçtikçe azalmaktadır.

Kent içerisinde otopark tesisi mümkün olan alanlarda, alanın toprak yapısının dikilecek bitkiler için uygun olması gereklidir. Yeraltı su seviyesinin yüksekliği ile balçık türü gevşek zemin olması ve parselin yola nazaran tabii zemininin düşük olması veya cephe aldığı yola nazaran, tabii zeminin yüksek olması nedeniyle yol kenarında set oluşturan ve başka yollardan girişi olmayan parseller otopark yapımı açısından, imar yönetmeliklerine uygun değildir.

4.1.1.3. Jeolojik ve Jeomorfolojik Yapı

Araştırma alanının jeolojik yapısına ilişkin Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nün hazırladığı Asi Havzası Hidrojeolojik Etüd raporuna göre Antakya Belediyesi'nin sınırları içinde kalan alanlar kalker, alüvyon ve marndan oluşmaktadır.

Asi Nehri'nin batı yakasının (Yeni Antakya) büyük bir bölümü marn, doğu yakasının eğimli yamaçları kalker, Asi Nehri ile eğimli yamaçları arasındaki alanlar (Eski Antakya) ise alüvyonlarla kaplıdır.

Alüvyal yapıdaki alanlar, zemini zayıf ve özellikle yeraltı su seviyesi yüksek olduğundan imar kanununa göre bu alanlarda zemin etüdü yapılmadan yapılaşmaya izin verilmemesi öngörülmüştür (Anonim, 1975).

Amanos Dağları, Güneydoğu Anadolu'nun en batı ucunda yer alan kuzey-güney gidişli bir dağ kuşağıdır. Bu kuşakta Alt Paleozoyikten günümüze kadar yaygın bir

çökme gelişmiş, bu çökellerin üzerlerine belirli dönemlerde ofiyolitik kayalar yerleşmişlerdir.

Amanos Dağları'nda, kuzey, orta ve güney olarak belirgin 3 yapısal alan ayırt edilmektedir; Kuzey Amanoslar temelden itibaren şaryajlarla dilimlenmiştir. Orta Amanoslarda itilmeler paleozoyik temelin üzerinden gelişmiştir. Diğer birimler temelden sıyrılarak dekolman şeklinde hareket etmişlerdir. Güney Amanoslarda ilk ofiyolit yerleşme dönemi dışında yatay hareketler yoktur.

Eosende gelişen yanal atımlı faylar bölgenin yapı özelliğini kazanmasında çok önemli rol oynamıştır. Miyosen, Eosen sonunda yükselen bölgede yaygın olarak yeni bir transgresyonun başlangıç dönemidir. Miyosen denizi Güney Amanosların önemli bir kesimini işgal etmiş, Orta Amanoslarda faylarla kontrol edilen bazı alanlarda etkili olmuştur.

Ayrıca Antakya kenti I.derecede deprem kuşağında yer aldığından alüvyon kaplı alanlardaki imar faaliyetlerinin “Afet Bölgesinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik” esaslarına uygun olması gerekmektedir (Anonim, 1998b). Ancak yapılan araştırmalar sonucu kentin alüvyonla kaplı kısımlarında bu yönetmelik ve esaslara dikkat edilmeden her geçen gün yapı kitlelerinin hızlı bir şekilde arttığı gözlenmiştir. Marnla kaplı alanlarda ise yine bu yönetmelik ve esaslara göre gerekli önlemler alınması halinde 4 kata kadar yapılaşmaya izin verilmiştir. Ancak özellikle zemini marnla kaplı Cumhuriyet Mahallesinde bu yönetmeliklere uyulmadığı ve hatta yapılarda 10-12 kata kadar izin verildiği, yapılan gözlemler sonucu tespit edilmiştir (Anonim, 2006).

4.1.1.4. Hidrolojik Yapı

Su potansiyeli, suyun doğal koşullarda nitelik ve nicelik yönünden aşağıdaki fonksiyonları yerine getirecek şekilde kullanıma hazır olmasıdır. Bu fonksiyonlar;

- İnsanlar ve hayvanlar için içme suyu,
- İnsanlar için kullanma suyu,
- Bitkiler için yaşam maddesi,
- Taşımacılık görevi,
- Besin kaynağı (balıkçılık),

- Yerleşim ve rekreasyon alanlarının kalitesini belirleme görevi ve
- İklim etki görevi olarak özetlenebilir.

Bu amaçla belirli bir alanda insan, hayvan ve bitkiler için gerekli olan yeterli miktar ve kalitede kullanılabilir suyu temin etmek için bazı önlemleri almak gereklidir. Yerüstü suları potansiyelinin iki fonksiyonu çok önemlidir. Birincisi, suyun çeşitli amaçlarla (içme suyu, kullanım suyu, balıkçılık vb.) kullanımı, ikincisi ise taşkın kontrolüdür. Suların doğal olarak taşkın kontrolü görevi görmeleri ve buna uygun bir yatak oluşturmaları yıllık yağış miktarı, en yüksek yağış miktarı, jeolojik yapı, toprak yapısı, geçirgenlik ve reliyef gibi faktörlere bağlıdır (Yücel, 1997).

Orontes olarak da adlandırılan Asi Nehri, Kuzey yönünde yaklaşık 30 km boyunca Türkiye-Suriye sınırını oluşturacak şekilde akar. Lübnan Beka Vadisi'nin doğu kısmından doğar, Türkiye topraklarına girdikten sonra batıya döner ve bugün kurutulmuş olan Amik Gölü'nün ayağı Küçük Asi ile birleştikten sonra güneydoğu doğrultusuna yönelir ve Samandağ'ın güneyinde Akdeniz'e dökülür. Asi Nehri'nin toplam uzunluğu 450 km. olup, nehrin büyük bölümü Suriye toprakları içinde bulunmaktadır. Antakya ile Akdeniz'e arasını doğal su yolu bağlanmış olan Asi Nehri'nin ortalama su debisi 30 m³/ sn dir. Antik Çağ'ın Orontes'i olan Asi'nin kaynağı, Lübnan Dağları'dır. Antik çağda küçük tonajlı nehir gemilerinin seyrüseferine olanak veren ve Antakya'yı asırlar boyu Akdeniz'e bir su yolu ile bağlanmış olan Asi Nehri'nin bugün akıttığı ortalama su miktarı, kentin içinde 5.04 m³/sn dir. Antakya içinden geçen ve bir kanal haline getirilmiş olan yatağı, yaklaşık 2 km. uzunluğunda ve 30-35 m genişliğindedir. Asi Nehri Afrin çayı ve Karasu'nun birleşmesiyle oluşan Küçük Asi'den başka Hatay topraklarında doğan kimi küçük dere ve çaylar da karışır. Bunlar 25 km uzunluğundaki Büyük Karaçay ile 19 km uzunluğundaki Küçük Karaçay ve 12 km uzunluğundaki Hüseyinli Deresi ile Kavaslı ve Defne (Harbiye) suları sayılabilir. Tarihte Mısır, Mezopotamya, Önasya olarak bilinen bölgelere giden yolların kavşak noktasında kurulu Hatay'da denize ulaşan Asi Nehri ağzında insanlık tarihinin en önemli limanlarından birisi (Al-Mina) kurulmuştur. Yunan koloniciliği zamanında (İ.Ö. 750-64) ve Roma döneminin önemli bir bölümünde büyük gemilerin girişine olanak sağlayan nehir, zamanla zayıflayarak bugünkü halini almıştır (Anonim, 2005).

Devlet Su İşleri Adana Bölge Müdürlüğü'nün hazırladığı rapora göre kent belediye sınırları içinden geçen Asi Nehri ve Altınçay Deresi yağış miktarının fazla

olduğu zamanlarda taşkına sebep olmaktadır. Bu nedenle Asi Nehri'nin her iki yakasında 100 metre ve Altınçay Deresi'nde ise 36 metre içerisinde iskan amaçlı kullanımlara yer verilmemesi gerektiği belirtilmiştir. Ancak günümüzde bu durumlara dikkat edilmediği ve yoğun yapılaşmanın her geçen gün arttığı tespit edilmiştir (Anonim, 1983b; Anonim, 2003).

Yapılmış olan analizlerde, nehir suyunun çok tuzlu olduğu belirlenmiştir. Tarımsal amaçlı değerlendirme ölçütlerine göre, su tuzluluk açısından üçüncü kalite kapsamında değerlendirilmektedir. Bu düzey, kullanılabilir su tuzluluğun en üst düzeyidir. Ayrıca kanalizasyon atıklarının herhangi bir işlemde geçirilmeden deşarj edilmesi sonucunda, nehrin Antakya ile Samandağ arasındaki bölümünde, fosfor ve potasyum içeriklerinin de yüksek olduğu saptanmıştır. Bu durum, nehri Antakya-Samandağ arasındaki bölümünde çevre kirliliği ve yaşam kalitesi açısından tehlikeli boyutlara taşımıştır. Ayrıca söz konusu alanlarda nehir suyunun önlem alınmadan direkt olarak tarım arazilerinde kullanılmayacağı, aksi halde toprakları çoraklaştıracağı, verim ve ürün kalitesini düşeceği ve çevre sağlığı açısından ciddi sorunlar yaratacağı sonucuna varılmıştır (DSİ Genel Müdürlüğü Raporu, 2007).

Asi Nehri'nde, Suriye'nin baraj kapaklarını zaman zaman kapatması sonucu özellikle yaz aylarında su seviyesinin düşmesiyle ciddi su sıkıntısı yaşanmaktadır. Suriye'nin Asi Nehri'ne su bırakmaması sonucu, Amik Ovası'nın önemli su kaynağı 2007 nisan ayında kurumuştur. Bu nedenle nehirde yaz aylarında kuruma gözlenmesi ve kentin atık sularının nehre drenajı ile kötü kokular yayılmaktadır (Hatay Ziraat Mühendisleri Odası, 2008).

Türkiye'nin en verimli ovalarından biri olan Amik Ovası'nda 2007 yılında baş gösteren su sıkıntısı, 2008 yılında da varlığını önemli derecede hissettirmiştir. Kuraklığın devam etmesi ve yeterli yağışın alınmaması ve su kaynaklarının bilinçsiz kullanımı sebebiyle bölge ölçeğinde yeraltı su seviyesinin düşmesine bağlı olarak su kaynakları her geçen gün tükenmektedir. Asi Nehri'nde geçen yıl saniyede 28 m³ olan su debisi, bu yıl 16 m³'e kadar düşerken, yine Hatay'da bulunan Afrin Deresi ise saniyede 0,6 m³ ile adeta kuruma noktasına gelmiştir. Küresel ısınma ve bilinçsiz tarımsal sulamanın etkisiyle yurt genelindeki birçok su kaynağı kururken, bazı nehir ve barajlardaki su seviyesi de düşmektedir (Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, 2007).

4.1.1.5. İklim Durumu

Antakya ve civarında Akdeniz iklim tipi egemendir. Bu nedenle kentte yazlar sıcak ve kurak, kışlar ılık ve yağışlı geçer. Ancak kıyı şeridi ile dağların arka kısımları ve yükseltisi fazla olan yerler arasında iklim koşullarındaki bölgesel farklar nedeniyle Antakya' daki iklim koşulları kıyı şeridinde kıyasla biraz farklılık gösterir. Bu nedenle sıcaklık kıyılarda yüksek değerlerde kalır. Yazların kıyı şeridinde kıyasla daha serin geçmesinin bir nedeni de en sıcak ortalamaların kaydedildiği ayların aynı zamanda Antakya'da rüzgarın en hızlı estiği ve en çok esme sayısına ulaştığı aylar oluşudur.

Antakya'da yıllık sıcaklık ortalaması 18.2 °C'dir. En yüksek sıcaklık 26 Ağustos 1962'de 43.9 °C, en düşük sıcaklık ise 15 Ocak 1950'de -14.6 °C olarak kaydedilmiştir. Yılın 148.2 günü açık, 156.2 günü bulutlu, 60.5 günü kapalı geçmektedir. Antakya'da yaz günleri ortalaması yılda 172 gündür. Kış günü genellikle görülmez. Donlu günler yıllık ortalaması 7 gün, karlı günler yıllık ortalaması ise 0.9 gündür. Antakya'da yıllık ortalama nem oranı % 69'dur (Anonim, 2007).

Antakya'da yağış kış aylarında en yüksek değerlere ulaşmaktadır. Sonbahar ve ilkbahar daha az yağış alan aylardır. Temmuz ve Ağustos aylarında hiç yağış almayan Antakya'da yıllık yağış ortalaması 1173.4 mm'dir. Özellikle bahar aylarındaki sağanaklar önemli olup, kısa bir süre içinde kentin sokaklarını dereler haline getirmektedir (Anonim, 2007). Ancak son yıllarda küresel iklim değişikliği sonucu yazları yağış yok denecek kadar az düşmekte ve buna bağlı olarak kuraklık artmakta, yeraltı suları çekilmektedir.

4.1.1.6. Doğal Bitki Örtüsü

Ülkemiz bitki coğrafyası yönünden Avrupa-Sibirya, Akdeniz ve İran-Turan olmak üzere üç farklı bitki coğrafyası bölgesi içermesi nedeniyle zengin bir floraya sahiptir. Bu zenginliğin başlıca sebepleri şu şekilde özetlenebilir; iklim farklılıkları, topoğrafik çeşitlilikler, deniz, göl, akarsu gibi su ortamı çeşitlilikleri, 0-5.000 m 'ler arasında değişen yükseklik farklılıkları, üç değişik bitki coğrafyası bölgesinin birleştiği bir yerde oluşu, Anadolu'nun doğusu ve batısı arasında ekolojik farklılıklar bulunması ve bunun floristik farklılıklara yansımalarıdır (Atmaca, 1994).

Araştırma alanı Akdeniz (Mediterran) Bitki Coğrafyası Tetis alt alemi sınırları içinde yer almaktadır. Bu floristik bölge, Akdeniz'i çevreleyen tüm ülkeleri içerir. Türkiye'de Akdeniz bitki örtüsünün görüldüğü her yer, bu fitocoğrafik bölgenin Doğu Akdeniz sahası içinde yer alır. Akdeniz ikliminin etkisi altındaki bitki örtüsünde; makiler, zengin soğanlı bitkiler, tek yıllık otsu bitkiler ve yastık şeklindeki kısa boylu çalı formasyonları karakteristiktir. Herdem yeşil çalıların hakim olduğu makiler, 1000 m'nin altında geniş alanlar kaplar. Daha derin topraklar üzerindeyse, iklime özgü bir orman bitki örtüsü ağırlık kazanır. Kızılcım orman bitki örtüsündeki en baskın ağaç türüdür. Anadolu'ya özgü relict (ilk çağlardan beri varlığını korumuş doğal oluşum) bir ağaç türü olan sığla ormanları, bu bölgenin en dikkat çekici özelliğidir. 1000 m'nin üzerinde *Pinus nigra* (Karaçam), *Cedrus libani* (Sedir), *Abies cilicia* (Toros göknarı), *Juniperus drupacea* (Andız) ve *Juniperus communis* (Ardıç) gibi ağaçlar; 1700 m'den sonra yastık şeklinde çok yıllık bitkiler yaygındır. Bu bölgede Amanos Dağları'nın ilginç florası içinde oksin (Avrupa Sibiryaya bitki kuşağı) elemanlarına da rastlanır (Atmaca, 1994; Yılmaz, 1996).

Akdeniz bitki coğrafyasına göz atıldığında, kıyı alanlarında kumullar, litoral kayalıklar, tuzlu bataklıklar, nehir yatakları, bataklıklar, dere yatakları ve maki bitki örtüsünün belli başlı vejetasyon tipleri olduğu görülmektedir. Deniz kıyılarındaki gelgit bölgesi içinde bulunan ana kaya ve özellikle kumul alanlardaki kumtaşı blokları üzerinde kötü ve zor yaşam koşullarına uyum sağlamış olan bitki örtüsü litoral kayalık vejetasyonu olarak tanımlanmaktadır. Bu tip alanlarda yayılış gösteren en tipik bitki örtüsü *Crithmum maritum* (kaya kuruğu) dur (Yılmaz, 1996). Araştırma alanında daha çok maki toplulukları hakim olup eğimli alanlarda yayılmaktadır.

Maki vejetasyonu içerisinde sıklıkla; *Quercus coccifera*, *Pistacia terebinthus*, *Olea europea var. sylvestris*, *Phillyrea latifolia*, *Jasminum fruticans*, *Gonocytisus angulatus*, *Asparagus acutifolius*, *Smilax aspera*, *Clematis vitalba*, *Lithodora hispidula*, *Erica manipuliflora*, *Calycatome villosa* ve *Cistus salviifolius* gibi türler bulunmaktadır (Ünal, 1995).

Hatay'ın doğal bitki örtüsünü makiler ve ormanlar oluşturur. Maki türleri, 4-5 m boyunda sert ve tüylü yapraklı bitkiler olup, 800 m'ye kadar rastlanmaktadır. İlde doğal örtüyü oluşturan ormanlar, Amanos Dağları ile Keldağ'da yoğunlaşmaktadır. Amanos Dağları'nın denize bakan yamaçlarında, makilik alanlardan sonra, 800 m'den 1200

m'ye kadar *Juniperus communis* (ardıç) gibi ibreli ağaçlarla, *Quercus pseudocerris* (meşe), *Fagus sylvatica* (kayın), *Cornus mas* (kızılcık), *Populus ssp.* (kavak), *Platanus orientalis* (çınar) ve *Ostrya carpinifolia* (yalancı gürgen) gibi yapraklı ağaçlardan oluşan ormanlar bulunur. 1200 m'nin üzerinde ibreli ağaçlardan *Pinus brutia* (kızılcık), *Pinus nigra* (karaçam), *Cedrus Libani* (sedir) ve yer yer *Juniperus communis* (ardıç)'lardan oluşan geniş orman alanları vardır.

Keldağ'ın Akdeniz'e bakan kesimlerinde yaklaşık 900 m'ye kadar, maki türü ağaçlardan *Myrtus communis* (mersin) ve *Laurus nobilis* (defne) çok yaygındır. Bu yükselti basamağının üzerinde, bazı ibreli ağaçlarla *Quercus robur* (meşe) ve *Fagus sylvatica* (kayın) gibi geniş yapraklı ağaçlardan oluşan ormanlar başlar. Keldağ doğal bitki örtüsü açısından Amanos Dağları kadar zengin değildir.

Antakya kenti içerisinde, özellikle kent merkezinde bol miktarda süs bitkileri kullanılmaktadır. Bölgenin tropik ve subtropik yapıya sahip olması nedeniyle kent içerisinde peyzaj düzenlemeleri yapılmıştır. Antakya kenti içerisinde yer alan doğal ortamda yetişen bitki türleri Türkiye Florası'ndan teşhis edilmiştir (Davis, 1965-1988). Antakya kenti ortamında yetişen bitki türleri Ek 2'de verilmiştir. Verilen bu bitkilerin sıralamasında Türkiye Florası'ndaki sıra dikkate alınmıştır.

4.1.2. Nüfus ve Sosyo Ekonomik Yapı

4.1.2.1. Nüfus Yapısı

2007 yılı genel nüfus sayımı sonuçlarına göre Hatay'ın nüfusu 1.386.224 kişidir. Bu nüfusun , 681.665'i şehirlerde, 704.559'u ise kırsal kesimlerde yaşamaktadır. Şehirleşme oranı % 46,37, nüfus yoğunluğu ise 215,12 kişi/km²'dir. Hatay 3. derecede gelişmiş iller sıralamasındadır. Nüfus yoğunluğunun ülke ortalamasına oranla yüksek olduğu iller arasındadır. Antakya kentinde ise nüfus yoğunluğu 402 kişi/km²'dir.

İlçeler ölçeğinde nüfus büyüklüğü ele alındığında Antakya (Merkez ilçe)'nin nüfusu 362.906, ile nüfusun en yoğun olduğu ilçedir. Nüfusun, 186.243'ü kent merkezinde, geri kalan 176.663 kişilik kısmı ise geniş kent alanında yaşamaktadır. Antakya toplam nüfus büyüklüğüne göre Türkiye'de ilk 25 ilçe sıralamasında 21. sıraya yerleşmiştir (872 ilçe içindeki sıralaması) (Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK)).

Hatay iline bağlı ilçeler sıralamasında Şehirleşme oranının yüksekliği bakımından Erzin ilçesi % 76,14 ile ilk sırada, Reyhanlı ilçesi %70,24 ile ikinci sırada, Kırıkhan ilçesi % 64,56 ile üçüncü sırada yer almaktadır. Altınözü ilçesi ise Şehirleşme oranında % 9,05 ile 872 ilçe içinde Őanlıurfa Halfeti'den sonra, sondan ikinci sırada yer almaktadır. Antakya ilçesindeki Şehirleşme oranı ise % 41.96' dır (TUİK).

Antakya kentinde ilk nüfus sayımı, 1939 yılında Hatay'ın anavatana katılmasıyla 20.10.1940 tarihinde yapılmıştır (Demir, 1996). 1940 yılından itibaren 1990 yılına kadar genel nüfus sayımı 5 yılda bir yapılmıştır. Daha sonra 1997, 2000, 2004 ve 2007 yıllarında yapılmıştır.

Antakya kenti nüfus artış hızı belirli bir oranda artma veya azalma göstermemektedir. Nüfus artış hızının en yüksek olduğu dönem 1960-1965 yılları arasındadır. Ancak buna karşın 1940-1990 yılları arasında Antakya kenti yıllık nüfus artış hızı % 3,254 ile % 4,554 olan ülke kentsel yıllık nüfus artış hızı ortalamasının gerisinde kaldığı gözlenmiştir (Anonim, 1990). 2004 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre yıllık nüfus artış hızı % 19,48 olarak belirlenmiştir. Antakya kent nüfusu uzun yıllar incelendiğinde nüfusun arttığı gözlenmektedir (TUİK).

Ancak Antakya kent nüfus artış hızı sürekli oranda artma veya azalma eğilimi göstermemektedir. Ayrıca 1980 yılından sonraki dönemlerde de deęiŐmedięi gözlenmiştir. Bu durum Antakya kentinin fazla g almayan ve vermeyen kısmen ie dönük yapısından kaynaklanmaktadır. Ayrıca kent nüfusu, doğal nüfus artıŐının yanı sıra yakın çevresindeki ilçe ve köylerden aldığı glerle artmaktadır.

4.1.2.2. Sosyo Ekonomik Yapı

2003 yılında DPT tarafından yapılan illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında Hatay 81 il içerisinde 27. sırada yer almaktadır. Gelişmişlik endeksi ise 0,19613'tür. İlk sırada ise bilindiği gibi 4,80772 gelişmişlik endeksi ile İstanbul yer almaktadır. Hatay 1996 yılı illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında 26. sıradayken, 2003 yılında 1 sıra gerileyerek 27. sıraya gelmiştir.

Tarım sektörü ağırlıklı ekonomik yapıya sahip iller arasındadır. Hatay'da ihracat gelirleri önemli bir paya sahip bulunmaktadır. nc derece gelişmiş iller grubunun, GSYİH içindeki payı yüzde 14,5'dir. Grup genelinde GSYİH'ya katkısı en büyük iller;

Konya % 2,5, Hatay % 1,5 ve Samsun % 1,4 illeridir. Grup genelinde, fert başına düşen GSYİH değerleri Türkiye ortalamasının altındadır. Türkiye fert başına düşen GSYİH'sı 100 kabul edildiğinde, bu rakamın grupta 76 düzeyinde bulunduğu görülmektedir.

Hatay'ı da içerisine alan üçüncü derecede gelişmiş iller grubu, genel olarak yüksek bir gelişme potansiyeline sahip, ekonomik faaliyetlerde tarım sektörünün ön planda olduğu, genellikle il ve bölge ölçeğinde üretim yapan sanayi kuruluşlarının yer aldığı, küçük ve orta ölçekli tesislerin yaygın olarak bulunduğu ve sosyo-ekonomik gösterge değerlerinin ülke ortalamalarına yakın olduğu orta derecede gelişmiş illerden oluşmaktadır (Dinçer ve ark., 2003).

