

T.C.  
NİŞANTAŞI ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL İLİ, TARİHİ YARIMADA VE YAKIN  
ÇEVRESİNİN MEVCUT OTOPARK ENVANTERİ VE  
ARAÇ PARK ETME SORUNUNA AİT ÇÖZÜM  
STRATEJİLERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hamdullah KAN**

**Enstitü Anabilim Dalı : Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler  
Enstitü Bilim Dalı : Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Gökhan AK**

**TEMMUZ - 2017**

T.C.  
NİŞANTAŞI ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL İLİ TARİHİ YARIMADA VE YAKIN  
ÇEVRESİNİN MEVCUT OTOPARK ENVANTERİ VE  
ARAÇ PARK ETME SORUNUNA AİT ÇÖZÜM  
STRATEJİLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hamdullah KAN

Enstitü Anabilim Dalı: Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler  
Enstitü Bilim Dalı : Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler

“Bu tez 06.07.2017 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI	İMZA
Mete Kaan Kaynar	Kabul	metekaynar
Lamia Memmedova	kabul	LM
Gökhan Ak	kabul	PAK

## BEYAN

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

  
Hamdullah KAN  
06/07/2017

## ÖNSÖZ

“İstanbul İli, Tarihi yarımada ve yakın çevresinin mevcut otopark envanteri ve araç park etme sorununa ait çözüm stratejileri” başlığı altında incelenecek bu çalışmanın ortaya çıkmasında fikir ve cesaret anlamında desteğini esirgemeyen tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Gökhan AK hocama, katkı ve destekleriyle bu çalışmanın oluşmasında emeği olan İSPARK A.Ş. de birlikte çalıştığım uzman ekipten Etüt ve Planlama Uzmanı Selami BALCI, Şehir Plancısı Tunahan TOSUNOĞLU’ na ve Harita Yüksek Mühendisi Selçuk DEMİR’ e, mesai arkadaşlarım Mehmet BUTAKIN, Kenan ÇOM ve Ahmet Aytaç TURHAN’ a teşekkür ederim.

On iki kardeş olarak başladığımız bu hayat serüveninde tüm imkânsızlıklara rağmen kardeşlerimle birlikte yetişmemizde ve bugünlere gelmemde çok büyük emekleri olan muhterem annem ve merhum babama ödenemez minnet ve şükran borçluyum.

Son olarak yüksek lisans öğrenimim boyunca eve geç gitme ve ilgi konusunda tahammüllerini zorladığım başta hayat arkadaşım Ayşe Hatun’a, oğullarım Muhammed Bilal, Taha Berat ve sevgili kızım Şevval’e sabırlarından dolayı teşekkür ederim.

**Hamdullah KAN**

**06/07/2017**

# İÇİNDEKİLER

<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>iv</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>v</b>
<b>RESİMLER</b> .....	<b>vii</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>viii</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>ix</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>x</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BÖLÜM 1: GENEL OTO PARK YAKLAŞIMI</b> .....	<b>6</b>
1.1. Otoparkın Tanımlanması.....	6
1.1.1. Park Etme Yerlerine Göre Otoparklar.....	7
1.1.2. Park Etme Sürelerine Göre Otoparklar .....	10
1.2. Otopark Problemi .....	11
1.3. Tarihsel Olarak Şehirler Ve Otomobilleşme.....	13
1.4. Otopark Politikaları İle İlgili Uygulama Ve yaklaşımlar .....	14
1.5. Türkiye’ de Otopark Politikalarının Tarihsel Gelişimi .....	16
1.5.1. 1965 Kat Mülkiyeti Kanunu Öncesi Dönem.....	16
1.5.2. 1965-1990 Dönemi .....	16
1.5.3. 1990’lar Ve 2000’li Yıllar.....	18
1.5.4. 2012 Ve Sonrası Dönem .....	19
1.6. Otopark Düzenleme Esasları.....	20
1.6.1. Park Alanı Sağlama.....	20
1.6.2. Park Alanı Düzenlemelerinde Esaslar.....	21
1.7. Kamu Hizmetleri Açısından Otopark Unsuru.....	22
1.7.1. Otopark ve Altyapı Hizmetlerinin Özellikleri.....	23

## **BÖLÜM 2: İSTANBUL' DA PARKLANMA EĞİLİMLERİ VE DAVRANIŞLARI**.....26

2.1. Parklanmayı Etkileyen Eğilimler .....	26
2.1.1. Demografik Yapı.....	26
2.1.2. Sosyo – Ekonomik Yapı .....	26
2.1.3. Arazi Kullanımı.....	26
2.1.4. Erişilebilirlik .....	27
2.2. Gece Ve Gündüz Parklanma Davranışları .....	28
2.3. Talep Grupları Ve Parklanma Özellikleri .....	31

## **BÖLÜM 3: TARİHİ YARIMADA' NIN MEVCUT OTOPARK ENVANTERİ** 33

3.1. Tarihi Yarımada (Fatih İlçesi) Genel Bilgiler .....	33
3.2. Fatih İlçesi Mevcut Otopark Envanteri .....	34
3.3. Fatih İlçesi Öneri Otopark Alanları.....	48

## **BÖLÜM 4: TARİHİ YARIMADA' NIN ARAÇ PARK ETME (OTOPARK) SORUNUNUN ÇÖZÜMÜNE İLİŞKİN STRATEJİLER**.....52

4.1. Fatih İlçesinin Mahalle Bazında Bölgeleme .....	52
4.2. Bölgelere Göre Otopark Sorununu Çözme Odaklı Stratejiler.....	55
4.2.1. Konut Alanı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Düşük (KA11) 55	
4.2.2. Konut Alanı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Yüksek (KA12) 56	
4.2.3. Konut Alanı, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Düşük Ve Yüksek (KA21 Ve KA22).....	56
4.2.4. Karma Kullanım, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Düşük (KK11) 57	
4.2.5. Karma Kullanım, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Yüksek (KK12) .....	58
4.2.6. Karma Kullanım, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Düşük Ve Yüksek (KK21 Ve KK22).....	59

4.2.7. Konut Dışı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Düşük (KD11)	59
4.2.8. Konut Dışı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Yüksek (KD12)	60
4.2.9. Konut Dışı, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Düşük Ve Yüksek (KD21 Ve KD22)	61
4.3. Genel Stratejiler	61
4.4. Otopark Sorununa Yönelik Çözüm Stratejileri	64
<b>SONUÇ</b>	<b>69</b>
<b>KAYNAKÇA</b>	<b>71</b>
<b>EKLER</b>	<b>74</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ</b>	<b>77</b>

## KISALTMALAR

<b>TSE</b>	: Türk Standartları Enstitüsü
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>TEM</b>	: Avrupa Transit Karayolu (Trans European Motorway)
<b>KA11</b>	: Konut Alanı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Düşük
<b>KA12</b>	: Konut Alanı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Yüksek
<b>KA21</b>	: Konut Alanı, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Düşük
<b>KA22</b>	: Konut Alanı, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Yüksek
<b>KK11</b>	: Karma Kullanım, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Düşük
<b>KK12</b>	: Karma Kullanım, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Yüksek
<b>KK21</b>	: Karma Kullanım, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Düşük
<b>KK22</b>	: Karma Kullanım, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Yüksek
<b>KD11</b>	: Konut Dışı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Düşük
<b>KD12</b>	: Konut Dışı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Yüksek
<b>KD21</b>	: Konut Dışı, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Düşük
<b>KD22</b>	: Konut Dışı, Otomobil Sahipliliği Yüksek, Yola Park Etme Yüksek
<b>M.Ö.</b>	: Milattan Önce
<b>P+R</b>	: Park Et Devam Et (Park and right)
<b>İ.B.B.</b>	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
<b>UCLG</b>	: Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Dünya Teşkilatı
<b>IULA</b>	: Uluslararası Yerel Yönetimler Birliği
<b>FMCU-UTO</b>	: Dünya Birleşmiş Kentler Federasyonu
<b>METROPOLIS</b>	: Dünya Büyükşehirler Birliği



## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Otopark Problemi Tanımlamaya Esas Olan Aktörler .....	12
Şekil 3.1. Fatih İlçesi Konumu .....	33
Şekil 3.2. Can Kurtaran Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri.....	34
Şekil 3.3. Sultanahmet Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri.....	35
Şekil 3.4. Hobyar Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri.....	35
Şekil 3.5. Mimar Hayrettin Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri.....	36
Şekil 3.6. Beyazıt Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri .....	36
Şekil 3.7. Nişanca Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri.....	37
Şekil 3.8. Süleymaniye Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri.....	37
Şekil 3.9. Kalenderhane Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri .....	38
Şekil 3.10. Yavuz Sinan Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri .....	38
Şekil 3.11. Zeyrek Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri .....	39
Şekil 3.12. Akşemsettin Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri.....	39
Şekil 3.13. Molla Gürani Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri.....	40
Şekil 3.14. Aksaray Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri .....	40
Şekil 3.15. Haseki Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri.....	41
Şekil 3.16. Cerrahpaşa Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri.....	41
Şekil 3.17. Balat Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri .....	42
Şekil 3.18. Ayvansaray Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri.....	42
Şekil 3.19. Derviş Ali Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri.....	43

<b>Şekil 3.20.</b> Atikali Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri.....	43
<b>Şekil 3.21.</b> Hırka-i Şerif Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri .....	44
<b>Şekil 3.22.</b> Karagümrük Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri .....	44
<b>Şekil 3.23.</b> Topkapı Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri .....	45
<b>Şekil 3.24.</b> Şehremini Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri .....	45
<b>Şekil 3.25.</b> Seyid Ömer Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri .....	46
<b>Şekil 3.26.</b> Koca Mustafa Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri .....	46
<b>Şekil 3.27.</b> Yedikule Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri .....	47
<b>Şekil 3.28.</b> Fatih İlçesi 1. Kısım Öneri Otopark Alanları .....	48
<b>Şekil 3.29.</b> Fatih İlçesi 2. Kısım Öneri Otopark Alanları .....	49
<b>Şekil 3.30.</b> Fatih İlçesi 3. Kısım Öneri Otopark Alanları .....	49
<b>Şekil 3.31.</b> Tarihi Yarımada Öneri Otopark Alanları .....	50
<b>Şekil 4.1.</b> Fatih İlçesi Bölgeleme Çalışması .....	53
<b>Şekil 4.2.</b> Fatih İlçesi Bölgeleme Dağılımı .....	54

## RESİMLER LİSTESİ

<b>Resim 1.</b> Tarihi Yarımada Sınırları .....	5
<b>Resim 2.</b> Henry Ford Model T Seri Üretim.....	14
<b>Resim 3.</b> İstanbul Ataşehir Toplu Konut Uygulaması.....	19



## TABLÖLAR LİSTESİ

<b>Tablo 1:</b> Gündüz Parklanması Başlangıç Saatleri.....	30
<b>Tablo 2:</b> Gece Parklanması Başlangıç Saatleri.....	30
<b>Tablo 3:</b> Fatih İlçesi Öneri Otopark Alanları Listesi.....	51



<b>Tezin Başlığı:</b> İstanbul İli, Tarihi Yarımada ve Yakın Çevresinin Mevcut Otopark Envanteri ve Araç Park Etme Sorununa Ait Çözüm Stratejileri	
<b>Tezin Yazarı:</b> Hamdullah KAN	<b>Danışman:</b> Yrd. Doç. Dr. Gökhan AK
<b>Kabul Tarihi:</b> 06.07.2017	<b>Sayfa Sayısı:</b> ix(ön kısım) + 77 (tez) + 3 (ek)
<b>Anabilimdalı:</b> Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler <b>Bilimdalı</b> : Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler	
<p>Gelişmesini henüz tamamlamış ülkelerde, özellikle araç sahipliğinin belirli bir düzeyin üzerine çıkmamış olması ve ülke kalkınma modeli içerisinde otomotiv endüstrisinin hem üretim hem de satışlar noktasında teşvik edilmesi, araç sahipliğini her geçen gün arttırmaktadır. Araç sahipliğinin, gelişmişliğin bir ölçütü olarak değerlendirildiği bu ülkelerde, araç kullanımındaki artış ve buna bağlı olarak, kent içi ulaşımda sürücülerinin park yeri ihtiyacının karşılanamaması sonucu ortaya çıkan sirkülasyon zorluğu ile beraberinde getirdiği olumsuz etkiler “otopark problemi” olarak tanımlanmaktadır.</p> <p>İstanbul metropolünün merkezi olarak nitelendirilen Tarihi Yarımada’ da (Fatih ilçesi) otopark sorununu ortaya çıkaran nedenlerin bulunması ve bu nedenlere çözüm üretilebilmesi için ilçe bütününde geniş çaplı araştırmalar yapılmıştır. Söz konusu envanter, internet ve saha verilerinden oluşmakta olup mahalle bazında değerlendirilmiştir. Sorunların saptanması ve çözümlerin önerilmesi amacıyla; arazi kullanımı, yapılaşma yoğunluğu, toplu taşıma türleri ve durakları, hane halkı gelirleri, otomobil sahipliliği oranları, trafik çekim merkezleri, yola parklanma oranı, nüfus, mevcut otopark türleri ve kapasiteleri, imar planında yer alan otopark alanları vb. veriler toplanmış ve elde edilen tüm veriler derlenerek bölgeleme yapılmıştır.</p> <p>Yukarıda anlatılan yöntemle belirtilen bölgeler (mahalleler) ve ilçe bütününde çözüm odaklı politikalar ile uygulama önerileri üretilecektir.</p> <p>Sonuç olarak; “İstanbul İli, Tarihi yarımada ve yakın çevresinin mevcut otopark envanteri ve araç park etme sorununa ait çözüm stratejileri” konulu tez çalışmasında, Tarihi Yarımada’nın yukarıda belirtilen verilerle otopark envanterinin oluşturulması ve bu veriler ışığında, otopark sorununa çözüm önerilerinin gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır.</p>	
<b>Anahtar Kelimeler:</b> İstanbul, Otopark, Tarihi Yarımada, Stratejiler	

**Title of the Thesis:** Solution Strategies for Parking Lot Inventory and Vehicle Parking Problems in Historical Peninsula and the Surrounding Area in Istanbul,

**Author:** Hamdullah KAN      **Supervisor:** Assist. Prof. Gökhan AK

**Date:** 06.07.2017      **Nu. of pages:** ix (pre text) + 77 (main body) + 3(app.)

**Department:** Political Science and International Relations

**Subfield** : Political Science and International Relations

In countries where development has not yet been completed, vehicle ownership is increasing day by day, especially when vehicle ownership has not exceeded a certain level and the automotive industry is promoted both at the point of production and sales within the country development model. In these countries where vehicle ownership is assessed as a criterion of development, the increase in vehicle usage and consequently the inability to meet the parking requirement of the drivers in the urban transportation is defined as the "parking problem" due to the circulation difficulty and the adverse effects caused by it.

In the city of Fatih that is called historical peninsula, which is considered as the center of Istanbul metropolitan area, extensive researches have been conducted on the whole of the district in order to find out the causes of parking problems and to find solutions for these reasons. The subject consists of inventory, internet and field data and is assessed on a neighborhood basis. In order to determine the problems and suggest the solutions; Land use rates, population density, existing types of car parks and capacities, parking areas in the development plan, etc. data were collected. All obtained data were compiled and zoned.

Solution-oriented policies and implementation recommendations will be produced in the regions (neighborhoods) and districts as described above.

As a result; in this thesis study titled "Strategies for the solution of the existing parking inventory and parking problems of the historical peninsula and its vicinity", it is aimed to establish the parking inventory of the Historical Peninsula and propose solutions for the parking problem with this data.

**Key Words:** Istanbul, Parking, Historical Peninsula, Strategies

## GİRİŞ

Dünya metropolleri arasında tarihi, kültürel varlıkları ve stratejik önemiyle hayati bir yeri bulunan İstanbul'un en önemli sorunları arasında, ulaşım ve trafik gibi kentsel altyapı sorunları yer almaktadır. Bu sorunlar uluslararası bir kimliğe sahip olan İstanbul'un hızlı büyüme dinamiklerinden kaynaklandığı gibi, modernleşmeye ve modern kent planlamasına tarihsel olarak diğer Batı metropollerinden daha sonra başlanmasının da önemli tesiri vardır. Son yıllarda yerel yönetimlerin etkili projeleri sayesinde uluslararası kimliği daha da pekişen ve giderek konforlu bir kent yaşamı sunmaya başlayan İstanbul, uluslararası sanat fuarlarına, sergilere ve spor etkinliklerine ev sahipliği yapmaya başlamış ve hatırlanacağı üzere 2010 yılında "Avrupa Kültür Başkenti" olarak seçilmiştir.

Bununla birlikte İstanbul Büyükşehir Belediyesi başta "**Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Dünya Teşkilatı**" (UCLG) olmak üzere birçok Uluslararası örgütte kurucu unsur olarak yer almakta ve dönem başkanlığı görevi yürütmektedir. UCLG, 1996'da İstanbul'da düzenlenen Habitat II Konferansı'nda başlayan uzun bir sürecin ardından IULA (Uluslararası Yerel Yönetimler Birliği) ve FMCU-UTO (Dünya Birleşmiş Kentler Federasyonu) ve aralarına METROPOLIS - Dünya Büyükşehirler Birliği'nin de bulunduğu organizasyonların birleşmesi sonucunda kurulmuştur (<http://uclg-mewa.org/about-uclg-world-organization/>, 2017).

Genel merkezi Barselona'da bulunan Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Dünya Teşkilatı, 2004'te fiilen faaliyete geçmiş ve misyonunu, "**demokratik yerel yönetimin birleşik sesi ve dünya ölçeğinde savunucusu olmak ve yerel yönetimler ve uluslararası topluluk ile işbirliği içinde, değerlerini, amaçlarını ve çıkarlarını korumak**" şeklinde tanımlamıştır. 2010'dan beri Teşkilatın başkanlığını İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı Sayın Kadir Topbaş yürütmektedir. Bu sayede Teşkilat, üyeleri arasında uluslararası boyutta işbirlikleri ve deneyim paylaşımlarının gerçekleştiği, özellikle ulaşım ve altyapı başlıklarında, yönetim birlikleri arasında uluslararası işbirliğini teşvik eden ve yerel yönetim konusunda dünya çapında temel bilgi kaynağı olan bir düşünce ve uygulama kuruluşuna dönüşmüştür.

İstanbul'un sürekli artan nüfus potansiyeli birçok sorunun tetikleyicisi olduğu gibi trafik sorununun da önemli tetikleyicilerinden biridir. Ancak yine de şehirdeki nüfusun araç sayısına oranı incelendiğinde, bu oranın Avrupa ülke ortalamalarının çok gerisinde

olduğu görülecektir. Bu bize İstanbul trafik sorununun aslında araç fazlalığından kaynaklanmadığını, daha ziyade göç ve nüfusun hızlı artışı; kentsel planlama eksikliğinden ve gecikmiş yatırımlarından kaynaklandığını göstermektedir. İstanbul'un yüzyıllık büyük sorunlarını acil ve köklü projelerle çözümlen İstanbul Büyükşehir Belediyesi, trafik yaşamını bir eziyete çeviren otopark sorununa da ivedilikle müdahale etmiştir. Zira İstanbul'un müzmin trafik ve altyapı sorunu, geçmişte yapılan kentsel planlama hatalarının da etkisiyle şehir içi otopark ve ulaşım yatırımlarındaki gecikmişlik, alışkanlıklar, göç olgusu ve toplumsal kültür nedeniyle soruna acil müdahaleyi gerekli kılmıştır. Bilhassa ulaşım ve kentsel planlamanın önemli bir paydaşı olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştirak şirketi (Avrupa Park Birliği EPA üyesi) İSPARK, misyonu ve vizyonu ile bir kentsel kimlik oluşturma ve kentsel yaşamı düzenleme misyonunu da üstlenmiş, başta tarihi yarımada olmak üzere İstanbul genelinde trafik ve park kültürünü oluşturmayı, otopark çözümleri ve ulaşım altyapısının oluşturulması konusunda önemli katkılar sağlamaktadır.

### **Araştırma Problemi (Sorun)**

Gelişmekte olan ülkeler, gelişimin temel basamaklarından biri olan "kentleşme" olgusunu gerçekleştirmekte ve bunun sonucunda; hızlı nüfus artışı, altyapı yetersizliği, çarpık kentleşme, ulaşım ve otopark sorunu gibi birçok problemle karşı karşıya kalmaktadır. Türkiye'nin gelişmekte olan kentlerinde araç sahiplik oranının artması, Türkiye'nin gelişmiş illerinde, özellikle nüfusun ve ticari faaliyetlerin en yoğun olduğu İstanbul metropolünde ulaşım sorununa yol açmış, bununla birlikte araç park etme sorununu da ortaya çıkarmıştır.

### **Tezin Konusu**

Bu araştırmanın temel sorunsalı; İstanbul İli, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinin mevcut otopark envanteri ve araç park etme sorunudur.

### **Tezin Amacı**

Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde otopark sorununu ortaya çıkaran nedenlerin bulunması ve bu nedenlere çözüm üretilebilmesi için bölge bütününde geniş çaplı araştırmalar yapılacaktır. Bu doğrultuda "İstanbul İli, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinin mevcut otopark envanteri ve araç park etme sorununa ait çözüm stratejileri" konulu tez çalışmasında, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinin otopark envanterinin



oluşturulması ve bu veriler ışığında, otopark sorununa çözüm önerilerinin gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır.

