

BÜYÜK ŞEHİRDE YAŞLI, SAKAT, HASTA VE ÇOCUK TAŞIMA SORUNLARI

Şükrü SÜRMEŒ
Y.Müh. Mimar
İTÜ Çevre ve Şehircilik UYGAR Merkezi,
Taşkışla-Taksim
İstanbul-TÜRKİYE

ÖZET

İnsan varoluşunun hür ve doğal gelişmesini büyük şehirlerde sarsıntıya uğratan etmenlerden biri ulaşım dır. İnsan mutlu olmak için faal kalmak, üretmek, sosyal bünyelerde yer edinmek ve saygı görmek ihtiyacındadır, ama bunlar için büyük şehirdeki kaos ortamla boğuşması gerekmektedir. Oysa yaşlılık, sakatlık, özürlülük ve çocukluk gibi belli insanlık durumlarında bu mücadeleyi sürdürmek için gereken fiziksel güç ve fonksiyon yeterliliğine sahip değildir.

Bedenlerinde eksiklikler ve fonksiyon bozuklukları bulunan insanlar için şehir ulaşım sistemlerinde çözümler düşünölmelidir. Bu tavır insani değerlerin geliştirilmesi için olduğu gibi; sosyal barış, belli külfetlerden kurtulunması ve insan üretkenlikleriyle sonsuz insan renklerinin değerlendirilmesi ve yaşanması için de gereklidir.

AMAÇ

Bu bildiri ile insani ve medeni varoluş ortamları olmaktan gittikçe çıkan büyük şehirlerde belli insanlık durumlarındaki sosyal grupların karışlaştıkları zorluklara dikkat çekilmek isteniyor.

1. SOSYAL TABLOLAR, EĞİLİMLER

1.1. Ulaşım Duyarsızlaştırıyor.

Kentiçi ulaşım aslında insan öğüten makine olmuştur. Belki büyük şehir olayını teşkil eden sistemler içinde ulaşım kadar insani değerleri tahrip eden ve fertleri birbirlerine karşı duyarsız ve saygısız yaptığı gibi ömürlerden zaman çalan bir diğeri bulunamaz. Ulaşım büyük şehrin hergün aldığı bir uyuşturucudur; belli heyecanları çözmekte, şehrin hızını kesmekte, tepkileri geciktirmektedir.

Mevcut olan ulaşım sistemleri ise en akıllıca ortaya konmuş olanlar değil, en eli çabuk olan iddia sahiplerinin önümüze itiverdikleridir. Bu genel çerçeve içinde yaşlı, özürlü ve zayıf bünyeli insanların ulaşım problemlerinin önem verilerek ele alınması beklenemez.

1935 yılında İstanbul Yakasında 97 Halk otobüsü çalışıyordu.

Taksi-Dolmuş İstanbul'da ilk kez 1930'lu yıllarda görülmeye başlandı. Ekonomik bunalım döneminde pahalı gelen taksi fiatlarını bölüşerek ucuzlatmak için ortaya çıkmıştır.

Hem otobüs, hem otomobil kullanımındaki sınırlı olsa bu gelişmeler, hem kentçi hem kentdışı yolların yapımı konusunda yeni talepler yarattı.

1930 yılında İstanbul Valiliği ile Belediye Başkanlığının birleştirilmesi, İstanbul'da yol yapımında kentin yapılaşmış alanının dışıyla bir bütün olarak ele alınmasını kolaylaştırdı. Kentin yakın çevresine işleyen otobüsler için yollar yapılmaya başlandı. 1938-1949 yılları arası Vali ve Belediye Başkanı olan Lütfi KIRDAR büyük ölçüde Prost planının önerilerine uyarak, İstanbul'un yol sistemini geliştirmiştir. İstanbul yakasındaki yol operasyonunun belkemiğini Atatürk Bulvarı'nın açılması oluşturmuştur. 50 m. genişliğindeki bu yol Yenikapı, Aksaray, Saraçhanebaşı, Unkapanı arasında uzanmakta buradan Gazi Köprüsü ile Beyoğlu yakasına bağlanmaktadır.

1945-1970 arasında en hızlı artışı otomobil sayısı gösterdi.

1955'de İstanbul'da 140 resmi, 5697 özel, 4646 taksi ve dolmuş olmak üzere toplam 10.436 otomobil bulunuyordu.

1950'li yılların sonunda ortaya çıkan trafik sıkışıklıkları Adnan MENDERES'in 1956 yılında imar operasyonunu başlatmasının gerekçesini oluşturmuştur.

Haşim İŞCAN döneminde yapılan Karaköy Alt Geçidi, Saraçhanebaşı Geçidi ve Unkapanı'nda yapılan yonca yaprağıyla trafik sorunlarına kat ayrımıyla çözüm arayışları başlamıştır. Daha sonraki yıllarda Azapkapı-Aksaray Geçitleri bunlara eklenmiştir.

1966 yılında Anadol marka yerli otomobil yapımının başlaması, üretim miktarının az olması nedeniyle, otomobil sayısındaki artış eğiliminde çok önemli bir değişme yaratmamıştır.

1966 yılında İl Trafik Komisyonunun aldığı bir kararla taksi plakalarının sayısı dondurulmuştur. Plaka sayısı dondurulduğunda 15.203 taksi ve taksi-dolmuş ile sarı bantlı 705 dolmuş bulunuyordu.

1961 yılında Otosan'ın Ford marka minibüslerin montajına başlaması, minibüs sayısında hızlı artış sağlamıştır. İTÜ'nün 1971'de yaptığı bir çalışmada Belediye'ce saptanan 19 hatta 3 125 minibüs çalışmaktaydı. 1966 yılında plaka sayıları dondurulduğunda 3 269 minibüs bulunuyordu.

1970 yılında metropoliten alan 2.849.950 nüfusludur.

1970 yılında İstanbul'da toplam 55.392 otomobil bulunuyordu. Bunların 34.930'u özel, 3.716'sı resmi araçtı.

29 Ekim 1973 yılında Cumhuriyetin kuruluşunun 50. yılında Boğaz Köprüsü ve çevre yolları resmen kullanıma açıldı. Bu yolun açılmasıyla metropoliten alanın değişik noktaları arasındaki zaman uzaklıkları yeniden tanımlanmış oluyordu. Zaman uzaklıklarının yeniden belirlenmesi kentin büyüme ve mekansal biçimlenmesinde yeni eğilimlerin ortaya çıkması demektir. Kentçi ulaşılabilirliklerin değişmesi, bu yeni hızlı ulaşım koridorunun merkezinde bulunan Mecidiyeköy ve çevresi yeni iş merkezi haline getirecek ve kentin, özel araba sahipliğinin, seçmelerine göre biçimlenmesini hızlandıracaktır.