Antakya ekonomisinde en belirgin özellik ve etkinlik ticarettir. Gerek bir sınır kenti olması, gerekse girişimci insanı sayesinde Antakya bir ticaret merkezi konumundadır. Antakya bu özelliğiyle etrafındaki 21 adet belde ve 65 köyden gelenler ile nüfusunu gündüzleri ikiye katlamakta, çok canlı ve hareketli bir yapıya kavuşmaktadır. Amik Ovasının tarımsal ürün ve potansiyeli Antakya'da değerlendirilmekte, tarım ve tarıma dayalı sanayi ile tarımsal makine imalatı önemli bir ekonomik faaliyet olmaktadır. Ayrıca Antakya'da el sanatları, dericilik, ayakkabıcılık ve mobilya sanayisi de gelişmiş durumdadır. Antakya ve Hatay ulaştırma sektöründe Türkiye'de İstanbul'dan sonra en büyük araç potansiyeline sahip olup, karayolcu ve yük taşımada söz sahibi bir ildir (Anonim, 2000), (Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1. Hatay İli'nin 2008 Yılına Ait Motorlu Kara Taşıtları Sayım Sonuçları (TUİK Ulaştırma İstatistikleri, 2008)

Motorlu Kara Taşıt Tipi	Motorlu Kara Taşıt Miktarı
Otomobil	94533
Motorsiklet	110681
Otobüs	2701
Minibüs	9488
Kamyon	15840
Traktör	16291
Özel Amaçlı	543
Kamyonet	29753
Toplam Motorlu Kara Taşıt Miktarı	
277130	

Antakya kenti içerisinde genel olarak her evde 1-2 araç bulunması, kent merkezinde nüfus yoğunluğunu arttırmıştır. Kentlinin genel özelliklerinden biri olan

araç tutkusu, kent imar planında gösterilen ihtiyacı karşılayamamaktadır ve kent halkı araçlarını park edecek yer bulmakta güçlük çekmektedir. Verilen bilgiler ve gözlemler doğrultusunda, Antakya geniş kent alanında araç yoğunluğu düşük gibi görünse de, kent merkezinde yoğun trafik ve araç sahipliği nedeniyle trafik sorunlarının arttığı ve park alanının yetersiz kaldığı gözlenmektedir (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2. Antakya Kent Merkezinin Bölgesel İstatistikler Üzerinden Yapılan Kent Araştırmasındaki Sonuçları (TUİK Ulaştırma İstatistikleri, 2004)

Ulaştırma		Yıllar	
		2001	2004
Kayıtlı Otomobil Sayısı	Kent Merkezi	7905	8992
Kayıtlı Motorsiklet Sayısı	Kent Merkezi	6700	7986

4.2. Antakya Kenti İmar Planı

2006 yılında Antakya Belediyesi tarafından belirli bir firmaya yaptırılan Antakya kenti ilave+revizyon uygulama imar planı X=4009929,789-4014606,513, Y=508176,091-512603,849 koordinatları arasında yer almaktadır. Plan, kentin son hali ve gelişim yönlerini kapsamaktadır. Planlama alanının kuzeyi Kiseçik Köyü, batısı Günyazı Köyü, doğusu Ekince Beldesi ve güneyi ise Çevre Yolu ile çevrilidir.

İmar planı yapımındaki birincil amaç, Antakya kentinin yeni mücavir sahasının gelecek yıllarda planlı bir gelişmenin sağlanması düşünülerek planlanmıştır. Uygulama İmar Planı ile tarım alanlarının korunması, çevre yolu bağlantılarının kurulması ve plansız kentsel gelişimlerin kontrol altına alınması amaçlanmıştır. Ana kararların yanında, mücavir saha içerisinde kalan yüksek eğimli kesimlerin tanımlanarak ağaçlandırılması, kent parkı alanlarının oluşturulması, Şehir Mezarlık Alanı'nın tanımlanması, orman alanlarının belirlenerek kent ormanı statüsü ile koruma altına alınması gibi kararlar ile mücavir saha bütününde tanımsız, plansız alan bırakmayarak düzenli programlı büyüyen bir yerleşme amaçlanmıştır. Bunun yanı sıra kent merkezinde yenilemenin sağlanması, rant elde etmek amacına dönüşmüş, binalar

yıkılarak yerlerine iş merkezi, otel birimi ve benzeri çok katlı binalar yapılmıştır. Böylelikle genişleyemeyen ve önerisi getirilemeyen yollar akıl almaz bir hal almıştır. Belirli caddelerdeki trafik akışı büyük şehirleri aratmayan bir hale dönüşmüştür. İmar kanunundaki otopark yönetmeliğine uyum sağlamayan planda, ne otopark alanlarında peyzaj unsurlarını oluşturması, ne de ihtiyacı karşılaması bakımından yeterli değildir.

İmar Planı kullanım kararlarında alan dağılımı, öneri konut alanları, kentsel çalışma alanları, kentsel sosyal altyapı alanları, yeşil alanlar ve kentsel teknik altyapı olarak ayrılmaktadır.

4.2.1. Konut Alanları

Antakya kentinin gelecek yıllardaki kentsel gelişme ihtiyacına cevap vermek amacı ile Gelişme Konut Alanlarının oranı % 29.8 olarak belirlenmiştir. Bu oran Uygulama İmar Planının yapım gerekçelerinden biri olan “Planlı Kentsel Gelişim” olgusunu destekler niteliktedir. Gelişme Konut Alanları az yoğunluklu, orta yoğunluklu ve yüksek yoğunluklu olmak üzere 3 kategoridedir (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3. Gelişme Konut Alanlarının Yoğunlukları (Anonim, 2006).

Kullanım	Alan (ha)	Oran (%)	Toplam (ha)
Az Yoğunluklu	17.90	2.53	211.33
Orta Yoğunluklu	82.60	11.68	
Yüksek Yoğunluklu	110.83	15.59	

4.2.2. Tarım Alanları

Uygulama İmar Planı ile Zeytinlik Alanlar bugünkü kullanımı devam ettirilecek arazi parçaları kapsamında değerlendirilmiş ve Zeytinlik Alanlar üzerinde gelişebilecek kaçak yapılaşmanın yasal olarak önüne geçilmiştir. Zeytinlik alanlarının tüm alan içerisindeki payı % 17.25 olup, Konut Alanları ve yollardan sonra 3.büyükliğe sahip kullanımdır.

Özel Mahsül Alanları (ÖMA), imar planında iki gruba ayrılmış olup, bir kısmı direk tahsis olarak verilecek Zeytinlik Alanları (ÖMA), diğer kısmı da kamu ortaklığı payından karşılanacak (ÖMA-2) alanlarıdır. Tarım raporu doğrultusunda kadastro parseli Zeytinlik olarak işaretlenen alanların, tahsis miktarı ÖMA işaretli koruma alanlarından, KOP payları ise öncelikli olarak ÖMA-2 işaretli alanlardan karşılanacaktır. ÖMA-2 alanlarında yalnızca zeytinlik faaliyetleri yürütülebilecek olup, bu kapsamda kalan alanlarda yapılaşmaya gidilmeyecektir. Planlama Çalışması sonucunda alanda önerilen konut alanları ve tarımsal niteliği korunacak alanlarda yaşayacak toplam nüfus 88.552 kişidir (Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4. Zeytinlik Alanlarının Yerleşim Koşulları (Anonim, 2006).

Kullanım	Minimum Parsel Büyüklüğü (m ²)	Emsal	Hmax
Zeytinlik Alanlar	5000	0.05	6.50

Emsal: 0.05 ve Hmax: 6.50m yapı nizamına sahip, Özel Mahsül Alanı: 1.022.655m²

4.2.3. Sosyal ve Teknik Altyapı Alanları

Uygulama İmar Planı içerisinde 1.016.401 m² aktif yeşil alan ayrılmış olup, kişi başına düşen yeşil alan miktarı 11.51 m² olarak hesaplanmıştır (Anonim, 2006).

Yeşil alanlar konusunda ise antik çağlarda büyük önemin verildiği, kentin bahçeler altında kaldığı alanlarda kent parkı yapımına yönelik veya geniş ağaçlık alanların ayrılmasına yönelik çalışmalar yapılmamıştır.

Kentin mevcut durumunda kişi başına düşen yeşil alan miktarı 2.3 kişi/m²'dir. Ancak İlave Revizyon İmar Planı çalışmalarına göre bu oran 11 kişi/m²'ye çıkarılmaktadır.

Bu oran kent içerisinde yer alan bütün ağaçlık alanların çim alanlarının ve refüjlerin hesaplanmasıyla oluşmuştur. Buna ilaveten Antakya Kent Parkı ve Mezarlık Alan dışında büyük ölçekli açık yeşil alanlar oluşturulmamıştır.

Mevcut kent parkı için belirli yapılaşma koşulları verilerek (E : 0.05) piknik ve mesire alanları, barbekü alanları, çeşme vb. alanlar için kurallar geliştirilmiş ancak yeni kent parkı yapımına yönelik uygulama getirilmemiştir. Aslında kent parkı kentimizin

simgesi haline gelmiştir. Yeni kent dokusunun olduğu alanlarda kent parkının örnek teşkil ettiği yeni bir park alanı yapımına gidilebilir.

2006 yılında yapılan İlave Revizyon İmar Planı ile Amik Ovası'na doğru hızlı bir gelişim gösteren kentin, gelişiminin kentin kuzeybatısına doğru yönlendirilmesi sağlanmıştır. Bu yönlendirme ile tarım alanlarının korunması ve sürdürülebilirliğin devamı gündeme gelmektedir. Şehrin daha eğimli bir alana yönlendirilmesi ile yağışlar nedeniyle her yıl ve ardışık yıllarda çıkan drenaj sorunları halledilmekte ve sorunlara çözüm bulunmaktadır. Kentin diğer yeşil alanları olarak ise uygulama imar planı ile mücavir saha içerisindeki orman alanları tanımlanarak, kent ormanlarının oluşturulması altyapısı oluşturulmuştur.

Çok hızlı gelişmekte olan kentin depreme dayanıklı yapıların yapılması ön koşulu ile deprem riski göz önüne alınmaktadır.

Öneri Konut Alanı tanımlaması yapılan alanlarda alt bölgeler oluşturulmuş, bu alanlarda İlköğretim Tesisleri, Ortaöğretim Tesisleri, Sağlık Tesisleri, Belediye Hizmet Alanı, Ticaret, Spor Alanı, Dini Tesis, Teknik Altyapı gibi nüfusun ihtiyacı olan sosyal ve teknik altyapı tesisleri önerilmiştir.

Ayrıca Uygulama İmar Planı yapım gerekçeleri ve uygulama kararlarında kamu alanları inşaatı aşamasında ağaçların kesilmesi durumunda kaldırılan her ağaç için 2 adet ağaç dikileceğinden bahsedilmektedir.

4.2.4. Kentsel Çalışma Alanları

İmar Planında çalışma alanlarına ilişkin en önemli karar Samandağ-İskenderun bağlantısını sağlayan Antakya Çevreyolu üzerinde alınmış olup, bu alana mevcut yapılaşma ve gelişim eğilimleri göz önüne alınarak Konut Dışı Kentsel Çalışma Alanı tanımlaması getirilmiştir. Bu alanlarda; bölgesel ticari faaliyetler, iş merkezleri, gösteri merkezleri, banka merkezleri, alışveriş merkezleri, yönetim birimleri, kamu tesisleri, sosyal ve kültürel tesisler, turistik tesisler, bürolar ile bunları destekleyici ticari nitelikli yapılar yer alabilmektedir.

Yol boyu ticaret gösterilen yapı adalarında; zemin kat ticaret, üst katlar ise konut kullanımlı olabilmektedir. Ticaret alanlarında kalan parsellerde zemin ve bodrum

katlarda arka bahçe mesafesi kullanılabilir. Üst katların hepsinde aynı olmak koşuluyla H/2 (Bina yüksekliği/2) arka bahçe mesafesi bırakılacaktır.

4.2.5. Ulaşım

İlave + Revizyon Uygulama İmar Planına yön veren önemli girdilerden birisi de ulaşım kararlarıdır. Hatay ilinin yaş sebze-meyve ihracı konusunda söz sahibi ilçesi Samandağ'ın yurt ile bağlantısını sağlayan karayolu Antakya Kent Merkezi'nden geçmektedir. Bu durum şehir içi trafik yoğunluğunu arttırmaktadır. Uygulama İmar Planında çevreyolu bağlantıları temel alınmıştır. Planlanan alanda ulaşım sistemi çevreyolunun Otogar Kavşağı ile Günyazı Köyü Kavşağı arasında önerilen 40 m'lik yol üstüne oturtulmuştur. 40 m lik yol Mücavir Saha içerisinde ring yapmakta ve planlama alanının batısından Radar Yoluna bağlanmaktadır. Diğer ulaşım bağlantıları ise 40 m lik yola bağlanan 20-25-30 m'lik taşıt yollarıdır. Konut alanlarına hizmet edecek nitelikteki yollar ise 15-20 m'lik olarak düşünülmüştür. Bunun yanı sıra kent merkezindeki yollar ise 25 m'lik yola bağlanan 10-12-17-20 m'lik yollar olarak görülmektedir (Anonim, 2006).

Uygulama İmar Planı'nda tüm ulaşım bağlantı kararları, mevcut imar planı kararlarından gelen çevreyolunu destekleyici nitelikte alınmıştır. Ayrıca yollar ve yol genişlikleri kentin trafik akışını rahatlatmakta, otopark alanları her yapılan daire için daire başına 1 otopark alanı olarak düzenlenmektedir.

4.3. Otopark Tanımı, Türleri ve Uygulamaları

Türk standartlarına göre otopark herkesin kullanımına açık olan park edecek araçlara ayrılan yol kenarı ve yol dışı olmak üzere iki çeşidi bulunan yer veya tesistir. Otopark ile kent merkezinin ilişkisi bir yönü ile mekansal faaliyetler ve depolama ilişkisidir. Bulunduğu kademeye göre, kent merkezinin faaliyetleri çeşitlendikçe, yoğunlaştıkça, bu yoğunluk düşey yoğunlaşma durumunu aldıkça, depolanmanın belli yerlerde toplanması zorunluluğu ortaya çıkar. Yüzeysel depolama ile yol boyu depolanma kent merkezinin belli kesimlerinde yerini, faaliyetlerin daha iyi

gerçekleştirilebilmesi amacına uygun olarak, farklı ulaşım biçimlerine, bu arada yayalaştırmaya bırakma durumundadır (Kaplan ve Yıldız, 2002).

Otopark alanını tanımlamak istersek 3 kategoriye ayırabiliriz:

Bina otoparkları: Bir binayı çeşitli amaçlar için kullanan özel veya tüzel kişilere ait ulaşım ve taşıma araçları için, bu binanın içinde veya bu binanın oturduğu parselde açık veya kapalı olarak düzenlenen otoparklardır.

Bölge otoparkları ve genel otoparklar: Bir şehir veya bölgenin mevcut ve gelecekteki şartları ve ihtiyaçları göz önünde bulundurularak imar planları ile düzenlenen ihtiyaca göre açık, kapalı ya da katlı olarak belediyeler ve diğer kamu kuruluşları ve özel kişiler tarafından yapılan ve işletilen otoparklardır.

Birim park alanı: Bir aracın park etmesi için gerekli olan ve manevra alanları dahil toplam park alanını ifade eder. Binek otoları için birim park alanı en az 20 m²'dir. Bu alan kamyon ve otobüsler için manevra alanı hariç olmak üzere en az 50 m² üzerinden hesaplanır (**EK 1**, Otopark Yönetmeliği).

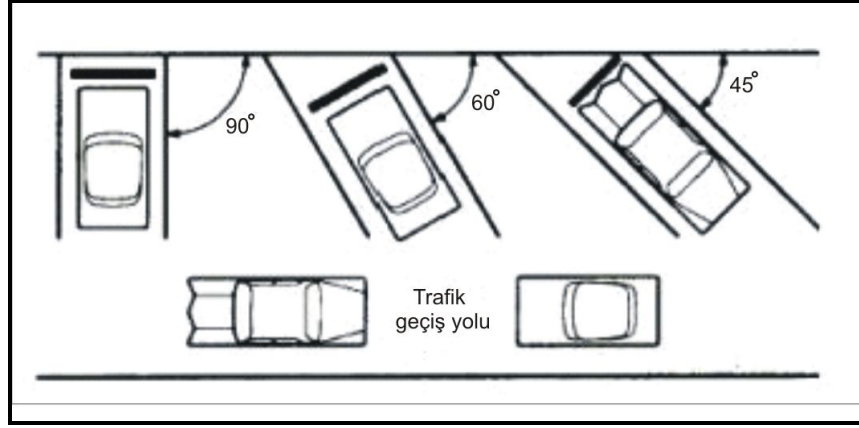
4.3.1. Park Ediliş Şekillerine Göre Otoparklar

Yol boyu ve yol dışı olmak üzere ikiye ayrılır.

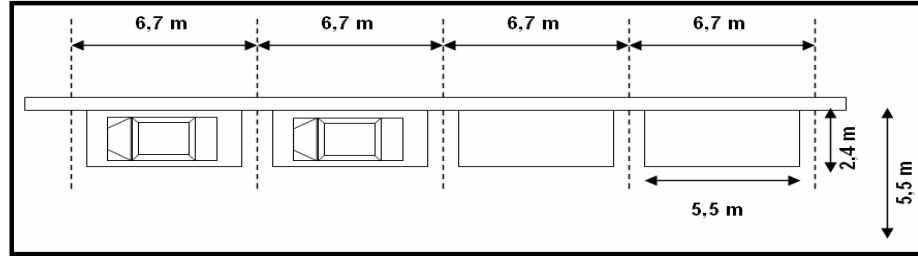
a) Yol Boyu Park: Yol kenarı otoparkı, taşıt veya yaya yolu sathı üzerinde yaya kaldırımından ayrılmış cepte veya orta refüjde olmak üzere yol kenarında yapılan kullanıma göre kullanım süresi sınırsız, kullanımı süre ile sınırlı olmak üzere iki çeşit olan açık otoparktır (Türk Standartları, 1992). (Şekil 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7).

Yol boyu park etme düzenlemeleri üç sınıfa ayrılmaktadır:

- I. Paralel düzenleme (0°)
- II. Eğik açılı park etme düzenlemesi (genelde 30°, 45°, 60°)
- III. Dik açılı düzenleme (90°)

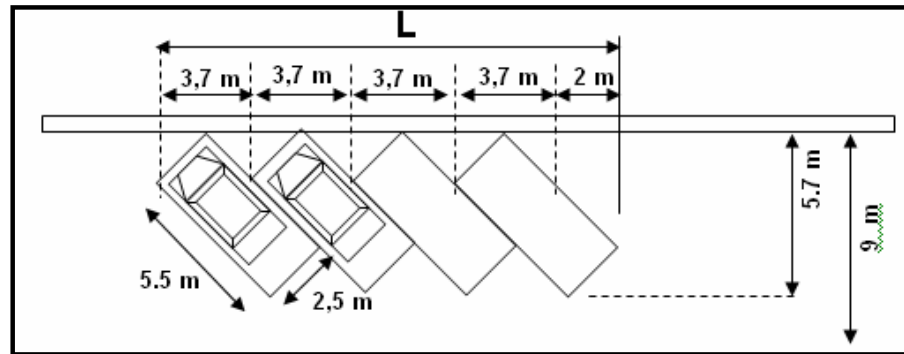


Şekil.4.1. Otopark Alanlarında Açılı Düzenleme (Anonim, 2008a)

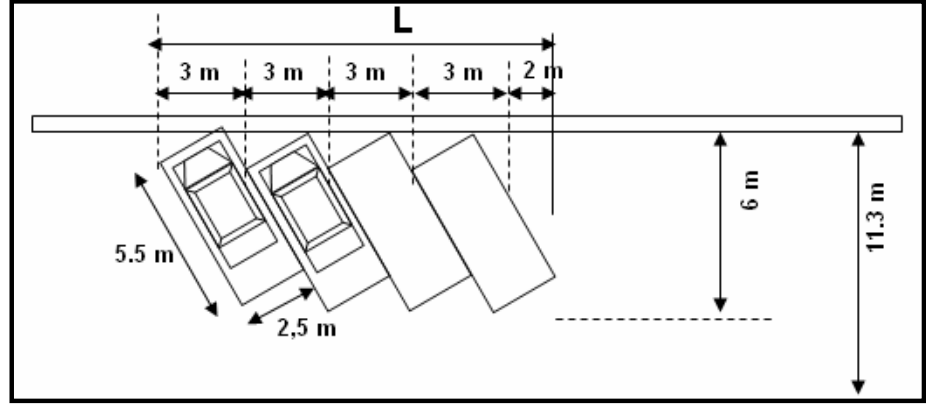


Şekil.4.2. Otopark Alanlarında Yola Paralel Park Etme (Anonim, 2008a)

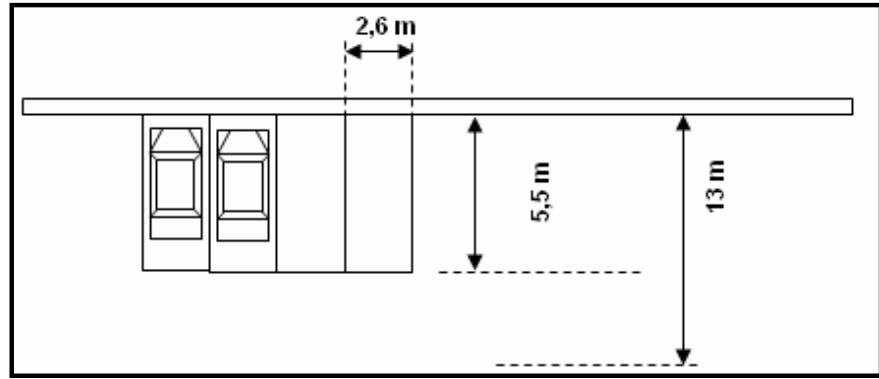
Yola paralel park etme $N = L / 6.7 = 100/6.7 = 15$ araç



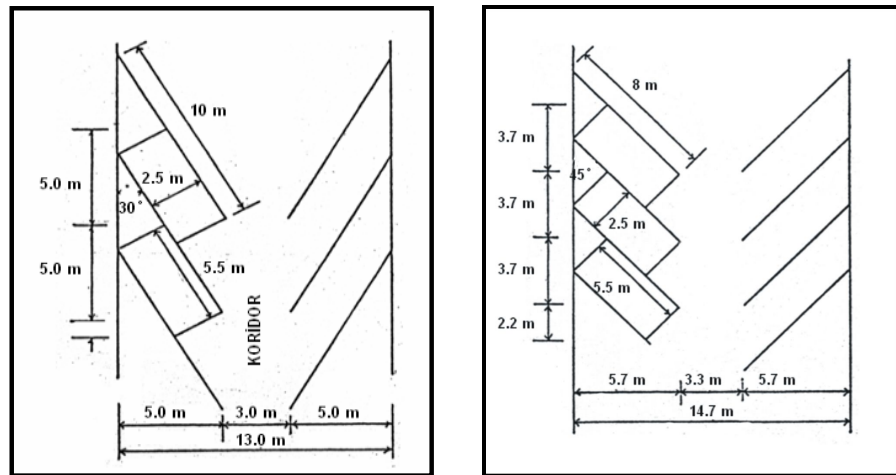
Şekil.4.3. Otopark Alanında 45° ile Park Hali (Anonim, 2008a)



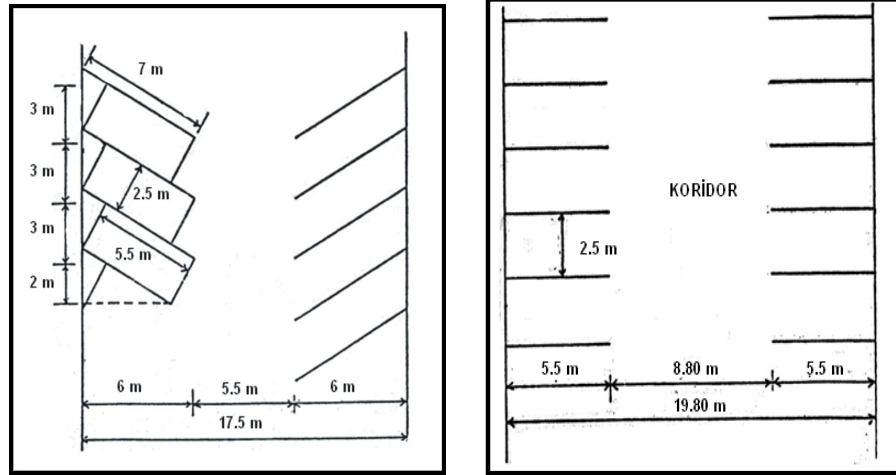
Şekil.4.4. Otopark Alanında 60° ile Park Hali (Anonim, 2008a)



Şekil.4.5. Otopark Alanında 90° ile Park Hali (Anonim, 2008a)



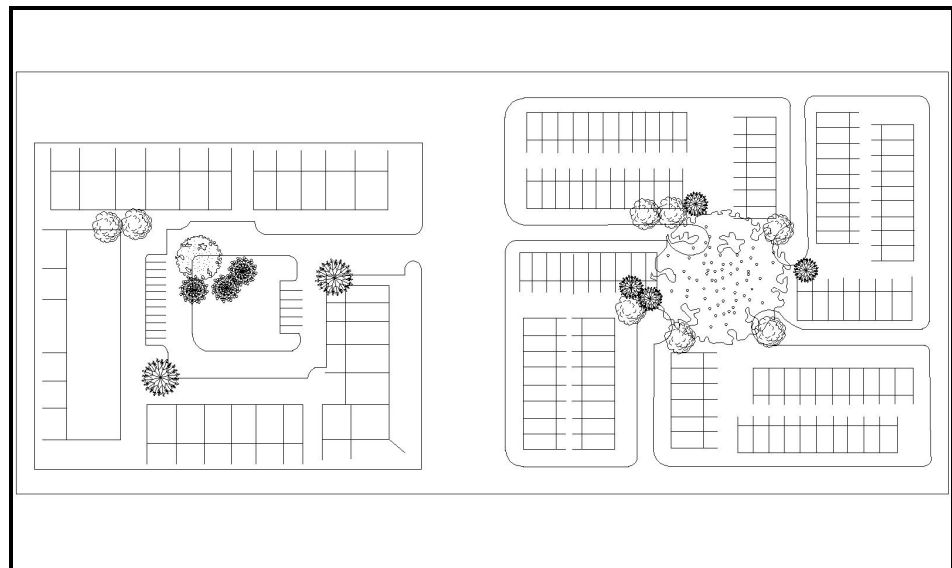
Şekil.4.6. Otopark Alanında 30° ve 45° lik Simetrik Park Hali (Anonim, 2008a)



Şekil.4.7. Otopark Alanında 60° ve 90° Simetrik Park Hali (Anonim, 2008a)

b) Yol Dışı Park: Araçların hareket halindeki sokaklardan ayrı bir alanda park edebilmesi için ayrılmış alanlardır. Yol dışı otoparkı için; Komşuluk üniteleri büyük mağaza grupları arasındaki ön ve arka bahçeleri bodrum katları, iş merkezleri yakınındaki boş alanlar, toplu taşıma istasyonları, havalimanı, otobüs terminalleri veya toplu taşıma araçlarının ulaşmadığı sanayi ve bunun gibi yerler seçilebilir. Yol dışı park etme düzenlemelerinde park kutularının açıları yukarıdaki birden fazla açılı, eğik açılı veya dik açılı düzenlemeyi içerebilir (Kaplan ve Yıldız, 2002) (Şekil 4.8).