### **Tezin Önemi**

Türkiye’de hızlı nüfus artışı, altyapı yetersizliği ve hızla gelişen kentleşme hareketleri ile buna bağlı olarak araç sahipliliğinin artması, Türkiye’nin gelişmiş bölgelerinde, özellikle de nüfusun ve ticari faaliyetlerin en yoğun olduğu İstanbul metropolünde ulaşım sorununa yol açmış, bunun yanında büyük bir araç park etme sorununu da ortaya çıkarmıştır.

### **Araştırma Soruları / Hipotezler**

Tarihi Yarımada ve yakın çevresi, geçmişten günümüze her dönemde ticaretin, turistik faaliyetlerin ve yönetim yapılarının merkezi olmuştur. Dolayısıyla, İstanbul metropolünde ortaya çıkan araç park etme (otopark) sorununun en fazla yaşandığı yerlerden biri olmaktadır. Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde otopark probleminin çözülmesi veya azaltılması durumunda, ulaşımın (erişilebilirliğin) daha rahat sağlanacağı ve daha yaşanılabilir mekanların oluşacağını söylemek mümkündür.

Ayrıca şu sorulara cevap aranacaktır;

- Otopark sorununu çözmek veya azaltmak için yerel birimler ne tür önlemler almalıdır?
- Otopark sayısını arttırmak sorunu çözer mi?
- Otopark sorunu çözümüne ilişkin literatürde ne tür politika ve uygulamalar yer almaktadır?
- Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde hangi politika ve uygulamalar sorunu çözer veya azaltır?

### **Yöntem**

Tarihi yarım ada ve yakın çevresinde (Fatih ilçesi ekseninde) sorunların saptanması ve çözümlerin önerilmesi amacıyla; arazi kullanımı, yapılaşma yoğunluğu, toplu taşıma türleri ve durakları, hane halkı gelirleri, otomobil sahipliliği oranları, trafik çekim merkezleri, yola parklanma oranı, nüfus, mevcut otopark türleri ve kapasiteleri, imar planında yer alan otopark alanları vb. veriler toplanacak ve elde edilen tüm veriler derlenerek sorunlu bölgeler (mahalleler veya arterler) belirlenecektir.

Yukarıda anlatılan yöntemle belirlenecek olan sorunlu bölgelerde (mahallelerde) ve Tarihi Yarımada ve yakın çevresi bütününde çözüm odaklı politikalar ile uygulama önerileri üretilecek ve çözüm yaklaşımlarının gerçekleştirilebilmesi için planlaması yapılacaktır.

Tüm bu çalışmalar yapılırken bölgede yaşayan ilgililerle yüz yüze görüşmeler ve mülakatlar yapılarak elde edilen veriler ışığında stratejiler oluşturulmaya çalışılacaktır. Araştırmada ayrıca belge, içerik ve söylem analizleri ile nedensellik araştırma yöntemleri kullanılacaktır.

### **Araştırma Evreni ve Örneklem**

Türkiye'nin yedi coğrafi bölgesinden biri olan ve Balkan Yarımadası ile Anadolu arasında bir geçiş oluşturan İstanbul ili, topografik olarak kuzeyde Karadeniz, doğuda Kocaeli Sıradağları'nın yüksek tepeleri, güneyde Marmara Denizi ve batıda Ergene Havzası'nın su ayırım çizgisi, idari olarak ise, doğuda Kocaeli ve batıda Tekirdağ ili ile sınırlanmaktadır.

Tarihi Yarımada 41°02' kuzey enlemleri ile 28°55'34 doğu boylamları arasında yer almaktadır. Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda yer alan İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı Alanı İstanbul Boğazı ve Haliç'in Marmara Denizi girişlerini biçimlendiren eşsiz bir coğrafyayı oluşturmaktadır. Alanın kuzeydoğusunda Haliç ve karşısında Beyoğlu sahilleri uzanmakta, güneyinde Marmara Denizi, kuzeyinde Eyüp, batısında Zeytinburnu ve kuzeybatısında Bayrampaşa ilçeleri bulunmaktadır. Alan çevre ilçelerde yer alan kentsel, arkeolojik, tarihi ve doğal sit alanları ile de bir bütünlük arz etmektedir.

İstanbul Tarihi Yarımada İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı Danışma Kurulu tarafından Yönetim Alanı sınırları, Dünya Miras Listesi'nde "İstanbul'un Tarihi Alanları" olarak yer alan dört bölgenin (Süleymaniye, Zeyrek, Arkeolojik Park, Kara Surları) dışını da kapsayacak ve Tarihi Yarımada'nın tamamını ele alacak biçimde genişletilerek kabul edilmiş ve "öneri yönetim alanı ve tampon bölge" tanımıyla, Kültür Bakanlığı'nın ilgili kurullarınca uygun görülmüştür. 22 Nisan 2009 tarih ve 77886 sayılı Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü yazısı ve eki 77841 sayılı Bakan Oluru ile Yönetim Planı Alanı sınırı "İstanbul'un Tarihi Alanları Yönetim Alanı Sınırları" olarak 2863 sayılı yasanın 3. maddesinin 10. bendi gereğince onaylanmıştır. İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı ve Danışma Kurulu tarafından belirlenen "İstanbul'un Tarihi Alanları Yönetim Planı Alanı Sınırı", İstanbul Tarihi Yarımada'nın tümünü Yönetim Alanı olarak Değerlendirmektedir. Bu karara göre Yönetim Alanı iki bölgeden oluşmaktadır. Bunlar; tarihsel olarak İstanbul Sur İçi Bölgesi

olarak bilinen Tarihi Yarımada ile Kara Surları dış koruma bandı olan yeşil kuşak ile 5 adet bakı noktasını kapsayan Tampon Bölge'dir.

2010 yılı itibariyle alanın Tarihi Yarımada bölümü, Fatih İlçesi sınırları ile tamamen örtüşürken, Kara Surlarına paralel uzanan Tampon Bölge, Eyüp, Bayrampaşa ve Zeytinburnu ilçeleri sınırlarında kalmaktadır. Alan, Fatih İlçesi'nde 57 ve Zeytinburnu İlçesi'nde bir mahallenin tamamı ile üç mahallenin bazı bölümlerini, Eyüp İlçesi'nde iki ve Bayrampaşa İlçesi'nde ise bir mahallenin bazı bölümlerini kapsamaktadır. Alan toplam 2.110 ha olup, bunun 1.562 hektarını Tarihi Yarımada (Fatih ilçesi) ve 548 hektarını ise Tampon Bölge (Bayrampaşa, Zeytinburnu, Eyüp) oluşturmaktadır (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2011: 11-12-13).



Kaynak: <http://www.yedikule.org/images/article/31.jpg>

**Resim 1:** Tarihi Yarımada Sınırları

## **BÖLÜM 1: GENEL OTOPARK YAKLAŞIMI**

Bu bölümde otoparkın ve otopark probleminin tanımı, tarihsel olarak şehirleşme ve otomobilleşme, otopark düzenleme esasları, otopark politikaları ile ilgili uygulama ve yaklaşımlar ve Türkiye’de otopark politikalarının tarihsel gelişimi incelenecektir.

### **1.1. Otoparkın Tanımlanması**

Otopark; Türk Dil Kurumu sözlüklerinde, “Taşıtların trafik bakımından uygun olan ve belli bir süre bırakıldıkları açık veya kapalı yer, park yeri, park” olarak tanımlanmaktadır (<http://www.tdk.gov.tr>, 2014).

Türk Standartları Enstitüsü, otoparkları “herkesin kullanımına açık olan, park edecek araçlara ayrılan, yol boyu ve yol dışı otopark olmak üzere iki çeşidi bulunan yer veya tesis” şeklinde ifade etmektedir (T.S.E.-10551, 1992). Ayrıca, Resmi Gazete’ de 01.07.1993 tarih ve 21624 sayılı yayınlanan otopark yönetmeliğinde, doğrudan bir otopark tanımı olmamakla beraber, 3. maddesinde “genel otoparklar, bölge otoparkları, bina otoparkları ve birim park” tanımları bulunmaktadır. T.S.E.’nin tanımından yola çıkarak otoparkları, öncelikle türlerine göre sınıflandırmak, otopark yönetim stratejileri geliştirmek açısından yol gösterici olacaktır.

Özellikle birinci derecede merkezlerde karayolu kapasitesini verimli kullanılmamasına sebep olan yol kenarlarının park olarak kullanılmasını ortadan kaldıracak yeni otopark alanları, yer altı otoparkları ve asansörlü katlı otoparklar yapılmalıdır (Resmi binaların ve okul bahçelerinin zemin altları yer altı otoparkı olarak değerlendirilebilir.) (Erdem, 2011: 195-209-216-226).

### 1.1.1. Park Etme Yerlerine Göre Otoparklar

Yol Üzeri Otoparklar:

Taşıt veya yaya yolu sathı üzerinde, yaya kaldırımından ayrılmış cepte veya orta refüjde olmak üzere yol kenarında yapılan kullanımına göre kullanım süresi sınırsız, kullanımı zaman ile sınırlı olmak üzere iki çeşit olan açık otoparktır (Taş, 2012: 7).

Park etme yerlerine göre otoparklarda ilk göze çarpan yol üstü otoparklardır. Şehirlerde otopark talebinin oluştuğu ilk kademe parklanma şeklidir. Trafığın akışına göre uygun yol geometrisi planlanıp uygulaması yapılarak farklı parklanma açılına göre yol üstlerinin kullanılması gündeme gelmektedir. Yol üstü otoparklar talebi her zaman en çok tercih edilmektedir. Bunun önemli sebeplerinin başında erişim mesafesi (hedef noktaya yakınlık) olarak belirtilebilir.

Kentlerde ki yol üzeri otopark alanlarının etüt edilmesi, planlanması, uygulama ve sonrasında da işletilmesi, belediye iştiraki olan şirketlerce yapılır olmuştur. İSPARK A.Ş. İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi'nin iştiraki olarak kurulmuş şirketlere en iyi örnektir.

Yol üstü otoparkların bazı kötü yönleri bulunmaktadır. Gündüzleri iş yerine gelen otomobil sahipleri araçlarını çoğunlukla kaldırım kenarına bırakırlar ve akşama kadar o yeri işgal ederek başkalarının kısa sürecek park faaliyetlerine engel olurlar. Bundan başka günden güne artan trafik hacmi yollardaki yol boyu park etmeleri imkansız hale getirmiştir. Ana caddelerin çoğunda sabah ve akşam yoğun trafik saatlerinde yol boyu park tamamen yasak edilmiştir. Dış ülkelerde yol boyu park için park taksimetreleri kullanılmaktadır. Türkiye'de pek fazla yaygın olmamakla birlikte son yıllarda kullanılmaya başlanmıştır (Güngör, 2006: 7).

Yol Dışı Otoparklar:

Araçların yol güzergahı dışında ayrılmış alanlarda park yapmasıdır (Taş, 2012: 7).

Şehirlerimizde ulaşım trafik otopark eksenli yönetim modelinde yol dışı otoparkların planlanmasının önemi her geçen gün artmaktadır. Yol dışı otopark planlaması ihmal edilmesi durumunda sürücülerin parklanma ihtiyacını mecburen yol üstünden karşılaması

gerekecektir. Bu durumda duran trafik ihtiyacının, hareketli trafiğe ayrılması gereken alanlarda karşılanacağı anlamına gelecektir. Sonuç olarak park yeri ararken trafik probleminde sebebiyet verilecek olup niteliksiz bir ulaşım gerçekleşmiş olacaktır. Yol dışı otoparklar genel olarak erişim mesafesinde var olan arazi kullanım kararları göz önüne alınarak ihtiyaç analizleri yapıp kapasite hesaplaması yapılmaktadır. Modern şehirlerde yakın gelecekte ve uzun vadede oluşacak otopark taleplerini yol dışında imal edilen otoparklarda karşılanması olarak planlamak en etkin arazi kullanım planlamasıdır. Yol dışı otoparklarda işletmeciler açısından daha fazla getirisi olacak başka fonksiyonlara yönelmek işletme sahiplerini sürekli gündemindedir. Bunu ortadan kaldıracak en önemli tedbirlerin başında otopark yönetimini yapan kamu otoriteleri ile yol dışı otopark işletmecilerinin koordinesi önem arz etmektedir. Tüm yol dışı otoparklar işletilsin veya işletilmesin bir platformda yönetim ihtiyacı hâsıl olmaktadır. Yol dışı otoparklar öyle tasarlanmalı ki üretilen kapalı mekânlar hiçbir zaman başka ticari amaçlarla kullanımına mahal bırakmayacak veya engellemeyecek şekilde olmalıdır. Bu da etkin planlama ve mevzuat desteği ile olmaktadır.

Özellikle iş alanlarında yol dışı park yerleri sağlamak güç olmakla beraber çok katlı otoparklar yapılarak bu problemin çözülmesine çalışılmakta ve yeni yapılan binalarda otopark alanı ayrılması şart koşulmaktadır (Kutlu, 1975: 24)

Yol dışı park etme ikiye ayrılmaktadır:

a) Açık alan parkları (zemin tesisleri)

b) Katlı otoparklar

- Rampalı otoparklar
- Yer altı otoparkları
- Mekanik sistemli otoparklar

**a) Açık alan parkları (zemin tesisleri)**

Şehirlerimizde açık otoparklar geçici olarak işletilen veya şehrin ihtiyacı olması durumunda ilk olarak tedarik edilecek arazi/arsa alanları olarak kullanılan açık otoparklardır. Bu sebeple şehirlerde daha çok karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul örneğini incelediğimizde İSPARK A.Ş. tarafından işletilmekte olan otoparkların % 50' si açık, % 25' i katlı, % 25' i ise yol üstü otoparklardır. Şehirlerin dış çeperine doğru gidildikçe açık otoparklar karşımıza Park et devam et (P+R park and right) fonksiyonlu otoparklar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Açık otoparklar otopark yönetimi açısından ihtiyacın artması durumunda kapasite artışı yapılabilecek ilk mekanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca parklanma ihtiyacına göre kapasiteyi arttırmak için parklanma açıları ve otopark sirkülasyonu dikkate alınarak araç parklanma genişliği de revize edilebilir. Planlı bir açık otopark etkin yönetimin en önemli altyapısıdır.

### **b) Katlı otoparklar (yeraltı, yerüstü)**

Konut ve konut dışı yapıların her türlü kullanımı için gereken otopark yeri ihtiyacını gidermek amacıyla bulunduğu bir bölgenin veya mahallenin mevcut ve gelecekteki koşulları göz önünde bulundurularak imar planları kararları doğrultusunda yol dışında kapalı ya da katlı olarak, yer altında veya yer üstünde, belediyeler, il özel idareleri, kamu kurum ve kuruluşları veya özel kişiler tarafından yapılan, yaptırılan ve ticari olarak işletilen, kamu mülkiyetleri dışında özel mülkiyette otopark tapusu ile satışa ve/veya kiralamaya konu edilebilen otoparkları olarak tanımlanabilir.

- **Konvansiyonel otoparklar**

Katlı otoparkların klasik modeli olarak da bilinen rampalı otoparklar, genellikle sürücüler tarafından, katlı otopark içerisinde yer alan rampalar aracılığıyla, katlar arasında iniş ve çıkışı gerçekleştirerek hareketlerin sağlandığı otoparklardır. Rampalı otoparklar, paralel, karşılıklı, şaşırtmalı ve dairesel gibi tiplerde tasarlanabilmektedir. Rampalı otoparklar, genellikle sürücü tarafından park edilmek üzere düzenlenmiştir. Ancak, ihtiyaç halinde veya otoparkın konfor derecesine göre bir görevli eli ile de park hareketleri sağlanabilmektedir. Tabii, görevli yardımı ile park etmek, harcanan işgücü yönü ile ek maliyetler getiren bir uygulama şeklidir (Okubay, 2008: 54)

- **Mekanik Sistemli otoparklar**

Park yeri talebinin fazla, arazi fiyatlarının yüksek ve katlı otoparkın yapılacağı arsa boyutlarının, rampalı otoparklar için yetersiz olduğu durumlarda, kullanılan katlı otopark tipi, mekanik sistemli otoparklardır. Mekanik sistemli otoparklar; hem yatay, hem de dikey asansör hareketi ile aracı önceden belirlenen park bölmelerine taşıyarak park işleminin gerçekleştirildiği otoparklardır (Yardım, 2005: 10; Ağrikli,2005: 12). İki tür mekanik otopark bulunmaktadır: (1) Dik olarak kaldırılan ve platformun döndürülmesiyle araçların depolandığı sistemler; (2) Araçların kaldırılarak katlara taşındığı ve yatayda kaydırılarak raf modeline yerleştirildiği sistemler.

### **1.1.2. Park Etme Sürelerine Göre Otoparklar**

Park etme sürelerine göre otopark türlerini 6 grupta inceleyebiliriz.

-Durak sayıp devam eden park etme süresi yaklaşık 5 dakikadır. Alışverişe gelenlerin bırakılıp alınması, paket vb. alınması, taksi indirme bindirme vs. seklindedir.

-Kısa süreli iş satın alma: Park etme süresi yaklaşık 15 dakikadır. Kısa alışveriş sipariş, bankaya uğrama, temizleyiciden sipariş alınması, sigara, gazete vb. satın alma taksinin kısa bir süre beklemesi vs.

-Kısa süreli alış veriş: Park etme süresi yaklaşık yarım saattir. Bu kategoriye iş veya tüketici için alış veriş ile belli bir yere park edip paket yük vb. dağıtım girmektedir.

-Hizmetler: Doktor, dişçi, avukat vb. iş yerlerine gelişler bu kategoridedir. Ve yaklaşık park süresi 4 saattir.

-Çalışan: Çalışan ile otel ziyaretçileri bu guruba girmektedir. Ve yaklaşık park süresi 8 saattir.

-Gece: Çevrede oturanlar, otel ziyaretçileri, otobüs, taksi diğer araçların uzun süreli park etmeleri bu gruba girer. Park süresi yaklaşık 15 saattir (Kaplan, 1994: 42).



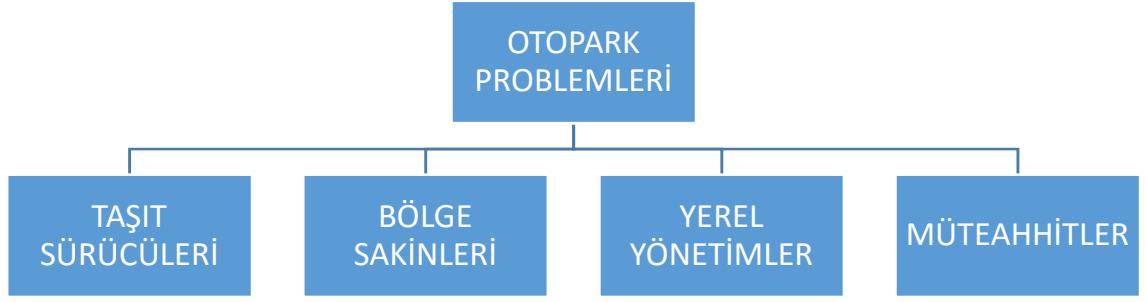
## 1.2. Otopark Problemi

Bir yerleşim yerinde otopark arzının talebi karşılamaması durumunu otopark problemi olarak tanımlayabiliriz. Arazi kullanım kararları otopark talebini oluşturduğu için mahalle bazlı olarak otopark planlaması yatayda ve dikeyde etkin olarak yapılmalıdır. Otopark problemi yaşanmaması için her bölgenin karakteristiği yani arazi kullanım kararı farklı olduğundan bölge bazlı yol üstü ve yol dışı otopark alanları talebe göre arz planlaması yapılması gerekmektedir. Otopark arz üretim hızı talebin önünde olması da otopark problemini yönetmenin bir başka gereksinimidir.

Pek çok kişi otopark problemini genellikle oldukça basit bir problemmiş gibi algılar ve bu sorunu sadece taşıt sürücülerinin serbest otopark yeri bulamaması olarak değerlendirirler. Ancak, öncelikli olarak yapılması gereken, problemin kimin veya ne için “sorun” olduğunu ayırt edebilmektir. Çünkü planlayıcıların, strateji geliştirirken önceliğin ne olduğuna karar verip, bu doğrultuda çözümler üretmesi gerekecektir (Taş, 2012: 37). Hızlı kentleşme beraberinde birçok sorunu da gündeme getirmiştir. Kentlerde yoğun nüfusun sebep olduğu kalabalıklaşma maliyeti ihmal edilemez bir seviyedir. Örneğin kent içi ulaşımda milyonlarca insanın sürekli olarak yer değiştirmesi hem trafik sıkışıklığı nedeni ile zaman kaybına, hem de akaryakıt israfına yol açmaktadır. Ayrıca yaşanan stres kişilerin verimliliğin düşmesine ve üretim azalışına neden olmaktadır (Ulusoy ve Akdemir, 2004: 230).

Durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan vb. yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyeye verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek (Akarçay, 2014: 48). Trafik düzenlemek için talimatnameler yapmak (Gökaçtı, 1996: 133). gibi yetkiler otopark problemlerinin çözümü için belediyelere verilmiş yetkililerdir.

Davranış açısından otopark problemini dört ana belirleyici için tanımlamak mümkündür. Gerek gerçek kişilerin gerek tüzel kişilerin Davranışı etkileyen en önemli bileşen “Otopark Kültürü” dür. Görülüyor ki sadece idarelerin çözüm üretmeleri yetmez diğer bileşenlerin de bu çözümlere adapta olmaları gerekmektedir. Dolayısıyla otopark kültürünü benimsemeleri sorumlulukların paylaşımı açısından problemin çözümüne katkı sağlayacaktır.