Dönemin kentiçi ulaşım kalıbını etkileyen en önemli gelişmesi 1971 yılında Renault ve Fiat marka otomobillerin Türkiye'de üretilmeye başlamasıdır. (1. Köprü ihalesi 1970'de yapıldı)

Bu olgu özel araba sahipliğinde hızlı gelişmeye yolaçtı.

Tablo 1 :

YIL	1927	1945	1950	1960	1970	1980	1990
NÜFUS	730.334	903.728	975.202	1.882.092	3.019.032	4.741.890	7.309.190
MOTORLU TAŞIT	?	?	?	36.864	108.308	319.309	573.800
OTOMOBİL	>1000	1801	3900	18.953	59.913	223.900	462.056
OTOMOBİL	-	-	-	51.05	27.87	14.85	12.74
NÜFUS/ OTOMOBİL	-	501.79	250.1	99.30	50.39	21.18	15.82

Tablodan da görüleceği gibi otomobil sayısı hızla arttı. İstanbul'a kayıtlı otomobil sayılarındaki artış 10'ar yıllık periyotlarla ve 1950'yi 100 kabul edersek aşağıdaki gibidir.

YILLAR	OTOMOBİL SAYISI ARTIŞI	NÜFUS ARTIŞI
1950	100	100
1960	485.97	192.99
1970	1536.24	309.59
1980	5741.03	486.25
1990	11847.59	749.51

Kaldı ki diğer metropollerle kıyaslandığında bu sayının önümüzdeki yıllarda çok daha yükseleceği açıktır.

B) İSTANBUL KENTİ OTO PARK ETÜDÜ'NDEN ÇIKARSAMALAR (2)

İstanbul Belediye Başkanlığı ile İTÜ Rektörlüğü arasında 1982 yılında yapılan bir sözleşme sonucu kentin park gereksiniminin o günkü durumu ile bunun 2000 yılına kadar nasıl gelişeceğini etüdü yapılmış, detaylı bir rapor oluşturulmuştur.

Fevkalade değerli bir çalışma olduğuna inandığımız bu rapordan kısa bir özetini sunuyoruz.

ETÜD KAPSAMI

1982 yılı sonu itibariyle İstanbul İli'ne kayıtlı "otomobil" sayısı 245.830 olup, beher otopara isabet eden nüfus 20.82 kişidir.

1982 sonundaki otopark durumu ve gerçek otopark gereksiniminin saptanmasında "Mahalle Muhtarlık" birimi esas alınmıştır. Motorlu, taşıt bulunmayan Adalar İlçesi ile kentiçi trafiği ile yakın ilgisi olmayan Çatalca, Silivri, Şile ve Yalova İlçesi etüd kapsamı dışında bırakılmıştır. Öteki ilçelerin tüm mahalleleri etüd kapsamı dışında bırakılmıştır. Öteki ilçelerin tüm mahalleleri etüd kapsamına alınmıştır.

Etüd kapsamına alınan 14 ilçeden oluşan alan, Merkez içi ve Merkez dışı olarak iki esas bölgeye ayrılmıştır.

Merkez Bölge, kentin İstanbul, Beyoğlu ve Anadolu yakası gibi üç ana parçasındaki merkezi iş ve ticaret alanlarını kapsamakta ve otopark gereksinimi bakımından en yoğun bölgeyi teşkil etmekte olup (15 zon) halinde (95 mahalle) olarak alınmaktadır.

Merkez dışı bölge ise Merkez Bölge dışında kalan kısım olup (57 zon) halinde (420 mahalle)den oluşmaktadır.

OTOPARK İHTİYACININ TESBİTİ

Anket dahil çeşitli yöntemlerle derlenen bilgiler sonucu özetle söylenenler şöyledir:

PARK SÜRELERİ: Otoların park etme süreleri,

- 1 saate kadar % 39.67,
- 22 saate kadar % 10.13,
- 5 saat ve daha fazla % 43.46 civarındadır.

Park yeri gereksinimi yaratan otomobil sayısının saptanması için, önce hareket halindeki toplam otomobil sayısı hesaplanmış, bundan trafiğe katılan max. otomobil sayısına geçilmiş ve bunun 08.00-20.00 arasındaki kısmı "Gündüz Trafiği"; kalan saatlerdeki "Gece Trafiği" olarak ayrılmıştır.

Sonuçta 24 saatlik trafiğe katılan max. otomobil sayısının 173.304 olduğu; bunun % 78'i olan 135.177 otomobilin "Gündüz Trafiği" bölümünü oluşturduğu bulunmuştur.

Bir mahallede bulunan otomobil sayısı aynı zamanda o mahallede gece bulunması gereken otopark sayısını göstermektedir.

Gündüz taşıtlar harekete geçtiğinden park yeri gereksinimi değişmekte ve özel olarak (Merkez) bölgedeki mahallelerde parkyeri gereksinimi artmaktadır.

Bu ihtiyacın saat 08.00-13.00 arasında maksimuma erişeceği kabul edilerek sayım ve anketler bu süre içinde yapılmış ve bu saatler için park yeri ihtiyacı yaratan otomobil sayısı 65 412 olarak bulunmuştur. Netice olarak bilgisayardan yararlanılarak her mahalle için maksimum otopark yeri ihtiyacı araştırılmıştır.

OTOPARK İHTİYACININ KARŞILANMASI

Bu bölümde, her mahalle için tesbit olunan maksimum otopark yeri ihtiyacının nasıl karşılanabileceği incelenmiştir.

Genel olarak biri (yol içi), diğeri ise (yol dışı) otoparkı olmak üzere iki karşılama olanağı söz konusudur. Yol içi otoparkı, ancak trafik akımlarına olumsuz yönde etki yapmayan hallerde kabul edilmiştir. Mahallelerde yapılan incelemeler bakımından, yol içi otoparkı için üniform bir uygulama kabul edilmesi gereklidir.

Raporda belirtilen prensiplere dayalı olarak her mahalle için hangi yollarda yol içi parkı kabul edildiği tablo halinde verilmiş ve park yeri sayıları da gösterilmiştir.