I. Eş Düzey Otopark



Şekil 4.8. Eş Düzey Otoparklarda Komşuluk Ünitesi (Anonim, 2008a)

II. Katlı Otopark

i. Rampalı Katlı Otopark Türleri

1. Düz rampalı
2. Sarmal Rampalı
3. Eğimli Katlı (Devamlı) Rampa

ii. Araç asansörlü (Mekanik) Otopark Türleri

1. Döner tablalı veya tablasız sabit asansörlü
2. Yatay ve dikey hareket olanağı sağlayan, hareketli asansör
3. Tam otomatik asansörlü otoparklar

Hem yol dışı otoparkların işletimindeki ve denetimindeki aksaklıklar hem de yol üstü otoparklarının buralara göre daha ucuz ya da ücretsiz olması nedeniyle, araç sahipleri araçlarını yol dışı otoparklar yerine kaldırım kenarlarına veya üzerine park etmeyi tercih etmektedirler. Elbette yol kenarı otoparkları da kamunun denetimi altındadır. Ancak araç sahipleri hiçbir zaman kurallara uymamakta ve araçlarını uygunsuz şekilde park etmektedirler. Otopark yetersizliği de ana caddelerde çift sıra park, yaya kaldırımına park ve kaldırım kenarına park dahil gayri nizami park olayının yaygınlığında kendisini açıkça göstermektedir. Kısacası, merkez alandaki yolların yaklaşık tümü, otopark alanı olarak kullanılmakla birlikte bunların ancak sınırlı bir bölümü kurallara uygun olarak yol kenarı park yeri olarak tanımlanabilmektedir.

Merkezdeki birçok caddede ve sokakta karışık arazi kullanımının varlığı, otopark sorununu daha da artırmaktadır. Bu alanlardaki konutlarda yaşayanlar gün içerisinde herhangi bir nedenle merkezden ayrıldıklarında döndükleri zaman boş park yeri bulmakta güçlük çekmektedirler. Bu nedenle bu kişiler araçlarını yol kenarı park yerlerine tüm gün boyunca veya daha uzun süreyle bırakmayı tercih etmektedir.

Otopark alanları genel olarak yol boyu envanteri ve yol dışı envanteri kapsamında olmak üzere kullanım, tür, dış faktörler, mülkiyet, ücret, süre ve sınırlama gibi çeşitli hususlarla incelenmiştir.

A. Yol Boyu Envanteri

A1. Yol Envanteri

1. Yol kaplaması farklılıkları
2. Bitişik kullanımlara erişme
3. Park cepleri
4. Yükleme cepleri
5. Otobüs durakları
6. Diğer toplu taşıma ilgili hususları (minibüs, raylı sistem, servis otobüsü, vb. durak, bekleme, terminal).
7. Taksi durakları
8. Kavşaklarda görüş ile ilgili durum.
9. Tek yön sokaklar
10. Kullanımlara servis ve arka erişim bağlantıları
11. Çıkamaz, dönüşlü ve pasajlar ile ilgili hususlar
12. Geçici veya daha uzun süreli kullanılabilecek boş ve kullanılmayan arsalar ile ilgili hususlar
13. Diğer yerel faktörler: Koruma alanı vb. özel konumlu alanlar

A2. Yol Düzeni Envanteri

1. Denetimli parketme:
 - 1.1. Kurumsal düzenleme ile özel belge vb.
 - 1.2. Parketme düzenlemesi
2. Yasaklı alanlar:
 - 2.1. Devamlı
 - 2.2. Belli zaman aralıklarında
3. Denetimli yükleme ve boşaltma
4. Denetim dışı park etme durumu

B. Yol Dışı Envanteri

1. Tür
 - 1.1. Eş düzey
 - 1.2. Katlı veya üst katlar (+ kot)
 - 1.3. –Kot park yerleri-garaj
2. Mülkiyet ve kullanımı:

- 2.1. Kamu mülkiyetinde ve genel kullanıma açık
- 2.2. Kamu mülkiyetinde, resmi kullanımda
- 2.3. Özel mülkiyette, genel kullanıma açık
- 2.4. Özel mülkiyette, özel kullanımda
3. Ticari araç park yeri
4. Ücret alımı
 - 4.1. Ücretli
 - 4.2. Ücretsiz
5. Süre sınırlaması
 - 5.1. 1 saate kadar
 - 5.2. 3 saate kadar
 - 5.3. 5 saatten fazla
6. Park yeri kapasitesi (kutu sayısı ve özellikler)
7. Park yerinin boyutları (taban alanı, katlar alanı toplamı)
8. Harita üzerinde işaretli olarak, giriş ve çıkışların yeri, bekleme vb. cep (Kaplan ve Yıldız 2002) (Şekil 4.9, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13).



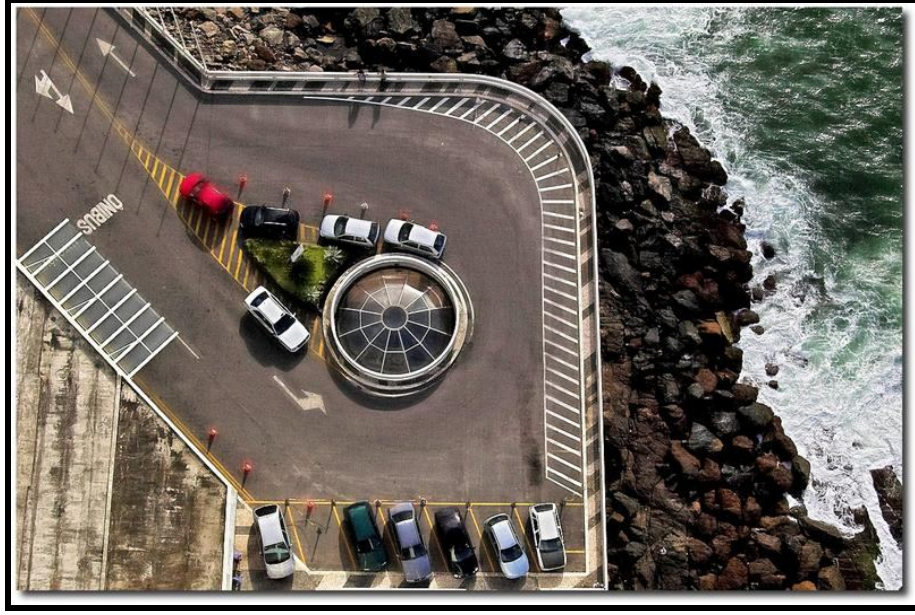
Şekil 4.9. Los Angeles’da bir Yol Dışı Park Örneği (Anonim, 2008b)



Şekil 4.10. Fransa Commerce-Nancy’de Yol Boyu Park Cepleri (Anonim, 2008b)



Şekil.4.11. Fransa Commerce-Nancy’de Yol Dışı Park Örneği (Anonim, 2008b)



Şekil 4.12. Deniz Kenarı Otopark Alanı Örneği (Anonymous, 2002)



Şekil 4.13. Tek Yön Trafikli Diyagonal Otopark Modeli (Anonymous, 2002)

Yol kenarına park etmede dikkat edilmesi gerekenler:

- Genişliği 6 m'den az olan yollarda yol içi parkına izin verilmemeli. Zorunlu ise paralel parka izin verilmeli.
- Genişliği 6-7 m tek yönlü trafik akımının olduğu yollarda bir kenarda olmak üzere paralel parka izin verilebilir.
- Genişliği 7.5-10 m olan yollarda iki yönlü trafik akımı varsa bir kenarda, tek yönlü trafik akımı halinde ve trafiği tek şerit yeterli ise iki yanda paralel ya da bir yanda açılı (eğik) parka izin verilebilir.
- Genişliği 10 m'den fazla olan yollarla bölünmüş yollarda, trafik yoğunluğunun ihtiyaç gösterdiği şerit sayısı her iki yön için tespit edilerek artan genişlik için tek ya da iki yanda parka izin verilebilir.
- Toplu taşıma araçlarının da kullandığı yoğun trafikli ve kentin ana arterlerini oluşturan yollarda yol içi parkına izin verilmemelidir.

Kurb civarında görüşü kapayan yerlere, yaya geçitlerine park yeri yapılmamalıdır

4.3.2. Park Etme Sürelerine Göre Parke Etme Sınıflandırması

Park etme sürelerine göre parke etme kategorileri Çizelge 4.5'te verilmiştir.

Çizelge 4.5. Park Etme Sürelerine Göre Park Etme Kategorileri (Kaplan ve Yıldız, 2002)

Park Etme Kategorisi	Yak.Süre	Kategori Kaplamada Önemli Örnekler
Duraksayıp devam eden	0-5 dk.	Alışverişe gelenlerin bırakılması, alınması; paket, parsel vb. alımlar, bırakmalar; taksi indirme-bindirme; otobüs indirme-bindirme. Not: Büyük çoğunluğu yol boyu bordürde yer alır. Sürücü araçta kalır, ancak bir kutu işgal edilir.
Kısa süreli iş, satın alma	0-15 dk.	Kısa alışveriş, sipariş veya bankaya uğrama vb. temizleyiciden sipariş alınması, sigara, gazete vb. satın alma, taksinin kısa süre için bekletilmesi, yiyecek-içecek yerleri ayaküstü satışlarından yararlanma. Not: Sürücü aracı genellikle terk etmektedir. Çoğunlukla yol boyu-bordür park etme

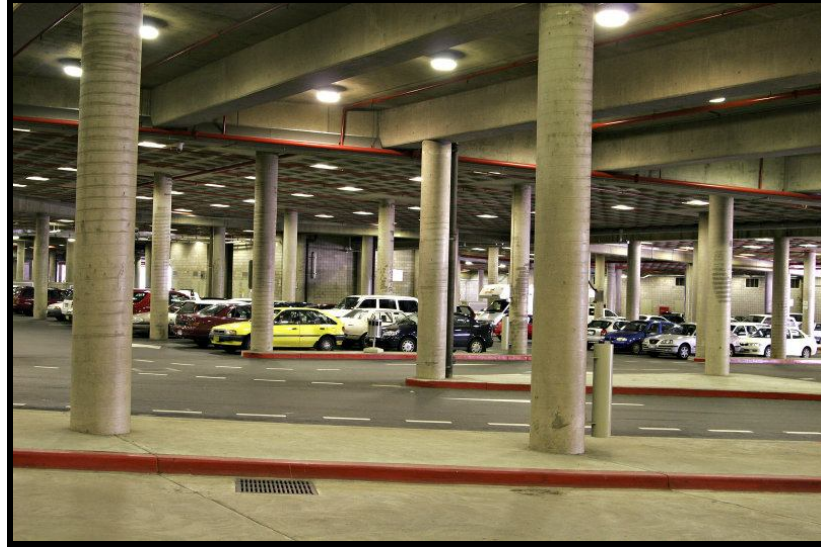
Kısa süreli alışveriş	0-30 dk.	İş veya tüketici için alışveriş ile belli bir yere park edip, paket, yük vb. dağıtımını girmektedir. Not:Yol boyu-bordür park etme, yol boyu ceplere dönüşmekte ayrıca yol dışı park etme gündeme gelmektedir.
Hizmetler	0-1 saat	Doktor, dişçi, avukat vb.yazıhane/işyerine gelişlerde.
Uzun süreli alışveriş ve kül.	0-3 saat	Tiyatro, sinema, lokanta (uzun süreli) girmektedir.
Çalışan	0-8 saat	Çalışanlar ile otel ziyaretçileri bu gruba girmektedir.
Gece	0-15 saat	Çevrede oturanların,otel gece ziyaretçilerinin grubu. Otobüs, taksi, diğer araçların uzun süreli park etmesi.

4.3.3. Çok Katlı Otopark Sistemleri

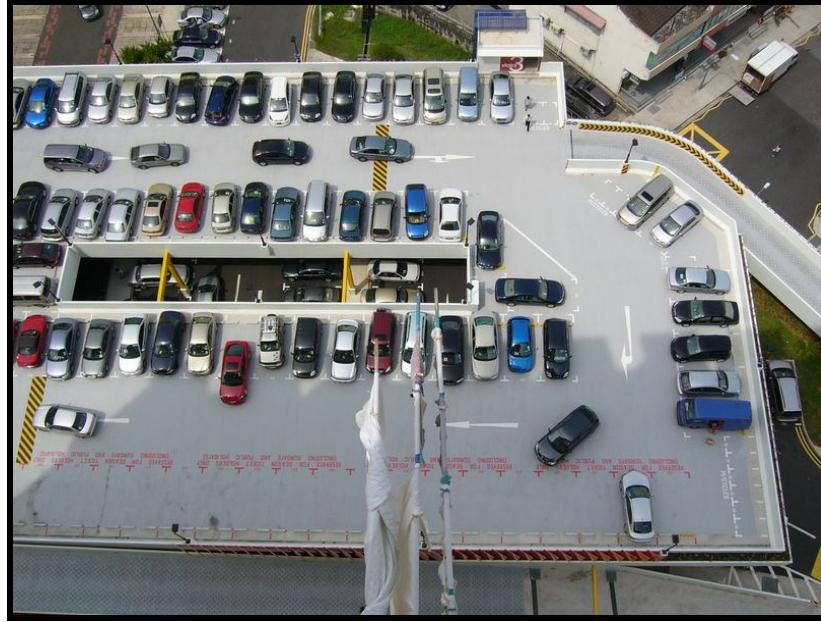
Çok katlı otopark sistemleri günümüzde çağdaş kentlerin zorunlu kentsel yapıları haline gelmiştir. Şekil 4.14-Şekil 4.20’de dünyanın farklı kentlerinde uygulanmış çok katlı otopark örnekleri verilmiştir.



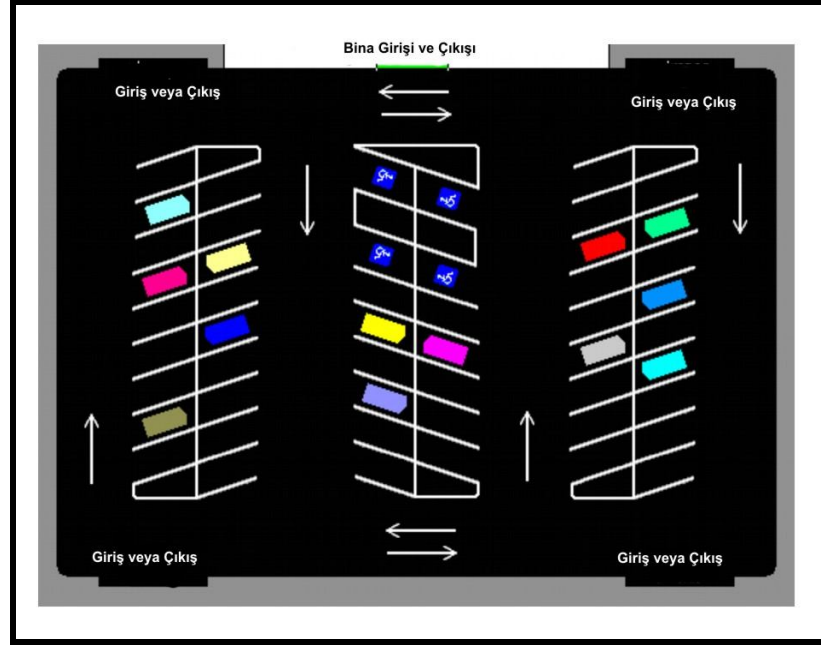
Şekil 4.14. Kanada, Kingston, Ontario’ da Çok Katlı Otopark Alanı (Anonymous, 2008a)



Şekil 4.15. Çok Katlı Otopark Alanı Örneği (Anonymous, 2005)



Şekil 4.16. Katlı Otopark Alanının Açıkta Kalan Kısmı (Anonymous, 2005)



Şekil 4.17. Açılı Otopark Alanını Gösteren Diyagram (Oklar engelli ve normal taşıt akış yönünü göstermektedir) (Anonymous, 2007a).



Şekil 4.18. Florida'da Ft. Myers'de Katlı Otopark Örneği (Zemin katlarda perakende satışı içeriyor ve mimari detaylarda araçları perdeler ve pencere görevi görür) (Anonymous, 2007a)



Şekil 4.19. California San Diego’da Yer Alan Otopark Yapısı (Zemin katlarda perakende satışı olarak ayrılan otopark yapısı, üst katlarda pencerelerle benzer olarak ayrıntılandırılır. Bu da çevredeki binalarla harmanlanmasını sağlar.) (Anonymous, 2007a)



Şekil 4.20. California’da Santa Monica Şehir Kompleksi Otopark Yapısı (Anonymous, 2007b)

91,440 m² otoparkın tasarımı, içinde tarihi belediye binasının, adliyenin ve kamu güvenliği binasının da olduğu bir dizi yapının arasında varlığını güçlü şekilde yapılandırmış. Altı tanesi yer üstünde iki tanesi yer altında olmak üzere altı seviyede

park alanı sunan ve şehir içerisinde yeni bir estetik anıt teşkil eden yapıda, toplam 882 adet aracın park edebilmesine olanak sağlamıştır.

Beşinci katta bulunan şehir kompleksinin en belirgin bölümlerinden biri olan toplantı odası, muazzam bir Pasifik Okyanusu manzarasına sahipken, ana terastaki kafe ise akışkan yaya trafiğini tüm canlılığıyla gözler önüne sermektedir. Beyaz yivli prefabrik beton paneller tüm cepheler üzerinde ritmik ve renkli bir görüntü oluştururken, aynı zamanda park edilmiş olan araçların görüntülerini yansıtarak üzerinde parlak güneş ışığının, gölge oyunlarının görülebileceği bir yüzey işlevi görmektedir. Oluklu renkli camlardan çeşitli boyutlarda yapılmış olan ve yapıya sürekli olarak değişen bir aydınlatma konsepti getiren bölmelerin parlak ışıkları, akşam saatlerinde daha yumuşak bir aydınlatma perdesi haline gelmektedir. Amerika'da park alanında, alternatif ulaşım seçeneklerinin teşvik edilmesi adına, bisiklet saklama kabinleri tasarlanmıştır. Çatıdaki ve doğu-batı cephelerindeki fotovoltaik paneller binanın komple enerji ihtiyacını karşılamakta ve bünyesindeki gölgelikler ile kendinden bir gölgelendirme mekanizması sağlamaktadır.

4.3.4. Otomatik Otopark Sistemleri

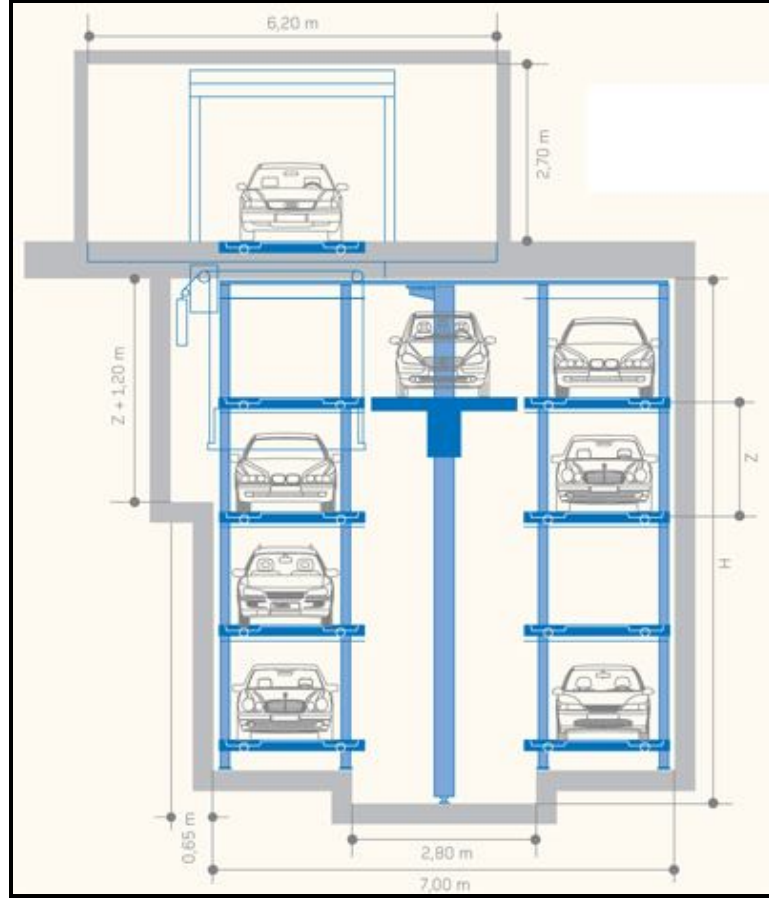
Otomatik otopark sistemleri, kısaca, kullanıcıların otopark içerisine girmeyip araçlarını bir kabul odasında bıraktıkları ve araçların otomatik taşıyıcılarla park hücrelerine istiflendiği akıllı sistemlerdir (Şekil 4.21). Bu sistemlerle park yeri kapasitesi istenilen şartlar dahilinde en üst düzeye çıkarılabilmektedir. Sistemin temel prensibi, sürücülerin müdahalesi olmaksızın, araçların sisteme giriş yaptıkları kabul odalarından hareketli platformlarla alınıp, robot asansörler vasıtasıyla, önceden belirlenmiş park yerlerine götürülerek park edilmesidir. Tamamen otomatik olarak çalışan sistemde güvenlik, hız, konfor ve teknoloji, çalışma prensiplerini belirleyen unsurlar olarak öne çıkmaktadır (Şekil 4.21, 4.22, 4.23).



Şekil 4.21. Otomatik Otopark Sistemi Yapısı (Anonymous, 2008b)



Şekil 4.22. Otomatik Otopark Sistemi Yapısı (Anonymous, 2008b)



Şekil 4.23. İstanbul Levent Büyükdere Caddesi Otomatik Otopark Sistemi Kesiti
(Anonim, 2008b)

Türkiye'deki otomatik otopark sistemi örneği ise Levent Büyükdere Caddesi Harman Sokak'ta kurulan Türkiye'nin en yüksek çelik konstrüksiyon binası olan bu otopark, %100 prefabrik ve 8 şiddetinde depreme dayanıklıdır. 17 katlı otopark 612 araç kapasitelidir. Otoparka geldiğinizde kapısı otomatik olarak açılmaktadır. Aracın boyu aynı şekilde ölçülüp, hangi kata konulacağı belirlenmektedir. Araç hareketli bir taşıyıcı yüzeye bırakılmakta, yüzey aracı uygun park boşluğuna yerleştirmektedir. Tüm bu süreçlerde ekranlar yardımcı olmaktadır. Sürücüye bir jeton verilmekte, bu jetonda araç ile ilgili bilgiler yer almaktadır. Sürücü, otomobilini park ettikten sonra anahtarını da almaktadır. Araç hiç bir görevlinin müdahalesine gerek olmadan otomatik olarak asansöre alınmaktadır. Uygun olan kata çıkartıldıktan sonra yine otomatik kayan zemin üzerinde boş olan bölümlere yerleştirilmektedir. Aracını geri almak isteyenler, çıkış bölümündeki makinelere jetonlarını atarak araçlarını beklemeye başlamaktadır. Araç yine hiç bir görevlinin müdahalesi olmadan otomatik olarak çıkış kapısına gelmektedir.