**Şekil 1.1:** Otopark Problemi Tanımlamaya Esas olan Aktörler

Otopark Problemi;

Sürücülere göre; Nerede nasıl otopark bulabilirim? Kaç liradır? Otopark güvenli midir? Gibi başlıca sorular sürücülerini devamlı düşündürmektedir. Ayrıca yol üstü otopark alanlarının yönetilmemesi yol dışı otoparklarını da tercih edilmelerini engellemektedir. Dolayısıyla bilinçli bilinçsiz tüm sürücüler otopark problemini beraber yaşamaktadırlar.

Bölge sakinlerine Göre; Otopark alanları aslında yaşamın bir parçası olarak düşünülebilir. Eğer bölge sakinleri otopark alanlarında sosyal ve kültürel ihtiyaçlarının bir kısmını karşılayabilecek olurlarsa bu alanlara güveni ve aidiyeti artabilir. Nitekim otoparklarda bu durum göz ardı edildiği için bölge sakinleri tercih etmekte çekimser kalmaktadırlar.

Yerel yönetimlere göre; İdareler otopark arzı üretmemeleri, arz – talep değişim hızını yakalayamamaları, etkin mevzuat hayata geçirememeleri otopark problemini oluşturan temel nedenlerdendir.

Müteahhitlere göre; Halen uygulanmakta olan; imal edilen üstyapıda otopark arzı üretilmemesi durumunda “otopark harcı” ödeyerek yapılara ruhsat alınması problemin en önemli sebepleridir. Yatırımcı maliyetine katlanarak otopark arzını parselinde çözmesi gerektiğini bilmeli ve yeni yasal düzenlemelerde buna dikkat edilmelidir (Okubay, 2008: 18).

Otopark probleminin farkına varmak ve çözüm üretme gerekliliğini vazife edinmek idarelerin en önemli görevlerindedir. Modern kentlerde; entegre otopark yönetimi ile

problemin çözümü benimsenmiş tüm taraflar görev ve sorumluluklarının farkındadır. Otopark problemini bir trafik problemi olmaktan çıkarmak otopark kültürünün tüm taraflarca benimsenmesinden geçmektedir.

### **1.3. Tarihsel Olarak Şehirler Ve Otomobilleşme**

Tarih boyunca şehirlerin yer seçmeleri ve gelişmeleri ulaşım olanakları ve teknolojileri ile yakından ilişkili olmuştur. Su, demiryolu ve havayolu ulaştırmasının tarih sahnesine çıkışları ve gelişimleri ile şehirlerin yeryüzündeki dağılımları da değişmiştir. Şehirlerin yer seçimleri gibi kendi gelişmelerinde de ulaştırma teknolojileri etkin olmuştur. İnsan ya da hayvana dayalı ulaştırma, şehirlerin gelişimlerini belirli sınırlar içinde tutmuş, şehirlerin büyümesi ancak belirli fiziksel sınırlar dâhilinde olmuştur. Sonrasında çıkan ve belirli hatlar (raylar) üzerinde etkin olan demiryolu ulaştırması şehirleri belirli eksenler üzerinde büyütülmüştür. Yaya ve demiryolunun fiziksel kısıtlarını büyük ölçüde aşan yegâne ulaştırma türü ise otomobil olmuştur. Otomobil sokak ve caddeler üzerinde serbest hareket etme kabiliyetine ve şehrin gelişmesine her şekilde uyum sağlama kapasitesine sahip ulaştırma türüdür. Dolayısı ile diğer ulaştırma türlerinin fiziksel kısıtlarının ötesine geçebilen otomobilin girişi ile şehirlerin yapısal özellikleri ve büyüme şekilleri değişmiştir (Hamamcıoğlu ve Yenen, 2009: 11).

Önceleri üst gelir sınıflarının elde edebileceği bir ulaştırma aracı iken, 1913 yılında T-modeli olarak adlandırılan otomobilin Henry Ford'un fabrikalarında seri üretime geçmesiyle kitlelerin davranışlarını ve şehirlerin biçimlerini değiştirecek araç da icat edilmiş oldu. Popüler bir tüketim aracı haline gelen otomobil, şehir yaşamına hızla ve yayılarak hâkim olmaya başladı. Artık yollar otomobiller için düzenlenmekte, yaya, bisiklet ve toplu taşımaya dayalı ulaşım geri planda kalmaktaydı. 20. Yüzyıl'ın başlarında görülen otomobilleşme bir yandan şehirlerin kontrolsüz yayılmasına, buna bağlı olarak otomobil bağımlılığının gelişmesine neden olurken, diğer yandan kendine özel oto galeri, otopark, benzin istasyonu, tamirhane gibi ihtiyaç alanlarının oluşmasını, diğer ulaşım türlerini zaman içinde bastırarak kuralların kendine göre belirlenmesini sağlamıştır (Öztaş, 2014: 30).



**Resim 2:** Henry Ford Model T Seri Üretim

Kaynak: <http://corporate.ford.com/company/history.html>

20. Yüzyıl'ın ilk yarısında daha çok Kuzey Amerika'da görülen otomobilleşme, 1950'ler sonrasında Avrupa'ya sıçramıştır. Kuzey Amerika şehirlerinin, özellikle Pasifik kıyısına yakın olanların otomobile olan bağımlılığı otomobil ile birlikte gelişme özellikleri göstermelerinden kaynaklanmaktadır. 1950'ler sonrası otomobilin popülerleştiği Avrupa şehirlerinde şehir merkezlerinin otomobile uygun olmaması ise bir yandan yıkımları (örneğin şehirleri çevreleyen surların yıkılarak iç çevre yolu yapılması) diğer yandan da yayalaştırmaları getirmiştir. Otomobilleşme süreci farklı ülkelerde farklı zamanlarda ortaya çıksa da şehirler üzerindeki etkileri benzer olmuştur. Günümüzde otomobilin hareketli ve durağan hali şehirlerde trafik sıkışıklığı, toprağın verimsiz kullanımı, çevre, hava ve gürültü kirliliği, artan ulaşım maliyetleri ve zaman kayıpları gibi sorunlara neden olmaktadır. Bu bağlamda sürdürülebilir bir çevre ve yaşanabilir bir şehir için otomobile dayalı ulaşımın kontrol edilmesi ve stratejik olarak yönetilmesi gerekmektedir (Erel, Yardım ve Gürsoy, 1998: 15).

#### **1.4. Otopark Politikaları İle İlgili Uygulama Ve Yaklaşımlar**

Özel otomobile yapılan her yolculuk bir park yerinde başlayıp bir park yerinde sonlanmaktadır. Geneli itibari ile özel otomobiller günde 2-3 saat hareketli iken, 20 saatin üzerinde bir park yerini işgal etmektedir. Her bir park yeri 15 ile 30 m2 arasında bir alanı kaplamakta olup gün içerisinde bir otomobil ortalama olarak en az iki farklı mekânda (örneğin ev ve işyeri) park yerine ihtiyaç duymaktadır. Şehir yaşamın ayrılmaz bir parçası haline gelen otomobil, tarihsel olarak öncelikle ekonomik bir değer ve varlık göstergesi olarak algılanmış ve sorun oluşturmadığı sürece mekânda herhangi bir otopark

düzenlemesine gidilmemiştir. Otomobil sayısının ve kullanımının artması, yayaları, motorlu araç trafiğini, toplu taşıma sisteminin işleyişini, çevre kalitesini, ekonomiyi olumsuz etkilemeye başlayınca da parklanmanın yönetilmesine dair otopark politikalarına ihtiyaç duyulmuştur. Otopark politikalarının değişim süreci incelendiğinde politikaların yönünün arz üretiminden talep yönetimine doğru kaydığı gözlenmektedir.

Tarihsel olarak otopark politikaları öncelikle daha çok otopark temin etmek ve bunu kamusal bir sorumluluk ile yapmak olmuştur. İlk dönemdeki temel işleyiş yol dışında kamuya ait otoparklar yapmak, özel otoparkları teşvik etmek, yol üstünde park edilebilir ve ücretsiz park yerleri oluşturmak suretiyle otopark arzı açığını kapatmak şeklinde gelişmiştir. Dolayısı ile park yeri ile ilgili sorunlar sadece park yeri bulmaya indirgenmiş ve ayrıca bir düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulmamıştır. Ancak bu dönemin sonunda özellikle merkezi iş alanlarında ve çevresinde çok sayıda düşük ücretli yol dışı otoparklarının ve ücretsiz yol üstü otoparklarının varlığı otomobille yapılan yolculuğun maliyetini düşürmüştü, otomobile bağımlılığı arttırmış, mevcut trafiğe karışan park yeri arama trafiği oluşturmuş ve toplu taşımayı etkisizleştirmiştir. Otomobil kullanımının artması sonucu özellikle şehir merkezlerindeki otopark alanları yetersiz kalmaya başlamıştır. Otopark arzının artmasına rağmen ulaşım ve trafik sorunlarının devam etmesi karşısında talebin yönetilmesine ilişkin süre, ücret, kullanıcı ve araç sınıfı kısıtlamaları gibi politikalar uygulanmıştır. Son dönemde ise otopark politikaları, toplu taşıma sistemini ve yayaları desteklemeye yönelik programlarla bütünleştirilmiş ulaşım talep yönetimleri kapsamında değerlendirilmektedir.

Otopark talebini yönetmek üzere atılan ilk adımlar “ücret” ve “süre” politikaları olmuştur. Öncelikle merkezi alanlarda yol üstünde uzun süreli parklanmanın kısa süreli parklanmaya çevrilmesi için otopark ücretleri arttırılmış, yol dışındaki otopark ücretleri ise yol üstü park ücretlerine göre daha düşük hale getirilmiş ve bu durum yol üstünde sıkı park denetimleri ile desteklenmiştir. Yol üstü park ücretleri, otopark arayarak trafiği yavaşlatan araç sayısını azaltmak ve kaldırım alanlarının kullanımını iyileştirmek için düzenlenmektedir. Günümüzdeki kimi uygulamalarda yol üstü park ücretleri, talep duyarlılığına (örneğin boşluk ve doluluk hedefleri) dayalı olarak dinamik bir şekilde ayarlanmaktadır.

Yol dışı otoparklarda politika değişiklikleri ise 1960 sonrasında olmuştur. 1970 yılında ABD’de çıkarılan Temiz Hava Kanunu minimum sayıda park alanı ayırmak yerine maksimum sayıda park yeri ayrılmasına dair politikaların da geliştirilmesine öncülük etmiştir. Günümüzde Avrupa’da toplu taşıma erişilebilirliği ve yaya yürüme mesafeleri üzerinden belli bölgelerde minimum sayıda park yerine, maksimum sayıda park yeri ayrılması teşvik edilmektedir. Minimum otopark alanı uygulamalarının arazi kullanımı ile bütünleştiği ve otomobilin temel ulaşım aracı olduğu Kuzey Amerika şehirlerinde talep yönetimi uygulamaları etkisiz kalmıştır. Kuzey Amerika’da temel park politikası özellikle gündüz paklanmalarında ortaya çıkan arz yetersizliğinin önüne geçecek düzenlemeler ve yol derecelendirmelerine uygun olarak park kısıtlarının uygulanmasıdır (Litman, 2008: 52).

## **1.5. Türkiye’ de Otopark Politikalarının Tarihsel Gelişimi**

Türkiye’de otopark alan düzenlemelerinin tarihsel seyrini aşağıdaki dönemlere göre değerlendirebiliriz:

### **1.5.1. 1965 Kat Mülkiyeti Kanunu Öncesi Dönem**

- a. 1960’lı yıllara kadar binalar tek tapuya bağlı olarak yapılmaktaydı.
- b. 1957 yılından bu yana olan imar mevzuatında otopark alanları düzenleme ortaklık payı içinde alınmıştır.

### **1.5.2. 1965-1990 Dönemi**

- a. 23.06.1965 tarihli ve 643 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu ile bağımsız bölümlerin tapulanmasına ve kat irtifakı tesis edilmesine olanak tanınması ile yapı stoğunda değişimin hızı artmıştır. Böylece şehirselleşme alan ikili bir gelişme sürecine girmiştir. Bir yandan mevcut şehirlerin yapıları alanlarında yık-yap ya da boş arazilerde inşaat faaliyetlerinin artması, diğer yandan da şehirlerin kıyılarında göç ile desteklenen yoğun gecekondu oluşumları (yatayda ve dikeyde) şehirlerin büyümesine ve yoğunlaşmasına neden olmuştur.

b. Bu dönem içinde Resmi Gazete' de 27.07.1966 tarih ve 12359 sayılı yazı ile yayımlanarak yürürlüğe giren "Belediye Sınırları İçindeki Yollar Üzerinde Yapılacak ve Açılacak Tesislerle İlgili Yönetmelik" ile belediye sınırları içerisindeki değişik kullanımlarda sağlanması gerekli otopark alanları belirlenmiştir. Karayolları Trafik Tüzüğü'ne dayanılarak çıkarılan yönetmelik uygulamada tepkilere neden olmuş, bu nedenle kapsamı daraltılmıştır.

c. Yönetmeliğin son kısmında verilen sayılara göre Türkiye'de 1963 yılında illerde nüfus başına düşen araç sayıları verilmiştir. Bu değerlere göre 1966 yılında İstanbul'da 1.000 kişiye yaklaşık 24 araç bulunmaktadır, Ankara'da bu sayı 21, İzmir'de ise 14, Mersin'de 11, Adana'da ise 9 civarındadır. İllerde tescil edilmiş araç sayılarına göre 3 grup altında tasnif edilmiştir (Birinci grup altında yukarıda belirtilen illere ek olarak Eskişehir, Konya ve Bursa vardır). Bu üç grup altında toplanan illerdeki belediyelerde yönetmelik, konut alanları dâhil değişik aktivitelerde farklı otopark alanları ayrılmasını hüküm altına almıştır. Konut alanlarını yoğunluklarına göre de üç gruba ayıran (yüksek, orta ve düşük yoğunluk) yönetmelikte belediyelerde grubuna göre park alanı ayrılması şartı getirilmiştir (örneğin, birinci grup illerin yüksek yoğunluklu konut alanlarında toplam alanın %6'sı otopark olarak ayrılması gerekmektedir, bu oran ikinci grupta % 4'e, dördüncü grupta % 3'e inmektedir).

d. Özellikle birinci grubun üst sıralarında bulunan şehirlerde konut alanları dâhil şehirselleşme çok hızlı ve plansız bir şekilde ilerleme sürecine girdiği yıllarda otopark alanlarının ayrılması konusunda ısrar edilmesi pek mümkün görülmemektedir. Yönetmelik çıkarılalı daha iki yıl geçmeden önemli değişiklikler yapılmıştır (11.01.1968 tarih ve 12797 sayılı Resmi Gazete). Bu değişiklikler sonucunda da şehirselleşme sürecinin değişik aktiviteleri, özellikle de konut alanları kapsam dışında bırakılmıştır.

e. Daha sonra yapılan otopark düzenlemeleri ile park alanları, Karayolu Trafik Kanunu yerine yapılaşmayı nizam altına alan İmar Kanunu'na aktararak zaman içerisinde şehirselleşme sürecinin planlı yapılaşmasının olağan bir parçası haline getirmiştir. Mevcut İmar Kanunu'na 1972 yılında getirilen değişikliklerle otopark alanlarının sağlanması zorunluluk haline getirilmiştir. "Şehir ve kasabalarda sayısı gün geçtikçe artan motorlu taşıtların doğurduğu trafik sorunu ve özellikle artan araba sahipliği nedeniyle otopark sorununu çözmek için bina ve tesislerde özel, imar planlarında genel otopark yerleri"

tesis etmek amacı çıkarılan Belediyelerin İmar Yönetmeliklerine Ek Yönetmelik'te ise minimum otopark alan düzenlemesi ile artmakta olan araç sayısının park alan ihtiyacının karşılanması amaçlanmıştır.

f. 25.05.1981 tarih ve 17359 sayılı yazı ile Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe giren Otoparklara İlişkin Belediyelerin İmar Yönetmeliklerine Ek Yönetmelik ile 1976 yılı yönetmeliğine verilen otopark standartlarına ekler ve muafiyetler getirilmiştir. Buna karşın, planlama nüfuslarına göre yapılan ayırım korunmuştur.

### **1.5.3. 1990'lar ve 2000'li Yıllar**

a. 1980'ler sonrasında gerçekleşen imar afları ile daha önce mevcut kanunlara uygun olarak yapılmamış olan yapı stoğu yasallaştırılarak bu alanların yeni planlar ile ıslah edilmesi amaçlanmıştır. Bu durum özellikle İstanbul'daki daha önce dar çerçevede olan yoğunluk artışını metropoliten alan geneline yaymıştır.

b. 09.02.1991 tarih ve 20781 sayılı yazı ile Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe giren Otopark Yönetmeliği'nde planlama nüfusları 50-200 bin nüfus ile 200 bin ve üstü nüfus grubu şehirler olarak belirlenerek birinci grupta her 3 meskene bir otopark, ikinci grupta da her 2 meskene bir otopark yeri ayrılmasını hüküm altına almıştır. Daha önce ayrı olarak tanımlanan bölge otoparkları ile genel otoparklar ise aynı tanım altına alınmıştır. Buradaki temel farklılık bu otoparkların özel kişilerce de işletilebileceğini hüküm altına almasıdır.

c. 21.03.1991 tarih ve 20820 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe girmiş olan Otopark Yönetmeliği'nde ise bir takım hususlar eklenmiştir. Örneğin, 09.02.1991 tarihli Otopark Yönetmeliği'nde ihmal edilen, bölgesel otoparka (otopark ihtiyacını karşılayamayan) parselin 500 m. yarıçap mesafesinde olması esas bu yönetmelikte yeniden getirilmiştir.

d. 01.07.1993 tarihinde 21624 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe giren Otopark Yönetmeliği ise otopark zorunluluğunu 10.000 ve üstü nüfusa sahip olan tüm belediyelere genişletmiş, bölge otoparklarındaki 500 m. kuralını ise kaldırmıştır. Bu yönetmelik iki kere değişikliğe uğramıştır.



e. 1999 yılında yapılan revizyonlar ile Otopark Yönetmeliği'nin kapsamı genişletilerek 10.000 nüfus altında olan yerleşmelerde Otopark Yönetmeliği'nin uygulanması için imar planının olmasını yeterli görmektedir. 2006 yılında yapılan değişiklikler ile her 3 meskene bir otopark ayrılması hüküm altına alınmıştır.



**Resim 3:** İstanbul Ataşehir Toplu Konut Uygulaması

Kaynak: İstanbul Otopark Ana Planı s.23

#### **1.5.4. 2012 ve Sonrası Dönem**

a. 16.05.2012 tarih ve 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun şehirlerde yerleşik alanların dönüşüm faaliyetini başlatmıştır. Bu kanun kapsamında afet riski taşıyan alanlar ile riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, standartlara uygun, sağlıklı ve güvenli yaşam alanları oluşturmak üzere iyileştirme, tasfiye ve yenilemeler yapılmaktadır.

b. 15.12.2012 tarihinde ve 28498 sayı numarası ile yayımlanan Resmi Gazete ile yürürlüğe giren 6306 sayılı Kanun Uygulama Yönetmeliği'nde ise kentsel dönüşüm alanlarında otoparka ilişkin harçlara muafiyet getirilmesi dışında herhangi bir hüküm getirilmemiştir. Otoparklar 1960'lı yıllardan bu yana geneli itibari ile kamusal bir hizmet olarak görülmüştür. Önceleri yol altyapısının doğal ve parsel içi bir uzantısı olarak görülen otoparklar, daha sonraları yapıların doğal bir uzantısı olarak görülmüştür. Bu yaklaşım değişikliği ile yapıli çevrenin gelişmesine karşılık otopark alanlarının ayrılması söz konusu olmuş, ancak bu zamana kadar olan genel yaklaşım göstermiştir ki otopark yapım sorumluluğu otopark harçlarının (yıllara yayılan) ödenmesi ile kaynak açısından

zayıf yerel yönetimlerin üzerine yüklenmiştir. Yapılı çevrenin gelişimi ise yukarıda da bahsedildiği üzere değişik biçimlerde olmuş olsa bile artan otopark ihtiyacını karşılayıcı özellikler taşımaktan uzaktır.

Otopark alanlarının düzenleme ortaklık payı içinde anılması, diğer taraftan otopark yönetmelikleri ile düzenlenen minimum otopark alanı yaklaşımı aslında ikili bir yapıyı öne çıkarmaktadır. Otopark yapılamadığı durumlarda belediyeler tarafından tahsil edilen otopark harçları ile bölgesel otopark yapılması söz konusu olmuştur. Ancak bölgesel otopark yaklaşımı bu zamana kadar başarı sağlayamamıştır. Bölgesel otopark eksikliği meskûn alanlardaki sokakların de facto otopark olarak kullanılması ile aşılmış, ancak otomobil sahipliğinin daha fazla olduğu şehirlerin zengin bölgelerinde sokaklar giderek yetersiz kalmıştır (İ.B.B. Otopark Ana Planı 2016: 24).

## **1.6. Otopark Düzenleme Esasları**

Bu başlık altında park alanı sağlama ve düzenlemelerinde ki esaslar incelenecektir.