Yol dışı otoparkı açık veya kapalı veya çok katlı garaj veya otoparklarla sağlanan park şekli olup, İstanbul Belediyesi tarafından verilen belgeler de nazara alınarak her mahallede veya zonda bu park şekline uygun imkanlar incelenmiştir.

Her mahalle için gece veya gündüz bulunan otopark yeri sayısı, ticari, turistik veya öteki özel koşullara göre gereken mahallelerde %10 ile 25 ilaveler yapılarak bulunan maksimum ihtiyacın karşılanmasında yol içi otopark kapasitesi ve mevcut yol dışı otoparkları kapasitesi nazara alınarak karşılanamayan ihtiyaç "Yeni otopark ihtiyacı" olarak belirtilmiştir.

GELECEK YILLAR İÇİN OTOPARK İHTİYACI TAHMİNLERİ

Etüdün yukarıda açıklanan kısmı 1982 yılı sonu itibarıyla kentin gerçek otopark durumu ve ihtiyaçları hakkında detaylı bilgiler vermektedir.

Gelecek yıllardaki ihtiyacın tesbitinde tahmin yılları olarak 1985, 1990, 1995 ve 2000 yılları incelenmiştir. Bunun için, büyük kentlerde yiyecek, su, yakıt, enerji sağlanması, ulaşım güçlükleri gibi etkilerle nüfus artışının değerlerde sınırlanmakta oluşu, ayrıca kalkınmanın büyük kentlere göç hareketlerini azaltacak şekilde ülke çapında yaygınlaştırılması gayretleri ve kent planlamasında öngörülen yerleşim koşulları ile hedef alınan nüfus değerleri gözönüne alınarak nüfus tahminleri yapılmıştır.

Tahmin yılları için mahalle bazında sağlıklı tahminler yapılmasının güçlüğü, ayrıca bu yıllarda yeni mahallelerin teşekkül edeceği düşünülerek tahminler mahalle yerine zon bazında yapılmıştır.

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu başkanlığından alınan veriler 1995 yılı için kabul edilen metropoliten alan nüfusunun yüksek tahmini olarak 9.2 milyon olacağını göstermektedir. Kentin gelişme şartlarına göre nüfusun bu değere ulaşması mümkün görüldüğünden, gelecek yıllara ait zon nüfusları tahminlerinde esas alınmış ve 1985, 1990 ve 2000 yılları için çeşitli yöntemlerle nüfus değerleri incelenmiştir. Buna göre 2000 yılında nüfusun 10.469.459 olacağı hesaplanmıştır.

Gelecek yıllar için, otomobil miktarındaki artışlar için (Nüfus/oto) oranı değişimleri incelenmiştir. Yakıt ve enerji sorunu, oto maliyetinin ve yedek parça, bakım ve işletme maliyetlerinin yüksekliği gibi nedenlerle oto sahipliğinde çok önemli artışlar beklenmemektedir. Ancak ülke kalkınmasına paralel olarak otomobil sahipliğinin gelecek için azda olsa artacağı ve (Nüfus/oto) oranının küçülmeye devam edeceği anlaşılmaktadır.

1982 yılı için etüt kapsamına giren 14 kazada (Nüfus/oto) oranı 22 dir. Bunun 1985'de, 20; 1990'da 18, 1995'de 16 ve 2000 yılında 14 olacağı öngörülmektedir. İleri tahmin yıllarındaki otomobil sayılarının tesbitinde zonlara ait (Nüfus/oto) oranlarının esas alınması uygun görülmüş ve zon için ortalama (Nüfus/oto) oranı 6 dan düşük olan zonlarda bu oran aynen muhafaza edilmiştir. Buna göre

yukarda kabul edilen oranlara yaklaşıpacak şekilde tahmin yılları için zonlardaki (Nüfus/oto) oranları ve otomobil sayıları tesbit edilmiştir.

Tahmin yılları için otopark ihtiyacı olarak ancak her zonda gece kalacak oto sayıları belirlenebilmektedir. Bu değerler birçok zon için maksimum otopark ihtiyacını göstermekle beraber, bazı zonlarda, özel olarak merkez bölge zonlarında gündüz trafiği etkisinde park ihtiyacı daha da artabilecektir.

Kentin gelişmesi, işyerlerindeki değişiklikler, merkez bölge iş hacminin azaltılması, metro ve tüp-geçit gibi büyük kapasiteli taşıma sistemlerinin çalışmaya başlaması gibi nedenlerle gündüz trafik şartlarında çok önemli değişiklikler olabilecektir. Bunların bugünden tahmini mümkün olmadığı gibi gerekli de değildir. Ayrıca 1982 yılı için izlenen yöntem benzer şekilde tahmin yıllarında da yol kesitlerinde anket ve sayımlar yapılarak hangi zonlarda otopark sayılarının gündüz yönünden yetersiz kalacağı tesbit edilebilir ve düzeltmeler yapılabilir.

Gelecek yıllarda otopark ihtiyacının karşılanmasında park yerleri olarak, kamu taşıma sistemlerinin uç noktaları, banliyö ve metro uç ve ara istasyon yerleri, vapur iskeleleri gibi yerler tercih edilmelidir.

ÖNERİLER

Çalışmanın bu son bölümünde kentin gerek bugünkü ve gerekse gelecekteki park sorununun yürütülmesi için Belediye'de bir "otopark birimi" kurulmasının yararı belirtilmiştir. Böyle bir birim, yapılan çalışmayı esas alarak tahmin yıllarında gerekli düzeltmeleri yapabilecek ve yürütecektir.

Yol dışı park yerlerinin daha çok kısa süre ile park etmek isteyenlere tahsisi ve uzun süreli park etmek için uygun ücret tarifeleri uygulanarak yol dışı park yerleri kullanılmasının teşviki, böylece park gelirinin artırılması tavsiye edilmektedir.

Yol dışı bölge otoparkları ile genel otopark yerlerinin tesbiti ve tesisi ve bunların kamu taşıma sistemleriyle uyum sağlaması zorunlu olup, otopark biriminin bu konuyla yakından ilgilenmesi uygun olacaktır.