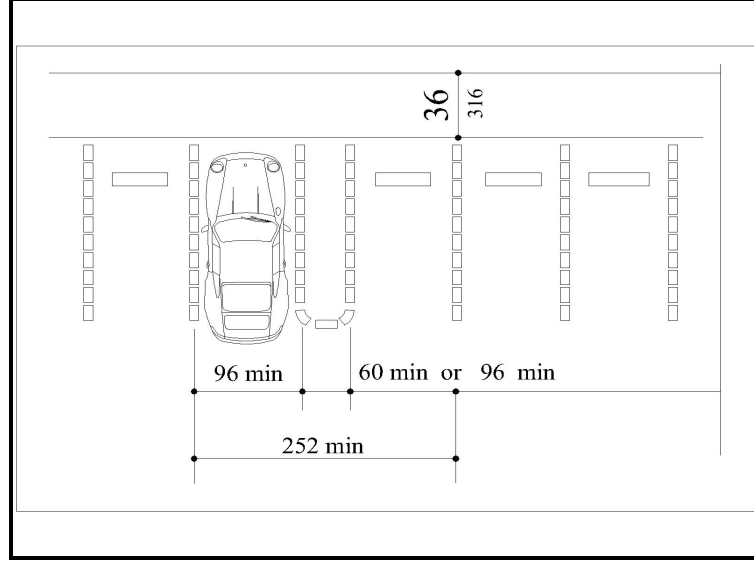
Araçların park etme veya sahibine teslimi ortalama 1.5 dakikalık bir zamanda gerçekleştirilmektedir. Levent Büyükdere Caddesi Harman Sokak'taki otomatik otoparkta 1 saatlik park ücreti 2 TL, 2 saatlik 2.5 TL, tam gün ise 8 TL'dir. Modüler Otomasyonlu Park Sistemi (MAPS) olarak adlandırılan robot otoparka sürücü ve yaya girmedığı için kaza riski ortadan kalkmaktadır. Bu yöntem, otomobil hırsızlığı için de bir önlem niteliği taşımaktadır. Yatırımcı için; otopark ihtiyacının karşılanamadığı bir projede daha küçük bir alanda, istenen kapasitede, konforlu ve güvenli bir otopark ile çözüm ve katma değer sağlanmaktadır. İşletmeci için; güvenli, konforlu bir otoparkı, ekonomik işletme maliyetleri ile mutlak bir kontrol ve yüksek verimlilikle işletme avantajı sağlanmaktadır.

4.3.5. Engellilere Yönelik Otopark

Yol kenarlarında araç parkına izin verilen yerlerde, engelliler için de yeterli sayıda park alanları tesis edilmelidir. Engelliler için tüm tesisteki park yeri sayısının en az % 2'si kadar park alanı ayrılmalıdır. Park yeri ile aracı park ettikten sonra gidilebilecek yerler arasında ulaşım mesafesi maksimum 25 m, tercihen 10 m olmalıdır. Kamuya ait veya özel bir yerin (hastane, alışveriş merkezi vb.) girişi otopark giriş ve çıkışına yakın olmalıdır. Bu gibi alanlarda, engellilerin taşıtlarına inip binmede güçlük yaşamaması için kaldırımların taşıt yoluyla aynı kotta ya da en fazla 3 cm yükseklikte olması gerekmektedir. Kentimizde ancak belirli caddelerde Atatürk Caddesi, Cumhuriyet Caddesi, Harbiye Caddesi, İnönü Caddesi gibi engellilere yönelik otopark alanı ayrılmıştır. Engellilere yönelik otopark alanı ayrılmış alanlar koşulları ve sayıları bakımından yeterli bulunmamaktadır (Şekil 4.24).

Şehir merkezinde kaldırım yüksekliğinin düşürüldüğü caddelerde işgallerin artışı dikkat çeken bir gerçektir. Özürlü vatandaşları ve yaşlıları düşünerek kaldırım yüksekliğinin dünya standartlarına uygun biçimde düşürülmesini isteyen uzmanlar, bu şekilde bir mekanizmanın birçok olumsuz sonucu da beraberinde getireceğini hatırlatmaktadırlar. Kaldırımlar "otopark" haline dönüşmektedir. Kaldırım işgalleri şehir merkezinde adım atılmamasıyla beraber, görüntü kirliliğini de beraberinde getirmektedir.

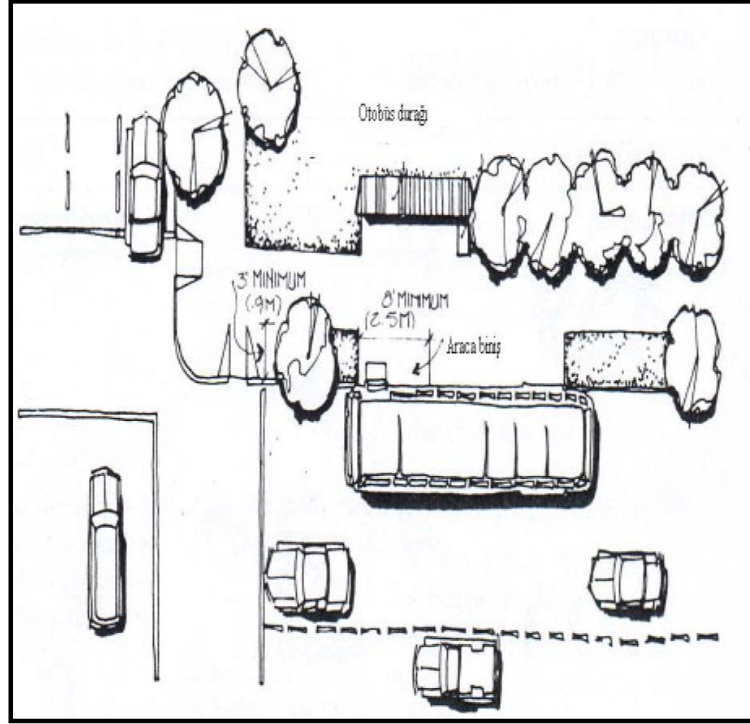
Toplumsal kültürün geliştirilerek, hak gaspının önüne geçilmelidir. Kaldırımların, insanları cezp etmesinin sağlanması gerekmektedir. 'Yaya ulaşımı'nın kolaylaştırılmasının şehircilik bağlamında çok yönlü katkıları bulunduğu bilinmektedir.



Şekil.4.24. Engellilere Yönelik Otopark Tasarımı (Anonymous, 1990)

Engelli bireyler için mekânları ulaşılabilir bir şekilde tasarlarırken, bu kişilerin mekânlara ulaşmalarının düşünülmesi gerekir. Toplumun tüm fertleri gibi engellilerin de toplu taşıma araçlarını kullanabilmeleri yaşantılarını kolaylaştıracaktır. Engelli kişilerin araçlardan inip binecekleri yerlerde;

- Duraklar yardıma ihtiyaç duymadan kolay ve engelsiz ulaşılabilir olmalıdır.
- Durakların yerleri kolay anlaşılabilir ve belli uzaklıklardan görülebilir olmalıdır.
- Engellilerin otobüse rahat inip binmeleri için, durak kısmı taşıt yolundan 20 cm rampa ile yükseltilmeli ve 30 cm'lik döşemeyle otobüse kolayca giriş sağlanmalıdır.
- Otobüs duraklarında engelliler için oturma bankı ve bankın uygun yerlerinde tutunma barları, tekerlekli sandalye için ayrılmış alan olmalıdır.
- Otobüs duraklarında, toplu taşıma vasıtaları dışındaki vasıtaların durma ve park etmeleri yasaklanmalı, bu yasak düşey ve kaplama üstü işaretlerle belirtilmelidir (Şekil 4.41).



Şekil 4.25. Ulaşılabilir Otobüs Durağı Örneği (Haris ve Dines, 1988)

4.4. Otopark Alanlarında Bitkilendirme

Kırsal ve kentsel peyzajı oluşturan en önemli elemanlardan biri ulaşım hatlarıdır. İnsanların dünyayı kendi kullanım ve yaşayışlarına uygun biçim getirme çabaları içinde doğa üzerinde en fazla etkili olan mühendislik yapıları ise karayollarıdır. Dünya üzerinde adeta bir ağ oluşturan karayolları, içlerinden geçtikleri peyzajı ikiye bölen planlama elemanları oldukları kadar, peyzajla bütünleşen elemanlar da olmalıdırlar. Kentsel yaşamın değişen koşullarıyla birlikte, özellikle son altmış yıllık süre içerisinde otomobil sahipliğinin artması ve yol tekniğindeki gelişmeler mobilitenin de artmasına yol açmıştır. Kentin önemli bir bileşeni olan ulaşım sistemi de yaşam kalitesinin artırılması ve güvenlik açısından yeni ve çağdaş önlemler gerektirmiştir. Yol planlamasındaki önemli 2 aşama;

- Yeterli, güvenli ve hızlı bir ulaşım sisteminin sağlanması.
- Bu nitelikleri, yolun içinden geçtiği peyzaj motifini de dikkate alarak gerçekleştirilen uygulama
- Özellikle güvenli ulaşım konusunda ve sözü edilen ikinci aşamada bitkilendirme çalışmalarının önemli rolü vardır. Şehir ve bölge plancısı ve yol mühendisi gibi disiplinlerle birlikte çalışacak olan peyzaj mimarı; yapacağı bitkisel düzenleme

çalışmaları ile sürücünün içinden geçtiği peyzajla ilişki kurmasında, yolun kendisini yönelttiği mekan dizilerini hissetmesinde, sürücünün mekanların sürpriz ya da huzur veren etkilerini algılamasında, bitkisel materyali sıklıkla kullanılır.

On dokuzuncu yüzyıl Avrupa'sında toza engel olma ve manzarayı güzelleştirme amacıyla yapılan yol ağaçlandırması ve bitkilendirmesi çalışmaları estetik yönü dışında günümüzde trafik güvenliği açısından pek çok önemli fonksiyona sahip olmuştur. Yolun proje hızı, güzergahı, paralelizm, kazı-dolgu işlemleri ve yol geometrik standartları kadar etkin bir rol oynayan bitkilendirmenin bazı önemli fonksiyonları (Selimoğlu, 1994):

- Kar ve rüzgar siperi oluşturma
- Far ışıklarına karşı perdeleme
- Kazaları önleme ya da hafifletme
- Sinyalizasyon
- Toprak stabilizasyonu
- Sürücünün yorgunluğunu giderme
- Sürücünün ilgi alanını sınırlama
- Heyelan ve taş düşmelerinden koruma
- Kimi noktaların vurgulanması

Trafik güvenliğinin sağlanması konusunda canlı materyal; güzellik, etkinlik ve devamlılık açısından cansız materyale göre daha etkilidir.

Gürültü önlemede iğne yapraklı bitkiler geniş yapraklı olanlara göre daha etkilidir. 100 m genişliğindeki iğne yapraklı bir bitki şeridi ile gürültü düzeyi yarıya indirilebilir. Almanya'da 10-25 m genişliğinde şeritler halinde tesis edilen gürültü perdeleri ile, gürültü 0,7-10,7 desibel arasındaki ölçülerde azaltılabilmektedir (Selimoğlu, 1994).

Gürültüyü önlemede şeridin genişliğinden çok şeritte yer alan bitkilerin yapısı önemlidir. Sık tepe yapısına sahip boylu ağaçların çalılarla kombinasyonu ile bu kombinasyonun yerleşimi önemlidir. Gürültü perdesi gürültü kaynağına yakınlığı ve korunacak alana olan uzaklığı ölçüsünde etkindir (Selimoğlu, 1994).

4.4.1. Yol Ağaçlaması ve İşlevleri

Kent içerisindeki yol ağaçlamaları trafik tekniği yönünden; yönlendirme, kimi noktaların vurgulanması, sürücünün ilgi alanını sınırlama, duran trafiğin gölgelenmesi,

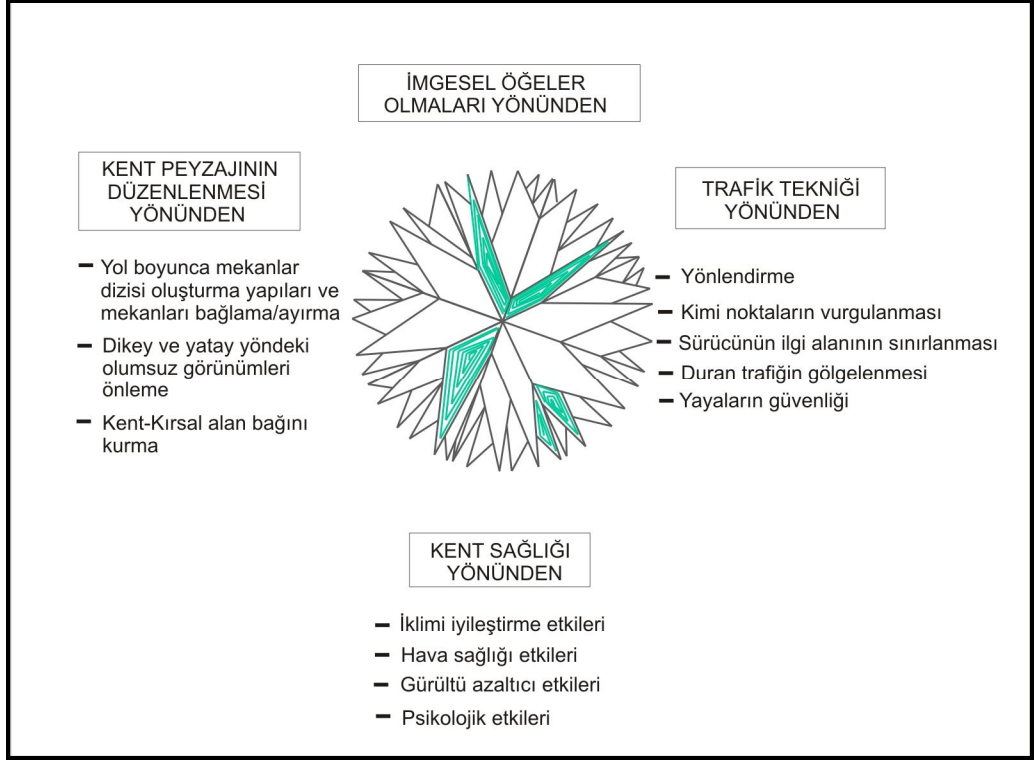
yayaların güvenliği, dikey ve yatay yöndeki olumsuz görünüşleri önleme, yol boyunca yapı ve mekanları bağlama/ayırma konularında işlevler üstlenirler:

Ağaçlar, yapılarla kesin bir kontrast oluşturduklarından anımsanmaları kolaydır. Böylece kentte yabancı olanların yön bulmasını kolaylaştırır.

- Kent içerisinde özellikle hıza olanak veren yollarda oto sürücüler için güvenlik ve yön bulma açısından önemlidir.
- Sürücüler trafik işaretlerinden önce ağaçlar tarafından uyarılırlar ve hızlarını zamanında ayarlama olanağı bulurlar. Bu etki yol ağaçlamasında farklı tür ya da dikim aralıkları kullanarak sağlanabilir.
- Çıkma sokak, kavşak, yol ayrımı ve yaya geçitlerinin ağaçlarla belirtilmesi mümkündür.
- Kentlerde ana caddelerde ilan levhaları, ışıklı panolar, vitrinler gibi karışıklık yaratan unsurları maskeleyerek, sürücünün dikkatini yol üzerinde toplamasına yardımcı olurlar.
- Kent içi yollarda araç trafiğinin olumsuz etkilerinden uzak olması gereken yaya mekanlarını ve diğer kullanımları ayırmada etkilidir.
- Araç ve yaya trafiğini ayırmada kullanılan, özellikle çalı türündeki bitkiler herhangi bir kaza anında yoldan çıkabilecek olan araçların hızını keserek yayalar açısından güvenlik unsuru oluştururlar.
- Yan yana sıralı olarak dikilmiş ağaçlar koridor etkisi yaratır.
- Özellikle otopark alanlarında araçlara gölge sağlarlar.
- Yapılarla çevrili ve ağaçtan yoksun mekanlarda gürültünün mekan içerisinde yankılanmasını engellerler.

Yol ağaçlamalarında sık dikilmiş geniş taçlı ağaçlar tavan etkisi yaratırlar. Ayrıca yaprağını döken ağaçlar mekanı genişletme özelliğine sahiptirler (Aslanboğa, 1986).

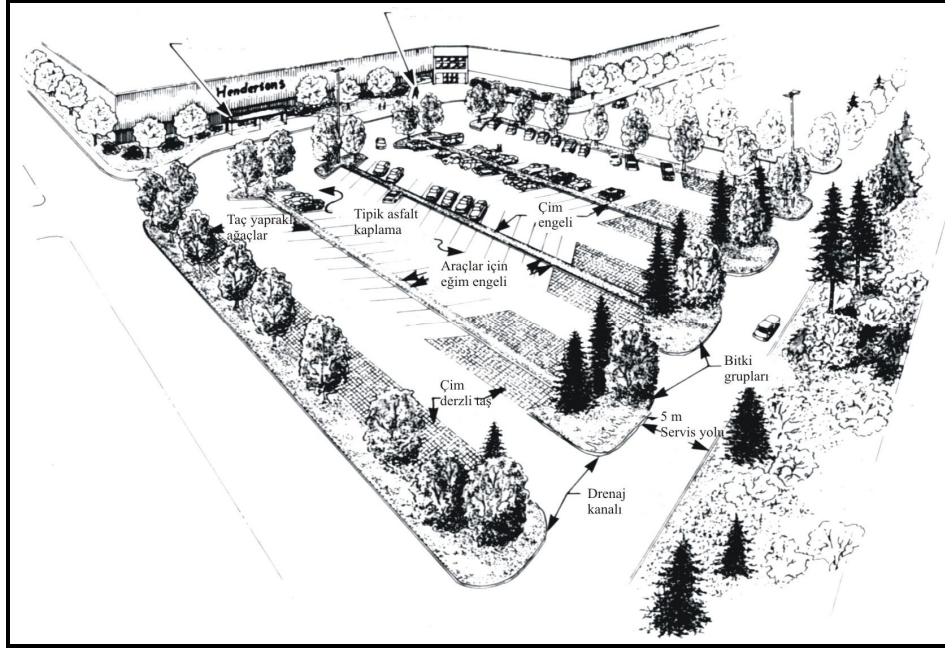
Kavşaklarda bitkilendirme kavşağın şekli hakkında bilgi verebilmelidir, yollar sürücünün görüşüne açık tutulmalı, ağaç grupları kavşağa çok yaklaştırılmamalıdır (Tenik, 1994), (Şekil 4.25-4.33).



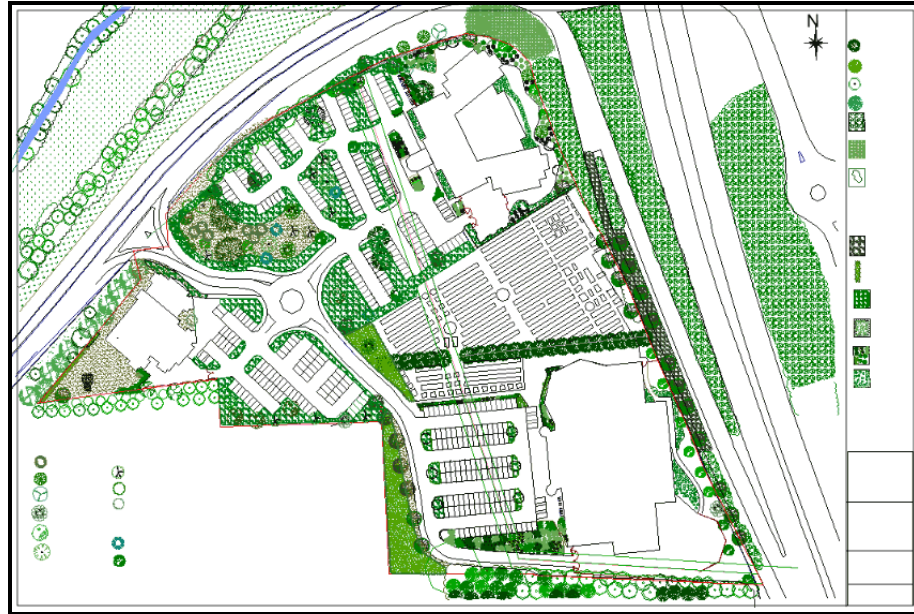
Şekil 4.26. Kentlerde Yol Ağaçlamasının İşlevleri (Aslanboğa, 1986)

Ağaçlar arasındaki mesafeyi belirlemede çeşitli çevre faktörleri etkilidir. Bunlar;

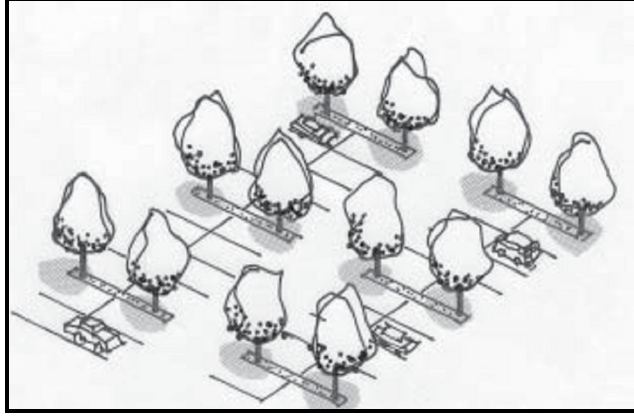
1. Çevredeki yapıların ışık ihtiyaçları
2. Yolun genişliği
3. Kullanım amacı
4. Diğer donatım elemanları
5. Kullanılacak türe bağlı olarak dikim aralıkları değişebilir. Tüm bu faktörler doğrultusunda dikim mesafesi 6-15 m olabilir. Fakat 6-10 m çok kullanılan dikim aralıklarıdır. Çok geniş yollar ve büyük tepeli ağaç türlerinde 15 m'ye kadar dikim yapılabilir (Yılmaz, 1998).



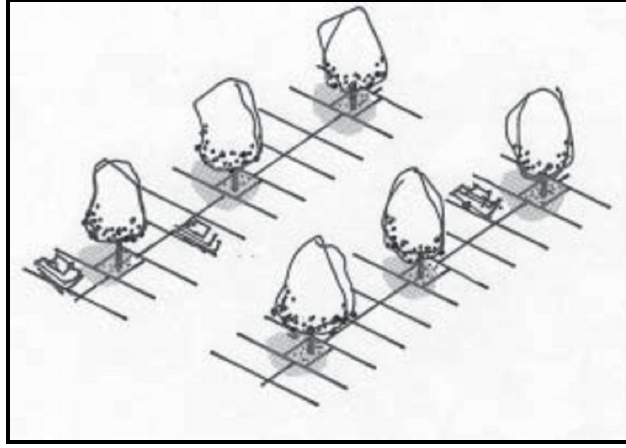
Şekil 4.27. Açık Otopark Alanında Peyzaj Düzenlemesi Örneği (Droll, 1994)



Şekil 4.28. Otopark Alanı Peyzaj Düzenlemesi Örneği (Anonymous, 2004)



Şekil 4.29. Otopark Alanında Ağaç Kullanım Örneği (Anonymous, 2005)



Şekil 4.30. Otopark Alanında Ağaç Kullanım Örneği (Anonymous, 2005)



Şekil 4.31. Büyük Gölgeleik Ağaçlarla Olgunlaşmış bir Otopark Alanı (Anonymous, 2005)



Şekil 4.32. California Santa Rosa Caddesi' nde bir Perakende Satış Merkezindeki Yaya Kullanımına Ayrılmış Otopark Alanı (Anonymous, 2005)

Ağaçların ölçüsü planlamada önem taşımaktadır. Yol dar ise bu duruma uygun küçük ağaçlar, geniş ise büyük ağaçlar kullanılmalıdır. Dikim sıklığı ağacın büyümesini etkilemekte, sık dikimlerde ağacın gelişimi dikey yönde fazla iken seyrek dikimlerde yatay yönde gelişmektedir.



Şekil 4.33. Otopark Alanı ile Yaya Kullanımı Arasındaki Sınırlama Örneği (Anonim, 2007b)



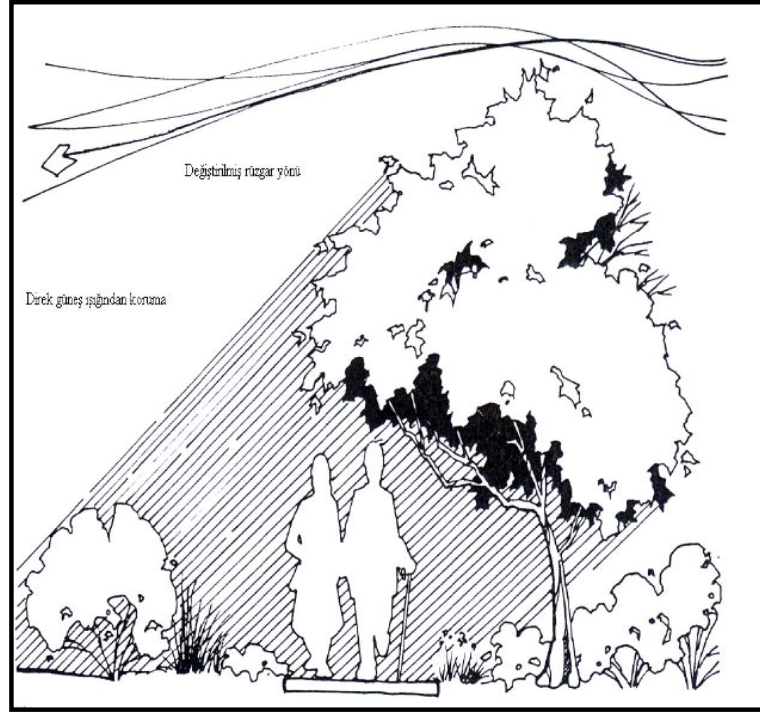
Şekil 4.34. Bir Alışveriş Merkezinin Otopark Alanındaki Kafesli Yaya Yolu
(Anonymous, 2004)

Otopark alanlarında yaya kullanımının taşıtlardan sınırlandırılması yayalar ve taşıt kullanıcıları açısından güvenlik sağlamaktadır. Ayrıca yayaları ve taşıtları güneş ışınlarından kafesli kullanımlar ya da bitkilendirme ile korumak otopark alanlarını kullanılabilirliğini arttıracak ve otopark kullanımını özendirir.