### **1.6.1. Park Alanı Sağlama**

Park alanı sağlama park için olan talebin karşılanmasıdır. Eğer park yapma, servis ihtiyacını sağlama için yapılıyorsa uygun yer seçimi çok önem kazanmaktadır. Var olan mevcut park alanı, yeni park alanları sağlanırken, yeni düzenlemelerle birlikte düşünülmelidir. Park alanı planlanırken, kullanıcıların beklentileri göz önüne alınmalı, park alanları çevreye yayılmalı, güvenlik ve geçişler uygun halde olmalı, gelişmeye açık olmalı, var olan park sistemi ve cadde sistemiyle ilişkili olmalıdır. Park alanı sağlamada değişiklik, yol boyu ve yol dışı parkı olarak uygulanabilir (Yıldız, 2003: 39).

Park alanı sağlanırken olabilecek kazalara karşı gerekli bütün önlemler alınmalıdır. Özellikle yaya aksları bu bölgeden geçiyorsa yaşlılar ve çocuklar çok iyi korunmalıdır. Araçların park alanında giriş ve çıkış noktalarında yavaş hareket etmeleri sağlanmalıdır. Bu durum değişik elemanlarla sağlanabilir. Otopark alanlarına olan talep, konut kullanıcıları, çalışanları, tüketiciler, ziyaretçiler ile taşıma ve servis trafiğinden kaynaklanır. Taşıma ve servis trafiği genelde ticari trafik olarak özetlenir ve bir şehirdeki kaçınılmaz ya da gerekli araç trafik payını temsil ettiği düşünülür. Taşıma ve servis trafiği

bu önemine karşılık, yükleme ve boşaltmada daha çok kendisine ayrılmış özel alanları kullanacağından otopark dengesini çok fazla değiştirmez. Ancak bu tür trafik için gerekli otopark alanları kesinlikle özel olarak ayrılmalıdır (Özel, 1996: 41).

### **1.6.2. Park Alanı Düzenlemelerinde Esaslar**

Park alanı kavşaklarda trafik akışına engel olmayacak ya da görüş mesafesini engellemeyecek şekilde dizayn edilmelidir. Birçok yerde park belirlenmiş kesin mesafeler içinde yasak edilmiştir. Bu konudaki mesafeler;

-Paralel parkta giriş çıkışlardan 6 m.

-Açılı parkta, girişten 12 m. çıkışlardan 9 m. dir (Baerwald, 1982: 375,376,655).

Işıklı kavşaklarda, park genellikle yasaktır. İki yönlü ana yollarda kavşaklardan iki hattından da 100 m, diğer kavşaklarda girişten 30 m. çıkıştan 15 m. mesafede park yasaktır (Naasra, 1988: 2-29).

Kavşaklarda getirilen kısıtlamalara ek olarak başka yerlerde de otoparka yasaklama getirilmiştir. Bunlar, yaya geşitleri, otobüs ve tramvay durakları, demir yolu geşitleridir. Yasaklanmanın miktarı ve özellikleri yerel trafik ya da belediye tarafından özel olarak düzenlenebilir (Boker ve Funar, 1964: 28).

Bütün park faaliyetlerinin giriş ve çıkışları, dönüş ve manevra hareketleri için boş alana ihtiyaç vardır. Ana yollar üzerindeki büyük alışveriş merkezlerinde bulunan park alanlarının giriş ve çıkışları trafik sinyaliyle kontrol edilmelidir.

Giriş ve çıkışların düzenlemelerinde göz önüne alınması gerekli esaslar:

- Giriş ve çıkışlar, ana yola paralel, park sahası içinde yapılacak bir yola dönük olmalıdır.
- Giriş ve çıkışların, yaya ve bisiklet yolları göz önüne alınarak düzenlenmesi gerekir.
- Ana yol üstündeki olası duraklamalar, girişler en aza indirgenmelidir.
- Çıkışların ana yola bağlantısının trafik işareti bulunan yerlerde olması birçok sorunu çözümlenecektir (Naasra, 1988: 2-33).

## 1.7. Kamu Hizmetleri Açısından Otopark Unsuru

Bir kentin istikrarlı büyüme ve kalkınması için önemli olduğu kabul edilen temel hizmetlerden biri altyapı hizmetleridir. Altyapı kavramı sözlük anlamı itibariyle; “bir sistemin veya organizasyonun temelini oluşturan yapı” şeklinde tanımlanabilir. Buna göre altyapı hizmetleri; fiziki birtakım unsurlardan, sistemsel düzenlemelere kadar son derece geniş bir alanı ifade eder. Kamu yönetiminde maddi altyapı; enerji, gaz boru hattı, telekomünikasyon, su ve kanalizasyon, katı atık toplama ve imhası; barajlar, sulama kanalları veya yollara yönelik bayındırlık hizmetlerini ve demiryolları, kent-içi ulaşım, limanlar ve suyolları ile havaalanları gibi ulaşım hizmetlerini içermektedir.

Fiziki ve beşeri altyapı dışında altyapı kavramı içinde tanımlanan bir başka unsur ise kurumsal altyapıdır (Aktan, 1998:63). Bu çalışmanın asıl konusu bir fiziki altyapı ögesi olan Otopark kavramı olmakla birlikte bu sorun sadece bir kentsel planlama ve mimari sorun olarak değil aynı zamanda bir kurumsal altyapı sorunu olarak da ele alınmıştır. Zira Otopark yönetimi bir bütünsel olarak kamu yönetimini ilgilendirmekte olup toplumun ihtiyaç duyduğu otopark alanlarının üretiminden bu otoparkların verimli ve etkili biçimde işletilmesine dek geniş bir bakış açısı ile ele alınmayı gerektirir. Kamu hizmetlerinde en küçük bir altyapısal yatırım, düzenleme, yenileme çalışması, o kentte yaşayan insanların yaşamını etkileyeceğinden, karar alma süreçleri yönetim mantığıyla ele alınmalı, halkın tercih ve eğilimleri dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla otopark sorunu da bir altyapısal problem olarak kentin idari ve iktisadi yönetimi, kalkınma ve istihdam seviyesi, turizm potansiyeli, kültürel alışkanlıkları, teknoloji ve insan unsuru ile olan ilişkilerini kapsayacak şekilde bütünsel bir bakış açısıyla değerlendirilmelidir.

Bir kamu hizmeti olarak ele alındığında Otopark sunumu ve vatandaş tarafından kullanımı diğer altyapı hizmetlerinde olduğu gibi bir hak olarak görülmekte, bu da altyapı yatırımlarının ortak özelliği olan “ortak yararlanma” ilkesine uygun düşmektedir. Kamu hizmetlerinde vatandaşların yararlanma esasları mevzuatla belirlenmiştir. Dolayısıyla söz konusu hizmetin eşit ve adil kullandırılması Kamu idarelerinin sorumluluğu dâhilindedir.

Kamu kullanımına dâhil olmayan özel otoparkların da imalat ve kullanım esasları mevzuatla belirlenmiştir. Çalışma boyunca sektörle ilgili mevzuata yer verilmiştir. Kamu

kullanımına açık olan bir otoparkı ele aldığımızda bu hizmetten vatandaşın elde ettiği kazanç, o hizmeti kullanan kişi sayısı arttıkça artmaktadır. Örneğin, bir telefon şebekesine bağlı bulunan abone sayısı ne kadar fazla ise, yeni abonelerin bu şebekeyi tercih etme oranları o kadar yüksek olmaktadır (İçöz, 2003:11). Otopark hizmetlerinde de aynı durum geçerlidir, bu hizmetten yararlanan kişi sayısı arttıkça hem Otoparkın değeri hem sunulan hizmetin kıymeti artış göstermekte bu da verimliliğini, toplumsal yararını ve fiyat politikasını etkilemektedir.

### **1.7.1. Otopark ve Altyapı Hizmetlerinin Özellikleri**

a) Otopark ve Tesis hizmetlerinde, hizmetin bedeli genellikle kullanıcılar tarafından karşılanır. Bundan dolayı bu tür hizmetlere, “yarı özel hizmet veya ücretli hizmet sınıflandırması” içerisinde yer verilebilmektedir. Belirli bir bedel karşılığında sunulmasından dolayı hizmetten yararlanma prensibinden dışlama mümkün olabilmekle birlikte, altyapı hizmetlerinin bedava sunumu da söz konusu olabilmektedir. Bu durumda bazı vatandaşların bu hizmetlerden daha fazla yararlanmasını önlemek mümkün olmayabilir. O nedenle hizmetten yararlandırmada toplumsal yarar öncelenmelidir.

b) Otopark işletmeciliğinde, hizmet üretim maliyetinin altında bir fiyat politikası izlenebilir. Kamu hizmetlerinin bu özelliği “kamu yararı” argümanı göz önüne alındığında bu tutum gerekli olabilmektedir. Bu nedenle fiyat tespiti, kamu mal ve hizmet üretiminin gerekçelerini teşkil edebilmektedir.

c- Bazı Kamu hizmetlerinde “birleşik mal ya da hizmet” özelliği bulunabilir. Örneğin bir bölgede belirli altyapı hizmetlerinin sunumu, diğer mal ve hizmetlerin sunumuna imkân sağlayabiliyor (Savas, 1999:56-57). Örneğin bir P+R(Park&Ride) projesinde Otopark Hizmetinin yanısıra o bölgede zorunlu olarak ortaya çıkan bir araç yıkama hizmeti, bir yolcu taşıma servis hizmeti, müşterilerin beklerken verimli vakit geçirebilecekleri bir kafe hatta heliport alanı ihtiyacı oluşabilmektedir. Özetle mevcut otopark hizmetinin sunumu beraberinde başka hizmetleri de doğurabilmektedir.

Bu bağlamda belirli bir hizmete verilen öncelik, hizmetin daha iyi görülmesi için gerekli olan başka ürün ve hizmetleri de gerektirebilir (Bulutoğlu, 1988:365).

d- Kamu altyapı hizmetlerinin, sektörün önemli ölçüde hizmet sunumundan oluşması nedeniyle “stoklanması” söz konusu değildir. Bu durum, otopark hizmetleri bağlamında düşünüldüğünde, otopark üretiminin planlı olmasını, orta uzun vadeli ihtiyaca uygun kapasitede olmasını zorunlu kılmaktadır.

e- Altyapı hizmetleri “toplam üretim ve ekonomik kalkınma” ilişkisi üzerinde olumlu etkilere sahiptir. Bu çerçevede Nüfus artışı ve kentleşmeye paralel olarak ortaya çıkan otopark, ulaşım ve lojistik ihtiyacı gibi faktörler doğrudan toplam üretimi artırıcı bir nitelik taşıyorsa bile, toplam kalkınma üzerinde önemli etkilere sahiptir.

f- Altyapı yatırımları ilk aşamada yüksek sabit maliyetleri gerektirir. Altyapı hizmetleri büyük ölçüde sermaye yoğun bir üretim yapısına sahip olmalarından dolayı pahalı hizmetlerdir. “Batık maliyetler”, (sunk costs); bir kuruluşun faaliyet gösterdiği sektörden çıkışı halinde kolaylıkla paraya dönüştüremeyeceği maliyetlerdir. Ar-Ge maliyetlerini ya da kullanılan makine amortismanını batık maliyetlere örnek gösterebiliriz. Bu nedenle otopark yatırımında da altyapı hizmetlerinin çoğunda olduğu gibi yüksek “batık maliyetler” söz konusu olabilmektedir.

Otopark sektörünün bu özellikleri nedeniyle, çok fazla firmanın kolaylıkla piyasaya girip faaliyette bulunabileceği bir hizmet türü olmadığını söyleyebiliriz.

g- Altyapı hizmetleri “uzun ömürlü” yatırımlardır. İlk aşamada yüksek sabit maliyetler gerektirse de sonraki aşamalarda üretim ve hizmet sunumu arttıkça maliyetlerde düşüş yaşanır, maliyet avantajı oluşur ve yatırımın faydaları sonraki yıllarda daha belirgin olarak ortaya çıkar.

h- Altyapı hizmetleri genellikle “ölçek ve kapsam ekonomileri” özelliği taşır. Ölçek ekonomileri; bir ürünün üretimi arttıkça ortalama maliyetlerde azalma nedeniyle ortaya çıkan maliyet avantajı olarak ifade edilir. Kapsam ekonomileri ise, bir firmada birden fazla ürünün birlikte üretilmesi durumunda firmanın sağladığı maliyet avantajlarını ifade eder. Bir otoparkta zaman içerisinde artan abone sayısı ölçek ekonomisini ifade ederken söz konusu otoparkta araç yıkama gibi farklı hizmet ünitelerinin ortaya çıkışı da kapsam ekonomisine örnek gösterilebilir.

i- Altyapı hizmetlerinde tüketici sayısı arttıkça tüketici başına maliyetlerde de düşüş görülür. Müşteri-kullanıcı sayısındaki artış ile birlikte hizmet sunum ölçeği de artacağından üretim maliyetlerinde azalma meydana gelir. Ölçek ekonomilerine neden olacak bu hizmeti en geniş ölçekte sunan kuruluş, avantaj sağlayarak piyasada zamanla “tekel niteliğini” taşıyacaktır. Otopark yatırımlarını takip eden süreçlerde ölçek ekonomisinin oluşması ve işletme süreçlerinde işletmeciler kuruluşun tekel olması mümkün görünmektedir.

j- Kamu ya da özel, bütün altyapı hizmetlerinde “yönetişim mekanizması” sektörün en belirgin dinamiğini oluşturur. Yatırımların her anlamda siyasete tesir etmesi ve bunun da seçmen davranışını etkilemesi kaçınılmazdır. O nedenle kamu yönetimlerinin vatandaşlarla paydaşlık yönetişimi içerisinde dönemsel stratejik planlamalarla yatırımlarını gerçekleştirmesi son derece önemlidir.

## **BÖLÜM 2: İSTANBUL'DA PARKLANMA EĞİLİMLERİ VE DAVRANIŞLARI**

Parklanma, araç sahibinin sorunu olmakla sınırlı kalmamakta ve tüm toplumu etkilemektedir. Şehir yaşamında parklanmanın olumsuz etkileri ulaşım, trafik, çevre, ekonomi ve sosyal ilişkilerde gözlenmektedir. Bu bölümde parklanmayı ortaya çıkaran eğilimler, gece ve gündüz değişen parklanma davranışları ile farklı talep gruplarının parklanma özellikleri hakkında değerlendirmeler yapılmıştır.

### **2.1. Parklanmayı Etkileyen Eğilimler**

Bu başlık altında parklanmayı etkileyen eğilimlerden demografik yapı, sosyo – ekonomik yapı, arazi kullanımı ve erişilebilirlik konuları incelenecektir.

#### **2.1.1. Demografik Yapı**

İstanbul'un demografik yapısı oldukça dinamik ve değişkendir. İncelendiğinde İstanbul'da nüfus ve nüfus yoğunluğunun hem iç hem de dış dinamikler sonucu arttığı, ortalama hane halkı büyüklüğünün ise düştüğü gözlenmektedir. İstanbul ilçelerine ait 2008 ve 2015 yıllarına ait nüfus değişimine bakıldığında merkezi ilçelerde nüfusun azalma, buna karşın dış çeperde yer alan toplu konut ve site türü yerleşim alanları içeren Avrupa ve Anadolu yakası ilçelerinde ise nüfus artma eğiliminde olduğu anlaşılmaktadır.

#### **2.1.2. Sosyo – Ekonomik Yapı**

İstanbul'da günde yaklaşık 500 yeni araç trafiğe çıkmaktadır. 2000 yılında otomobil sayısı 1 milyon ve nüfus 10 milyon iken 2015 yılında otomobil sayısı yaklaşık 2.5 milyon, nüfus yaklaşık 15 milyon seviyesine ulaşmıştır. Son 15 yıl içinde otomobil sayısının artış yüzdesi, nüfus artış yüzdesinden 5 kat hızlı olmuştur. İstanbul Ulaşım Ana Planı öngörülerine göre 2023 yılında otomobil sahipliğinin binde 252 seviyesinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

#### **2.1.3. Arazi Kullanımı**

İstanbul'un en yoğun yapılaşmış olan alanları olarak öne çıkan Fatih, Beyoğlu, Beşiktaş, Üsküdar ve Kadıköy ilçelerinin yerleşme tarihi çok daha eski dönemlere dayanmaktadır.



Bu alanlar günümüzde de şehrin merkezi olma özelliğini korumaktadırlar. Bu alanların dışında kalan alanlar ise yoğun ve çok katlı yapılaşmış gecekondular alanları şeklinde gelişmiş ve 1980'lerde ıslah imar planları ile şehrin imar faaliyetleri ile bütünleşmiştir. 1980'lerde şehrin yerleşme sınırlarını büyüten birinci gelişme merkez civarında kümelenen gecekondular alanları, ikinci gelişme ise yapı kooperatifleri ve kamu eliyle yapılan toplu konut uygulamaları oluşmuştur.

Yapıların bünyesinde en az otopark yapımını zorunlu kılan kanuni düzenlemeler ilk olarak 1976 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu durum şehrin merkezi alanları ile çeperdeki gecekondudan dönüşen alanlardaki yapı stoku içinde otopark alanı yetersizliğini ortaya çıkarmıştır.

İstanbul'a ait 1982 uydu görüntüsü ile güncel mahalle sınırları karşılaştırılarak bugünkü yapılaşmanın 1982 öncesi ve sonrasına ait yerleşmenin tarihsel analizi yapılmıştır. Harita incelendiğinde 1982 yılına kadar daha kompakt bir büyüme gözlenmektedir. 1982 sonrası yerleşme sınırlarının Küçükçekmece Gölü'nün batısına doğru ve Tuzla yönünde büyüdüğü, özellikle 1988 yılında TEM Otoyolu'nun açılması ile E-5 ile TEM arasında ve TEM Otoyolu kuzeyinde kısmi yeni yerleşmelerin olduğu ve banliyöleşmenin yaygınlaştığı tespit edilmiştir.

#### **2.1.4. Erişilebilirlik**

İstanbul, nüfus değişkenliği ve istihdam değerlerinin oluşturduğu, arazi kullanım yapısı ve şehrsel fonksiyonlarının değişimi ile zaman ilerledikçe ulaşım ihtiyaçlarının çeşitlenerek sürekli arttığı bir şehirdir. Günlük yolculukların büyük bir kısmı toplu taşımayla yapılmakta; buna karşın araç trafiğinin çok büyük bir bölümünü özel araçlar oluşturmaktadır. 2011 yılında yapılan İstanbul Ulaşım Ana Planı verilerine göre motorlu yolculukların %33'ü özel otomobille yapılmakta olup hiçbir şey yapılmaması durumunda 2023 yılında özel araç kullanımının %42'lik bir pay alacağı öngörülmektedir.

Trafiğe her gün yeni çıkan araçlar, (metropolitan alan içindeki) hızlı şehirleşme sonucu günlük yolculuk taleplerinde ki artış, karayollarının insan ve çevre sağlığına vermiş olduğu olumsuzluklar, trafik güvenliği konusundaki eksiklikler İstanbul ulaşımındaki en önemli sorunlardandır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ulaşım altyapısına yaptığı

yatırımlar, toplu taşıma kapasitesini geliştirmekte, ulaşımda konfor koşullarını arttırmakta ve trafikte seyahat sürelerini azaltmaktadır.

## 2.2. Gece Ve Gündüz Parklanma Davranışları

Özel ulaşım araçlarının önemli bir kısmı kullanıldıkları zamanlardan çok daha uzun sürelerde park halinde kalırlar. Bu hane halkı, kişi aktivite-ulaşım davranışlarının da doğasında mevcuttur. Kişiler aktivitelere erişim sağlamak amacı ile ulaşım araçlarını kullanırlar (toplu taşıma ya da özel ulaşım). Özel ulaşım araçları kişilerin kendileri ile özdeşleşmiş, istenildiği vakit erişim sağlanabilen araçlar olup bu aktivitelere erişim esnasında hareket halinde, aktivitelerin gerçekleşmesi sırasında ise parklanma durumunda olurlar. Otopark kullanımı gece ve gündüz parklanması şeklinde ikili yapıdadır.

Birinci kullanım, bir aracın uzun süreli ve devamlı parklanması ile ilgili gece parklanmasıdır. Konut, işyeri vb. alanlar civarında yapılan parklanmalar uzun süreli ve zamansal açıdan süreklilik arz eden parklanma biçimidir. Birinci kullanımına göre konut ve işyeri birbirinden ayrı ve iş yolculukları özel araç ile yapılıyorsa, bir araç için gün içerisinde ev ve işyerinde olmak üzere iki park yerine ihtiyaç vardır.

İkinci kullanım, bir aracın farklı aktivitelerle ilgili kısa süreli yaptıkları gündüz parklanmasıdır. Gün içerisinde aktivitelerin zaman ve mekândaki dizilimi ile ortaya çıkan (özel araçlı) yolculuk zincirleri ile parklanma davranışı yakından ilişkilidir. Özellikle özel araçlı yolculuklarda, kısa süreli aktivite yerlerinin belirlenmesinde otopark sunumu ve maliyeti önemli bir girdi olarak değerlendirilmektedir. Birçok trafik problemi aracın hareket halinin ya da parklanma durumunun zaman ve mekânda örtüşmesi ve sürücü davranışları ile toplumsal alışkanlıkların bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu noktada ortaya çıkan talebin büyüklüğü, ulaştırma altyapısının sunduğu kapasitenin ötesine geçtiği zamanlarda ise trafik sıkışıklığı ya da otopark sorunu olarak ortaya çıkmaktadır. Artan araç sayısının özel araç kullanımını arttırdığı düşünülebilir. Buna karşın artan trafiğin ortaya çıkarmış olduğu park basıncı ve trafik sorunu özel araçların gün be gün kullanılmamasını da beraberinde getirebilir. Nitekim gündüz aktivitelerine geçişte hane halklarının önemli bir kısmının araçlarını konut civarında park ettikleri anlaşılmaktadır. Bu tür bakiye parklanmanın ortaya çıkardığı sonuç iki açıdan

yorumlanabilir. Birincisi, hane halkları olası otopark ve trafik sorunları yanında artan araç kullanım maliyetleri neticesinde özel araç kullanımını başka zaman ve aktivitelere kaydırmaktadırlar. Otopark politikaları açısından parklanma maliyetlerinin arttırılması, kısıt ve kontrollerinin sıkılaştırılması neticesinde bakiye parklanmanın artacağı düşünülebilir. İkincisi ise, bakiye olarak parklanmış araç kütlesi sokak parklanmalarının yüksek seviyelerde ve gündüz parklanmalarının yoğun olduğu (karma arazi kullanımına) sahip mahallelerde farklı amaçlarla ortaya çıkan park alan talebi ile çatışmaktadır. Dolayısı ile bütün gün park halindeki özel aracın o mahalleye farklı amaçlarla gelen diğer özel araçların ortaya çıkardığı park alan ihtiyacının usulünce karşılanamamasına neden olması olasıdır. Bu durum bölge özelliklerine göre trafiğin de sağlıklı işlemlerini sekteye uğrayabilmektedir.