Tablo 3 : Otopark İhtiyacı ve Mevcutların Karşılaştırılması (1982)

YER	OTOPARK İHTİYACI (Kabul Edilen Max.)	KARŞILAMA İMKANI				YENİ İHTİYAÇ (Mahalle Bazında)
		Yol İçi	Yol Dışı	Kapalı/Katlı	Toplam	
MERKEZ BÖLGE	51.205	10.551	9.960	1.189	21.700	32.999
MERKEZDİŞİ BÖLGE	205.828	135.589	21.216	3.824	160.629	127.498
ETÜD KAPSAMI	257.033	146.140	31.176	5.013	182.329	169.820

Tabloya göre 1982 koşullarında otopark gereksinimi %34 oranında karşılanmakta olup %66 oranında karşılanamayan bir açık vardır.

Tablo 4 : 1985 - 2000 Yılları Otomobil Sayıları Tahmini

1982	1985		1990		1995		2000	
	NÜFUS/OTO.	NÜFUS/OTO.	OTOMOBİL	NÜFUS/OTO.	OTOMOBİL	NÜFUS/OTO.	OTOMOBİL	NÜFUS/OTO.
22	20	285.688	18	368.333	16	487.187	14	616.336

1990'da gerçekleşen :

Nüfus/Oto. : 15.82

Otomobil Sayısı : 462.056

İSTANBUL'DA MOTORLU KARA TAŞITLARI (DİE)

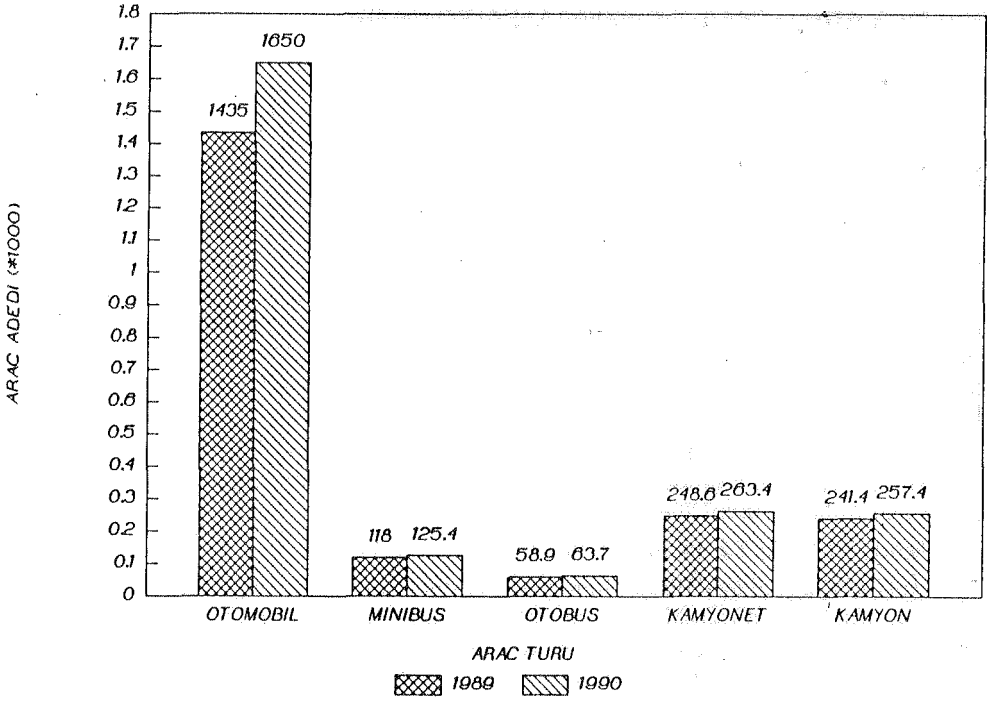
Tablo 5 :

YILLAR	TOPLAM	OTOMOBİL	MINİBÜS	OTOBÜS	KAMYONET	KAMYON
1989	516.051	411.573	15.790	11.677	53.861	23.150
1990	573.800	462.056	16.376	13.016	59.956	25.396
ARTIŞ	57.749	50.483	586	1.339	6.095	2.246

1990 yılında ortalama ayda 4207, günde 140 otomobil trafiğe katılmaktadır.

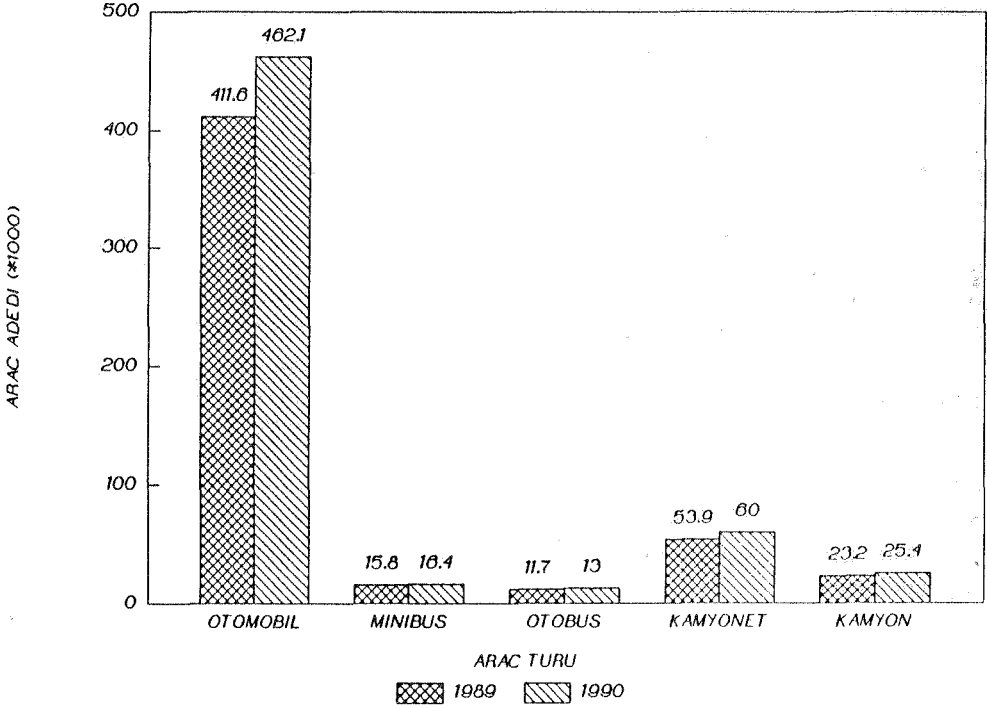
MOTORLU KARA TASITLARI

TURKIYE GENELI



MOTORLU KARA TASITLARI

ISTANBUL



C) YAPILAŞMA AÇISINDAN OTOPARK

1- OTOPARK YÖNETMELİKLERİ

7.5.1976 gün ve 15580 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlarak yürürlüğe giren "Otopark ve Garajlarla İlgili Yönetmelik" le birlikte "planlı çözümsüzlük" dönemi başlamaktadır.