Şekil 4.35. Los Angeles'da bir Otopark Alanı Üzerindeki Güneş Toplayıcı
(Anonymous, 2004)

Görme engelli kişiler dikkatlice yapılmış bitkilendirmeden mükemmel bir şekilde yararlanabilmektedirler. Güçlü zıtlıklar ve göze çarpan silüetler içeren bitkisel tasarımlar az gören kişiler için yön bulmada görsel ipuçları olabilmektedirler. Yürüme yolları kenarındaki bitkiler engelli kişiler için potansiyel tehlike oluşturmamalı ve sıkıntıya neden olmamalıdır. Yağışlar nedeniyle kırılıp yürüme yoluna düşen dallar, yere dökülen yaprakları kaygan yüzeyler ve kirlilik oluşturabilecek türler, dikenler, zehirli ve kaygan meyveler üreten türler yürüme yollarında tehlike arz edebilirler ve bundan dolayı dikkatli kullanılmaları gerekmektedir (Haris ve Dines, 1988). (Şekil 4.36)



Şekil 4.36. Yürüme Yolu Bitkilendirme Örneği (Haris ve Dines, 1988)

4.5. Antakya Kenti'nin Trafik Yoğunluğu Fazla Olan Önemli Caddeleri ve Otopark Alanları

4.5.1. Antakya Kenti'nin Önemli Caddeleri

Antakya kenti içerisinde ağırlığını hissettiren ve önemli yoğunluklara sahip belirli caddeler bulunmaktadır. Bahsedilen caddeler bünyesinde genellikle tek taraflı parka izin vermektedirler, yer yer ise çift yönlü park görülmektedir. Ticari kullanımlar, resmi yapılar, adliye binası, kent parkı, otel ve restoranlar, üniversite rektörlük binası gibi kent içi trafik akışını arttıran yapılar Kurtuluş Caddesi, Kemalpaşa Caddesi, Saray Caddesi, Atatürk Caddesi, İnönü Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve Gündüz Caddeleri üzerinde yer almaktadır. Bu caddeler kentin belirli noktalara bağlantısını sağlayan ana caddelerdir.

4.5.1.1. Kurtuluş Caddesi

Kentsel sit alanı içerisinde yer alan Kurtuluş Caddesi, “Uzun Çarşı” diye tabir edilen kentin önemli çarşısına bağlantı sağlamaktadır. 12 m eni, 455 m uzunluğu ile Saray Caddesi'ne kadar devam eden perakende satış merkezleri cadde içerisinde yer almaktadır. Yoğun trafik akışının görüldüğü Kurtuluş Caddesi, Harbiye yolu ile Reyhanlı yolu arasında geçiş özelliği taşımaktadır. Araştırma Hastanesi'ne yakınlığı ile de cadde üzerinde eczane, doktor muayenahaneleri ve medikal merkezler de yer almaktadır. Ayrıca Savon Otel ve restoran kullanımları da cadde üzerinde bulunmaktadır. Kurtuluş Caddesi üzerinde yer yer tek yönlü otopark kullanımına müsaade edilmektedir. Kurtuluş Caddesi üzerinde tamirhane, terzi, kilim dokuma atölyesi küçük ticari kullanımlar yer almaktadır. Bu tür kullanımlar ile cadde üzerinde dükkanlara ait yük taşıma araçları, motosiklet gibi araçlar yol boyunca park etmekte böylelikle, cadde üzerindeki kent halkının araç kullanımı zorlaşmakta ve kentlinin cadde üzerindeki araç park imkanını kısıtlanmaktadır. Kurtuluş Caddesi üzerinde kent halkının genelinin haberdar olmadığı 10 araçlık açık otopark alanı Sarımiye Cami'sinden Kemalpaşa Caddesi'ne doğru uzanan yol üzerinde sol tarafta ara sokakta yer almaktadır ve ihtiyacı karşılamamaktadır. Kurtuluş Caddesi Kutlu Sokak'ta da Türk Katolik Kilisesi konumlanmaktadır. Burası aslında eski bir Antakya evidir. 1991'de

restore edilen evin içinde misafir ve yatak odaları birleştirilerek bir kilise mekanı yaratılmış, avlusuna da taştan bir çan kulesi inşa edilmiştir. Kilisenin avlusu Sarımiye Camisi'ne bakmakta, yakınlarında da bir sinagog bulunmaktadır. Musevi halkı kent kurulduğundan beri burada yaşamaktadır. Aynı cadde üzerinde Antakya'nın en önemli camisi olan Habib Neccar Camisi yer almaktadır. Hıristiyanlığın kabulünden sonra bir Roma tapınağından kiliseye dönüştürülen yapı 638 yılında Antakya'yı fetheden Araplarca camiye çevrilmiştir. Birçok kez onarılan caminin son halini 19. yüzyılda aldığı bilinmektedir (Şekil 4.37).

4.5.1.2. Kemalpaşa Caddesi

Kemalpaşa Caddesi Ulus Meydanı ile Kurtuluş Caddesi arasındaki bağlantıyı kurmaktadır. Cadde üzerinde genellikle mobilya mağazaları ile küçük perakende birimleri yer almakta, bunun dışında eski emniyet binası (Pasaport Şube Müdürlüğü) da taşıt trafiğini yoğunlaştırmaktadır. Genellikle dükkan sahipleri mağazaları önüne levha ya da sandalye koyarak, yük taşınacağını ifade etmekte, mağaza önlerine araç park etmeyi kısıtlamaktadırlar. Kemalpaşa Caddesi üzerinde kent kapalı çarşısının 2 noktadan yaya yolu girişi yer almakta, cadde üzerinde yaya trafiği yoğunluğu da görülmektedir. Kentin en eski caddelerinden biri olan cadde kentsel sit alanı içerisinde yer almaktadır. 20 m en, 364 m uzunluğa sahiptir. Eski Emniyet Müdürlüğü'nün karşısında 20 araç kapasiteli açık otopark alanı yer almaktadır. Ancak otopark alanı çift yönlü yol kenarı park imkanı ile birlikte yetersiz kalmaktadır. Kent halkı otopark sıkıntısından sürekli olarak şikayet etmektedir. Kemalpaşa Caddesi üzerinde eski kent dokusu yer almaktadır. Ancak eski kent dokusunun içerisinde biçimsiz ve görüntü kirliliğine sebep olan, revizyona ihtiyaç duyan perakende ticaret birimleri bulunmaktadır (Şekil 4.38).

4.5.1.3. Atatürk Caddesi

Kentin iki noktası arasındaki bağlantıyı kuran ve en çok kullanılan caddesidir. Gerek gezinti amaçlı kullanımı, gerekse ticaret kullanımları, şahsi hizmet kullanımları (kuaför, avukat, doktor, dersane vb.) , Adliye Binası, banka binaları, Narin Otel ve Büyük Antakya Oteli, DSİ İlçe Müdürlüğü, Stadyum, Mustafa Kemal Üniversitesi Rektörlük Binası ve ayrıca konut kullanımları ile yoğun insan sirkülasyonunun oluşmasını sağlamaktadır. Büyük Antakya Oteli'nin kendisine ait açık otopark alanı bulunmakta, ancak Narin Otel yakınında yer alan 23 Temmuz otoparkından faydalanmaktadır. 40 araç kapasiteli 23 Temmuz Kapalı Otoparkı ile cadde üzeri 2 yönlü otopark kullanımına müsaade edilmektedir. 25 m eni, 2079 m uzunluğa sahip Atatürk Caddesi üzerinde konut alanlarının otopark ihtiyacı birkaç bina dışında bina parselinde çözümlenmemiştir. Cadde üzerindeki binalarda oturan vatandaşlar park yeri bulamama endişesiyle araçlarını oldukları yerden pek fazla hareket ettirmemektedirler. Ayrıca burada oturanların gelir düzeyinin yüksek olması sebebiyle, hanelerde genellikle tek araç yerine iki araç bulunmaktadır. Adliye Binası'nın yıkılarak katlı otopark alanına dönüştürülmesi Antakya Belediyesi tarafından düşünülmüş fakat Mimarlar Odası'nın binanın kent tarihi açısından önemli değerler taşıması nedeniyle karşı çıkmasıyla projeden vazgeçilmiştir. Ancak yine cadde üzerinde özel şahısa ait boş parsel sahibinin belediyeye parselin açık otopark alanına dönüşmesi müracatının kabulü ile arsanın otopark alanına dönüşümünün gerçekleştirilmesi düşünülmektedir. Bu dönüşüm de caddeyi bir nebze daha rahatlatmış olacaktır (Antakya Belediyesi, Trafik Amirliği)(Şekil 4.39).

4.5.1.4. Saray Caddesi

Saray Caddesi Hürriyet Caddesi ile Kurtuluş Caddesi ve Harbiye Caddesi arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Cadde üzerinde genellikle küçük ölçekli perakende ticaret birimleri, dersaneler, sosyal aktivite alanları, yeme içme birimleri ile iş hanları, Bağ-Kur binası, doktor muayenehaneleri, eczaneler yer almaktadır. Saray Caddesi'nde 6 m eni, 300 m uzunluğu ile tek yönlü trafik uygulaması görülmektedir ve tek taraflı otoparka müsaade edilmektedir. Saray Caddesi kentsel sit alanı içerisinde yer almaktadır. Eski kent dokusunun izleri cadde üzerinde kendisini göstermektedir. Cadde, Hürriyet Caddesi'nden Kurtuluş ve Harbiye Caddelerine doğru gidiş imkanı sunmaktadır. Saray Caddesi üzerine 2. sıra park edilmesi, yolun genişliğinin dar olması sebebiyle doğrudan yolun tıkanmasına sebep olabilmektedir (Şekil 4.40).

4.5.1.5. Silahlı Kuvvetler Caddesi

Silahlı Kuvvetler Caddesi Kurtuluş Caddesi ile Hürriyet Caddesi arasındaki bağlantıyı sağlamakta olan tek yönlü trafik uygulamasının görüldüğü, tek taraflı otoparka müsaade eden ayrıca eski kent dokusunun yer aldığı, kentsel sit alanı içerisinde yer alan kentin önemli caddelerinden birisidir. 6 m en ve 280 m uzunluğa sahip cadde Kurtuluş Caddesi'nden, Hürriyet Caddesi'ne doğru geliş imkanı sunmaktadır. Silahlı Kuvvetler Caddesi üzerinde, sosyal aktivite alanı, doktor muayenehaneleri, küçük ölçekli perakende ticaret birimleri, iş hanları yer almaktadır. Cadde üzerinde yaya kaldırımları 2 yayanın yan yana yürütmesine pek imkan vermemektedir (Şekil 4.41).

4.5.1.5 Hürriyet Caddesi

Kent içerisinde olduğu gibi bu cadde üzerinde de otopark probleminin çözümlenmesi yerine, sıkı trafik denetimi sağlanmaktadır. Ancak araçlar otopark yeri bulamadıklarından ötürü, kısa süreliğine 2. sıra park etmeyi tercih etmektedirler. Genellikle de park cezası ile araçlarının çekilmesi durumuyla karşılaşmaktadırlar. 12 m en, 225 m uzunluğa sahiptir. Hürriyet Caddesi kentsel sit alanındadır, üzerinde ayrıca

Protestan Kilisesi yer almaktadır. Hürriyet Caddesi üzerindeki Fransızlardan kalma iki katlı bir binada 2000 yılında Güney Korelilerce onarılarak Protestan Kilisesi olarak ibadete açılmıştır. Yerli ve yabancı turistlerin ziyaret noktalarından birisidir. Ayrıca cadde üzerinde revizyonu gerçekleştirilmiş birkaç önemli yapı restoran olarak hizmet vermektedir (Şekil 4.42).

4.5.1.6. İnönü Caddesi

İnönü Caddesi Asi Nehri kıyısında yer alması, resmi kurumlara ve belediye parkına yakınlığı ile kentin en çok göze çarpan caddesidir. İnönü Caddesi'nin Asi Nehri kıyısında ilerlemekte bu özelliği de caddeye görsellik katmakta daha sonra ise, Harbiye Caddesi'ne doğru yönelmektedir. Cadde 2 kısımdan oluşmaktadır. 17 m en x 4m uzunluğundaki Asi Nehri kıyısında ilerleyen kısmı genellikle konut alanlarının, kişisel hizmetlerin, sosyal aktivite alanları, Şehir Kulübü ve az miktarda küçük ticaret birimlerinin yer aldığı bölümüdür. Mesai saatlerinden sonra tek yönlü parka izin verilmektedir. 25 m ene sahip kısmı 65 m uzunluğundadır. Caddenin 25 m'lik kısmında iki yönlü park yer almaktadır.. Cadde üzeri ile ara sokakta kapalı otopark alanlarının yer alması, yaya kaldırımlarının geniş tutulması otopark açısından sıkıntı yaratmamaktadır (Şekil 4.43).

4.5.1.7. Cumhuriyet Caddesi

Cumhuriyet Caddesi Ata Köprüsü ile çevre yolu arasındaki bağlantıyı kurmaktadır. Yolun uzunluğu itibari ile yoğun taşıt trafiği görülmektedir. Ancak sinyalizasyon bakımından herhangi bir sorun yaşanmamaktadır. Kaldırımlar kimi yerde daralmakta, kimi yerde ise genişlemektedir. 20 m en, 1736 m uzunluğa sahip cadde üzerinde perakende ticaret birimleri, konut alanları, iş merkezleri, idari birimler ile öğretmen evi yer almaktadır. Tek yönlü kullanılan cadde üzerinde çift yönlü parka izin verilmektedir. Bu yönüyle cadde üzerindeki trafik rahatlıkla ilerlemektedir (Şekil 4.44).

4.5.1.8. Gündüz Caddesi

Gündüz Caddesi kent merkezinden Samandağ Yolu'na bağlantı sağlamaktadır. Caddenin genişlikleri 2 kısım olmak üzere farklılaşmaktadır. 20 m en x 650 m uzunluğunda olan Ata Köprüsü'nden Fatih Caddesi ve Samandağ Yolu'nun ayrıldığı kavşağa kadar olan bölüm Gündüz Caddesi'nin ilk kısmını oluşturmaktadır. Caddenin bu bölümü üzerinde Antakya Belediye Parkı, 204 araç kapasiteli katlı otopark alanı, İl Sağlık Müdürlüğü, Tapu ve Kadastro Müdürlüğü, Valilik Konutu, Teknik Lise ve küçük perakende birimleri ile konut alanları yer almaktadır. Cadde üzerinde çift yönlü otoparka izin verilmektedir. Ayrıca katlı otopark alanı da hizmete açılmış ve bu caddenin ve yakın çevresinin ihtiyacını karşılamaktadır. 15 m eni x 704 m uzunluğu olan benzin istasyonundan Harbiye, Samandağ yollarının ayrıldığı kavşağa kadar uzanan diğer kısmı ise yol boyu perakende satış birimleri ile konut alanlarından oluşan kısmını oluşturmaktadır. Hafta içi ve hafta sonu sürekli trafik akışının yoğun olduğu bir caddedir. Caddede çift taraflı otopark kullanımı görülmektedir (Şekil 4.45).

4.5.1.9. Harbiye Caddesi

Harbiye Caddesi 20 m ve 30 m genişliğindeki 4 kısımdan oluşmaktadır. Askeri kışlanın olduğu bölümden başlayan bölüm 20 m x 333 m ebatlarındadır. 30 m x 331 m'lik bölüm belediye sağlık tesislerinin yer aldığı kısımdır. Daha sonra daralarak 20 m x 224 m'lik konut yerleşimlerinin bulunduğu ve sürekli olarak inşaat halinde olan binaların yıkılarak kat karşılığı yenilerinin yapıldığı kısmını oluşturur. Cadde üzeri yeni yapılan binaların genelinde otopark ihtiyacı kendi parselinde çözümlenmemektedir. Doğu İlköğretim ve Lisesi'nin bulunduğu noktada tekrar genişler ve 30 m x 940 m uzunluğundaki konut alanlarının ve yol boyu küçük ölçekli perakende satış birimleri ile kişisel hizmetlerin yer aldığı kısmını oluşturur. Antakya kent merkezi ile İskenderun yolu bağlantısı Harbiye'ye doğru uzanan Harbiye Caddesi tarafından karşılanmaktadır (Şekil 4.46).

4.5.1.10. İzzet Güçlü Caddesi

İzzet Güçlü Caddesi tamamıyla Asi Nehri kıyısında uzanmaktadır. 8 m eninde 589 m uzunluğunda olan cadde, tek yönlü otoparka müsaade edilen, tek yönlü cadde olarak kullanılmaktadır. Cadde üzerinde perakende ticaret birimleri, banka yapıları, iş merkezleri cadde boyunca yer almaktadır. Ayrıca İzzet Güçlü Caddesi üzerinde bir adet kapalı otopark alanı bulunmaktadır. Yavuz Sultan Selim Caddesi ile İstiklal Caddesi arasında bağlantı sağlamaktadır. Cadde üzerinde ticaret kullanımı yer almasına rağmen yaya kullanım alanları ve kaldırımlar zayıf kalmaktadır. Ayrıca peyzaj unsurlarını içeren öğelerden yoksundur (Şekil 4.47).

4.5.1.11. İstiklal Caddesi

İstiklal Caddesi, bir kısmı kentsel sit alanı içerisinde bulunan, iş merkezlerinin bulunduğu alan içerisinde yer almaktadır. 15 m eninde 826 m uzunluğundaki cadde üzerinde eski otogar alanı yer almakta, otogar alanı açık otopark alanı ve köylere ulaşan dolmuş durağı olarak kullanılmaktadır. Çift yönlü olarak faaliyet gösteren cadde üzerinde zaman kısıtlanmalı yol boyu otoparka izin verilmektedir. İstiklal Caddesi üzerinde AKİŞ fabrikasının yıkılmasıyla yerine alışveriş merkezi yapım çalışmalarına başlanmıştır. Cadde üzerinde yaya kullanım alanları fonksiyonel açıdan yetersizdir (Şekil 4.48).

4.5.1.12. Yavuz Sultan Selim Caddesi

Yavuz Sultan Selim Caddesi, Kurtuluş Caddesi ile Atatürk Caddesi arasındaki bağlantıyı sağlayan, üzerinde yoğun ticaret ve banka yapılarının yer aldığı, Reyhanlı ilçesine ve civar köylere Antakya kenti içerisinde transit geçişin sağlandığı caddedir. Caddenin bir bölümü Asi Nehri üzerinden geçmektedir. 20 m genişliğe ve 1125 m uzunluğa sahip cadde üzerinde araç trafiği yoğundur ve yayalara yönelik kullanım alanı yeterli değildir. Ayrıca cadde üzerinde köy minibüsleri geçmekte ve caddenin hemen arkasında köylere giden minibüslerin durakları yer almaktadır. Antakya kentinin banka yapılarının yoğun bir şekilde yer aldığı cadde üzerinde, inşaat malzemeleri, ev dekorasyon malzemeleri, iş merkezleri yanında küçük ve büyük ölçekli perakende satış birimleri yer almaktadır (Şekil 4.49).

4.5.1.13. Fatih Caddesi

Fatih Caddesi, Vali Ürgen Alanı'ndan Cumhuriyet Caddesi'ne bağlantının sağlandığı caddedir. Cadde üzerinde konut alanları, küçük ölçekli perakende ticaret birimleri, yeme içme birimleri, sağlık tesisinin yer almaktadır. 20 m genişlik ve 493 m uzunluğa sahip cadde üzerinde taşıt akışı ve yaya sirkülasyonu, sinyalizasyonun yer alması ve yaya kaldırımlarının genişliği sebebiyle rahatlıkla ilerlemektedir. Fatih Caddesi üzerinde park alanı yer alması, yol boyu ağaç ve Vali Ürgen Alanı kavşak düzenlemesi sebebiyle perspektif açıdan önemli peyzaj unsurlarını içermektedir (Şekil 4.50).

4.5.2. Antakya Kenti İçerisindeki nemli Kavşak Alanları

Otopark alanlarının dışında ana kavşak alanları da kentin trafiğini etkilemektedir. Çizelge 4.6. Kentin ana kavşaklardaki araç sayım ortalamaları (Antakya Belediyesi, Trafik Amirliği, 2008)

Kavşak Adı	Araç Sayım Ortalaması
Üniversite Kavşadı	350 araç
Orman Dairesi Kavşadı	400 araç
Kprubaőı(İnönü, İstiklal Cad.) Kavşadı	500 araç
Kılıçoğlu Kavşadı	300 araç
Fatih Cad. rgen Alanı Kavşadı	300 araç
Aalen Alanı Kavşadı	300 araç
Stadyum Kavşadı	150 araç

Not: 08.30-17.30 saatleri arasındaki, 1 saatteki sayımlar ortalamasıdır.

Otopark alanlarının dışında ana kavşak alanları da kentin trafiğini etkilemektedir.



Şekil 4.51. Antakya Ulus Alanı

Antakya Ulus Alanı kentin milli törenlerinin düzenlendiği, Asi Nehri üzerinde yer alan Ata Köprüsü ile eski Antakya ile yeni Antakya olarak tabir edilen kent dokularını birleştiren alandır.



Şekil 4.52. Antakya Vali Ürgen Alanı

4.5.3. Antakya Kent Merkezinde Yer Alan Otopark Alanları

Tohma Otoparkı, Asi Nehri kıyısında İzzet Güçlü Caddesi üzerinde, Yapı Kredi Bankası'nın yanında 20 araçlık otopark kapasiteli, özel şahısa ait olup genel kullanıma hizmet eden ücretli otopark alanıdır. Genellikle ticari kullanımlara hizmet etmektedir (Şekil 4.51).



Şekil 4.53. Tohma Kapalı Otoparkı

Hatunoğlu Kapalı Otoparkı, İstiklal Caddesi altında, Sultan Sofrası'nın yanında 40-45 araç kapasiteli, özel şahısa ait olup genel kullanıma hizmet eden ücretli otopark alanıdır. Genellikle çarşı içerisindeki ticari kullanımlara hizmet etmektedir (Şekil 4.52).



Şekil 4.54. Hatunoğlu Kapalı Otoparkı

İnönü Caddesi üzerinde Koton Mağazası yanı Kapalı Otopark, 32 araç kapasiteli, özel şahısa ait olup genel kullanıma hizmet eden ücretli otopark alanıdır. Genellikle ticari kullanımlara hizmet etmektedir (Şekil 4.53, 4.54).



Şekil 4.55. İnönü Caddesi Üzerinde Kapalı Otopark Alanı



Şekil 4.56. İnönü Caddesi Üzerindeki Kapalı Otopark Alanı

Kemalpaşa Caddesi'nde Eski Emniyet karşısında, 20 araç kapasiteli, özel şahısa ait olup genel kullanıma hizmet eden ücretli açık otopark alanı yer almaktadır. Genellikle çarşı içerisindeki ticari kullanımlara hizmet etmektedir (Şekil 4.55).



Şekil 4.57. Kemalpaşa Caddesi Üzerindeki Açık Otopark Alanı

Yeni Emniyet önü, Harbiye Caddesi üzerinde, 100 araç kapasiteli, özel şahısa ait olup genel kullanıma hizmet eden ücretli açık otopark alanı yer almaktadır. Otopark bünyesinde oto yıkama gibi hizmetler de yer almaktadır. Geniş bir alanda yer alan otopark alanında peyzaj düzenlemesi yer almamaktadır.

İlhami Kapalı Otoparkı, Saray Caddesi'ne bağlanan Asi Sokak üzerinde zemin altı, 25 araç kapasiteli, özel şahısa sahip olup genel kullanıma hizmet eden ücretli otopark alanıdır.

Eski Otogar Alanı, İstiklal Caddesi'nde 200 araç kapasiteli, kamu mülkiyetinde olup genel kullanıma hizmet eden ücretsiz otopark alanıdır. Ayrıca köy dolmuşları durağı olarak da kullanılmaktadır. İş merkezleri, çarşı kullanımına hizmet etmektedir.