Gündüz ve gece parklanmasının zaman analizlerinde kullanılan Tablo 1 ve Tablo 2’de yer alan bilgiler 2012 yılında yapılan İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması anketlerinin sonuçlarından derlenmiştir. Mevcut özel araç filosu ortalamada 15 saate yaklaşan bir zaman diliminde (bir günün %60’ında) gece parklanması modunda ve bu araçların ortalamada %60’ı ise yol üstü parklanma yapmaktadırlar. Bu durumun gece ortaya çıkıyor olması gündüz saatlerinde sorun olmadığı anlamına gelmemektedir. Zira gündüz aracın park edildiği mahallenin özelliğine bağlı olarak gündüz aktiviteleri amacı ile bu kez daha kısa süreli olarak araç parklanmaları ortaya çıkmaktadır.

**Tablo 1**

**Gündüz Parklanması Başlangıç Saatleri**

<b>AKTİVİTE</b>	<b>%5</b>	<b>%25</b>	<b>%50</b>	<b>%75</b>	<b>%95</b>
İş	7:00	8:00	8:45	9:45	16:10
Okul	7:09	8:00	8:45	11:30	16:25
Sağlık	7:10	9:30	12:15	15:10	20:30
İş takibi	8:05	10:30	12:30	15:01	18:40
Diğer	7:10	10:20	13:15	17:00	20:30
Alışveriş	9:45	12:05	14:15	17:30	20:30
Sosyal, spor ve eğlence	8:35	12:05	15:30	19:03	21:35
Arkadaş ziyareti	8:45	12:20	16:00	19:30	24:40

Kaynak: İ.B.B. Otopark Ana Planı s.36

**Tablo 2**

**Gece Parklanması Başlangıç Saatleri**

<b>% ARAÇ</b>	<b>BAŞLANGIÇ</b>	<b>BİTİŞ</b>
5	11:00	06:30
25	17:30	07:30
50	19:00	08:00
75	20:20	09:00
95	22:30	14:00
99	23:30	19:00
Ortalama	18:13	08:51
Mod	19:30	08:00

Kaynak: İ.B.B. Otopark Ana Planı s.36

### 2.3. Talep Grupları Ve Parklanma Özellikleri

Otomobiller park edebildiği sürece talep artacaktır. Otopark kullanıcıları varmak istedikleri noktaya en kısa, rahat ve güvenli yoldan ulaşmak istedikleri gibi, park yerine de kolay ulaşabilmeyi, beklememeyi, sosyal tesislerde müşteri memnuniyetinin sağlanmasını ve uygun bir ücret karşılığında park edebilmeyi isterler. Bu talepler birçok şehir yapısı ve trafik nedenlerinden dolayı genelde gerçekleşmez. Bu nedenle, talep gruplarının istekleri, şehir ve trafik planlaması karşılaştırılması mümkün olduğunca çevre yapısı hesaba katılarak birlikte değerlendirilir. Her talep grubunun bulunduğu konuma göre farklı araç park yeri talepleri vardır. Talep grupları; bölge sakinleri, çalışanlar, müşteriler, ziyaretçiler ve misafirler ile servis sağlayıcılar ve tedarikçilerin araçlarına göre sınıflandırılır. Bölge sakinleri evlerine yakın araç park yerleri isterler. En fazla talep öğleden sonraları, akşamları ve geceleri olur ve bunların park süresi uzundur.

Çalışanlar, işyerinde buldukları süreye bağlı olarak gün içerisinde araç park yerine ihtiyaç duyar. Park yeri talebi yerine uygun bir toplu taşıma sistemi teşvik edilebilir. Bu kullanıcı grubuna uzak mesafede bulunan ücretsiz bir araç park yeri sağlanması durumunda, grubun araç park yerine yürümeyi kabul etmek eğiliminde olduğu görülmüştür.

Müşteriler, araç park yerlerine iş saatlerinde gereksinim duyarlar ancak talep edilen park süresi farklılıklar gösterir. Bu grubun park talebi kısa sürelidir ve geniş bir kitleden oluşur. Burada, araç park yerinin varılmak istenilen noktaya olan uzaklığı, planlanan aktiviteye, araç park yerinin sunduğu olanaklara, konumuna ve güvenliğine bağlı değişkenler rol oynar. Park yönlendirme sistemleri ancak müşterilerin bir kısmına hitap eder.

Ziyaretçiler ve misafirler farklı araç park yeri talebinde bulunabilirler. Bu talepler, özel ziyaretçilerle, etkinlik için gelen ziyaretçilerle, eğlence tesislerine gelen ziyaretçiler ya da misafirlere göre değişkenlik gösterir. Bu talep grubunda zamana bağlı taleplerin oluşması ve park süresi farklılık gösterir. Yabancı ziyaretçiler daha çok park yönlendirme sisteminden faydalanır. Sağlık sektöründe, ticaret ya da el sanatları alanında hizmet verenler ulaşacakları noktaya yakın araç park alanlarına ihtiyaç duyarlar.

Bu talepler doğrudan ya da dolaylı olarak araç park alanları yönetim organları tarafından dikkate alınmalıdır. Servis sağlayıcılar ve tedarikçileri hizmet verdikleri alanlara doğrudan ulaşmak eğilimindedirler ve hizmet süresince en yakın araç park yerlerine ve özellikle yol üstünde iyi düzenlenmiş yükleme boşaltma alanlarına ihtiyaç duyarlar.

Bölge türleri farklılıkları, kullanıcıların farklı isteklerine, araç park alanlarının farklı hedeflerine ve farklı araç park yeri seçeneklerine göre değişir (İ.B.B., 2016: 41,42).



## BÖLÜM 3: TARİHİ YARIMADA’NIN MEVCUT OTOPARK ENVANTERİ

Bu bölümde Tarihi Yarımada’nın (Fatih İlçesi) genel bilgilerinin yanında mevcut otopark envanterini ve öneri otopark alanları konusunda yapılan çalışmalar irdelenecektir.

### 3.1. Tarihi Yarımada (Fatih İlçesi) Genel Bilgiler

Fatih, Tarihi Yarımada (Suriçi) denen İstanbul şehrinin kurulduğu ve geliştiği bölgenin tamamını kaplayan ve İstanbul'un merkezi sayılan ilçe, güneybatıdan Zeytinburnu, kuzeybatıdan Eyüp ilçeleri ile kuzeyden Haliç, doğudan İstanbul Boğazı ve güneyden Marmara Denizi ile çevrilidir. Fatih İlçesi, 1928'den 2008'e kadar Eminönü'yle beraber Tarihi Yarımada'daki iki ilçeden biri olmuştur. 2008'de Eminönü İlçesi'nin varlığının ortadan kaldırıp Fatih İlçesi'ne katılmasından beri tüm Tarihi yarımada üzerindeki tek ilçe haline gelmiştir. Kırsal yerleşimi olmayan ve 15.62 km<sup>2</sup>'lik (1562 hektar) bir alanı kaplayan Fatih İlçesi 57 mahalleden oluşmaktadır (<http://www.wikipedia.org>, 2014).

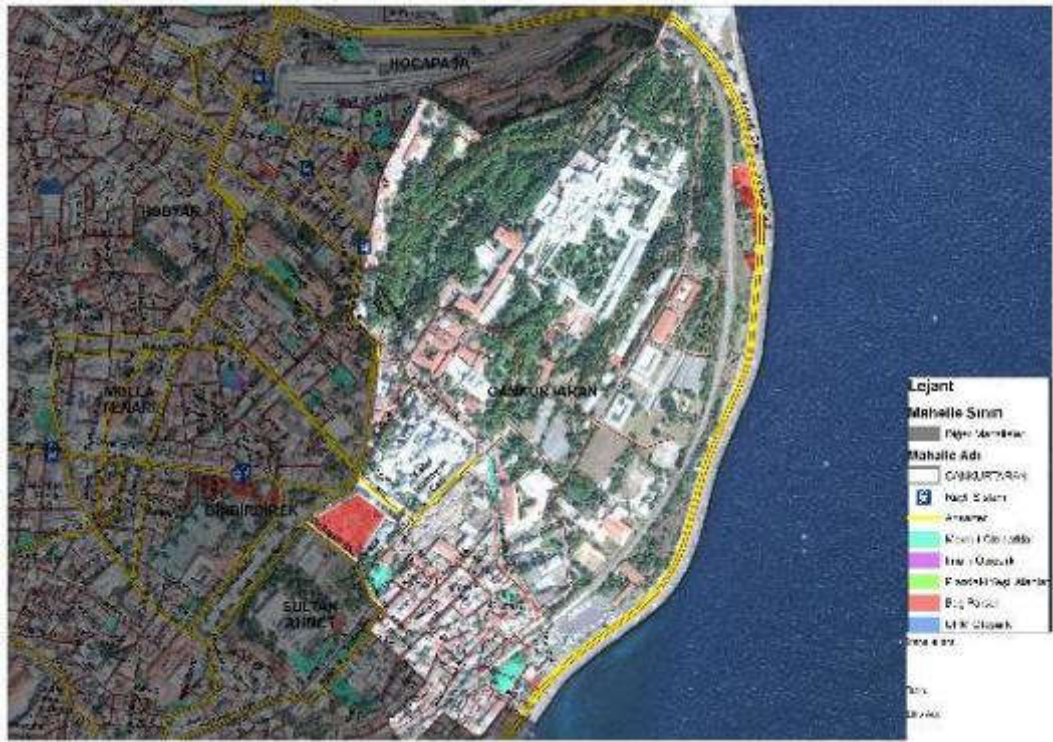


Şekil 3.1: Fatih İlçesi Konumu

Kaynak: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Fatih>

### 3.2. Fatih İlçesi Mevcut Otopark Envanteri

Fatih ilçesi mevcut otopark envanterini oluşturmak için, internet ve saha verilerinden faydalanarak bölge ve mahalle bazında değerlendirilmiştir. Sorunların saptanması ve çözümlerin önerilmesi amacıyla; arazi kullanımı, yapılaşma yoğunluğu, boş parseller, raylı sistem ve durakları, trafik çekim merkezleri, yola parklanma yönleri, nüfus, mevcut otopark türleri, imar planında yer alan otopark alanları vb. veriler toplanmış ve elde edilen tüm veriler derlenerek bölge ve mahalle bazında gösterilmiştir.



Şekil 3.2: Can Kurtaran Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak : İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)





Şekil 3.3: Sultanahmet Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.4: Hobyar Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)



Şekil 3.5: Mimar Hayrettin Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.6: Beyazıt Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)





Şekil 3.9: Kalenderhane Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.10: Yavuz Sinan Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)



Şekil 3.11: Zeyrek Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.12: Akşemsettin Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)

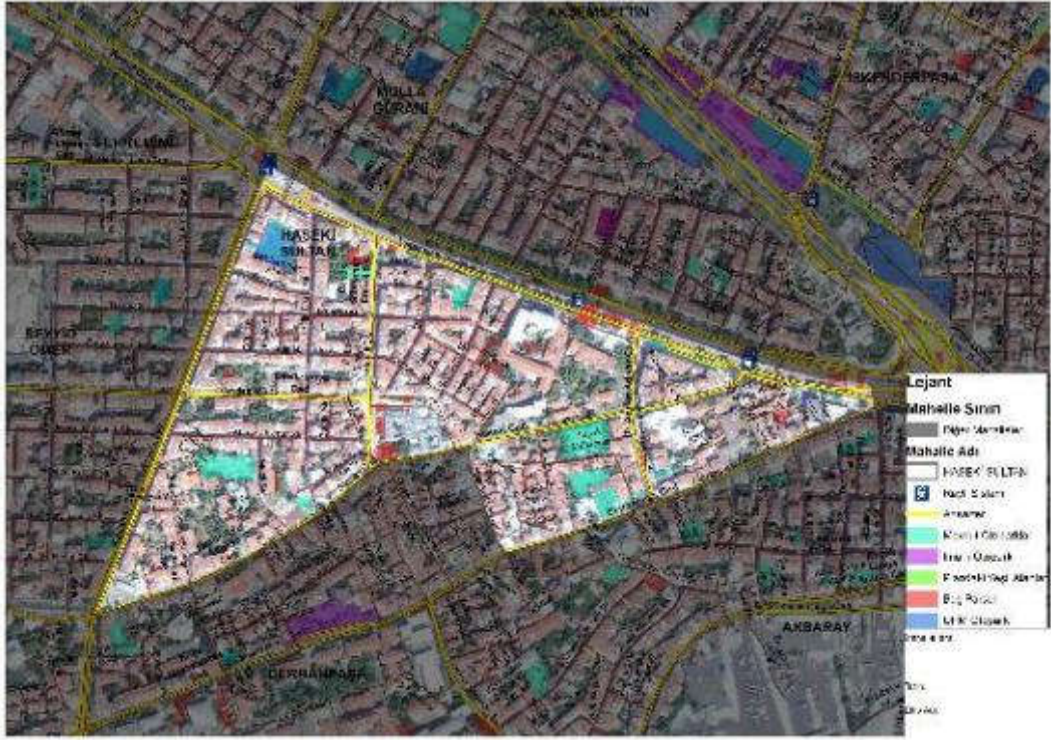


Şekil 3.13: Molla Gürani Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.14: Aksaray Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)



Şekil 3.15: Haseki Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

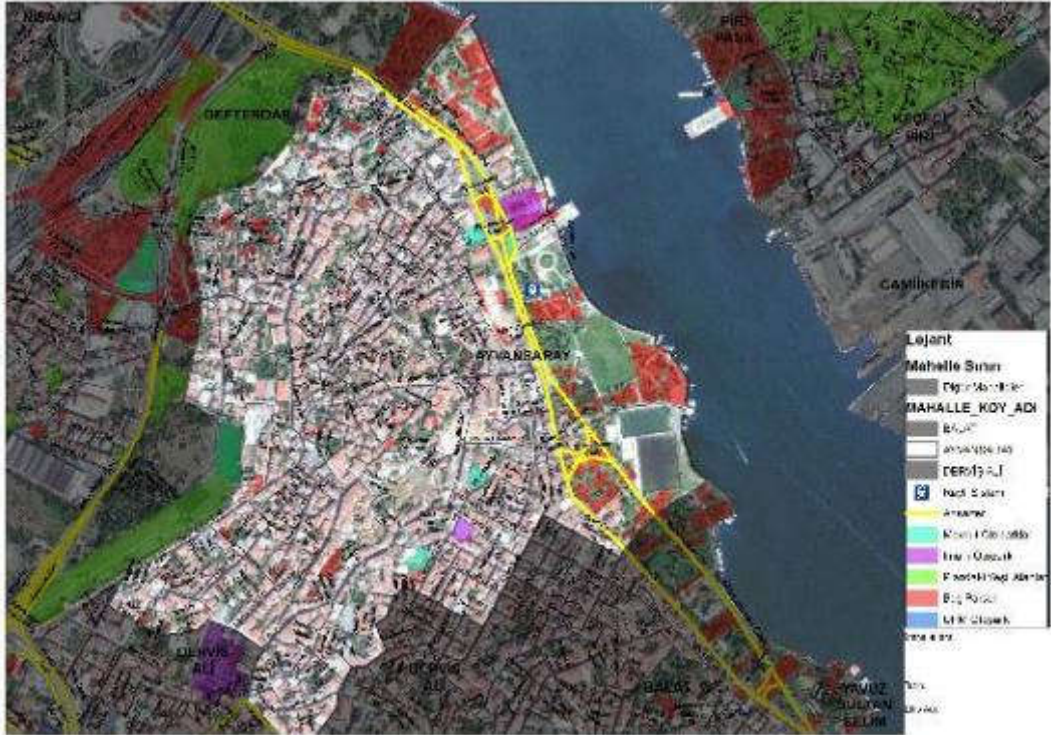


Şekil 3.16: Cerrahpaşa Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)



Şekil 3.17: Balat Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.18: Ayvansaray Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)





Şekil 3.19: Derviş Ali Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.20: Atikali Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)

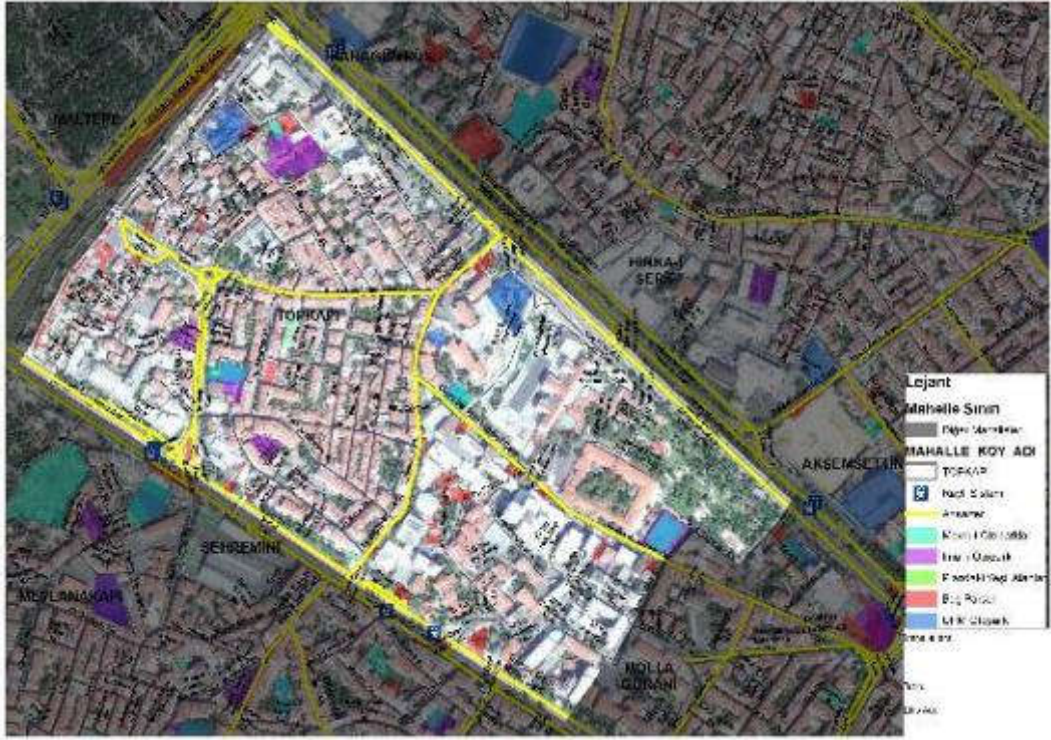


Şekil 3.21: Hırka-i Şerif Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.22: Karagümük Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)

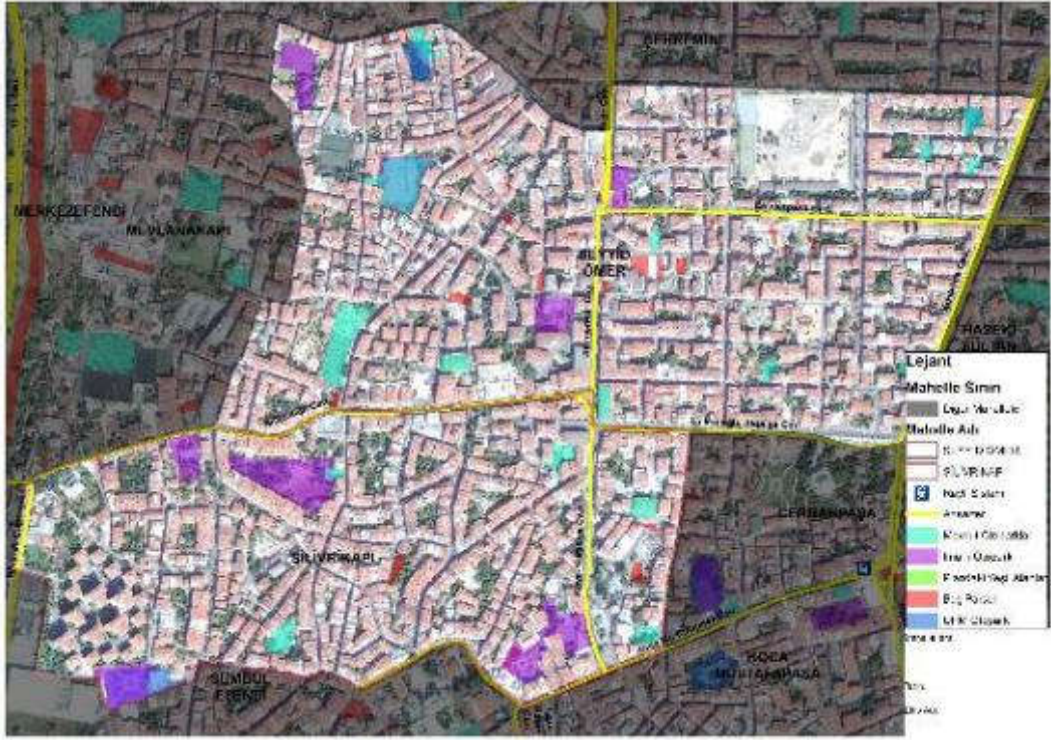


Şekil 3.23: Topkapı Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.24: Şehremini Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)



Şekil 3.25: Seyid Ömer Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri



Şekil 3.26: Koca Mustafa Mahallesi ve Çevresi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)



**Şekil 3.27:** Yedikule Mahallesi Mevcut Otopark Envanteri

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)

### 3.3. Fatih İlçesi Öneri Otopark Alanları

Fatih ilçe bütününde yapılan saha çalışmaları sonucunda oluşturulan mevcut otopark envanterinin ardından otopark olarak kullanılabilir 73 alan tespit edilmiştir.