Günümüze değin birçok kez tümüyle birçok kez de bazı maddeleri itibariyle değişiklik geçiren Otopark Yönetmeliklerinin ilkin amaç maddesi şöyledir:

Madde 2: Bu yönetmeliğin amacı şehir ve kasabalarda sayısı gün geçtikçe artan motorlu taşıtların doğurduğu trafik sorunu ve özellikle artan araba sahipliği nedeniyle otopark sorununu çözmek için bina e tesislerde, özel imar planlarında genel otopark yerleri tesisi ile bunların miktar ve ölçülerini belirlemektir.

Madde 3'te de bu yönetmeliğin planlamaya esas olan nüfus 100 bin ve daha yukarı olan şehir ve kasabalar ile 300 binden yukarı olanları iki grupta ele alarak hükümler getirdiği belirtilmektedir.

Madde 4'te de Tanımlar yer almaktadır ve şöyledir:

a) Bina Otoparkları: Bir binanın içinde ikamet eden, çalışan, icrayı sanat eden kişilerin araçları için gerekli olan ve aynı binanın oturduğu parsel içerisinde veya bir adada ki binaların bütününe ya da bir kısmının yararlanması amacı ile toplu halde düzenlenen otopark yerleridir.

b) Bölge Otoparkları: Parselinde otopark yapılmasında sakınca görülen binalarla otopark ihtiyacının parseli dışında karşılanmasında sakınca görülmeyen binaların otopark ihtiyacının topluca karşılanması amacıyla açık veya kapalı (Garajlar) olarak tesis edilen otoparklardır.

Ardından da 5.maddeden 12.maddeye kadar Otopark yeri alanı hesabının kuralları anlatılmakta; 12. ve 13. maddelerde "Genel Otoparklar"; 14-15-16. maddelerde de çeşitli hükümler yer almıştır.

Yönetmeliğin 6. Maddesine ilişkin Tabloda da Bina Türlerine Göre, birer otopark yeri ayrılmasının zorunluluğu çeşitli birimlerde (m³, m², derslik, daire, öğrenci v.b.) tanımlanmıştır.

Yönetmeliğin yürürlüğe girmesi ile yapı tasarımlarında parsel bünyesinde gerekli olduğu hesaplanan otopark adetlerinin karşılanmasına çalışılmış; proje denetimlerinde bu koşul aranmış ve sağlanamadığı durumlarda da Belediyelerce belirlenen tarifeye göre otopark bedeli tasarımılanan yapı sahibine ödetilmiştir.

Otopark bedeli olarak tahsil edilen bu para sıkı denetlenen veya denetimsiz olduğu ayrıca tartışılan banka hesaplarında, fonlarda toplanmıştır. Kullanım yetkisi valilik ya da belediye ye ait olsada amaçlandığı gibi Bölge ya da Genel otopark yapımı için kullanılmasında pek başarılı olunamamıştır. ve enflasyon altında erimeye terk edilmiş ya da belki de başka alanlarda ortaya çıkan gereksinimleri karşılamakta kullanılmıştır.

Sorunların büyüyerek devam etmesi karşısında Otopark Yönetmeliği sık sık değiştirilmiştir.

7.5.1976 tarihli Yönetmelikten sonra 25.5.1981 tarihinde ve 2.11.1985 tarihinde ilgili Bakanlık tarafından yeni Yönetmelikler Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. 1985'de yayımlanan Yönetmelik doğrultusunda İstanbul Büyük Şehir Belediyesi'de 19.11.1985 ve 28.12.1985 tarihli kendi Otopark Yönetmeliğini hazırlamış ve yürürlüğe sokmuştur.

Arada geçen sakin dönemden sonra Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 3194 Sayılı İmar Yasası ile kararlı bir girişim başlatmıştır. Ve ardı ardına herbiri bir öncekini yürürlükten kaldırmak üzere 21.12.1990, 9 Şubat 1991 ve 20 Mart 1991 tarihlerinde 3 yönetmelik yayımlanmıştır. Son yayımlanan yani 20 Mart 1991 tarihli Otopark Yönetmeliği 15 Nisan 1991 de yürürlüğe girmiş ve Belediyelerin bu doğrultuda uygulamayı başlatmaları gerekmiştir.

Özellikle Yönetmeliğe göre hazırlanan Otopark Tarifelerinin yürürlüğe sokulması ile birçok kentte, bu arada İstanbul'da İmar uygulamalarında kaotik bir durum ortaya çıkmıştır.

Son yönetmelikte Amaç ve Dayanak maddesi ile Kapsam maddesi aşağıdadır.

"Amaç ve Dayanak"

Madde 1-3194 sayılı İmar Kanunu'nun 37 ve 44. maddelerine dayanılarak hazırlanan bu Yönetmeliğin amacı, yerleşme yerlerinde araçların yolaçtığı trafik sorunlarının çözümü için otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğunun ve otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tesbit ve giderilme esas ve usullerini düzenlemektir.

Kapsam

Madde 2-Bu Yönetmelik, 3030 Sayılı Kanun kapsamında kalan belediyeler de dahil son nüfus sayımına göre nüfusu 50.000 ve daha fazla olan yerleşmeler ile nüfusu daha az olmasına rağmen Bakanlık'ca re'sen veya sanayi ve turizm gelişmesi, nüfus artış hızı gibi trafik yoğunluğunu artırıcı etkenlerin bulunduğu belediye ve mücavir sahasınırları içinde ve dışında olan, valilik belediye ve Turizm Bakanlığı gibi kamu kuruluşları tarafından teklif edilen veya Otopark Yönetmeliği hükümlerinin uygulanacağına dair imar planında hüküm bulunan ve Bakanlıkça onaylanan yerleşmeleri kapsar.

Görüldüğü gibi geçen zaman içinde "yerleşme yerlerinde araçların yolaçtığı trafik sorunlarının çözümü için" yeni yapılacak ya da tadilat yapılacak yapılardan hangilerinin ne kadar otopark adedi gerektirdiği belirlenmesi ve uygulanması kuralı iyice pekişmiş durumdadır.