Katlı Otopark Alanı, Gündüz Caddesi'nde Antakya Belediye Parkı içerisinde Tapu Kadastro Müdürlüğü'nün hemen arkasında yer almaktadır. 204 araçlık otopark kapasitesi bulunmaktadır. Katlı otopark alanı, eski sera alanında sadece sera alanının deposunun yer aldığı alanda bulunmaktadır. Sera alanı Turunçlu Beldesi'ne Arıtma Tesisi'nin olduğu yere kurulmuştur (Şekil 4.56).



Şekil 4.58. Gündüz Caddesi Katlı Otopark Alanı

Cep Otopark Alanları, Koruma Amaçlı İmar Planı üzerinde yer almaktadır. Kurtuluş Caddesi üzerinde, Affan Cami yakınında toplam 70 araçlık ücretli otopark alanları yer almaktadır.

Bahsedilen otopark alanlarının dışında İstiklal Caddesi üzerinde yer alan harabe haline dönüşmüş olan eski Akiş Fabrikası, daha sonra katlı otopark alanı olarak projelendirilmiş, ancak projesi gerçekleştirilememiş su göletleri içinde belirli bir süre açık bir otopark alanı halini almıştır. Temmuz 2008 itibariyle alanın alışveriş merkezine dönüşmesine yönelik çalışmalara başlanmıştır .

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye ve ilimizdeki ulaşım sektörünün son on yılda hızlı büyümesinin yanında, kentlerimizde görülen hızlı gelişme ile bu gelişmenin plansız oluşumu üst üste yığılması Antakya Kenti içerisinde de mekan darlığı yaratmaktadır. Kentimizde kış aylarında yaşanan kömür kullanımı ile egzoz dumanlarından kaynaklanan hava kirliliği, enerji tüketimi, yollarımızın altyapı sistemlerinin eksikliği, yağmurlu günlerde yaşanan problemler, zeytinliklerimizin ve su havzalarımızın kaybı yaşama alanımızda problemler yaşatmaktadır. Günümüzde kentleşmenin ve kat mülkiyetinin artması yani 2 katlı bir binanın yıkılarak yapılaşma yoğunluğunun arttırılması, bunun paralelinde de araç sayısının artışı, otopark yönetmeliklerinin görmezden gelinmesi veya ihtiyacın çok altını karşılaması yaygın olarak görülmektedir.

Arzın talebi karşılanması üzerine kurulu geleneksel yaklaşımlardan farklı olarak, çevreye duyarlı, toplumsal olarak hakça ve ekonomik açıdan tutarlı “sürdürülebilir ulaşım” politikalarının uygulanması çözüm için gerekli görülmektedir. Sürdürülebilir ulaşım sistemini sağlamak için, uygulanabilecek en temel ulaşım yönetim stratejilerinden birisi de otopark yönetimidir.

Elbette otopark problemini bugünden yarına bir çırpıda çözmek mümkün değildir. Problem, ancak bir süreç içerisinde çözülebilir. Bu süreç içerisinde alınacak önlemler kadar, sürecin bir önce başlatılması da sonuca zamanında varılabilmesi için önemlidir. Otopark probleminin çözümü için, yerel ve merkezi yönetimler üzerine düşen görev oldukça fazladır. Temel önlemin alınması ve uygulamaların sıkı bir şekilde denetlenmesinin yanında yapılacak uygulamaların hangi yönde yönlendirilmesi gerektiği de yerel yönetimler üzerine düşen vazifeler arasındadır. Kabul edilebilir bir süreç, otopark probleminin çözümünde önemli bir aşama kaydedilmesini sağlayacaktır.

Otopark sorununun boyutlarının ve çeşitlerinin incelenmesi, hane halkı sosyal ve ekonomik durumunun araştırılması ile otopark yönetim politikaları belirlenmiştir. Otopark alanlarının arttırılması ve ücretlendirilmesi, otopark süresi sınırlaması, otomatik otopark kullanımına geçilmesi önerilmektedir. Bunlara ilaveten, mali teşvik ile otopark kullanım bedeli uygulanması, otopark gelirin ve/veya otopark alanlarının vergilendirilmesine dayanarak park ücretlerinin arttırılması, bu stratejilerin ihtiyaca göre farklı şekillerde ve bir arada kullanılması gibi değişik bileşimleri önerilmektedir.

Yeni yol ve otopark alanı yapmanın yanında, bu hizmetlerin verimliliğini arttırmak gereklidir. Çalışanların otomobilden başka ulaşım şekillerini kullanması için mali teşvik uygulanması, bundan başka otopark alanlarında akıllı büyümenin sağlanması, otopark işletmesi gibi uygulamalar önemli stratejilerdir.

Otopark yönetimi mevcut park alanlarının verimli kullanımının sağlanması, kullanım kalitesinin artırılması ve otopark tasarım kriterlerinin geliştirilmesi gibi çeşitli stratejiler içermektedir (Litman, 2006).

Bunun yanı sıra belli bölgelerde sadece tek bir strateji kullanmak yerine iki veya daha çoğunun bir arada kullanılması daha verimli sonuçlar yaratabilir.

1. Kat mülkiyeti artırımı önlenmelidir. Otopark yapılması mümkün olmayan alanlarda kat mülkiyeti artırımının oluşturulan imar planları ile önlenmesi gerekmektedir. Kent merkezindeki iş yoğunluğunun olduğu alanlar ile kent eski dokusunun olduğu alanlar en belirgin bölgelerdir. Bu bölgelerde görülen eskime, yenileme ile beraber kat artırımı ile karşımıza çıkabilmektedir. Buna karşın en büyük görev mahalli idarelere düşmektedir. Otopark probleminin daha çok büyümesini önlemek amacıyla imar plan ve raporları uygulamaya yönelik olarak oluşturulmalıdır.

2. Otopark Yönetmeliği tam anlamıyla yerine getirilmelidir. Mahalli idareler otopark yönetmeliğine uygun olarak yasal yaptırımları arttırmalıdır. Mahalli idarelerin trafik denetimini arttırarak ceza uygulamalarını arttırmaları yerine, bunun oluşumunu engelleyecek çözüm önerilerini oluşturması daha uygun olacaktır. Otopark yönetmeliğine uygun olarak yapılmış alanda ihtiyaç tam olarak karşılanacaktır.

3. Yapılması öngörülen yerleşim alanlarında otoparkı bünyelerinde barındıracak çözüm önerileri getirilmelidir. Çözümler minimum derecede değil, sorun yaratmayacak düzeyde yani geleceğe yönelik en az 5 yıllık ihtiyacı karşılayacak şekilde, nüfus ve ekonomik yapı göz önünde bulundurularak sağlanmalıdır. Binayı kullananların otopark ihtiyacının bina içinde veya parselinde karşılanması otopark yönetmeliğinin esaslarından biridir.

4. Kentsel Sit Alanı içerisinde yolun genişliği ve yoğunluğu dikkate alınarak otopark planlaması yapılmalıdır. Kentsel sit alanı içerisinde kentin eski dokusu tümüyle korunmalıdır. Gerek trafik giriş çıkışının gerekse trafik emniyetinin sağlanması gereklidir (Ek 1 (Değişik bent: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/2. md.)). Otopark

ihtiyacının parselinde karşılanamaması durumunda yerel yönetimler tarafından yakın bölgede ihtiyacın karşılanmasına yönelik alan belirtilmelidir. Özellikle erişme talebinin yüksek olduğu bu alanlarda, yeni yolların açılması için yeterli kamu mekanı bulunmamaktadır veya yüksek kamulaştırma maliyeti gerektirmektedir. Kentsel sit alanı içerisinde yolların genişlemesi pek mümkün olmamaktadır. Bu yüzden yaya yollarının geliştirilmesi, yeterli genişlikte ve verimlilikte olması şarttır. Diğer bir çözüm olarak ise, Kurtuluş Caddesi paralelinde yer alan M. Kemal Şeyhoğlu Caddesi ile İzmir Caddesi geliştirilmeli, böylelikle Kurtuluş Caddesi üzerindeki trafik baskısı azaltılmalıdır. Kurtuluş Caddesi yakın çevresinde yapılacak olan katlı otopark veya otomatik otopark alanı ile caddenin yükü hafifleyecektir.

5. Trafik yasasında yer alan çift sıra park ve kaldırımın taşıtlar tarafından ihlalini belli yaptırımlara bağlayan yasal mevzuatın uygulanması öngörülmektedir. Yakın bölgede otopark alanının bulunmaması nedeniyle, kent halkı aracını kısa süreli de olsa ikinci sıra park ederek cadde üzerindeki trafik akışını zayıflatmaktadır. “Otomobile dayalı ulaşım kişilere seçme ve hareket serbestliği verir” anlayışı bireysel olarak doğru, toplumsal olarak yanlıştır. Bireyin özgürlük sınırı diğer bir kimsenin özgürlük sınırına kadardır. Bireylerin mülkiyet hakları inkar edilemez ve bireyler olanakları ölçüsünde mülkiyet sahibi olabilirler. Ancak edinilen otomobillerin kullanımı toplumsal yararları uymalı, başkalarının haklarını ellerinden almamalıdır, özgürlüklerine saygılı olmalı, başkalarının özgürlük sınırında durabilmelidir. Sahiplik ve kullanım birbirinden çok farklıdır. Otomobil sahipliği ile otomobil kullanımı arasındaki fark anlaşılmalıdır. Kaldırımın taşıtlar tarafından ihlalinin önlenmesi için, çözüm tekniği olarak kaldırım aracın çıkamayacağı kadar yükseltilmelidir. Kaldırım taşları kaldırımın yüksekliğine uygun olarak oluşturulmalıdır. Kamera sistemi ile ana arterlerde trafiğin her an kontrol edilmesi, ana arterlerde kaldırımın ve taşıt yolunun otopark olarak ihlalinin önüne geçilmesi, yasanın caydırıcılık yönünün uygulanması gerekmektedir. Mobese olarak adlandırılan kent bilgi ve güvenlik sistemi geliştirilmelidir.

6. Otopark arzı sınırlandırılmalıdır. Birçok ulaşım koridoru, aşırı otomobil kullanımı nedeniyle tıkanmaktadır. Bu tıkanmaların ortadan kaldırılması için yapılan kamulaştırma, altyapı yatırımları ile artan işletme maliyetleri hiçbir şekilde otomobil kullanıcılarından tahsil edilmemektedir. Bu bedelin az bir kısmını “şerefiye” adı altında o yola cephesi çıkan parsel sahipleri tarafından ödenmektedir. Satın alma bedeli dışında

ödenen dolaylı ve dolaysız vergilerin, dışsal maliyetlerin ne kadarını karşıladığı tartışma konusudur. Otomobil kullanıcıları dolayısıyla otopark kullanıcıları, gerçek seyahat ve duraksama bedellerini ödemelidirler. Yeni yol açılması veya mevcut olanın genişletilmesi, daha fazla aracın trafiğe çıkması ve otomobil ile daha uzun seyahatler yapılması otomobil kullanımını tetiklemektedir.

7. Toplu taşınım araçlarının kullanımı ile yaya ulaşımı teşvik edilmelidir. Toplu taşınım ulaşım şekilleri dışında yaya ulaşımının verimliliği kent merkezinde mutlak sağlanmalı, gerek zemin kaplamaları, kaldırım düzenlemeleri gerekse görsel ve korunaklı yeşil alanlar oluşturulmalıdır. Yeterli genişlikte ve güvenli kaldırımların oluşturulması yaya erişimini kolaylaştıracaktır. Yerleşmenin yoğunluğu azaldıkça toplu taşınım türlerinin verimliliği düşmekte, otomobilin verimliliği ise artmaktadır. Toplu taşım araçlarında ise önemli otobüs, minibüs güzergahları etkili bir şekilde belirlenerek modernize olmuş düşük ücretli kartlı sisteme geçilmelidir. Harbiye'den başlayarak üniversite kampüs alanına kadar metro, tramvay, raylı sistemlerden herhangi birinin uzmanlar tarafından değerlendirilerek uygun olanına kent içerisinde altyapı oluşturulabilmesi için ödenekler sağlanmalıdır. Kent sürekli olarak geliştiği için arazi fiyatları gün geçtikçe artmaktadır. Raylı sistemin trafik yoğunluğunu azaltma yönünde işlev görebilmesi için alanda yapılacak çalışmalar için çok geç kalınmış sayılmamalıdır. Arazi fiyatları daha fazla artmadan, bir an önce uygulamaya geçilmelidir. Raylı sistem kent içerisinde omurga görevi görmelidir. Toplu ulaşım araçları ile yolcu taşımacılığı yapılması için yeterli birçok koridor aşırı otomobil kullanımı nedeniyle tıkanmaktadır. Bu nedenle toplu taşınım sistemi birbiri ile ilişkilendirilerek planlanmalıdır. Özel sektör işbirliği ile akılcı yöntemlerle güzergah, zaman, ücret tarifesi toplu taşım sistemine uygulanmalıdır.

8. Otel kullanımları otopark ihtiyacını kendi bünyelerinde çözümlenmelidir. Otopark yönetmeliğine göre konaklama tesislerinde, otellerde her 5 oda için bir otopark alanı ayrılması öngörülmektedir (**Ek 1 (22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/3.mad)**). Otel kullanımlarında yeni yapılan ve yapılacak olan otellerin otopark problemini çözmeleri, kendi bünyesinde çözemediği takdirde belirli kullanım bedelleri ödeyerek yer belirtmeleri gerekmektedir. Caddeyi işgal etmeleri yanlıştır. Parselinde veya yapıda otopark tesisi mümkün olmadığı takdirde Yönetmeliğe uygun olarak otopark bedeli istenir. Ancak, belirlenen otopark miktarları yöre ihtiyaçları göz önünde bulundurularak

belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye meclislerince, dışında il genel meclislerince artırılabilir. Şehir içinde bulunan oteller açık veya kapalı otopark alanları olmadığı için trafik sıkışıklığı yaratmaktadır. Zamanında yapılması gerekenler gecikmiş durumdadır. Daha bir iki yıl içerisinde yapılmış olan otel alanlarında bile dikkat edilmemekte, önemsenmemektedir. Yatak kapasitesinin, ihtiyacın çok altındaki oranları karşılamaktadır. Ayrıca şehrin merkezinde bulunan otelden yalnızca konaklama amaçlı değil, sosyal aktivite amaçlı ve yeme içme birimi olarak da yararlanılmaktadır. Bu tip otellerin otopark ihtiyacını tam olarak sağlamadan yapı ruhsatının verilmesi kabul edilmemelidir. Otel, belirli kullanım bedeli ödeyerek yakın bölgede otopark alanı belirtmelidir.

9. Daha esnek otopark standartları getirilmelidir. Otopark alanları kare olarak otoparka ayrılmış arka arkaya park edilen alan olarak değil, değişken maksimum verimliliği sağlayan alanlar olmalıdır. Alandan mümkün olduğunca faydalanılmalıdır. Otopark kurallarına uygun olarak belirli otopark biçimlerine göre yol kenarı paralel veya dereceli ya da yol dışı derecelendirmesine göre konumlandırılmalıdır.

10. Engellilere yönelik otopark alanları yapımına özen gösterilmelidir. Yol kenarında otopark alanına izin verilen yerlerde, mümkün olduğunca engelliler göz önünde bulundurularak düzenleme yapılmalıdır. Engelliler için yeterli sayıda park alanları tesis edilmelidir. Engelliler için tüm tesisteki park alanının % 2'si kadar park alanı ayrılmalıdır (**Ek 1 (02/09/1999-23804 sayılı R.G.Yön/2.md.)**). Park yeri ile aracı park ettikten sonra gidilen belirli mesafeler arasında ulaşım mesafesi maksimum 25 m, tercihen 10 m olmalıdır. Otopark yönetmeliği standartlarına uygun olarak ve belirli mesafelerden ulaşımı rahat olan alanlar olarak düzenlenmelidir. Engellilerin taşıtlarına inip binerken sorun yaşamaması için kaldırımların taşıt yoluyla aynı kotta ya da en fazla 3 cm yükseklikte olması gereklidir.

11. Cadde üzeri otopark alanlarında saat sınırlamasına geçilmelidir. Kimi araçlar saatlerce park edilerek caddeyi işgal etmekte, diğer araçların da duraksayabilmesine müsaade etmemektedirler. Saat sınırlaması ile araçların sürekli olarak giriş çıkışları sağlanmış olacaktır. Ancak kontrol mekanizmasının belirli alanlara otopark görevlileri tanzim edilerek oluşturulması gereklidir. Bu uygulama, uzun süre caddeyi işgal edecek kentlileri araç kullanmaktan caydırıcı bir uygulama olacaktır.

12. Belirli caddelerde cadde üzeri parkometre uygulamasına geçilmelidir.

Parkometre uygulanabilecek sokaklar iyi bir etütten sonra, parkometre uygulamasına geçilmelidir. Özellikle merkez çekirdeği dışında kalan ve katlı otoparklara yakın eğer yol boyu otopark izine devam edecekse parkometre sistemi uygulanmalıdır. Parkometre sistemi modern bir otopark yönetim ve işletim sisteminin kurulmasını sağlayacaktır. Otopark kontrol cihazlarının sürücü ve yaya trafiği açısından en uygun yerlere montajı sağlanmalıdır. Park yerlerinin işaretlenmesi, gerekli uyarı ve ücret tarife levhalarının dikilmesi gereklidir. Parkometre uygulaması iyi bir denetim mekanizmasını içermelidir. Bunun için Avrupa ülkelerindeki trafik zabıtası bir model olabilir.

13. Yol üzeri otopark ihtiyacının belirli bir kısmının ücretlendirilmesi, otopark süresinin sınırlandırılması sağlanmalıdır.

İstanbul, İzmir, Ankara gibi metropolitan şehirlerimizde genellikle cadde kenarı otoparktan da ücret alınmaktadır. Yollar kamu malı olmakla birlikte, kargaşayı ve yol tıkanıklığını önlemek amacıyla ücretlendirme yapılması makuldür. Özellikle caddeler üzerindeki yoğun trafik yaratan ve otopark gereksinimi duyan kısımlar süre sınırlaması ve ücretlendirme ile çözümlenebilir.

14. Otomatik otopark uygulamasına geçilmesi gereklidir. Otomatik otopark uygulaması ucuz maliyetle, inşaat gerektirmeden daha çok aracın güvenli olarak park etmesini sağlayacaktır. Otomatik otopark sisteminin sıkışık kent merkezini rahatlatacağı düşünülmektedir. Tek kişiyle dahi yönetilebileceği için işletme masraflarından tasarruf sağlayacaktır. Araçlar mekanik otopark içinde çalışmayacağı için pahalı havalandırma sistemine gerek duyulmayacaktır. Belediye ve kamu kuruluşlarınca tespit edilmesi, özendirilmesi isabetli olacaktır.

15. Ticaret alanlarında mal sahiplerinin cadde üzerinde mal yükleme taşıma saatlerinin sınırlandırılması gereklidir.

Böylelikle işyeri sahiplerinin caddeyi işgal etmeleri önlenecektir. Ticaretin yoğun olduğu caddeler yol boyu dışında farklı otopark alanlarına yönlendirme sağlanmalıdır. Ticari kullanışların yaygın olduğu caddelerde otomatik otopark ve/veya katlı otopark yapılması uygun görülmektedir. Mal sahipleri sabah erken saatlerde veya akşam saatlerinde yükleme boşaltma yaptıklarında trafik kargaşası büyük ölçüde engellenmiş olacaktır. Otomobile terk edilen yerlerde çöküntü başlamaktadır. Otomobilin çekildiği, insan egemenliğine giren bölgelerde sosyal ve ticari hayat artmaktadır. Ticari amaçlı yapılar ve büro binalarında 50 m²'ye kadar en az bir otopark yeri ayrılmalıdır.

16. Katlı otopark alanları ile yaya kullanım mekanları arasında bağlantı kurulmalıdır. Katlı otopark düzenlemeleri ile yayalaştırma önlemleri birbirinden ilişkisiz yapıldığından mekansal anlamda da birbirlerinden kopukturlar. Bağlantısızlığın giderilmesi için mekansal ilişki kurulmalıdır. Otopark alanları ile mekansal alanların birbirinden kopuk olmamasının sağlanması amacıyla peyzaj düzenlemelerinin yapılması gereklidir. Peyzaj alanda yönlendirme, gölgelenme aynı zamanda da zenginlik sağlayacaktır. Yeterli ve güvenli yaya kaldırımlarına yer verilmelidir. Uygun ağaç ve bitki kullanımı ile yaya mekanları canlandırılmalıdır.

17. Mâli teşvikler (işverenlerden sağlanan otopark nakit teklifi), alternatif ulaşım şekillerinin kullanımının teşvik edilmesi ve özellikle zirve saatlerde otopark kullanımının azalması için çalışanlara mali teşvikler sunulabilir. İşverenlerin çalışanları belirli destekler sağlayarak otomobil dışı kullanıma yönlendirmelidir. Servis araçlarının zirve saatlerde hizmet etmesiyle otopark kullanımı azaltılabilir.

18. Açık otopark alanlarında peyzaj düzenlemeleri yapılmalıdır. Açık otopark alanlarında özellikle yaz aylarındaki güneşin etkisini kırmak ve ortamın daha yaşanılabilir bir hale getirilmesini sağlamak amacı ile bitkilendirme yoluna gidilmelidir. Kentimizde iklimsel etkilerle yaz ayları çok sıcak geçmektedir. Böylelikle araçlar sıcaktan ve güneşten olumsuz etkilenmektedirler. Açık otopark alanlarının kullanılabilirliği artırılmalıdır. Geniş yapraklı ve herdem yeşil ağaçlar altında araçlar, güneş ışınlarına karşı koruma altında olacaktır. **Ek 2'**de belirtilen araçlara zararı bulunmayacak bitkiler kullanılmalıdır. Peyzaj düzenlemeleri yapılmalı, dış mekan donatı elemanlarına daha çok yer verilmelidir. Tüm dış mekan donatı elemanları birbirleri ile uyum içerisinde olmalıdır. Yağmurlu günlerde kent içerisindeki yaşam kalitesini minimum seviyeye düşüren drenaj problemi ile ilgili olarak gerekli altyapı çalışmaları yapılmalıdır. Cadde kenarlarında ve açık otopark alanlarındaki su birikmeleri araçlara erişimi zorlaştırmaktadır. Mevcut drenaj kanallarındaki atıklar temizlenmelidir. Böylelikle yol kenarına parkeden araçların aşırı yağmurdan zarar görmesi de önlenebilecektir.

19. Kent içerisindeki trafik yoğunluğunun olduğu alanlarda, yoğunluğu azaltacak belirli önlemler alınmalıdır. Kent merkezinde idari yapıların, sosyo-kültürel aktivite alanlarının, ticaret kullanımlarının yoğun olması araç parkı açısından kaosa yol açmaktadır. İdari yapıların kent merkezinden, yeni çevreyolu alanına doğru kaydırılması

gerekmektedir. Bunlar içerisinde Adliye Binası, İl Özel İdare Binası, Milli Eğitim Müdürlüğü otoparkını kendi parseli içerisinde çözememiş sıkışıklığa neden olan alanlardır. Bu yapılar öncelikli olarak, şehir merkezinden yeni çevre yolu alanına doğru taşınmalıdır.

20. Gelir vergilerine dayandırılmış otopark ücretleri arttırılmalı, otopark ihtiyacı karşılayanların gelirlerine göre vergilendirmelidir. Bu vergilerin de otoparkı kullananlara yansıtılması ile araç kullanımının azalması beklenmektedir. Vergilendirme sistemi kişilerin sahip oldukları araç sayısını da içermektedir. Otopark alanlarına yönlendirme ve otopark ücretlerinin arttırılmasıyla, otomobil kullanım talebinin azalacağı tahmin edilmektedir.

21. Otopark yapılması mümkün olmayan ancak trafik akışının zayıf kaldığı alanlarda tek yön uygulamasına geçilmelidir. Eski kent dokusu içerisinde yol genişlikleri dar kalmaktadır. Ancak genellikle alışkanlıklardan ötürü kent merkezi ihtiyaçların karşılanması bakımından daha çok tercih edilmektedir. Bu nedenle caddenin genişletilemediği alanlarda yolun tek yön haline getirilmesi çözüm olarak görülmektedir.

22. Mümkün olduğu alanlarda yeni açık veya kapalı otopark alanları yapılmalıdır. Otopark etkilenme ücretleri, otopark sayısını arttırmak sadece yapım maliyeti değil aynı zamanda bütün ulaşım sistemine bir maliyet getirecektir. Bu durumda hükümet ve mahalli idareler müteahhitlere tek seferlik bir vergi uygulayarak, bunun maliyetini çıkarabilirler. Bundan dolayı müteahhitler sadece çok gerekli olan otopark sayısını karşılayacaklardır. Kapalı otopark alanlarında gelişmiş otopark bariyerleri ve yol kesicileri kullanılmalıdır. Yetkili giriş çıkış işlemleri ve güvenlik için otopark alanlarında plaka tanıma sistemi uygulanmalıdır. Ayrıca kapalı otopark alanlarında modernize olmuş tekniklerin uygulanması gereklidir. Böylelikle LPG (tüplü)'li araçların da otoparka girişi mümkün olacaktır. Kapalı otopark havalandırma sistemi de standartlarına uygun olarak yapılmalıdır.