Şekil 3.28: Fatih İlçesi 1. Kısım Öneri Otopark Alanları

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)





**Şekil 3.31:** Tarihi Yarımada Öneri Otopark Alanları

Kaynak: İ.B.B. Harita Müdürlüğü (2015)



**Tablo 3**  
**Fatih İlçesi Öneri Otopark Alanları Listesi**

KOD	MAHALLE - KÖY ADI	KAPASİTE	CADDE-SOKAK
FTH-02	İSKENDERPAŞA	200	Okumuş Adam Sk. Feyzullah Efendi Sk.
FTH-05	ATİKALİ	87	Karadut Sk. Bakkalzade Sk.
FTH-07	KARAGÜMRÜK	250	Öztan Sk. Arpa Emmini Köprüsü Çıkmazı
FTH-10	TOPKAPI	100	Vakıf Gureba Hastanesi Yolu Gureba Hastanesi Cad.
FTH-11	TOPKAPI	600	Bican Bağcıoğlu Yokuşu Ethem Efendi Sk.
FTH-12	SEYYİD ÖMER	100	Ömer Seyfettin Sk.
FTH-13	ZEYREK	150	Ömer Efendi Sk. Tezgaççılar Sk.
FTH-14	YAVUZ SULTAN SELİM	150	Şair Nabi Sk. Müftü Hamamı Sk.
FTH-15	HACI KADIN	50	Muabbir Sk.
FTH-17	İSKENDERPAŞA	120	Sofular Tekkesi Sk. Hattat Fehmi Sk.
FTH-18	İSKENDERPAŞA	100	Yeni Orta Sk. Tayyareci Orhan Sk.
FTH-22	TOPKAPI	150	Topkapı Cad.
FTH-23	MEVLANAKAPI	250	Kalburcu Mehmet Camii Sk.
FTH-24	MEVLANAKAPI	300	Mevlanakapı Cad. Mimar Kasım Cad.
FTH-25	ŞEHREMİNİ	300	Küçük Saray Meydanı Cad. Saray Bostanı Sk.
FTH-29	HASEKİ SULTAN	150	Kızılma Cad. Tevfik Fikret Sk.
FTH-30	SEYYİD ÖMER	100	Ziya Gökalp Sk. Şair Mehmet Emin Sk.
FTH-34	ŞEHREMİNİ	150	Ayık Fırın Sk.
FTH-36	AKSARAY	100	Sulu Bostan Sk.
FTH-39	KOÇA MUSTAFAPAŞA	200	Fevzi İlgaz Sk.
FTH-40	CERRAHPAŞA	250	Koca Mustafapaşa Cad. Çınar Sk.
FTH-44	MOLLA GÜRANİ	150	Çağanak Sk. Uygur Sk.
FTH-45	MOLLA GÜRANİ	100	Sigortacı Çıkmazı Sigortacı Sk.
FTH-53	KARAGÜMRÜK	100	Korucu Sk. Şükrü Naili Sk.
FTH-54	HIRKA-İ ŞERİF	250	Sofalı Çeşme Cad. Külahlı Sk.
FTH-55	KARAGÜMRÜK	100	Enderüni Rifatbey Sk. Prof. Naci Şensoy Cad.
FTH-58	AKŞEMSETTİN	100	Şemsettin Sami Sk.
FTH-60	ALİ KUŞÇU	150	Yedi Emirler Sk. Başımam Sk.
FTH-61	HACI KADIN	180	Darulhadis Sk.
FTH-64	İSKENDERPAŞA	120	Dolap Cad.
FTH-65	CERRAHPAŞA	1198	Kennedy Cad.
FTH-67	İSKENDERPAŞA	210	Oruçgazi Sk. Vezir Çeşmesi Sk.
FTH-68	MOLLA GÜRANİ	400	Oğuzhan Cad. Gureba Hastanesi Cad.
FTH-70	SİLVİRİKAPI	150	Koçdibek Çıkmazı
FTH-71	NİŞANCA	100	Türkeli Cad. Latif Sk.
FTH-72	ŞEHSUVAR BEY	145	Kumluk Sk. Çakmaktaşı Sk.
FTH-73	KEMALPAŞA	100	Fethibey Cad. Saffetpaşa Sk.
FTH-74	HACI KADIN	100	Hacı Kadın Cad. Katip Çelebi Cad.
FTH-79	MERCAN	150	Tacirhane Sk. Han Arkası Sk.
FTH-86	AKSARAY	100	Abdullah Çavuş Sk. Küçük Langa Aralığı Cad.
FTH-87	NİŞANCA	150	Asker Sk.
FTH-88	NİŞANCA	120	Hemşire Sk. Molataşı Cad.
FTH-89	NİŞANCA	100	Kenanbey Sk. Kenanbey Çıkmazı
FTH-90	SARAÇ İŞHAK	150	İbrahimpaşa Yokuşu Şakirefendi Çeşmesi Sk.
FTH-95	DERVİŞALİ	200	Sebzecibaşı Sk. Cepken Çıkmazı
FTH-96	KARAGÜMRÜK	150	Harap Değirmen Sk. Hatice Sultan Sk.
FTH-101	YAVUZ SULTAN SELİM	100	Seferikoz Sk. Nalinci Kasım Sk.
FTH-102	CİBALI	200	Yazar Orhan Kemal 2. Çıkmazı Yazar Orhan Kemal Sk.
FTH-103	İSKENDERPAŞA	114	Horhor Cad. Yeşil Tekke Sk.
FTH-104	AKŞEMSETTİN	105	Akdeniz Cad. Kocasinan Cad.
FTH-106	TOPKAPI	300	Sulukule Cad. Aydın Sk.
FTH-107	ŞEHREMİNİ	150	Deniz Abdal Camii Sk. Köprülü Mehmetpaşa Sk.
FTH-108	SEYYİD ÖMER	250	Eviya Ata Sk. Alyanak Sk.
FTH-111	SÜMBÜLEFENDİ	200	Duhaniye Sk. Burhanettin Tepsi Sk.
FTH-113	KARAGÜMRÜK	150	Sofalı Çeşme Cad. Kalfa Sk.
FTH-114	DERVİŞ ALİ	100	Kalfa Efendi Sk. Urgan Sk.
FTH-118	DERVİŞ ALİ	100	Kalfa Efendi Sk.
FTH-119	DERVİŞ ALİ	100	Şehit Ümit Uçan Sk.
FTH-120	SİLVİRİKAPI	100	Şehit Turan Topal Sk.
FTH-121	SİLVİRİKAPI	250	Alay İmamı Sk.
FTH-122	SEYYİD ÖMER	250	Lalezar Cami Sk.
FTH-123	BALAT	200	Tayyareci Selahattin Sk.
FTH-124	KÜÇÜK AYASOFYA	150	Cinci Meydanı Sk.
FTH-125	BALAT	38	Cebecibaşı Mescidi Sk.
FTH-126	MOLLA GÜRANİ	159	Gureba Hastanesi Cad.
FTH-127	MEVLANAKAPI	150	Kalburcu Mehmet Sk.
FTH-128	SEYYİD ÖMER	100	Emrullah Efendi Sk.
FTH-129	YAVUZ SULTAN SELİM	70	Kadı Çeşmesi Sk.
FTH-130	ŞEHREMİNİ	100	Gaspiralı Sk. Necip Asım Sk.
FTH-131	SEYYİD ÖMER	100	Seyyid Ömer Camii Sk.
FTH-132	AKSARAY	100	Namık Kemal Cad. Küçük Langa Cad.
FTH-133	DERVİŞ ALİ	100	Kariye Türbesi Sk.
FTH-134	ŞEHREMİNİ	1080	Karanfilli Çavuş Sokak - İskender Bostanı Sokak

Kaynak: İ.B.B. Ulaşım Planlama Müdürlüğü (2016)

## **BÖLÜM 4: TARIHİ YARIMADA’NIN ARAÇ PARK ETME (OTOPARK) SORUNUNUN ÇÖZÜMÜNE İLİŞKİN STRATEJİLER**

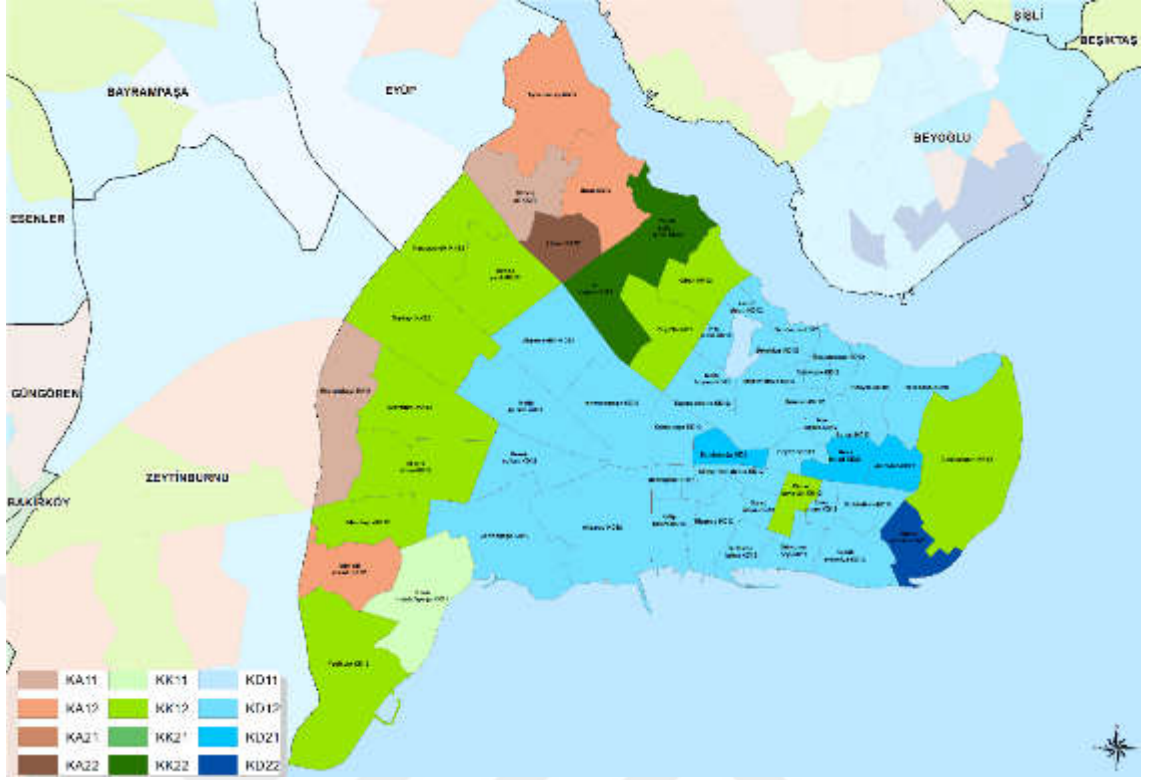
Bu bölümde Tarihi Yarımada’nın mahalle bazında bölgelere ayrılarak otopark sorununun çözümüne ilişkin bölgesel ve genel stratejiler ele alınmıştır.

### **4.1. Fatih İlçesinin Mahalle Bazında Bölgenmesi**

Fatih ilçe bütününde otomobil sahipliliği oranı, yola park etme düzeyi ve arazi kullanımı verileri kullanılarak mahalle bazında 12 bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgeler;

- Konut Alanı, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme düşük (KA11)
- Konut Alanı, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme yüksek (KA12)
- Konut Alanı, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme düşük (KA21)
- Konut Alanı, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme yüksek (KA22)
- Karma Kullanım, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme düşük (KK11)
- Karma Kullanım, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme yüksek (KK12)
- Karma Kullanım, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme düşük (KK21)
- Karma Kullanım, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme yüksek (KK22)
- Konut Dışı, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme düşük (KD11)
- Konut Dışı, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme yüksek (KD12)
- Konut Dışı, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme düşük (KD21)
- Konut Dışı, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme yüksek (KD22)

Her bölgenin kendi özelliklerine göre strateji oluşturulmuştur (İ.B.B., 2016: 61).



**Şekil 4.1:** Fatih İlçesi Bölgeleme Çalışması

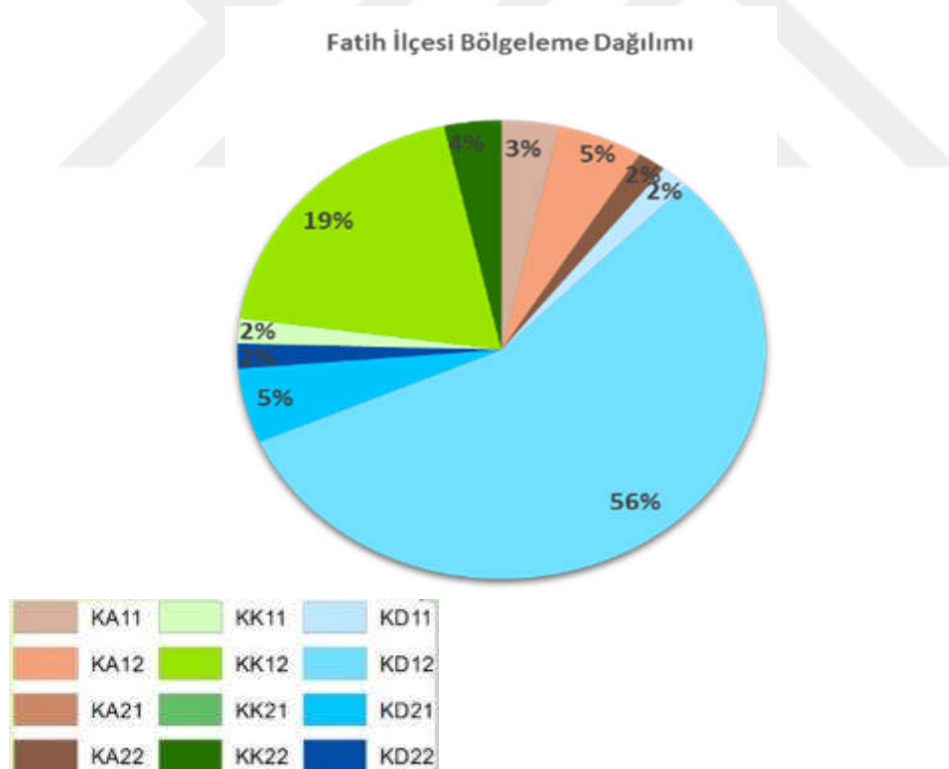
Kaynak: İ.B.B. Ulaşım Planlama Müdürlüğü (2016)

Tarihi yarımada olarak adlandırılan Fatih İlçesi, İstanbul'un en eski yerleşim yeridir. 2008 yılından sonra Eminönü İlçesi de Fatih İlçesi'ne bağlanmıştır. Genel olarak vilayet merkezi olmasıyla beraber birçok kamu hizmeti ilçe içerisinde bütün İstanbul halkına sunulmaktadır. Maliye, emniyet ve idari tesislerin yanında kamu hastaneleri, üniversiteler de bu ilçede yoğun şekilde bulunmaktadır. Ayrıca Ayasofya Müzesi, Sultanahmet Meydanı-Camii, Kapalı Çarşı ve Tarihi Surlar ilçe sınırları içerisinde yer almakta ve yoğun turizm faaliyetleri içermektedir. Laleli, Sirkeci, Eminönü, Mahmutpaşa ve Tahtakale Mercan bölgeleri yoğun ticari faaliyet gerçekleşen bölgelerdendir.

İlçe, kara, deniz ve raylı sistem ulaşım modlarını bünyesinde bulundurmaktadır (Özdemir, 2006: 18). Aynı zamanda bir transit geçiş bölgesi özelliği göstermektedir. İlçe nüfusu zaman içinde azalma belirtileri de göstermektedir. Marmaray için yapılan kazılar sırasında bulunan arkeolojik eserler İstanbul tarihini ve yerleşimi başlangıcını, M.Ö. 6.000-8.000 yıllarına kadar geri götürecek şekilde yorumlanmaktadır. Bu durumda İstanbul, Dünya'nın en eski kentlerinden birisi olmaktadır.

Fatih İlçesi'nde otomobil sahipliği oranı düşük seviyededir. Bu nedenle otopark arz ve talebi de düşük seviyelerde gerçekleşmektedir. Yola park etme oranı çok yüksek seviyelerdedir. Nüfus açısından özellikle gece nüfusu açısından ilçe genelinde bazı mahallelerde gündüz nüfusuna göre büyük azalışlar dikkat çekmektedir (özellikle Eminönü ve Laleli). Özellikle gündüz trafik çekim merkezleri bulunmaktadır. İlçe, yoğun şekilde kıyı alanları ve turistik alanlar içermektedir. Ana arterlerin mahallelere etkisi yüksektir. Yol üstü park etme kapasitesi en yüksek olan bir ilçedir. Bu durum, gece ve gündüz olarak araç sahipleri tarafından otopark olarak yolların kullanıldığı şeklinde yorumlanabilir. Toplu taşıma durakları kullanımı ilçe genelinde yüksek seviyededir.

Fatih İlçesi için otopark kapasitesinin yeterli olmadığı fakat park alanı ihtiyacının yol üstlerinde giderildiği söz konusu olabilir. İlçe aynı zamanda etkin toplu taşıma olanaklarına sahip olduğu için otomobil sahipliği baskılanıyor olabilir. İlçe kendi nüfusundan daha fazla oranda transit geçiş trafiği yükünü de çekmektedir.



**Şekil 4.2:** Fatih İlçesi Bölgeleme Dağılımı

Kaynak: İ.B.B. Ulaşım Planlama Müdürlüğü (2016)

Fatih ilçesi 57 mahalleden oluşmaktadır. İlçe toplam 12 bölge içermektedir. İlçe genellikle Konut Dışı, otomobil sahipliği düşük, yola park etme seviyesi yüksek (KD12) bölgesinden oluşmaktadır.

- KA11 bölgesi 2 adet
- KA12 bölgesi 3 adet
- KA21 bölgesi 3 adet
- KA22 bölgesi 1 adet
- KD11 bölgesi 1 adet
- KD12 bölgesi 32 adet
- KD21 bölgesi 3 adet
- KD22 bölgesi 1 adet
- KK11 bölgesi 1 adet
- KK12 bölgesi 11 adet
- KK21 bölgesi 2 adet
- KK22 bölgesi 2 adet (İ.B.B. Otopark Ana Planı, 2016: 61).

## **4.2. Bölgelere Göre Otopark Sorununu Çözme Odaklı Stratejiler**

Bölgelere göre konut alanı, otomobil sahipliği ve yola park etme alışkanlıkları üzerinden stratejiler bu başlık altında incelenecektir.

### **4.2.1. Konut Alanı, Otomobil Sahipliliği Düşük, Yola Park Etme Düşük (KA11)**

Konut alanları açısından bakıldığında, en az sorunlu alanlar bu bölgelerdir. Hem otomobil sahipliği düşük, hem de yola park eden araç sayısı azdır. Ancak bu durum, otopark sorunu yok demek değildir. Otomobil sahipliği düşük olmasına rağmen, yola park eden araçların olması otopark sorununun az da olsa olması demektir. Bu alanlar, öncelikle çözülmesi gereken alanlar olarak görülmemektedir. Konut alanlarında parklanma daha çok gece kullanımı için gereklidir. Bu yüzden yol kenarına park eden araçlar trafiği çok fazla etkileyecek unsurlar olmamaktadır.

#### **4.2.2. Konut Alanı, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme yüksek (KA12)**

Konut alanlarında bulunan bu bölgeler, otomobil sahipliliği düşük olmasına rağmen yola park etme oranı yüksek olan alanlardır. Mevcut otoparklar, araçların park etmesi için yeterli değildir.

Bu alanlar hem yapı hem nüfus bakımından yoğun alanlardır. Gelir düzeyinin düşüklüğünden dolayı otomobil sahipliliği düşük olabilir, ancak mevcut araçlar için yeterli sayıda otopark bulunmamaktadır. Bu nedenle, yola park etme oranı yüksek çıkmaktadır.

Bu alanların otopark sorunu açısından değerlendirilmesi sonucu, aşağıdaki çözüm önerileri geliştirilmiştir:

- Mevcut otoparkların kapasitesinin yeterli bir şekilde artırılması söz konusu ise kapasiteler artırılmalıdır. Eğer değilse, uygun ve ihtiyaç olan alanlarda yeni otopark alanları üretilmelidir.
- Toplu taşıma sistemi özendirilerek, özel araç kullanımı en aza indirgenmelidir.
- Mevcut ve önerilen toplu taşıma sisteminden bu alanların yararlanabilmesi için ana ulaşım duraklarında park et-devam et sistemleri geliştirilmelidir.
- Alanların topoğrafik yapısı uygun ve gidilecek mesafe kısa ise bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalıdır, bunun için bisiklet parklar oluşturulmalıdır.
- Anaarterlerde yasa dışı yol kenarı parklanmasına engel olarak trafiğin akışı kolaylaştırılmalıdır.
- Yeni yapılacak olan konut projelerinde otopark alanları da düşünölmelidir.