1970'li yıllardan bu yana gerek otomobil kullanımındaki artış, gerek genel olarak kentleşme de ve hatta buna bağlı olarak yapılan idari değişikliklerde (Büyükşehir Belediyelerinin oluşturulması); yeni yapılaşmayı biçimlendirmeyi amaçlayan "Otopark Yönetmeliklerimizdeki ilkesel yaklaşımları değiştirmemiştir.

20 Mart 1991 tarihli Yönetmelik'te otopark miktarlarının saptanmasında şehirleri, nüfusu 50.000-200.000 ve nüfusu 200.000'den fazla olanlar şeklinde 2 gurupta toplamaktadır.

İlk Yönetmelikle Son Yönetmeliği Yapıların Kullanma Yerleri sınıflamaları açısından karşılaştırsak:

Tablo 6 :

1976	1991
- Ticari amaçlı binalar ve büro binaları	- Ticari amaçlı binalar ve büro binaları
- Oteller	- Oteller
- Moteller	- Moteller, (Ayrıca tatil köyleri, kamping, apart otel pansiyonlar var)
- Lokanta ve Gazinolar	- Lokantalar - Restoranlar
- Tiyatro, sinema, spor tesisi	- Tiyatro, sinema, kütüphane ve spor tesisi
- Üniversite, yüksek okul	- Üniversite ve yüksek okul
- Lise ve Dengi okullar	- Lise ve Dengi okullar
- Hastane, sağlık kurumları	- Hastane, sağlık kurumları
- İbadet yerleri	- Cami ve ibadet yerleri
- Konutlar	Meskenler
- Sanayi ve depolama tesisleri	- Sanayi ve depolama tesisleri
- Küçük sanayi	- Küçük sanayi
	- Eğlence yerleri
	- Konferans salonu
	- Yüzme havuzu
	- Öğrenci yurtları ve kreşler
	- Kamu kurum ve kuruluşları ile kamu yararlı diğer kuruluşlar
	- Semt pazarları

Görüldüğü üzere, örneğin kamu-kurum ve kuruluşlarının servis/hizmet/makam otomobili gibi amaçlarla kullandığı araç sayısındaki artış nedeniyle bu tür yapılar yeni gruplamada yer almıştır. Yani geçen sürede yapılaşmadaki değişiklikler kısmen yansımıştır.

Ancak yeterli olduğu söylenemez. Örneğin, ticari yapılar grubuna herhangi bir mağazadan çok farklı olan hiper market, süper market türü yeni yapılar da girmekte ve aynı kriterlerle ölçülmektedir.

2-YAPILAŞMA

Tablo 7 : Yapı Üretimi (1990 İnşaat Ruhsatlarından) (Alan=m²)

YIL	GENEL	NÜFUSU>100.000	İSTANBUL	İZMİR	ANKARA	ÜÇ İL
1986	55.624.440	32.352.526 %58	7.987.473 %25	2.083.984 %6	6.877.238 %21	%52
1987	70.912.137	41.431.186 %58	10.048.626 %24	3.194.162 %8	5.058.795 %12	%12
1988	67.861.304	37.160.622 %55	8.986.160 %24	3.079.744 %8	3.949.371 %11	%43
1989	62.923.939	32.201.476 %51	7.398.864 %23	3.230.724 %10	4.273.640 %13	%46
1990	60.083.035	28.782.724 %48	6.274.883 %22	2.784.919 %10	4.994.154 %17	%49

NOT : İSTANBUL, ANKARA, İZMİR ve ÜÇ İL TOPLAMI, Nüfusu 100.000'den yukarı yerleşimler toplamına oranlanmıştır.

DİE verilerinden yararlanılarak hazırlanan bu tablodan da görüleceği üzere genel yapı üretimi toplamı içerisinde nüfusu 100.000'den büyük olan yerleşim merkezlerinin payı %50 civarındadır.

Nüfusu 100.000'den büyüklerin toplamı içerisinde İstanbul'un payı yaklaşık %20'dir.

Üç il (İstanbul, Ankara, İzmir) toplamı ise bu grubun yarısını oluşturmaktadır.

İstanbul'da 1990 yılında iskan alan apartman sayısı 3498 olup, bunların hepsinde elektrik, su, mutfak, banyo bulunmakta ama örneğin yalnızca 471 tanesinde kalorifer, 129 tanesinde de sıcak su bulunmaktadır.

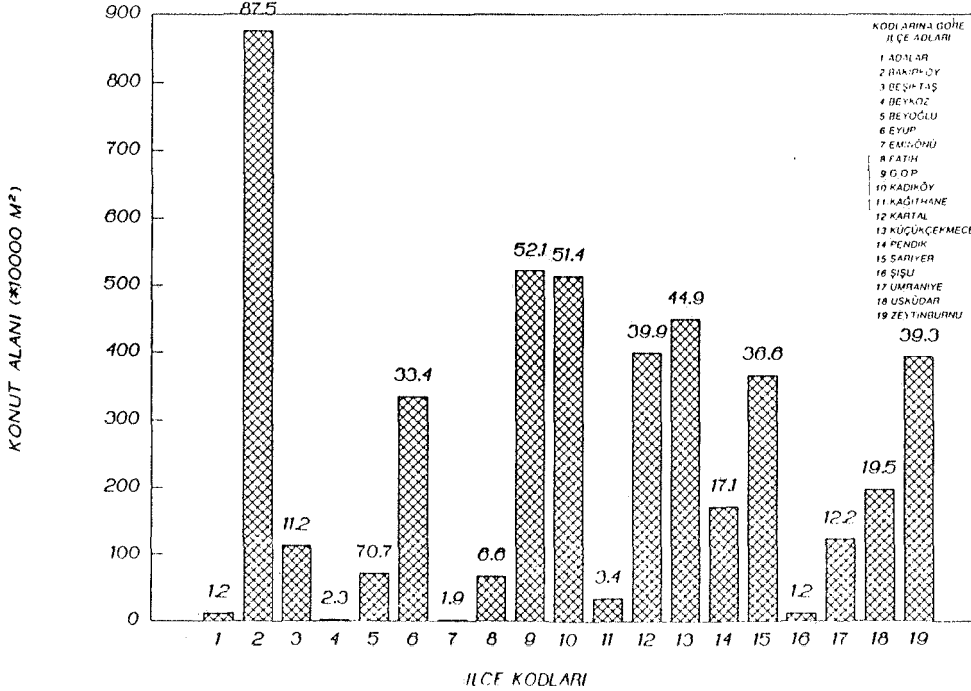
Yapılaşmanın, İstanbul içerisinde ilçelere göre ne denli farklılaşabildiğini göstermek amacı ile yine DİE'nün 1990 yılı verilerinden yararlanılmıştır. Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde kalan ilçeler gözönüne alınarak aşağıdaki tablolar hazırlanmıştır.