23. Otopark-daire satışı ayrılması, otopark ve dairelerin birbirinden ayrı olarak satılması ve kiralanması gereklidir. Daire satışları yalnız olarak görülmemeli, bir de otopark ihtiyacını doğuracağı düşünülmelidir. Yerleşime yeni açılacak alanda, otopark yönetmeliğine göre her 3 daire için bir otopark alanı planlanmalıdır. Ancak Antakya kenti içerisinde araç sahipliği göz önünde bulundurularak, belediye ve mücavir alan

sınırları içerisinde belediye meclislerince, dışında il genel meclislerince imar kanunundaki otopark yönetmeliğine göre arttırılabilir. Otopark sayısı açık tesislerde parsel alanı üzerinden, diğer yapılarda ise emsal hesabına konu alan üzerinden belirlenebilmektedir. Yapılacak yapılara otopark yönetmeliğinde belirtilen esaslara ve belediye meclislerince alınacak kararlara göre bina otopark yerleri ayrılmadıkça yapı ruhsatı, bu otoparklar inşa edilip hazır hale getirilmedikçe de yapı kullanma izni verilmemelidir.

24. Trafiğin kontrolü ve yaya güvenliğinin sağlanabilmesi gereklidir. Öncelikle mobese olarak adlandırılan kent bilgi ve güvenlik sisteminin geliştirilmesi gerekmektedir. Güvenlik sisteminin oluşturulması halkın yoğun olarak bulunduğu ve geçiş güzergahı olarak belirlenen yerlere konulan kameralar ile, bu kameralardan alınan görüntülerin merkeze yani, belediye içerisinde oluşturulacak güvenlik birimine sürekli olarak aktarılıp kaydedilmesini sağlayacaktır. Böylece güvenlik önlemleri ile ilgili kararlar hızlı bir şekilde alınacaktır. Otopark kurallarına uygun olmayan araçların kayıt sistemi ile kontrol altına alınması sağlanabilecektir. Denetimin sağlıklılaştırılması ve tam olarak oluşturulması açısından, mobese sistemi gereklidir.

Kent İçerisindeki Caddelere Yönelik Geliştirilen Kararlar

Kentimizin ana arterlerinden biri olan Atatürk Caddesi'nde yol üzeri otopark uygulamasının parkometre sistemi ile ücretlendirilmesi ve otopark süresinin sınırlandırılması, Atatürk Caddesi'ne yönelik bir uygulama olmaktadır. Ayrıca cadde üzerinde yapılmakta olan otopark alanına yönelik kullanım alanında maksimum verimliliği sağlamak amacıyla, otomatik otopark sistemi uygulanmalıdır. Atatürk Caddesi kentin en uzun ve trafik yoğunluğunun en fazla olduğu caddelerden biridir. Bu nedenle cadde üzerindeki idari birimlerin çevre yolunun bulunduğu yeni yerleşim alanlarına taşınması ile caddenin otopark kullanımını azalacak ve ticaret alanlarının kullanımını rahatlatmış olacaktır. Mobese sistemi, Atatürk Caddesi üzerinde bir an önce uygulanmalı, ikinci sıra otopark olayı çözümlenmelidir. Otopark ihtiyacı caddenin paralelinde yer alan 2. ana caddelerde yaratılacak otopark alanları ile çözümlenmelidir. Engellilere yönelik otopark alanları cadde üzerinde yer almaktadır. Ancak kaldırım

düzenlemeleri ile hem engellilerin erişimi kolaylaştırılabilir hem de kaldırımın taşıtlar tarafından ihlali önenebilir

Kemalpaşa Caddesi kentin önemli ticaret alanının yer aldığı bir caddedir. Üzerinde engellilere yönelik otopark uygulaması bulunmamakta, bir an önce sağlanması gerekmektedir. Eski Emniyet binasının karşısındaki otopark alanı otopark şekli olarak verimliliği zayıftır. Bu nedenle otomatik otopark sistemine çevrilerek verimliliği arttırılmalıdır. Bunun yanı sıra cadde üzerindeki işyerlerinin mal yükleme boşaltma saatlerine belirli saatler içerisinde zaman sınırlamasının getirilmesi ile işyeri sahiplerinin araçlarını mağaza önünü yoğunlaştırmasına yönelik, idari yönetimlerce önlem alınmalıdır. Ne zaman caddeyi kullanırsak kullanalım cadde üzerinde çift sıra otoparkla karşılaşmaktadır. Mağaza önlerinde ise araç parkına yönelik mağaza sahiplerince engeller konmaktadır. Cadde üzerindeki taşıt yoğunluğu, genellikle mesai saatleri içerisinde ve mesai çıkışına yakın saatlerde olmaktadır. Kemalpaşa Caddesi mağaza sahiplerinin araçlarını yakın alanda oluşturulacak otopark alanına yönlendirmesi sağlanmalıdır. Böylelikle yol boyu otopark uygulaması zaman sınırlaması ile, sürekli bir şekilde ve daha verimli çalışmış olacaktır.

Kurtuluş Caddesi üzerine yeni yol yapılması veya yolun genişletilmesi ile yeni açık veya katlı otopark yapımı kentsel sit alanı içerisinde bulunması bakımından kısıtlıdır. Buna yönelik burada tek yönlü yol uygulaması getirilmelidir. Kemalpaşa Caddesi'nde olduğu gibi Kurtuluş Caddesi üzerinde de işyeri sahiplerinin araçlarını belediye tarafından yakın bölgede tayin edilecek olan bir veya birden fazla otopark alanına yönlendirilmelidir. Böylece burada zaman sınırlaması ile araç parkına müsaade edilebilecektir. Ancak denetim yerel idarece sıkı bir şekilde sağlanmalıdır. Çünkü yenileme çalışmalarına başlanan Kurtuluş Caddesi, turizm açısından önemli bir bakış noktasıdır. Buradaki yaya ulaşımında da peyzaj düzenlemelerinde yöreye özgü bitki kullanımı, gölgelik alanların sağlanması, sokak mobilyaları ve tek tip tabela kullanımı ile yönlendirme gerçekleştirilmelidir. Mustafa Kemal Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü tarafından Kurtuluş Caddesine yönelik yayalaştırma projesinin ön çalışmaları yapılmaktadır.

6 m'den daha dar olan sokaklarda otopark yapımı yasaklanmalı. İleriki yıllardaki araç sayıları dikkate alınarak, ilave çok katlı otopark yapımı için şimdiden ilgili kuruluşların çalışmaya başlamaları gerekmektedir.

Yavuz Sultan Selim Caddesi üzerinde sinyal sistemi arttırılmalıdır. Bu yolun transit geçiş yolu olmasının yanında, yol üzerindeki banka yapıları, ticaret yapıları yoğunluğu arttırmaktadır. Yavuz Sultan Selim Caddesi üzerinde yaya ulaşımı kısıtlıdır. Yaya kullanım alanlarının düzenlenmesi gerekmektedir. Ayrıca caddeye yakın mesafede açık veya kapalı otopark alanı yapımı gerekmektedir. Cadde üzerinde ise zaman kısıtlayıcı parkometre uygulamasına geçilmelidir.

İnönü Caddesi üzerinde yaya kullanımının verimli olması ile belirli saatler arasında cadde kenarı otopark izninin bulunmaması cadde akışını rahat bir konuma sokmaktadır. Ancak cadde üzerinde engellilere yönelik uygulamalara daha sık yer verilmesi gerekmektedir.

Cumhuriyet Caddesi üzerinde otomatik otopark uygulamasına uygun bir alan belirlenmelidir. Ayrıca cadde üzeri yaya mekanlarının kullanılışlığının artırılması gereklidir. Dış mekan donatı elemanları oluşturulmalıdır.

Saray Caddesi ile Silahlı Kuvvetler Caddesi kentsel sit alanı içerisinde bulunmaları ve genişliklerinin 10 m olması nedeniyle müdahalesi çok fazla mümkün olmayan alanlardır. Caddelerin tek yönlü olarak kullanılması trafiği bir nebze rahatlatmaktadır. Kurtuluş Caddesi'nin bittiği nokta ile Harbiye Caddesinin başladığı noktalar arasında yer alan Saray ve Silahlı Kuvvetler Caddeleri doktor muayenehaneleri, eczane kullanımları ile sürekli olarak araç giriş çıkışının olduğu alanlardır. Bu nedenle kadastro durumunun incelenmesi ile caddelere yakın noktaya katlı otopark yapımı uygun görülmektedir.

Harbiye Caddesi 20 m ile 30 m genişliğindeki 4 kısımdan oluşmaktadır. Konut alanlarının bulunduğu cadde kent merkezi ile Harbiye arasındaki transit geçişi sağlamaktadır. Yolun daraldığı noktalara yol boyu otopark yasaklanmalıdır. Harbiye Caddesi üzerinde yapılmakta olan ve yapılacak olan yeni binaların, otopark oluşturmaları ya da belirli bedeller ödemelerine ilişkin yaptırımlar getirilmelidir. Caddenin gelecekte otopark açısından sıkıntı oluşturması bu şekilde önlenmelidir. Konut alanlarının yoğun olduğu cadde üzerinde, yaya kullanımı ve otopark ile erişim düzenlenmelidir. Otopark alanlarında ve kaldırımlarda peyzaj unsurlarına sıkça yer verilmelidir.

İstiklal Caddesi üzerinde ticaret alanlarının yoğun olması ve alışveriş merkezi yapım çalışmalarına başlanması sebebiyle, cadde üzerinde oluşturulacak açık otopark

alanında otomatik otopark sistemi uygulanmalıdır. Bunun yanı sıra yol boyu araç parkı için parkometre uygulamasına geçilmelidir. Ücretli ve zaman kısıtlamalı otopark uygulanmalıdır. Yaya kullanım mekanlarına peyzaj donatı elemanları yerleştirilmelidir. Ayrıca bitkilendirme projesi kent ticaret alanları genelinde yapılmalıdır.

İzzet Güçlü Caddesi'nin Asi Nehri kıyısında yer alması ve ticaret alanlarını içermesi sebebiyle kentin estetik açıdan en önemli caddesi haline getirilmesi gereklidir. Bunun için de yerel idareler tarafından uzman elemanlarca kentin yapısına ve iklimine uygun peyzaj projesi uygulamaları gerçekleştirilmeli, bununla birlikte zaman kısıtlamalı tek yönlü otopark uygulaması parkometre sistemi ile sağlanmalıdır.

Adnan Menderes Caddesi üzerinde, resmi kurumlara yakınlığı, ilköğretim, ortaöğretim ve meslek lisesinin yer alması nedeniyle engellilere yönelik otopark uygulamaları sağlanmalıdır. Cadde üzerinde zemin altı kapalı otoparklar oluşturulmalıdır.

KAYNAKLAR

- Acar, İ. H., 2003. “**Bütünleşik Ulaşım Politikası ve Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Doluşım İlkeleri**”. Ulaştırma Politikaları Kongresi, TBMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 23-34, Ankara.
- Acar, İ. H., 2006 **Trafik ve Ulaşım Konularında Kanılar ve Gerçekler**, 23-24, Ankara.
- Anonim, 1975. **Asi Havzasının Hidrojeolojik Etüt Raporu**. TC Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Jeoteknik Hizmetler ve Yer altı Suları Dairesi Başkanlığı, Ankara.
- Anonim, 1983a. **Yurt Ansiklopedisi**. Anadolu Yayıncılık:61, 55s, İstanbul.
- Anonim, 1983b. **Yurt Ansiklopedisi**. Anadolu Yayıncılık:62, 55s, İstanbul.
- Anonim, 1990. Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara.
- Anonim, 1997. **Hatay Turizm Envanteri**. T.C. Hatay Valiliği İl Turizm Müdürlüğü, 49s. Antakya.
- Anonim, 1998a. **Hatay İli Arazi Varlığı**. T.C. Başbakanlık Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü Yayınları:31, 14s, Ankara.
- Anonim, 1998b. **Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelikler**. TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 82s, Ankara.
- Anonim, 2000. **Genel Nüfus Sayımı-Nüfusun Sosyo-Ekonomik Nitelikleri** . DİE, Ankara.
- Anonim, 2001a . SN 521 500 **Normlarıyla Ulaşılabilirlik Kılavuzu Özürlü Kişilere Uyarlanmış Yapı**. TMMOB Mimarlar Odası Büyükşehir Şubesi, İstanbul.
- Anonim, 2003. Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Kayıtları, Antakya.
- Anonim, 2005. <http://www.antakyarehberi.com/hataytarikh/genelbilgi.htm>
- Anonim, 2006. Antakya İlave+Revizyon Uygulama İmar Planı (Plan Araştırma-Açıklama Raporu
- Anonim, 2007. <http://www.bilgipasaji.com/forum/h-i-i-457/68532-hatay-cografikonumu-ve-cografyasi.html>
- Anonim, 2008a. http://www.yildiz.edu.tr/~tislam/PL2/080402_Ulasim.ppt
- Anonim, 2008b. <http://www.mekanikotopark.com/uygulamalar.html>
- Anonymous, 1990. <http://www.access-board.gov/Adaag/about/bulletins/parking.htm>
- Anonymous, 2002. **Shared Parking**. CRCOG Best Practices Manual, Chapter 8 Fact Sheet, Abeles Phillips Preiss&Shapiro, Inc, Washington.
- Anonymous, 2004. **Roadway and Parking Lot Design**, Massachusetts Low Impact Development Toolkit, Fact Sheet 7.
- Anonymous, 2005. Off-Street Parking. **Design Guidelines**.Section 4-Special Design Consideration. City of Santa Rosa California
- Anonymous, 2007a.<http://ci.westport.wa.us/adobe/207%20Council%20presentation.pdf>
- Anonymous, 2007b. <http://sustainabledesignupdate.com/wp-santa-monica-leed-parking-garage.jpg>
- Anonymous, 2008a. http://farm1.static.flickr.com/76/203102483_6f68a0c505.jpg
- Anonymous, 2008b. <http://www.sistemedeparcare.ro/assets-parcari/produse/tn-parklift411-01.jpg>
- Aslanboğa, İ., 1986. **Kentlerde Yol Ağaçlaması**. Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü Yayınları, Sf. 1, 11-19, Ankara.
- Atmaca, M., 1994. **Çatalan Barajı ve Çevresi Doğal Bitki Örtüsü ve Yaban**

- Hayatının Doğa Koruma Yönünden İncelenmesi.** Ç.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- Atmaca, M., 2001. **Afşin-Elbistan Termik Santrali Açık Linyit İşletme Alanının Madencilik Sonrası Olası Alan Kullanım Alternatiflerinin Değerlendirilmesi.** Ç.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Adana.
- Barhan, E., Ergün G., Sürdürülebilir Ulaşım Uygun Otopark Yönetim Stratejileri, Boğaziçi Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü
- Bilen, S. Ö., 2004. **Kentsel Dış Mekanların Tasarımında Antropometrik Verilere Bağlı Olarak Peyzaj Elemanlarının Ankara Örneğinde Araştırılması.** Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara
- Çinçinoğlu, A., 2004. **Antakya Kenti Açık ve Yeşil Alan Sisteminin Saptanması Ve Peyzaj Mimarlığı Açısından Değerlendirilmesi.** M.K.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Antakya.
- Davis, P.H., 1965-1988. **Flora of Turkey and The East Aegean Islands**, Vol. I-X, Edinburg University Press.
- Demir, A., 1996. **Çağlar İçinde Antakya.** Akbank Kültür ve Sanat Kitapları, 62-216s, İstanbul.
- Diñer, B., Özasan M., Kavasoglu T., 2003. **İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması .** Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü. Yayın No DPT 2671, Ankara.
- Droll, R.W., 1994. **Parking Lot Design.** Metropolitan Council/Barr Engineering Co.
- Erim, A., 2006 **Kentsel Çevre İçin Tematik Strateji.** Komisyon' dan Konsey ve Avrupa Parlamentosuna Öneri Avrupa Komisyonu, Brüksel.
- Ergun, G., Şahin N., 2006 **Trafik Sıkışıklık Yönetimi Sistemi: İstanbul Uygulaması,** Yedinci Uluslar arası İnşaat Mühendisliğinde Gelişmeler Kongresi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Giray, C., 2000 **Antakya Kent Dokusu İçerisinde Yer Alan Ası Nehrinden Rekreatyonel Amaçlı Kullanım Olanaklarının İrdelenmesi.** M.K.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Antakya.
- Haris, W. H., Dines, N. T., 1988. **Time Saver Standarts for Landscape Architecture.** Mc.Graw-Hill, USA.
- Kaplan, H. ve Yıldız, D., 2002 **Ankara Kent Merkezi Otopark Alanları İle Yaya Alanları İlişkisinin Kızılay Çekirdeği Örneğinde Yol Ve Trafik Güvenliği Açısından İrdelenmesi.** Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresinde Sunulan Bildiri, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Koç, N. ve Şahin, Ş., 1999. **Kırsal Peyzaj Planlaması.** Sf. 172, 176-184. A.Ü. Ziraat Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Kumares, C.S., 2003. Sürdürülebilirlik ve Kent Toplu Taşıma (Sustainability and Urban Public Transportation, Journal of Transportation Engineering.
- Litman, T., 2006. **(TDM Encyclopedia), April 2006. Parking Management, Strategies, Evaluation and Planning)** Victoria Transport Policy Institute, Ulaşım Talep Yönetimi Ansiklopedisi .
- Lorenz, E. H., 1975. **Karayolları Ağaçlandırma Rehberi.** Bayındırlık Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Öztürk, B., 2003. **Kent İçi ve Kent Dışı Karayolu Ulaşım Sisteminde**

- Bitkilendirmenin Trafik Tekniği Yönünden İşlevleri.** Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kayseri.
- Payaslı, L., 1992. **Kent İçi Yaya Bölgeleri ve Adana Kenti İçin Yaya Bölge Önerileri.** Yüksek Lisans Tezi. Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Sf. 41-49. Adana.
- Selimoğlu, B., 1994. **Ülkemiz Otoyollarında Çevre Düzenleme İlkelerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma.** Doktora Tezi. A. Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 103-107, Ankara.
- Söğüt, Z., 2005. Kentiçi Yeşil Yollar ve Adana Örneği. **Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi**, 18(1), 113-124.
- Tenik, E., 1994. **Karayollarının Bitkilendirilmesi (Eski) İzmir-Aydın Karayolu ile (Yeni) İzmir-Aydın Otoyolu Proje ve Çevre Uygulamalarının Karşılaştırılması Üzerinde Araştırmalar.** Yüksek Lisans Tezi. Ege Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Sf. 34, 35, 37, 41, 50, 53-57. İzmir.
- Tunalıoğlu ve ark., 2004 “**Kentiçi Otopark Probleminin Çözümünde Farklı Bir Bakış Açısı Olarak Otomatik Otoparklar**”. YTÜ İnşaat Müh. Böl., Bitirme Ödevi, İstanbul.
- Türkmen, N., 1987. “**Ç.Ü. Kampus Alanının Doğal Bitkileri, Hayat Formları ve Habitatları**”. Ç.Ü.Fen Bilimleri Enstitüsü Biyoloji Anabilim Dalı , Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- Ünal, Ö., 1995. “**Çukurova Üniversitesi Kampusü Ağaçlandırma Alanlarındaki Altörtünün Bitki Sosyolojisi Yönünden İncelenmesi**”. Ç.Ü. Ziraat Fak. Peyzaj Mimarlığı Bölümü. Lisans Tezi, Adana.
- Ünlüer, E., 2007 **Antakya Kenti Örneğinde Tarihi ve Mimari Dokuya Uygun Kentsel Peyzaj Tasarımı Geliştirme Üzerine Bir Araştırma.** M.K.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Antakya.
- Valley, B., 2000. **Watershed District, Alternative Stormwater Best Management Practices Guidebook.** Lake Elmo, MN.
- Well, C., 1994. “**Skinny Streets and One-Sided Sidewalks: A Strategy for Not Paving Paradise**” in Watershed Protection Techniques, Vol 1. No 3. Center for Watershed Protection. Ellicott City, MD.
- Yılmaz, B. N. 1998. **Kent İçi Yol Ağaçlandırma Kriterleri İstanbul’ daki Örnek Caddelerin İncelenmesi.** İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Yılmaz, T., 1996. **Akdeniz Doğal Bitki Örtüsü.** Çukurova Üniversitesi, Ziraat Fak. Genel Yayın No: 141, Yardımcı Ders Kitabı. Yayın No: 13, Adana.
- Yücel, M., 1997. **Çukurova Deltasında Seyhan Nehri ile Yumurtalık Körfezi Arasında Kalan Kesimde Ekolojik Riziko Analizi,** Çukurova Üniversitesi Üniversitesi Ziraat Fakültesi Araştırma Projeleri, Proje No: BAP-PM-96/03, 76 s, Adana.

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın oluşmasında, tez konusunun belirlenmesinden, sonuç aşamasına kadar geçen süre içerisinde bilimsel desteğini esirgemeyen, büyük bir titizlik ve özveri gösteren, çalışmamın son aşamasına kadar ilgi ve alaka ile yol gösteren danışman hocam sayın Prof. Dr. Kamuran GÜÇLÜ' ye (Mustafa Kemal Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı) sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmam süresince her yönden görüş, katkı ve bilgilerini esirgemeyen, çalışma ortamı sağlayan sayın hocalarım Yrd. Doç. Dr. Kayhan KAPLAN' a (Mustafa Kemal Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı), Yrd. Doç. Dr. Mustafa ATMACA' ya (Mustafa Kemal Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı), teşekkürlerimi sunarım.

Analiz çalışmalarım sırasında yardımda bulunan Antakya Belediyesi İmar Müdürlüğü' ne ve özellikle özveriyle yardımda bulunan, sayın Ayşe Kuseyri' ye (Antakya Belediyesi Şehircilik ve İmar Müdürü), desteklerinden ötürü sevgili arkadaşım Harita Mühendisi Tuğban Güçlü' ye ve yüksek lisans öğrencisi Gani Keskinliç' a, ayrıca hep yanımda olan sevgili eşim Aykut Özbuğday, oğlum Sarp Özbuğday' a teşekkürü bir borç bilirim.

ÖZGEÇMİŞ

1982 yılında Hatay İli' nin Antakya İlçesinde doğdum. İlk, orta ve lise öğrenimimi Antakya' da tamamladım. 2000 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünü kazandım. 2004 yılında fakülte ve bölüm üçüncüsü olarak Şehir ve Bölge Plancısı ünvanıyla mezun oldum. 2004 yılından 2005 yılına kadar Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Döner Sermayesi' nde bir projede görev aldım. 2005 yılında Hatay' a dönerek, 2006 yılında Mustafa Kemal Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim dalında Prof. Dr. Kamuran GÜÇLÜ danışmanlığında başlamış olduğum Yüksek Lisans eğitimime devam etmekteyim.

EKLER**EK 1****OTOPARK YÖNETMELİĞİ****Otopark Yönetmeliği**

Bayındırlık ve İskan Bakanlığından

Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi: 01/07/1993

Yayımlandığı Resmi Gazete No: 21624

BİRİNCİ KISIM : Genel Hükümler**Amaç ve Dayanak**

Madde 1 - 3194 sayılı İmar Kanununun 37 nci ve 44 üncü maddelerine dayanılarak hazırlanan bu Yönetmeliğın amacı, yerleşme yerlerinde araçların yol açtığı trafik sorunlarının çözümü için otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğunun ve otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tesbit ve giderilme esaslarını aynı Kanunun 5 inci maddesinde tanımlanan ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümünü gösteren imar planlarına uygun olarak düzenlemektir.

Kapsam

Madde 2 - (Değişik madde: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/1. md.)

Bu Yönetmelik, 27/06/1984 tarihli ve 3030 sayılı Kanun kapsamında kalan belediyelerde, son nüfus sayımına göre nüfusu 10 000 ve daha fazla olan yerleşmelerde, nüfusu 10 000'den az olmakla birlikte imar planı onaylanmış yerleşmelerde ve alanlarda ve imar planı bulunmamakla beraber bu Yönetmeliğın uygulanacağına dair belediye meclis veya il idare kurulu kararı alınan bütün yerleşmelerde uygulanır.

Tanımlar

Madde 3 - Bu Yönetmelikte geçen;

a) Bina otoparkları: Bir binayı çeşitli amaçlar için kullanan özel ve tüzel kişilere ait ulaşım ve taşıma araçları için, bu binanın içinde veya bu binanın oturduğu parselde açık veya kapalı olarak düzenlenen otoparkları,

b) Bölge otoparkları ve genel otoparklar: Bir şehir veya bölgenin mevcut ve gelecekteki şartları ve ihtiyaçları gözönünde bulundurularak imar planları ile düzenlenen ihtiyaca göre açık, kapalı ya da katlı olarak belediyeler veya diğer kamu kuruluşları ve özel kişiler tarafından yapılan ve işletilen otoparklardır.

c) Birim park alanı: Bir aracın park etmesi için gerekli olan ve manevra alanları dahil toplam park alanını, ifade eder.