#### **4.2.3. Konut Alanı, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme düşük ve yüksek (KA21 ve KA22)**

Konut alanları arasında en fazla otopark sorunu olan bölgelerdir. Bu bölgelerde otomobil sahipliliği ve yola park etme oranı yüksek olduğu için öncelikli otopark sorununun çözölmeye gereken alanlardır. Mevcut otoparklar bu bölgedeki araçlar için yeterli değildir. Bu alanların gece kullanımı daha çok önemlidir.

Mevcut otoparklar için yeterli otopark alanları bulunmamaktadır. Bu yüzden yola park etme oranı da yüksektir.

Bu alanların otopark sorunu açısından değerlendirilmesi sonucu, aşağıdaki çözüm önerileri geliştirilmiştir:

- Mevcut otoparkların kapasitesinin yeterli bir şekilde artırılması söz konusu ise kapasiteler artırılmalıdır. Eğer değilse, uygun ve ihtiyaç olan alanlarda yeni otopark alanları üretilmelidir.
- Toplu taşıma sistemi özendirilerek, özel araç kullanımı en aza indirgenmelidir.
- Mevcut ve önerilen toplu taşıma sisteminden bu alanların yararlanabilmesi için ana ulaşım duraklarında park et-devam et sistemleri geliştirilmelidir.
- Alanların topoğrafik yapısı uygun ve gidilecek mesafe kısa ise bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalıdır, bunun için bisiklet parklar oluşturulmalıdır.
- Anaarterlerde yasa dışı yol kenarı parklanmasına engel olarak trafiğin akışı kolaylaştırılmalıdır.
- Yeni yapılacak olan konut projelerinde otopark alanları da düşünülmelidir.

#### **4.2.4. Karma Kullanım, otomobil sahipliği düşük, yola park etme düşük (KK11)**

Karma kullanım alanları açısından bakıldığında, en az sorunlu alanlar bu bölgelerdir. Hem otomobil sahipliği düşük, hem de yola park eden araç sayısı azdır. Ancak bu durum, otopark sorunu yok demek değildir. Otomobil sahipliği düşük olmasına rağmen, yola park eden araçların olması otopark sorununun az da olsa olması demektir. Bu alanlar, öncelikle çözülmesi gereken alanlar olarak görülmemektedir. Karma kullanımda hem gece hem gündüz parklanma mevcuttur. Gece kullanımda çok fazla sorun oluşturmasa da, gündüz kullanımı için önemlidir. Çalışma için gelenlerin özel araç kullanımı en aza indirilmelidir.

#### **4.2.5. Karma Kullanım, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme yüksek (KK12)**

Karma kullanım alanlarındaki bu bölgeler, otomobil sahipliği düşük olmasına rağmen yola park etme oranı yüksek olan alanlardır. Mevcut otoparklar, araçların park etmesi için yeterli değildir.

Bu bölgeler hem çalışma hem konut alanları olduğu için, gece ve gündüz parklanma açısından sorun olmaktadır. Bu ilçeler yapı ve nüfus yoğunluğunun fazla olduğu, otopark alanların yetersiz olduğu ve araçların yol kenarına park etmek zorunda olduğu alanlardır. Bu sorunlara yolların yeterli genişlikte olmaması da eklenebilir. Bu alanların otopark sorunu açısından değerlendirilmesi sonucu, aşağıdaki çözüm önerileri geliştirilmiştir:

Mevcut otoparkların kapasitesinin yeterli bir şekilde artırılması söz konusu ise kapasiteler artırılmalıdır. Eğer değilse, uygun ve ihtiyaç olan alanlarda yeni otopark alanları üretilmelidir.

Toplu taşıma sistemi özendirilerek, özel araç kullanımı en aza indirgenmelidir.

- Mevcut ve önerilen toplu taşıma sisteminden bu alanların yararlanabilmesi için ana ulaşım duraklarında park et-devam et sistemleri geliştirilmelidir.
- Alanların topoğrafik yapısı uygun ve gidilecek mesafe kısa ise bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalıdır, bunun için bisiklet parklar oluşturulmalıdır.
- Gündüz park alanlarının, gece park alanları ile dengelenmesi için ortak park alanları oluşturulmalıdır.
- Ana arterlerde yasa dışı yol kenarı parklanmasına engel olarak trafiğin akışı kolaylaştırılmalıdır.
- Yeni yapılacak olan konut projelerinde otopark alanları da düşünölmelidir.



#### **4.2.6. Karma Kullanım, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme düşük ve yüksek (KK21 ve KK22)**

Bu alanlar otomobil sahipliliğinin yüksek olması, bunu mevcut otoparkların karşılayamaması, yasa dışı yol kenarı parklanmanın fazla olması nedeniyle, hem gece kullanımı hem de gündüz kullanımı açısından sorun teşkil etmektedir. Bu alanların otopark sorunu açısından değerlendirilmesi sonucu, aşağdaki çözümler önerileri geliştirilmiştir:

Mevcut otoparkların kapasitesinin yeterli bir şekilde artırılması söz konusu ise kapasiteler artırılmalıdır. Eğer değilse, uygun ve ihtiyaç olan alanlarda yeni otopark alanları üretilmelidir. Toplu taşıma sistemi özendirilerek, özel araç kullanımı en aza indirgenmelidir.

- Mevcut ve önerilen toplu taşıma sisteminden bu alanların yararlanabilmesi için ana ulaşım duraklarında park et-devam et sistemleri geliştirilmelidir.
- Alanların topoğrafik yapısı uygun ve gidilecek mesafe kısa ise bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalıdır, bunun için bisiklet parklar oluşturulmalıdır.
- Gündüz park alanlarının, gece park alanları ile dengelenmesi için ortak park alanları oluşturulmalıdır.
- Ana arterlerde yasa dışı yol kenarı parklanmasına engel olarak trafiğin akışı kolaylaştırılmalıdır.
- Yeni yapılacak olan projelerde (konut projeleri, ticari projeler vb.) otopark alanları da düşünölmelidir.

#### **4.2.7. Konut Dışı, otomobil sahipliliği düşük, yola park etme düşük (KD11)**

Konut dışı alanlar açısından bakıldığında, en az sorunlu alanlar bu bölgelerdir. Hem otomobil sahipliliği düşük, hem de yola park eden araç sayısı azdır. Ancak bu durum, otopark sorunu yok demek değerildir. Otomobil sahipliliği düşük olmasına rağmen, yola park eden araçların olması otopark sorununun az da olsa olması demektir. Bu alanlar, öncelikle çözümlenmesi gereken alanlar olarak görölmemektedir. Konut dışı alanlarda gündüz parklanma mevcuttur. Çalışma için gelenlerin özel araç kullanımı en aza indirilmelidir.

#### **4.2.8. Konut Dışı, otomobil sahipliği düşük, yola park etme yüksek (KD12)**

Konut dışı alanlardaki bu bölgeler, otomobil sahipliği düşük olmasına rağmen yola park etme oranı yüksek olan alanlardır. Mevcut otoparklar, araçların park etmesi için yeterli değildir.

Çalışma alanları olması bakımından gündüz parklanma yoğunluğunun fazla olduğu alanlardır. Hem otomobil sahipliği düşük, hem de yola park etme oranının fazla olması, burada ciddi bir otopark problemi olduğunu gösterir. Ayrıca bu sorunlara ilçenin yapısal durumu da neden olmaktadır.

Bu alanların otopark sorunu açısından değerlendirilmesi sonucu, aşağıdaki çözüm önerileri geliştirilmiştir:

- Mevcut otoparkların kapasitesinin yeterli bir şekilde artırılması söz konusu ise kapasiteler artırılmalıdır. Eğer değilse, uygun ve ihtiyaç olan alanlarda yeni otopark alanları üretilmelidir.
- Toplu taşıma sistemi özendirilerek, özel araç kullanımını en aza indirgenmelidir.
- İstanbul Ana Ulaşım Planı'nda mevcut ve önerilen toplu taşıma sisteminden bu alanların yararlanabilmesi için ana ulaşım duraklarında park et-devam et sistemleri geliştirilmelidir.
- Alanların topoğrafik yapısı uygun ve gidilecek mesafe kısa ise bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalıdır, bunun için bisiklet parklar oluşturulmalıdır.
- Ana arterlerde yasa dışı yol kenarı parklanmasına engel olarak trafiğin akışı kolaylaştırılmalıdır.
- Yeni yapılacak olan konut projelerinde otopark alanları da düşünülmelidir.

#### **4.2.9. Konut Dışı, otomobil sahipliliği yüksek, yola park etme düşük ve yüksek (KD21 ve KD22)**

Bu alanlar otomobil sahipliliğinin yüksek olması, bunu mevcut otoparkların karşılayamaması, yasa dışı yol kenarı parklanmanın fazla olması nedeniyle, gündüz kullanımı açısından sorun teşkil etmektedir. Bu alanların çözümüne öncelikle K1 ve K2 kordon hatlarının olduğu bölgelerden başlanılmalıdır.

Bu alanların otopark sorunu açısından değerlendirilmesi sonucu, aşağıdaki çözüm önerileri geliştirilmiştir:

- Mevcut otoparkların kapasitesinin yeterli bir şekilde artırılması söz konusu ise kapasiteler artırılmalıdır. Eğer değilse, uygun ve ihtiyaç olan alanlarda yeni otopark alanları üretilmelidir.
- Konut dışı alanlara ulaşım için, kişilerin toplu taşıma kullanması sağlanmalıdır.
- Özel araç kullanımının azaltılması sağlanmalıdır.
- Toplu taşıma sistemlerinin ana ulaşım duraklarında P+R sistemleri geliştirilmelidir.
- Alanların topoğrafik yapısı uygun ve gidilecek mesafe kısa ise bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalıdır, bunun için bisiklet parklar oluşturulmalıdır.

#### **4.3. Genel Stratejiler**

Otopark kapasiteleri artırılmasıyla birlikte otomobil kullanımındaki hızlı artış, trafik sıkışıklıkları, trafik kazaları, motorlu araç trafiğinden kaynaklanan çevre kirliliği gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunların oluşumuna neden olan unsurlardan birisi de park edilmiş araçlardır. Bu nedenlerle, otopark yer sorunlarının ele alınması ve bu sorunlara en uygun çözümleri sunacak planlama ve uygulamaların ortaya konmasını gerekmektedir.

Ulaşım sistemlerinden bir parçası olan otoparkların yeterli sayıda, kolay bulunabilen, boş, ucuz, ulaşılacak yere yakın olması gibi gereklilikler otopark kullanımını etkileyen nedenlerdir. Ancak her araç için otopark yeri ihtiyacını karşılamak, sadece idareye mali bedel yüklemekle kalmaz, ayrıca bütün topluma çevresel bir sorun da oluşturur.

Otopark üretme talebi, otomobile bağımlılık döngüsünün önemli parçalarından biridir. Otopark talebi otomobile odaklanmış alan kullanımını planlamasıyla artmıştır. Otopark talebindeki bu artıştan dolayı, kentsel yayılmanın oluşması kaçınılmaz olmuştur. Otomobile bağımlılık döngüsü araba kullanımını teşvik ederken, taşıma şekillerinin çeşitliliğini azaltır ve kentsel yayılma oluşturur. Bu döngünün kırılmasında yardımcı olabilecek en önemli uygulamalardan biri Otopark Yönetimi'dir. Otopark Yönetimi, mevcut park alanlarının daha verimli kullanılmasını teşvik eden, otopark kullanıcılarına verilen hizmetlerin kalitesini arttıran ve otoparkların tasarımını geliştiren çeşitli stratejiler içermektedir. En önemli stratejilerin bazıları şöyledir:

- Otopark Ücretlendirmesi : Merkezde yüksek ücret, çeperlerde düşük ücret politikası ( İleri modeli Londra'da uygulanan sıkışıklık ücretlendirilmesi-şehire girişte ücret araçlardan alınması
- Otopark Düzenlemeler: Otopark düzenlemeleri, kimin, ne zaman ve ne kadar süreyle otoparkları kullanacağını kontrol etmektedir. İ.E.E.T garajlarının sabah 07.00 akşam 20.00'a kadar otomobil parklanmalarına açılması, akşam 21.00' dan sabah 06.00'a kadar otobüslerin Parklanma ve lojistik hizmetleri için kullanılabilmesi değerlendirilebilir.
- Otopark Paylaşımı: Örneğin, çalışanlar tarafından gündüz kullanılan otoparklar akşamları da restoranlar tarafından kullanılabilir.
- Otopark-daire Satışı Ayrılması: Otopark ve dairelerin birbirinden ayrı olarak ayrı satılması veya kiralanması demektir.
- Mali Teşvikler (işverenlerden sağlanan otopark nakit teklifi): Alternatif ulaşım şekillerinin kullanımının teşvik edilmesi ve özellikle zirve saatlerde otopark kullanımının azalması için çalışanlara mali teşvikler sunulabilir.
- Gelir Vergilerine Dayandırılmış Otopark Ücretlerinin Artırılması: Otopark ücretlendirmesini teşvik edecek bir diğer verimli yol, otopark ihtiyacını karşılayanların gelirlerine göre vergilendirmektir. Bu vergiler de otoparkı kullananlara yansıtılarak kullanım azaltılacaktır.
- Otopark Etkilenme ücretleri: Otopark sayısını arttırmak sadece yapım maliyeti değil aynı zamanda bütün ulaşım sistemine bir maliyet getirir. Bu durumda hükümet veya mahalli idareler müteahhitlere tek seferlik bir vergi uygulayarak

bunun maliyetini çıkarabilirler. Bundan dolayı, müteahhitler sadece çok gerekli olan otopark sayısını sağlayacaklardır.

- Üsteki stratejilerin değişik birleşimleri: Belli bölgelerde sadece bir strateji kullanmanın yerine, iki ya da üç tanesinin beraber uygulanması çok daha verimli sonuçlar yaratabilir (Barhani ve Ergün, 2010: 24-25).

Otopark sorunlarının çözümüne yönelik stratejiler, otopark talebini artıran, azaltan ve destekleyen olarak ayrışabilir.

### **Otopark Yeri Etkinliğini Artıran Stratejiler;**

- Paylaşımlı Park Yeri
- Park Yeri Düzenlemeleri
- Daha Uygun ve Esnek Standartlar Uygulama
- Park Maksimumlarını Belirleme
- Uzak Otopark ve Ring Servisleri Sağlama
- Akılcı Büyüme Stratejileri Uygulama
- Yürüme ve Bisiklet Kullanım İmkânlarını Arttırma
- Mevcut Otopark İmkânlarının Kapasitesini Arttırma

### **Stratejiler Otopark Talebini Azaltan Stratejiler;**

- Ulaştırma Talep Yönetimi Uygulamaları
- Otopark Fiyatlandırması Yöntemleri
- Fiyatlandırma Yöntemlerini Geliştirme
- Mali Teşvikler Sağlama
- Ayrı Park Yeri
- Park Yeri Vergilerini Düzenleme
- Bisiklet Kullanım İmkânları Sağlama

## **Destek Stratejileri;**

- Kullanıcı Bilgilerini ve Pazarlamayı Geliştirme
- Uygulama ve Kontrol Mekanizmalarını Geliştirme
- Ulaşım ve Otopark Yönetim Kurumları Oluşturma
- Park Taşması Planları Hazırlama
- Sokağa Park Etme Problemlerine Çözüm Üretme (Yardım, 2007: 6).

## **4.4. Otopark Sorununa Yönelik Çözüm Stratejileri**

Otopark kapasiteleri artırılmasıyla birlikte otomobil kullanımındaki hızlı artış, trafik sıkışıklıkları, trafik kazaları, motorlu araç trafiğinden kaynaklanan çevre kirliliği gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunların oluşumuna neden olan unsurlardan birisi de park edilmiş araçlardır. Bu nedenlerden dolayı, otopark yeri sorununun ele alınması ve en uygun çözümleri getirecek planlama ve uygulamaların ortaya konmasını gerektirmektedir.

Ulaşım sistemlerinden bir parçası olan otoparkların yeterli sayıda, kolay bulunabilen, boş, ucuz, ulaşılacak yere yakın olması gibi gereklilikler otopark kullanımını etkileyen nedenlerdir. Ancak her araç için otopark yeri ihtiyacını karşılamak, sadece idareye mali bedel yüklemekle kalmaz, ayrıca bütün topluma çevresel bir sorun da oluşturur.

Otopark üretme talebi, otomobile bağımlılık döngüsünün önemli parçalarından biridir. Otopark talebi otomobile odaklanmış alan kullanımını planlamasıyla artmıştır. Otopark talebindeki bu artıştan dolayı, kentsel yayılmanın oluşması kaçınılmaz olmuştur. Otomobile bağımlılık döngüsü araba kullanımını teşvik ederken, taşıma şekillerinin çeşitliliğini azaltır ve kentsel yayılma oluşturur. Bu döngünün kırılmasında yardımcı olabilecek en önemli uygulamalardan biri Otopark Yönetimi'dir.

Otopark Yönetimi, mevcut park alanlarının daha verimli kullanılmasını teşvik eden, otopark kullanıcılarına verilen hizmetlerin kalitesini arttıran ve otoparkların tasarımını geliştiren çeşitli stratejiler içermektedir. En önemli stratejilerin bazıları şöyledir:

- Otopark Ücretlendirmesi.
- Otopark Düzenlemeler: Otopark düzenlemeleri, kimin, ne zaman ve ne kadar süreyle otoparkları kullanacağını kontrol etmektedir.
- Otopark Paylaşımı: Örneğin, çalışanlar tarafından gündüz kullanılan otoparklar akşamları da restoranlar tarafından kullanılabilir.
- Otopark-daire Satışı Ayrılması: Otopark ve dairelerin birbirinden ayrı olarak ayrı satılması veya kiralanması demektir.
- Mali Teşvikler (işverenlerden sağlanan otopark nakit teklifi): Alternatif ulaşım şekillerinin kullanımının teşvik edilmesi ve özellikle zirve saatlerde otopark kullanımının azalması için çalışanlara mali teşvikler sunulabilir.
- Gelir Vergilerine Dayandırılmış Otopark Ücretlerinin Artırılması: Otopark ücretlendirmesini teşvik edecek bir diğer verimli yol, otopark ihtiyacını karşılayanların gelirlerine göre vergilendirmektir. Bu vergiler de otoparkı kullananlara yansıtılarak kullanım azaltılacaktır.
- Otopark Etkilenme ücretleri: Otopark sayısını arttırmak sadece yapım maliyeti değil aynı zamanda bütün ulaşım sistemine bir maliyet getirir. Bu durumda hükümet veya mahalli idareler müteahhitlere tek seferlik bir vergi uygulayarak bunun maliyetini çıkarabilirler. Bundan dolayı, müteahhitler sadece çok gerekli olan otopark sayısını sağlayacaklardır.
- Üsteki stratejilerin değişik birleşimleri: Belli bölgelerde sadece bir strateji kullanmanın yerine, iki ya da üç tanesinin beraber uygulanması çok daha verimli sonuçlar yaratabilir. (Barhani ve Ergün, 2010: 52)

Otopark sorunlarının çözümüne yönelik stratejiler, otopark talebini artıran, azaltan ve destekleyen olarak ayrışabilir.

## Otopark Yeri Etkinliğini Artıran Stratejiler;

- Paylaşımlı Park Yeri ve Düzenlemeleri

İhtiyacından fazla otopark alanı olan bina ve tesislerin otoparklarını diğer bina ve tesislerle kullanım için paylaşması.

- Daha Uygun ve Esnek Standartlar Uygulama

İmar mevzuatında ve mali konularda otopark alanı üretimini teşvik edici uygulamaların hayata geçirilmesi.

- Park Maksimumlarını Belirleme

Güncel imar kısıtlarını ve otopark alanlarının gerekliliğini dikkate alarak otopark alanlarının üretimi konusunda akılcı politikaların belirlenmesi.

- Uzak Otopark ve Ring Servisleri Sağlama

Merkezde otopark alanlarının üretilmemesi durumunda çeperde oluşturulacak otopark alanlarına servis ve ulaşımın sağlanması.

- Akılcı Büyüme Stratejileri Uygulama

Güncel şehircilik prensiplerine uygun imar koşullarını hayata geçirmek ve bireysel araç kullanımının yerine toplu taşımaya öncelik tanıyan sistemlerin hayata geçirilmesi.

- Yürüme ve Bisiklet Kullanım İmkânlarını Arttırma ve Destek Stratejileri;

Bireysel araç kullanımını azaltmak ve motorlu taşıtların oluşturduğu egzoz emisyonunu azaltmak için çevreci ulaşım opsiyonlarının geliştirilmesi ve yaya yollarının konforunu arttırmaya yönelik uygulamaların geliştirilmesi.

- Mevcut Otopark İmkânlarının Kapasitesini Arttırma

Akılcı büyüme stratejilerine destek amacıyla optimum otopark kapasitesinin sağlanmasına yönelik tedbirleri içeren uygulamaların geliştirilmesi.