Tablo 8 :

İLÇE	GENEL TOPLAM (m ²)	İLÇE	GENEL TOPLAM (m ²)	İLÇE	GENEL TOPLAM (m ²)
ADALAR	12.772	FATİH	664.901	SARIYER	423.142
BAKIRKÖY	1.080.954	G.O.P.	664.901	ŞİŞLİ	215.556
BEŞİKTAŞ	338.337	KADIKÖY	610.963	ÜMRANIYE	170.981
BEYKOZ	4.368	KAĞITHANE	72.284	ÜSKÜDAR	231.835
BEYOĞLU	108.268	KARTAL	450.205	ZEYTİNBURNU	509.026
EYÜP	423.106	K.ÇEKMECE	591.693		
EMİNÖNÜ	73.168	PENDİK	205.810		

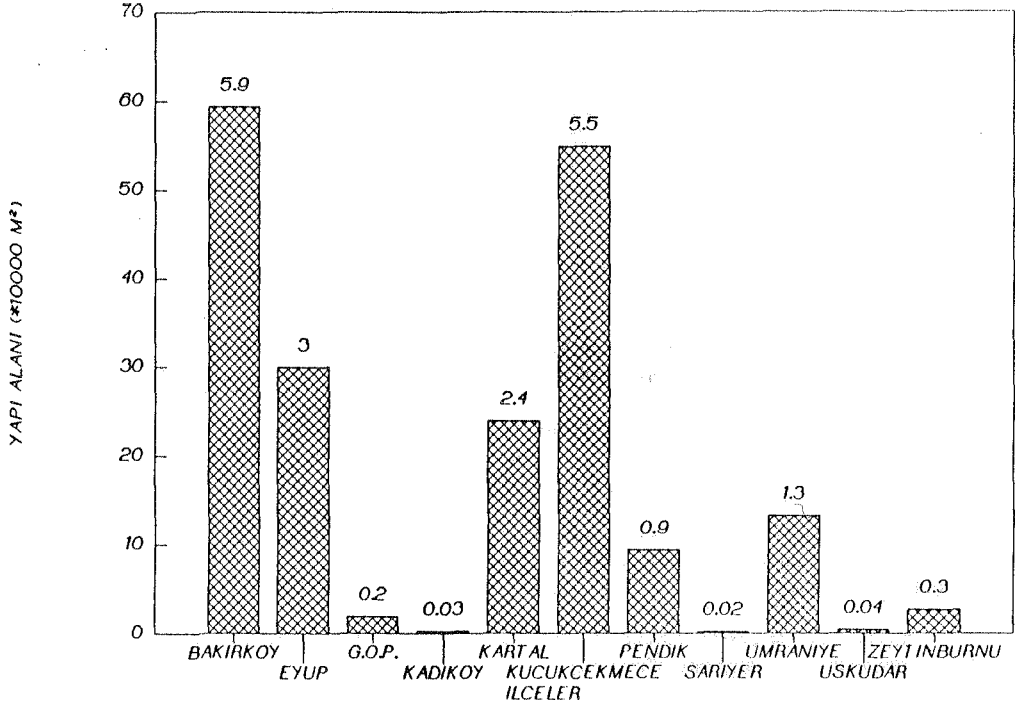
İSTANBULDA İLÇE BAZINDA

KONUT AMAÇLI YAPILAMA



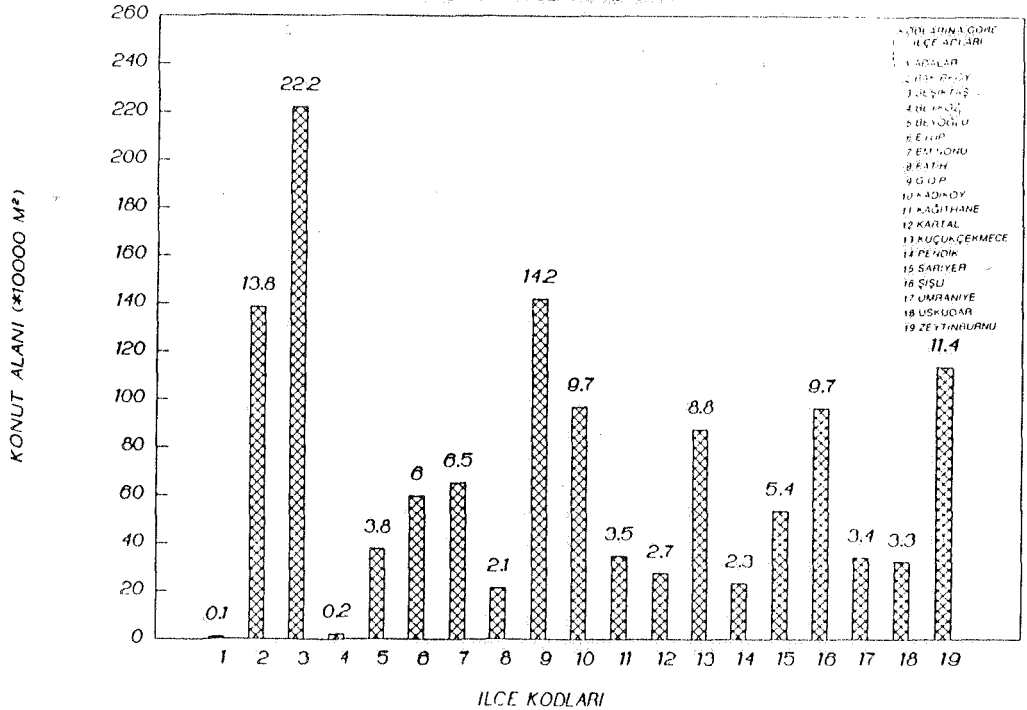
ISTANBULDA ILCE BAZINDA

SANAYI AMACLI YAPILASMA



ISTANBULDA ILCE BAZINDA

TICARI AMACLI YAPILASMA



DJİRDELEME

1)Günümüzde, özellikle kentlerde ve İstanbul'da otomobil kullanımının hızla artmakta olduğu ortadadır. Bu artış önümüzdeki yıllarda da devam edecektir. İstanbul'da 1.000.000 civarında aracın günlük trafiğe katıldığına ilişkin açıklamalar basında yer almaktadır. Otomobillerin bu toplam içindeki payının çok yüksek olduğunu söylemek hiçte yanlış değildir.