Genel Esaslar

Madde 4 - Otoparkla ilgili genel esaslar aşağıda açıklanmıştır.

a. Binayı kullananların otopark ihtiyacının bina içinde veya parselinde karşılanması esastır

b. Binaların, imar planı ve mevzuat hükümlerine göre belirlenen ön ve yan bahçe mesafeleri, otopark olarak kullanılamaz.

c. Binanın ihtiyacı olan miktardaki otopark alanları, Kat Mülkiyeti kanununda belirtilen ortak alanlardan olup, bu hali ile yönetilir,

d. Binek otoları için birim park alanı en az 20 m² 'dir. Bu alan kamyon ve otobüsler için manevra alanı hariç olmak üzere en az 50 m² üzerinden hesaplanır.

e. İmar planları hazırlanırken parselinde otopark tesisi mümkün olmayan yerlerde otopark ihtiyacının karşılanması amacıyla bölge ve genel otopark yerleri belirlenir. Ayrıca parselinde otopark yapılması mümkün olan alanlarda imar parsellerinin büyüklükleri otopark yapımını mümkün kılacak şekilde tespit edilir.

f) (Değişik bent: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/2. md.) Meskun alanlar, kentsel sit alanları, üzerinde korunacak yapı bulunan parseller, arazinin jeolojik ve topografik yapısı, giriş-çıkış, trafik emniyeti sağlanamaması gibi imar planındaki konumundan kaynaklanan nedenlerle otopark ihtiyacının parselinde karşılanması mümkün olmayan durumlara ilişkin ilkeler, belediye meclis veya il idare kurulu kararı ile belirlenir.

(Değişik paragraf: 14/06/2005-25845 S.R.G. Yön/1.mad) Münferit talepler bu ilkelere göre değerlendirilir. Üzerinde tescilli 1, 2 ve 3 üncü grup yapı bulunan kentsel sit alanı içinde veya dışındaki parseller hariç, parselinde otopark ihtiyacı karşılanamayan durumlarda belediyesince veya valilikçe bu Yönetmelik hükümlerine göre belirlenecek otopark bedeli alınır.

(Ek paragraf: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/1.mad) Otopark bedeli alınan parsellerin otopark ihtiyacının belediye veya valilikçe karşılanması zorunludur. Otopark ihtiyacı parselinde karşılanamayan ve idaresince İmar Kanununun 37.nci maddesine göre otopark tesis edilemeyen alanlarda otopark bedelinin arsa payı hariç %25'i yapı ruhsatının verilmesi sırasında nakden, kalan %75'i ve arsa payı ise belediyesince veya il özel idaresince parselin otopark ihtiyacı karşılandıktan en geç doksan gün sonra o yıla ait miktarlara göre değerlendirilerek tahsil edilir. Yapı ruhsatı düzenleme aşamasında ödemelere ilişkin taahhütname alınır ve tapu kütüğüne bu hususta şerh düşülür. Plansız alanlarda otoparkın parselinde veya yapıda karşılanması zorunludur.

g) (Değişik bent: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/2. md.) Otoparkların giriş ve çıkışlarının yeterli olması, iç ve dış trafiği aksatmayacak şekilde düzenlenmesi mecburidir. Otoparklarda, İmar Yönetmeliğinin ilgili hükümlerine uyularak yangına karşı gereken önlemlerin alınması, özürülülerin kullanımına dönük düzenlemelerin yapılması zorunludur. Ayrıca, özürülülerle ilişkin standartlarda dahil olmak üzere Türk Standartları Enstitüsünce hazırlanan ilgili tüm standartlara uyulur. Standartların bu Yönetmelikte belirlenen ölçü ve miktarlardan daha az olması halinde Yönetmelik hükümleri geçerlidir. Bu düzenin sağlanmasından ve yürütülmesinden belediyeler ve valilikler sorumludur.

h) (**Değişik bent: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/2. md.**) Bu Yönetmelikte belediye meclisi veya il idare kurulu kararı alınması öngörülen hususlarda, 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili mevzuat hükümlerine aykırı olmamak, bu Yönetmelik hükümlerine uyulmak koşuluyla uygulanacak şekli takdire belediye veya valilikler yetkilidir. İmar planları veya belediye meclisi ve il idare kurulu kararıyla bu Yönetmelik hükümlerine aykırı kararlar getirilemez.

ı) (**Ek bent: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/2. md.**) Umumi bina ve bölge otoparkları ile genel otoparkların giriş-çıkış ve asansörlerine en yakın yerlerinde birden az olmamak şartıyla, her 20 park yerinden birinin özürlü işareti konularak özürlüler için ayrılması zorunludur.

j) (**Ek bent: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/2. md.;Değişik paragraf: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/2.mad**) Belediyelere veya valiliklere bu Yönetmelik ile tespit yetkisi verilen hususlarda, belediye meclisi veya il genel meclisi kararları alınmayan veya eksik alınan konularda Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca yayımlanan Tebliğ hükümlerine uyulur.

İKİNCİ KISIM : Planlama ve Uygulama Esasları

BİRİNCİ BÖLÜM : Planlama

Otopark Aranması Gereken Kullanımlar ve Miktarları

Madde 5 - (Değişik madde: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/3.mad)

Otopark aranması gereken kullanımlar ve miktarları aşağıda yer almaktadır;

a) Yerleşim alanlarında otopark aranması gereken kullanım çeşitleri ve bunlara ait en az otopark miktarları:

Kullanım Çeşitleri Miktarları

1 - Meskenler 3 daire için

2 - Ticari amaçlı yapılar ve büro binaları 50 m²'ye kadar

3 - Konaklama tesisleri

Oteller 5 oda için

Moteller oda sayısının %80'i kadar

Hoteller 5 oda için

Tatil Köyleri 4 oda için

Apart Oteller 2 ünite için

Pansiyonlar 4 oda için

Termal Tesisler 4 oda için

Kampingler 1 ünite için

Kırsal Turizm Tesisleri 4 ünite için

Diğerleri 75 m²'ye kadar

4 - Yeme, içme, eğlence tesisleri 50 m²'ye kadar

5 - Sosyal kültürel ve spor tesisleri 30 oturma yeri için

6 - Kongre ve sergi merkezleri kapasitesinin %5'i oranında

7 - Eğitim Tesisleri 400 m²'ye kadar

8 - Sağlık Yapıları 125 m²'ye kadar

9 - İbadet yerleri 300 m²'ye kadar

10 - Kamu kurum ve kuruluşları 100 m²'ye kadar

11 - Sanayi depolama ve toptan ticaret 200 m²'ye kadar

12 - Küçük sanayi 125 m²'ye kadar

13 - Semt pazarı 100 m²'ye kadar Pazar alanı için,

en az 1 otopark yeri ayrılır. Otopark miktarının, engellilere ayrılanlar da dahil araç park yerlerinin, varsa parsel sınırından itibaren otopark rampasının, trafik akışının ve tesis kapasitesinin yapının onaylı mimari projesinde sayısal değerleri ile birlikte belirtilmesi zorunludur. Otopark rampası hiçbir koşulda parsel sınırı dışından başlatılamaz. Otopark rampasının yapı yaklaşma sınırı içinden başlatılabilmesi için imar planı kararı alınması ve rampa projelerinin hazırlanması zorunludur.

Ancak, belirlenen otopark miktarları yöre ihtiyaçları göz önünde bulundurularak belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye meclislerince, dışında il genel meclislerince artırılabilir.

Otopark sayısı, açık tesislerde parsel alanı üzerinden, diğer yapılarda ise emsal hesabına konu alan üzerinden belirlenir.

b) Bu maddenin (a) bendinde sayılan kullanım çeşitlerinin alt türleri ve bunlarla ilgili otopark miktarları belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye meclisleri, dışında il genel meclisleri tarafından belirlenir.

Beş Yıllık İmar Programları

Madde 6 - Onaylı imar planında tespit edilen bölge ve genel otoparklarının uygulama döneminde belediyelerce gerçekleştirilecek 5 yıllık imar programlarına alınması gerekir.

İKİNCİ BÖLÜM : Uygulama ve Denetim

Yapı ruhsatı ve Kullanma İzinlerinin Verilmesi

Madde 7 - Yapılacak yapılara bu yönetmelikte belirtilen esaslara ve belediye meclislerince alınacak kararlara göre bina otopark yerleri ayrılmadıkça yapı ruhsatı, bu otoparklar inşa edilip hazır hale getirilmedikçe de yapı kullanma izni verilemez.

(Ek fıkra: 14/06/2005-25845 S.R.G. Yön/2.mad) Üzerinde tescilli 1, 2 ve 3 üncü grup yapı bulunan kentsel sit alanı içinde veya dışındaki münferit parsellerde yeni yapı, tadilat, ilave, güçlendirme ve restorasyona yönelik yapı ruhsatı taleplerinde ve yapı kullanma izin belgesi düzenlenmesi aşamasında otoparkın parselinde karşılanamadığı durumlarda otopark bedeli alınmaz.

(Ek fıkra: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/4.mad) Otopark Yönetmeliğine uygun olarak inşa edilen mevcut binalarda veya bağımsız bölümlerde yapılmak istenilen, sadece kullanım amacına yönelik olanlar da dahil ruhsata tabi tüm değişiklik ve ilaveler, otopark aranmasını gerektirecek nitelik ve büyüklükte ise, otopark tesisi aranır. Parselinde veya yapıda karşılanamayanlar için Yönetmeliğe uygun olarak otopark bedeli istenir. Otopark Yönetmeliği kapsamında inşa edilen mevcut binaların iç bünyesinde yapılan, otopark sayısını değiştirmeyen tadilatlarda otopark tesisi ve bedeli istenmez. Bu husus ruhsat eki onaylı mimari projesine ilgili bağımsız bölümlerde belirtilerek işlenir.

(Ek fıkra: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/4.mad) Daha önce Otopark Yönetmeliği kapsamında olmayan yapılarda veya bağımsız bölümlerinde kullanım amacına yönelik olanlar da dahil ruhsata tabi tüm değişiklik ve ilavelerde, otopark tesisi aranır. Parselinde veya yapıda otopark tesisi mümkün olmadığı takdirde Yönetmeliğe uygun olarak otopark bedeli istenir. Bu husus ruhsat eki onaylı mimari projesine, ilgili bağımsız bölümlerde belirtilerek işlenir.

Otoparkların Amacı Dışında Kullanılmayacağı

Madde 8 - Yapı kullanma izni alındıktan sonra otopark yerleri plan ve yönetmelik hükümlerine aykırı olarak başka amaçlara tahsis edilemez.

Belediyeler, bina otoparklarının kullanımını engelleyici her türlü ihlalleri önlemek yetkili ve görevlidirler. Aksi uygulamalarda İmar Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

Bina Otoparkı Yapılmayan Parseller

Madde 9 - Bina içinde veya parselinde otopark yapılması mümkün olmayan yapıların durumu belediyece imar durumu ile ilgili ilk müracaat tarihinden başlayarak 30 gün içinde ilgisine gerekçeleri ile birlikte bildirilir. Belediyeler bina otoparkı yerine otopark sorununun nasıl çözümleneceğini, binanın hangi bölge veya genel otoparkından yararlanacağını da bildirmekle ve bu otoparkları tesis etmekle yükümlüdür.

Bu durumda bölge veya genel otoparktan yararlananlardan ayrıca kullanım ücreti alınmaz.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM : Mali Hükümler

Madde 10 - (Değişik fıkra: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/5.mad) Otopark bedelinin hesabında, 4 üncü maddenin (d) bendinde belirtilen birim park alanları ile 5 inci maddede belirtilen otopark sayısı esas alınır.

(Değişik fıkra: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/5.mad) Otopark bedellerinin tahakkuk ve tahsil esasları Yönetmelik ve Tebliğ hükümleri de dikkate alınarak belediye meclisleri veya il genel meclisleri tarafından belirlenir.

Otopark bedelleri kamu bankalarından herhangi birinde açılacak otopark hesabına yatırılır. Bu hesapta toplanan meblağa yasaların öngördüğü faiz oranı uygulanır.

3030 sayılı Kanun kapsamında kalan belediyelerde, büyükşehir belediyesince ilçe belediyeleri adına otopark hesabı açtırılır.

İlçe belediyeleri hesabında toplanan otopark meblağı, büyükşehir belediyelerince o ilçe sınırları içerisinde yapılacak veya yaptırılacak bölge veya genel otoparkları için kullanılır.

Otopark Hesabından Yapılacak Harcamalar

Madde 11 - Otopark hesabında toplanan meblağ, belediyelerin kendi kaynaklarından ayıracağı tahsisatla birlikte, tasdikli plan ve beş yıllık imar programına göre hazırlanan kamulaştırma projesi karşılığında otopark tesisi için gerekli arsa alımları ile bölge veya genel otoparkları için kullanılır.

Otopark hesabında toplanan meblağ otopark tesisi dışında başka bir amaçla kullanılamaz.

Otopark hesabında toplanan meblağ, belediyelerce hazırlanacak sarf belgesi, verile emri ve hakediş raporuna göre belediyesinin yazılı talimatı üzerine ilgili bankaca hak sahibine ödenir.

Otopark hesabında toplanan meblağın, amacında kullanılıp kullanılmadığı hususu İçişleri Bakanlığı'nca denetlenir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM : Çeşitli Hükümler

Uygulanacak Hükümler

Madde 12 - (Değişik fıkra: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/3. md.) Ruhsat süresi içinde tamamlanması mümkün olamayacağı için 5 yıl içinde ruhsat yenilemek üzere ilgili idareye başvurularak ruhsat yenilemesi yapılan yapılar hakkında, ruhsat alma tarihinde yürürlükte bulunan mevzuat hükümleri uygulanır.

(Değişik fıkra: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/3. md.) İnşasına 2 yıl içinde başlanmayan veya süresi içinde ruhsat yenilemesi yapılmayan yapılar ruhsatsız yapı olarak değerlendirilir. Bu yapılar hakkında yeniden ruhsat alındığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuat hükümleri uygulanır.

Bu Yönetmelik ile kapsama alınmış yerleşmelerde de yukarıdaki hükümler uygulanır.

Madde 13 - Daha önce yürürlükte olan mevzuata göre Bakanlıkça otopark yönetmeliği kapsamına alınan yerleşmelerde, bu Yönetmeliğe göre uygulama yapılır.

Yürürlükten Kaldırma

Madde 14 - 20/03/1991 tarih ve 20820 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan otopark yönetmeliği 01/01/1994 tarihi itibari ile yürürlükten kalkar.

Sorumlu İdare

Madde 15 - Bu Yönetmeliğin uygulanmasında yetki alanlarına göre belediyeler ve valilikler sorumludur.

(Değişik fıkra: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/6.mad) Bu Yönetmelik ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye meclisine, belediye encümenine ve belediye başkanlığına verilen yetkiler, belediye mücavir alan sınırları dışında valilik görev alanında kalan alanlarda, il genel meclisi, il encümeni ve il özel idareleri tarafından kullanılır.

Yürürlük

Madde 16 - Bu yönetmelik 01/01/1994 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 17 - Bu Yönetmelik hükümlerini Bayındırlık ve İskan Bakanı yürütür.

Geçici Maddeler

Geçici Madde 1 - 2981/3290/3366 sayılı Yasaya istinaden ruhsat ve kullanma izni alacak yapılara da bu Yönetmelik hükümleri uygulanır.

Geçici Madde 2 - Belediyelerin bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihe kadar otoparklarla ilgili olarak tahsil etmiş oldukları meblağ, en geç 01/01/1994 tarihine kadar bu Yönetmelikle belirtilen otopark hesabına aktarılır veya yatırılır.

Geçici Madde 3 - (Değişik madde: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/7.mad)

Belediye veya valilikler, imar planı sınırları içerisinde kalan alanlardaki yerleşmenin projeksiyon nüfusunun otopark ihtiyacı ile otopark ihtiyacı kendi içinde karşılanamayan parsellerin otopark ihtiyacını tespit ederek, bu ihtiyacın karşılanması amacıyla bölge otopark alanı oluşturmaya yönelik imar planı revizyonlarını veya değişikliklerini en geç iki yıl içinde yaparlar. Planların yürürlüğe girmesinden en geç üç ay içinde bu planı tatbik etmek üzere beş yıllık imar programını hazırlayarak bu süre içerisinde uygularlar.

Geçici Madde 4 - Belediyeler otopark hesabında toplanmış bulunan bedelleri, gerekiyorsa kendi kaynakları ile takviye ederek, başlamış olan bölge otoparkı inşaatlarının tamamlanmasında ve yeni tesis edilecek bölge ve genel otoparkların arsa alımlarında kullanmak üzere öncelikle ve ivedilikle girişimde bulunmakla yükümlüdürler.

Geçici Madde 5 - Belediyeler bu Yönetmelik ile kendilerine tesbit yetkisi verilen konular ile ilgili esasları 01/01/1994 tarihine kadar belirleyerek Meclis Kararına bağlamakla yükümlüdür. Bu tarihten sonra bu konuda Meclis Kararı alınamaz.

Bu süre içerisinde bu yükümlülüğün belediyelerce yerine getirilmemesi halinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın çıkaracağı esaslar doğrultusunda uygulama yapılır, bu esaslar bir tebliğ şeklinde Resmi Gazete'de yayımlanır.

Geçici Madde 6 - (Ek madde: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/4. md . ;Değişik madde: 22/05/2006-26147 S.R.G. Yön/8.mad)

Belediyeler ve valilikler, Yönetmelikle kendilerine tespit yetkisi verilen konularla ilgili esasları, daha önce aynı konuda karar almış olsalar dahi, altı ay içinde Belediye Meclis Kararı veya İl Genel Meclisi kararı olarak belirler. Karar alınmıyca kadar Bakanlıkça çıkarılan Tebliğ hükümlerine uyulur.

Geçici Madde 7 - (Ek madde: 02/09/1999 - 23804 sayılı R.G. Yön/4. md.)

Mevcut umumi bina, bölge ve genel otoparklarında bu Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde özürler için belirtilen şartlarda otopark yeri ayrılır.

EK 2

Antakya Bölgesi'nde Yetişen, Otopark Alanlarında Kullanılabilecek Bitkiler

Antakya Bölgesinde yetişebilen ağaç ve çalı formundaki bitkiler Latince adları ve halk dilindeki karşılıkları ile alfabetik sıraya göre aşağıda verilmiştir.

- Abelia grandiflora* (Abelya)
Abutilon striatum (Çan Çiçeği)
Acacia cyanophylla (Kıbrıs Akasyası)
Acacia dealbata (Gümüşi Akasya)
Acer negundo (Akçaağaç)
Acer platanoides (Çınar Yapraklı Akçaağaç)
Acer saccharinum (Şeker Akçaağacı)
Acer palmatum (Beş Parmak Akçaağacı)
Acer tataicim (Tatar Akçaağaç)
Aesculus hippocastanum (Atkestenesi)
Ailanthus altissima (Ailantus)
Albizia julibrissin (Gülibrişim Akasya)
Arbutus andreche (Sandal)
Arundo donex versicolor (Süs Kamışı)
Bauhinia variegata (Orkide)
Bambusa aurea (Süs Bambusu)
Berberis thunbergii atropurpurea (Kırmızı Kadın Tuzluğu)
Betula alba (Huş)
Bougainvillea glabra (Mor Gelin Duvağı)
Bougainvillea spectabilis (Turuncu Gelin Duvağı)
Bougainvillea glabra "snowwhite" (Beyaz Gelin Duvağı)
Brachychiton populneum (Japon Kavağı)
Buddlia davidi (Kelebek Çalısı)
Buxus sempervirens (Şimşir)
Callistemon viminalis (Fırça Çalısı)
Campsis radicans (Acem Borusu)
Cassia tomentosa (Sinameki)

- Casuarina equisetifolia* (Demir Ağacı)
Catalpa bignonioides (Katalpa)
Celtis australis (Çitlenbik)
Ceratonia siliqua (Keçiboynuzu)
Cercis siliquastrum (Erguvan)
Cestrum elegans (Kibrit Çalısı)
Chorisia speciosa (Korezya)
Cistus laurifolius (Defne Yapraklı Laden)
Clerodendron bungii (Kısmet Ağacı)
Cornus alba (Kızılcık)
Cotinus coggyrgria (Peruka Çalısı)
Cotoneaster horizontalis (Yayılcı Muşmula)
Cotinus coggyrgria (Boyacı Sarmaşığı)
Cydonia japonica (Japon Ayvası)
Cytistus laburnum (Sarisalkım)
Elaeagnus angustifolia (İğde)
Eriobotrya japonica (Yenidünya)
Erythrina crista gali (Alev Ağacı)
Eucalyptus camaldulensis (Okalıptus)
Euonymus japonica (Taflan)
Euonymus japonica var. aurea (Altuni Taflan)
Ficus elastica (Kauçuk)
Ficus elastica variegata (Alaca Yapraklı Kauçuk)
Ficus refusa nitida (İskenderun Kauçuğu)
Fraxinus excelsior (Dişbudak)
Fraxinus americana (Amerikan Dişbudağı)
Forsythia intermedia (Altın Çanağı)
Gleditsia triacanthos (Glediçya)
Hedera helix (Orman Sarmaşığı)
Hibiscus rosa sinensis (Japon Gülü)
Hibiscus syriacus (Çit Hatmi)
Hippophea rhamnoides (Hipofea)

- Hydrengea macrophylla* (Ortanca)
Ilex aquifolium (Çoban Püskülü)
Jacaranda mimosifolia (Jakaranda)
Jasminum nudiflorum (Sarı Yasemin)
Jasminum officinale (Beyaz Yasemin)
Jasminum revulatum (Kokulu Sarı Yasemin)
Jasminum sambak (Ful Yasemin)
Jastica atrata (Yalancı Kandil Ağacı)
Koelrauteria paniculata (Güvey Kandil Ağacı)
Lagerstromia indica (Oya Ağacı)
Lantana camara (Çalmine)
Lavandula officinalis (Lavatin)
Ligustrum japonicum (Ligustrum)
Ligustrum avalifolium (Ligustrum)
Liquidamber styracutlua (Günlük)
Liriodendron tulipifera (Lale Ağacı)
Lonicera caprifolium (Sarılıcı Hanımeli)
Lonicera tatarica (Ağaç Hanımeli)
Mahonia aquifolium (Mahonya)
Magnolia grandiflora (Manolya)
Magnolia soulangeana (Yaprak Döken Manolya)
Maklora pumifera (Maklora)
Malus floribunda (Süs Elması)
Malvaviscus grandiflorus (Türk Şapkası)
Morus alba (Ak Dut)
Morus alba pendula (Ak Dut)
Morus nigra pendula (Kara Dut)
Musa japonica (Muz)
Nerium oleander (Zakkum)
Nerium oleander variegata (Alacalı Zakkum)
Olea europea (Zeytin)
Parkinsonia aculeata (İsa Dikeni)

- Parthenocissus quinquefolia* (Amerikan Sarmaşığı)
Passiflora alata (Saat Çiçeği)
Paulownia tomentosa (Pavlonya)
Philadelphus coronarius (Filbahri)
Phoenix canariensis (Süs Hurması)
Phoenix dactylifera (Arap Hurması)
Pittosporum tobira (Pittosporum)
Pittosporum tobira var nana (Bodur Pittosporum)
Pittosporum tobira variegata (Alacalı Pittosporum)
Plumbago capensis (Mavi Yasemin)
Poinciana gillesii (*Caesalpinia gillesii*) (Paşa Bıyığı)
Polygonium aubertii (Poligon Sarmaşığı)
Populus alba (Ak Kavak)
Populus canadensis (Kanada Kavağı)
Populus nigra (Piramit Kavak)
Prunus cerasifera var atropurea (Süs eriği)
Prunus laurocerasus (Karayemiş)
Prunus persica (Süs Şeftalisi)
Punica granatum (Nar)
Punica granatum nana (Bodur Nar)
Ribes aureum (Frenk Üzümü)
Ricinus communis (Hintyağı)
Rhus typhinea (Sumak)
Robinia pseudoacacia (Akasya)
Robinia pseudoacacia umbraculifera (Top Akasya)
Rosa monetti (Çardak gülü)
Rosmarinus officinalis (Kuşdili)
Ruscus aculeatus (Dikenli Mersin)
Russelia equisetiformis (Mercan)
Salix alba var. vittelina pendula (Salkım Söğütü)
Salix babylonica (Babilon Söğütü)
Sambucus nigra (Mürver)

- Sambucus nigra var variegata* (Alacalı Mürver)
Schinus molle (Peru Biber Ağacı)
Spartium junceum (İspanyol Katır Tırnağı(Laden))
Spirea vanhouetti (Keçi Sakalı)
Sophora japonica (Sofora)
Sophora japonica pendula (Sarkık Sofora)
Symphoricarpus albus (İnci Çalısı)
Syringa vulgaris (Leylak)
Quercus cerris (Saçlı Meşe)
Tamarix gallica (Ilgın)
Thevetia peruviana (Peru Zakkumu)
Tilia tomentosa (Ihlamur)
Ulmus montana (Dağ Karaağacı)
Viburnum tinus (Kartopu)
Yucca filamentosa (Avize)
Washingtonia filifera (Palmiye)
Weigelia Florida (Gelin Tacı)
Wisteria sinensis (Mor Salkım)
Zizpus spina (Hünnap)