## Otopark Talebini Azaltan Stratejiler;

- Ulaştırma Talep Yönetimi Uygulamaları

Ulaşım sistemini bütün halinde ele alarak eksik yönlerin tamamlanması ve tüm modların birlikte çalışacak şekilde sistemi yeniden tasarlama amacıyla geliştirilecek uygulamalar.

- Otopark Fiyatlandırması Yöntemleri ve Geliştirilmesi

Otopark talep yönetimi esaslarına göre düzenlenecek otopark fiyatları ve otopark işletme modellerinin geliştirilmesi.

- Mali Teşvikler Sağlama

Otopark kapasitesinin artırılması ve kendi ihtiyacını karşılayan bina ve tesislerin çeşitli mali desteklerle teşvik edilmesi.

- Ayrı Park Yeri

Her parselin otopark ihtiyacını kendi bünyesinde karşılamasına yönelik düzenlemeler.

- Park Yeri Vergilerini Düzenleme

Otopark sektörünün mali yönünün teknik olarak incelenmesi ve altyapısının geliştirilmesi.

- Kullanıcı Bilgilerini ve Pazarlamayı Geliştirme

Otopark kullanım kültürünün geliştirilmesi ve otopark sektörünün diğer iş kollarıyla bağlantılarının düzenlenmesi.

- Uygulama ve Kontrol Mekanizmalarını Geliştirme

Sektördeki uygulamaların denetim mekanizması kurularak mali, güvenlik, teknik vb. konularda denetiminin sağlanması ve bu sektördeki standartlaşmanın sağlanması.

- Ulaşım ve Otopark Yönetim Kurumları Oluşturma

Otopark sektörünün kamu ve özel alanlarda idari yönetim ve denetim mekanizmalarının oluşturulması.

- Park Taşması Planları Hazırlama

Özellikle büyükşehirlerde ve özel zamanlarda (festival, spor organizasyonları, uluslararası toplantılar vb.) otopark yönetimi ve trafikle ilişkisini sağlayacak yönetim planlarının hazırlanması.

- Sokağa Park Etme Problemlerine Çözüm Üretme

Şehrin kamusal ihtiyaçlarını karşılamada altyapı sorunlarına sebep olan sokağa park etme problemini çözecek mevzuat ve teknik konularda gelişim sağlanması.

## SONUÇ

Gelişmesini henüz tamamlamış ülkelerde, özellikle araç sahipliğinin belirli bir düzeyin üzerine çıkmamış olması ve ülke kalkınma modeli içerisinde otomotiv endüstrisinin hem üretim hem de satışlar noktasında teşvik edilmesi, araç sahipliğini her geçen gün arttırmaktadır. Araç sahipliğinin, gelişmişliğin bir ölçütü olarak değerlendirildiği bu ülkelerde, araç kullanımındaki artış ve buna bağlı olarak, kent içinde sürücülerin ulaşım sırasında park yeri ihtiyacının karşılanamaması sonucunda ortaya çıkan sirkülasyon zorlukları ve olumsuz etkiler “otopark problemi” olarak tanımlanmaktadır.

Fatih ilçesi, tarihin her döneminde ticaretin, turistik faaliyetlerin ve yönetim yapılarının merkezi konumunda olmuştur. Dolayısıyla İstanbul metropolünde ortaya çıkan araç park etme (otopark) sorununun en fazla yaşandığı ilçelerinden biri olmaktadır. Fatih İlçesi’nde otopark probleminin çözülmesi veya azaltılması durumunda, ulaşımın (erişilebilirliğin) daha rahat sağlanacağı ve daha yaşanılabilir mekanların oluşacağını söylemek mümkündür.

“İstanbul ili, tarihi yarımada ve yakın çevresinin mevcut otopark envanteri ve araç park etme (otopark) sorununa ait çözüm stratejileri” konulu tez çalışmasında amaçlanan ise, Fatih ilçesi özelinde tarihi yarımada’nın mevcut otopark envanterini irdelemek ve otopark sorunu olan bölgeleri belirleyip çözüme yönelik stratejileri ortaya koymaktadır.

İstanbul metropolünün merkezi olarak nitelendirilen Fatih ilçesinde otopark sorununu ortaya çıkaran nedenlerin bulunması ve bu nedenlere çözüm üretilebilmesi için ilçe bütününde geniş çaplı araştırmalar yapılmıştır.

Fatih bölgesindeki otopark yetersizliği bazı türev sorunları ortaya çıkarmaktadır. Hatalı parklanma otopark yetersizliğinin ortaya çıkardığı sorunlardan biridir. Bölgede hatalı parklanma çok sık görülmektedir. Bölgedeki ücretsiz yol üstü otoparkların daha çok bölge sakinleri tarafından uzun süreli parklanma için kullanılması ve gün içinde tamamen dolu olması bölgede kısa süreli park edilebilecek veya duraklama yapılabilecek yer kalmamasına neden olmaktadır. Otopark yetersizliğinin denetim eksikliği ile birleşmesi hatalı parklanmanın artmasına neden olmaktadır. Hatalı parklanma en çok kısa süreli (0-

15 dakika) park eden sürücüler tarafından yapılmaktadır. Otopark yetersizliği bölgenin ulaşılabilirliğini olumsuz etkilediğinden bölgedeki iş yerlerini ve ticari faaliyetleri olumsuz etkilemektedir. Bölgedeki otopark sorununun çözülmesi halinde gayrimenkul değerleri ve ekonomik hareketlilik artacaktır. Fatih İlçesinde sadece hatalı parklanmanın değil aynı zamanda otopark işletmelerinin denetimi konusunda da eksiklikler vardır. Bölgede çok sayıda ruhsatsız (kaçak) otopark bulunmaktadır. Bu otoparkların varlığı bölgedeki toplam park yeri arzını arttırıyor ve dolayısıyla bölgede otopark sorununun aşılmasına katkı sağlıyor gibi gözükse de standartlara aykırı biçimde sıkışık araç park edilen, kimi zaman kaldırımlara veya yola taşan, kayıt dışı çalıştığından vergi kaçıran bu işletmeler haksız rekabete neden olmakta ve otopark piyasasını bozmaktadır. Bu durum bölgedeki otopark yatırımlarının önünde önemli bir engel teşkil etmektedir. Fatih ilçe bütününde yapılan saha çalışmaları sonucunda oluşturulan mevcut otopark envanterinin ardından otopark olarak kullanılabilir 73 alan tespit edilmiştir.

Bölgede otomobil sahipliliği oranı, yola park etme düzeyi ve arazi kullanımı verileri kullanılarak mahalle bazında 12 bölgeye ayrılmıştır. Her bölgenin kendi özelliklerine göre strateji oluşturulmuştur.

Ayrıca Fatih bütününde uygulanabilecek;

- Otopark Ücretlendirmesi
- Otopark Düzenlemeler
- Otopark Paylaşımı
- Otopark-daire Satışı Ayrılması
- Mali Teşvikler
- Gelir Vergilerine Dayandırılmış Otopark Ücretlerinin Artırılması
- Otopark Etkilenme ücretleri
- Üsteki stratejilerin değişik birleşimleri

konu başlıklarıyla genel stratejilerde belirtilmiştir.

Sonuç olarak; bu ve buna benzer akademik çalışmaların arttırılması ve otopark sorunu, otopark talebi ve arzı üzerine daha fazla araştırma yapılması, hem ülkeler, hem yöneticiler hem de yönetilen halk açısından değer teşkil etmektedir.

## KAYNAKÇA

- AKARÇAY P. (2014), Yerel Yönetimler, Paradigma Akademi Yayınları, İstanbul.
- AKTAN, C. C., Değişim ve Devlet, TİSK Yayınları, No: 22, Ankara, 1998.
- BAERWOLD, J.E. (1982), Transpottation And Traffic Engineering Handbook, İnstitue Of Transportation Engineers, New Jersay 375, 376, 655.
- BARHANİ E. , Prof. Dr. ERGÜN G., Sürdürülebilir Ulaşıma Uygun Otopark Yönetim Stratejileri: İstanbul Uygulaması.
- BOKER, G. , FUNAR B. (1964), Parking American Association Of State Highway And Transportation Officials, Newyork, 28.
- BULUTOĞLU, K., Kamu Ekonomisine Giriş –Devletin Ekonomik Bir Kuramı, Filiz Kitabevi, İstanbul,1988.
- ERDEM İ. (2011), Yerel Siyaset ve Belediyecilik.
- EREL A. , YARDIM M.S. , GÜRSOY M. (1998), Tarihi Yarımada'nın Ulaşım Sorunları ve Acil Çözümleri.
- Fatih Belediyesi, (2014).
- GÖKAÇTI, M.A. (1996), Dünyada ve Türkiye'de Belediyecilik.
- GÜNGÖR, E. K. (2006), Konya Şehir Merkezindeki Otopark Sorunu Ve Öneriler Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi. FBE.
- HAMAMCIOĞLU C. , YENEN Z. (2009), İstanbul Tarihi Yarımada'da Ulaşım Ağı ve Kentsel Hizmet Alanlarının Yer seçimi Etkileşimi.
- <http://uclg-mewa.org/about-uclg-world-organization/>, Erişim Tarihi: 13.06.2017
- [http://www.alanbaskanligi.gov.tr/files/Y%C3%B6netim%20Plan%C4%B1\\_24%C5%9Fubat2012\\_k.pdf](http://www.alanbaskanligi.gov.tr/files/Y%C3%B6netim%20Plan%C4%B1_24%C5%9Fubat2012_k.pdf), Erişim Tarihi: 13.06.2017
- <http://www.tdk.gov.tr>, Erişim Tarihi: 21.05.2014.
- <http://www.wikipedia.org>, Erişim Tarihi: 01.06.2014.
- <http://www.yedikule.org/images/article/31.jpg>, Erişim Tarihi: 12.06.2017.
- İÇÖZ, Ö., Telekomünikasyon Sektöründe Regülasyon ve Rekabet, Rekabet Kurumu, Ankara, 2003.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2006), Otopark Yönetmeliği.

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2012), Ulaşım Daire Başkanlığı.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2015), Harita Müdürlüğü.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2016), Otopark Ana Planı, Ömür Matbaa 1.Baskı, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2016), Ulaşım Planlama Müdürlüğü.
- KAPLAN, H. (1994), Kent İçi Ulaşım Arastırması Temel Kavram Ve Teknikleri, Ankara.
- KUTLU (1975), Trafik Etütleri, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- LITMAN, T. (2008), Parking Management Best Practices, American Planning Association (APA), Chicago.
- NAASRA, Y. (1988), Guide To Traffic Engineering. Practice-Parking Organisation For Economic Co-Operation And Development Newyork 2-29,33.
- OKUBAY, M. (2008), Bölgesel Otopark Yönetimi ve Stratejileri: Tarihi Yarımada Eminönü Bölgesi Örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- ÖZDEMİR, İ. (2006), “Park Et ve Devam Et Tesisleri ve Harem Otopark Örneği”, Yıldız Teknik Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- ÖZEL, A. S. (1996), İstanbul’da Otopark Problemi Sisli-Beşiktaş Örneği İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- ÖZTAŞ Ç.Ç. (2014), Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi.
- SAVAS, E., Özelleştirme-Daha İyi Bir Devlet Yönetiminin Anahtarı, (Çev: Ergun Yener), MPM Yayını, Ankara, 1999.
- T.S.E. (1992), “TS 10551 Şehir İçi Yollar - Otoyollar İçin Otopark Tasarım Kuralları”, Türk Standartları Enstitüsü, Ankara.
- TAŞ, C. (2012), Kent İçi Otoparkların Planlama ve Yönetim Uygulamalarının İncelenmesi, İTÜ, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- ULUSOY A. , AKDEMİR T. (2004), Mahalli İdareler Teori-Uygulama-Maliye.
- YARDIM M.S. (2007), Kent içi Ulaşımında Otopark Politikaları ve Uygulamaları Konferansı, Bölgesel Otopark Yönetimi, İstanbul.
- YARDIM, M.S. , AĞRİLİKLİ, M. (2005), Otomatik Otoparklar ve Türkiye’deki Otopark Probleminin Çözümü İçin Uygulama Potansiyeli, 6.Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, 23-25 Mayıs 2005, İstanbul.

YILDIZ, D. (2003), Otopark Alanları İle Kent Merkezi Yay. Ankara İlişkinde Otopark Arzı Ve Talebin Ankara Örneğinde incelenmesi Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.



## EKLER

### EK 1 :

25/05/2017 tarihinde Otopark İşletmecileri Derneği Denetim Kurulu Üyesi Selami BALCI ile yapılan mülakat ;

#### **Soru: Modern otopark işletme yönetimi için arazi yönetimi beklentileri nelerdir ?**

Otopark yönetimi aslında bir yatayda ve dikeyde arazi diğer adıyla alan yönetimidir. Etkin bir yönetimin en önemli başarı ölçütü kent merkezlerinde akıcı bir trafik ve erişilebilir bir toplu ulaşım ağının hayata geçmesidir.

- Başta Çevre Düzeni Planları olmak üzere nazım İmar planı ve uygulama imar planlarında araç sahipliği göz önüne alınarak arazi kullanım kararları doğrultusunda erişim odaklı otopark noktaları plan sürecinde tasarlanmalıdır.
- Toplu ulaşım ağı şehir merkezine ulaşımlarda erişilebilir P+R noktaları planlanmalıdır.
- Kentsel yenileme çalışmalarında cadde sokaklara yeni bir otopark talebi oluşturmayacak şekilde parselde otopark ihtiyacının çözümü benimsenmelidir.
- Şehir merkezlerinde araç talebini dolayısıyla paklanma talebini minimuma indirecek yaya yürüme yolları ve yayalaştırma projeleri planlanmalıdır.
- Motorlu araçlar otomobil harici “lojistik park ” adı altında ayrıca planlanmalı ve yönetilmeli.
- Araç satın alma sürecinde park yeri bağlantısını sağlayacak bir yönetim modeli benimsenmelidir.
- Ulaşım + Otopark + Lojistik + yaya Yürüme Yolları + Bisiklet Yolları Ana planları hazırlanarak arazi kullanım kararları çerçevesinde tüm planların eşgüdümü sağlanması gerekmektedir.
- Otopark Arz talep yönetimi için etkin yatırım yönetim sistemi hayata geçirilmelidir.
- Kamusal alanlarda(okul, ibadethane, hastane vb. ) etkin bir yatırım yönetim modeli benimsenerek kent sakinlerinin otopark ihtiyaçlarını ilave kamulaştırma ihtiyacı duymadan otopark arzını bu alanlarla beraber üretmek dolayısıyla “fonksiyonlu arazi” üretim modeli geliştirilebilir.



- Araç sahipliğinin artış hızını yavaşlatacak araç paylaşım sistemi ve erişilebilir toplu ulaşım projeleri hayata geçirilmesi gerekmektedir.
- Yatırımları kamu eliyle yapılmasından ziyade yasal düzenlemeyi yaparak Yap işlet devret modeli hayata geçirilerek yerine göre ada bazlı yerine göre sokak bazlı modeller geliştirilerek arzın talebi karşılama hızı mümkün mertebe yakalanmalıdır.
- Otopark kültürü yaygınlaştırılarak yol üstünden yol dışına (katlı, açık) alanlara kent sakinleri teşvik edilmeli. Böylece yollar duran araç trafiği yerine hareket halindeki araçlara hizmet etmiş olacaktır.

**Selami BALCI**  
**Otopark İşletmecileri Derneği**  
**Denetim Kurulu Üyesi**

## **EK 2 :**

26/05/2017 tarihinde İBB İstanbul Otopark İşletmeleri Müdürlüğü İşletmeler Genel Müdür Yardımcısı Latif Samet ASLAN ile yapılan mülakat ;

**Soru ; Araç sahibi, vatandaş, kamu yönetimi ve siyaset arasında ne tür bir ilişki vardır?**

Türkiye’de hızlı kentleşme ve ekonomik büyümeye bağlı olarak artan binek ve ticari araç sahipliği ile birlikte ortaya çıkan ve giderek büyük bir sorun haline gelen “otopark” konusu çeşitli yasalarda parçalı bir şekilde ele alınan ve karşılığı tam olarak bulunmayan bir konu görünümündedir. Bu alandaki mevzuat eksikliği sorunun her geçen gün daha da büyümesine neden olmaktadır. Bazı kentlerde görülen başarılı çözüm uygulamalarından elde edilen sonuçlar bu türden bir mevzuat düzenlemesi için girdi olarak kullanılabilir.

Ancak sorun çok yönlü ve boyutludur. Merkezi yönetimden yerel yönetimleri, karayollarından emniyet müdürlüğüne, il özel idarelerinden özel sektör temsilcilerine ve nihayet ticari ve özel araç sahiplerine kadar çok geniş kesimleri ilgilendiren bu konunun çözülmesi için kapsamlı bir iş ve anlayış birliğine ihtiyaç bulunmaktadır. İstanbul’da yaşayan vatandaşlarla yapılan anketlerde yerel yönetimlerden en önde gelen taleplerin

başında otopark probleminin çözümü gelmektedir. Merkezi çeperlerde bu talep daha da kendini göstermektedir. Fatih ilçesi de otopark probleminin olduğu merkezi ilçelerin başında gelmektedir. Araç sahipliğini etkileyen faktörlere baktığımızda merkezi idarenin uyguladığı vergisel düzenlemeler vb. Uygulamalardan söz edilebilir. Buna ilave olarak kişi başı düşen gelirin artması, kent yaşamında hareketliliğin artması, üretici kampanyaları, toplu ulaşım erişiminin henüz yaygınlaşmaması gibi etkenlerden bahsedilebilir.

Modern şehir yönetiminde toplu ulaşım hizmet kalitesinin artırılması ile toplumun tüm gelir guruplarından tercih edilebilir bir ulaşım ağına kavuşması planlanmaktadır. Bunu yaparken de ekonomiklik vazgeçilmezler arasında olmalıdır. Yani insanlar mecburi olarak toplu ulaşımaya yönelmektense gündelik hayatını sürdürebilmesi için en önemli ulaşım altyapısı tercihinin toplu ulaşım olarak tercih etmelidir. Nasıl ki su ve doğalgaz toplumun tüm kesimlerinin bir tercihi ise toplu ulaşım da toplumun tüm kesimlerinin bir tercihi olması yönünde hızla adım atılmalıdır. Bunlar yapılırken de özellikle tarihi yarımada gibi kent merkezlerinde gerek yol üstü gerek se yol dışında etkin bir otopark yönetimi yapılmalıdır. Otomobil ve lojistik parklanmalarında gündüz / gece parklanma taleplerini de zaman odaklı yönetmeliyiz. Nasıl ki Marmaray ve Avrasya gibi hayati ulaşım projelerde tarihi yarım adanın parklanma taleplerinde gözle görülür bir değişim olduğu göz önüne alındığında uluslararası örnekler ışığında teknolojik gelişmelerin katkısıyla halkın benimsediği ulaşım-trafik-otopark yönetimi geliştirilmelidir. Otopark yönetimi 5216 sayılı yasa kapsamında büyükşehir belediyelerine verilmektedir. Merkezi idare(içişleri bakanlığı) ile eşgüdüm yapılarak denetim yetkisinin etkin kullanılması için zaman kaybedilmemelidir. İmar kanunu kapsamında çözüm üretilemeyen otopark arzı konusunda yeniden mevzuat geliştirilerek vatandaşların araç sahibi olma isteklerini otopark arzı üreterek otoparkların kullanılması için otopark kültürünün gelişmesine de öncülük edilmelidir.

**Latif Samet ASLAN**  
**İBB İstanbul Otopark İşletmeleri Müdürlüğü**  
**İşletmeler Genel Müdür Yardımcısı**

## ÖZGEÇMİŞ

1974 yılında Bitlis'in Tatvan İlçesinde dünyaya gelen Hamdullah Kan, ilk ve orta öğrenimini Bitlis'te, lisans öğrenimini 1997 yılında Uludağ Üniversitesi İ.İ.B.F Kamu Yönetimi Bölümünde tamamladı. Lisansüstü öğrenimine Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler bölümünde devam etmektedir.

Çalışma hayatına 1997 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan İstanbul Gaz Dağıtım A.Ş' de Teknik Personel olarak başladı. 1997-2005 yılları arasında İGDAŞ'ta İnsan Kaynakları Uzmanı ve Satınalma Uzmanı görevlerinin yanında Sendika Baş Temsilciliği görevini yürüttü.

2005 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan İstanbul Otopark İşletmeleri Ticaret A.Ş' nin kuruluşunda yönetici olarak göreve başladı. Sırası ile insan kaynakları, satınalma, halkla ilişkiler ve idari işler birimlerinin bağlı olduğu yöneticilikleri yürüttü. İSPARK A.Ş.' de İnsan Kaynakları ve Eğitim Müdürlüğü görevinden sonra 2011 yılında İşletmeler Müdürü olarak görev yapan Hamdullah Kan, 2014 yılında atandığı Taksi Minibüs ve Otogar işletmeleri müdürlüğünü halen sürdürmektedir. Görev yaptığı kurumlarda özellikle İnsan Kaynakları Yönetimi ve Kalite Yönetim Sistemleri konusunda uzmanlaştı. 2010 yılında Kalite Yönetim Temsilcisi ve Baş Tetkikçi unvanı aldı.

Birçok sivil toplum kuruluşunda kurucu ve yönetici olarak görev alan Hamdullah Kan, Otopark İşletmecileri Derneği Denetim Kurulu Üyesi, YediHilal Derneği Yönetim Kurulu Üyesi (Güneydoğu Bölge Başkanı) ve Türkiye Kalite Derneği (KalDer) üyesidir. Orta düzeyde İngilizce bilen Kan, evli ve üç çocuk babasıdır.