Otomobil çeşitlerinin artması, satış koşullarının uygun hale getirilmesi v.b. kullanıcıya yönelik girişimlerle giderek daha çok sayıda kentlinin, aracıyla günlük trafiğe belli zamanda da olsa katılacağı kabul edilmelidir.

2)1976 yılından bugüne değin İmar Yasaları ile bağlantılı olarak hazırlanan otopark yönetmelikleri ile kentlerde oluşacak otopark gereksinimlerine karşı önlem alınmaya çalışılmıştır.

Bir anlamda başlangıç noktasında gereksinme sıfır kabul edilerek; yalnızca zaman içinde oluşacak yeni yapılar nedeniyle; bu yeni yapıların kullanıcıları tarafından otopark gereksinimi yaratılacağı varsayılarak kurallar konulmuştur.

Yine bu kurallar, salt nüfus alt sınırları açısından benzerlik olan yerleşim merkezlerinin hepsi için aynı şekilde tanımlanmıştır. Sonuçlar ortadadır. Çözüm için öngörülenler gerçekleşmemiş ya da gerçekleşmemiştir.

3)B bölümünde yer alan Otopark Etüdü sonuçlarına göre 1982 yılında İstanbul'da % 66 oranında karşılanamayan otopark gereksinimi vardır.

Kanımızca ilk yönetmeliğin yayımlandığı 1976 yılında da, bu oranda değilse bile gene büyük bir otopark açığı vardı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğünden aldığımız bilgilere göre, kentimizde yıllık yeni yapılaşma miktarı, mevcut yapı stoğunun % 2.5'u oranındadır. Parselinde Otopark Yönetmeliğine göre tanımlanan gereksinimi karşılayamayan; dolayısıyla kullanıcıları tarafından kente ek otopark yükü getireceği varsayılan yapı oranı, yıllık yeni yapılaşma miktarının % 40'ı kadardır. Yani bir başka deyişle, her yıl mevcut yapı stoğunun % 1'i civarındaki bir yeni yapılaşma gurubu kendi parselinde otopark sorununu çözemediği ve bu amaçla kent olanaklarını kullanacağı için belirlenen tarifelere göre katılım bedeli ödemektedir. Yerel yönetim de bu bedeller karşılığında, ortaya çıkan otopark gereksinimini karşılayacak Bölge ya da Genel Otoparkları yapmak yükümlülüğü altındadır.

Elbette kentin % 99'luk bölümünün hiç sorun yaratmadığı kabulüyle konuya bakılınca, sorunu yaratan % 1'lik yapı gurubunun çözüme katkıda bulunması, ya da bunun bedelini ödemesinin istenmesi çok doğal karşılanabilir.

Yukarda da söylediğimiz gibi, bu yaklaşımın doğru olmadığı artık sonuçları itibariyle açık bir şekilde görülmektedir.

Bu anlayışla hazırlanan otopark yönetmelikleri belki ancak yapılaşmanın henüz yoğunlaşmadığı, nüfusu 100.000-300.000 arasındaki kentlerde, arazi kullanımının da sınırlı olmadığı varsayımı ile geçerli olabilir.

Ayrıca, nüfusu 300.000'den fazla herhangi bir kentle, bünyesinde nüfusu bu sayının çok çok üstünde 20'den fazla ilçeyi barındıran İstanbul'u aynı standartlarla değerlendirmenin olanaksızlığı da ortadadır. Ya da diğer büyük şehirleri.

Yine, Otopark Yönetmeliklerinin amaçladığı çözüm, ancak "Gece Trafiği" için geçerli olabilecektir. Ulaştırmacılar açısından çok açık olduğunu sandığımız bu olgu yapılaşmayı yönlendiren metinlerde

gözönüne pek alınmamaktadır. Sıradan İstanbul'un da gözlemleri ile bildiği üzere özellikle Merkez Bölgelerde gündüz otopark gereksinimi çok büyüktür. Ya da, konutunda otopark yeri olan, dolayısıyla gece, kente yük getirmede için bedel de ödemeyen bir oto kullanıcısı, gündüz başka bir bölgeye gittiğinde otopark ihtiyacı yaratmakta ve yük getirmektedir.

Bu açıdan Bölüm C)'de sunulan tablolarda bazı ilçelerin bilinen yoğunlukları ile yeni yapılaşma miktarları açısından tamamen ters orantılı oldukları görülmektedir.

4) Kentiçi ulaşım ve otopark konusunda çok sayıda kurul, kurum, v.b. olması sanıyoruz bütünsel bakış açılarını engellemekte ve her birim salt kendi açısından olaya bakmaktadır.

E) SONUÇ

Bugüne değin sürdürülen otopark gereksiniminin yeni yapılaşmadan doğduğu anlayışı terk edil- melidir.

Konuya kentiçi ulaşımın bir parçası olarak bakılmalı ve mevcut durumun saptanması ile çözüm arayışlarına başlanmalıdır.

Otopark sorunu bir planlama sorunudur. Bütünsellik içinde ve çözülmek amacıyla ele alınma- lıdır.

Bu sorunun otomobil kullanımıyla doğrudan bağlantılı olduğu açıktır. Dolayısıyla çözümüne katkı bu alanda aranmalıdır.

Kentin diğer alt yapı hizmetleri için istenen katılım bedeli gibi, kentiçi ulaşım olanaklarının kullanılması karşılığı otomobil kullanıcıları ya da otomotiv sektörü katılım yapmalıdır.

Yerel yönetimler konuya çözülmesi zorunlu bir sorun olarak bakmalı; çözümü sağlayacak miktarda kaynak oluşturulması için gerekli yasal düzenlemeleri merkezi yönetimden talep etmelidirler.

Ve sanıyoruz en önemlisi de, artık gelinen noktada merkezi olarak detaylı kurallar konulmama- lıdır.

Bu alanla ilgili Bakanlık/bakanlıklar ana aksları içeren çerçeve yönetmelikleri hazırlamalı, uygulama yönetmeliklerini yerel yönetimlere bırakmalıdır.

KAYNAKLAR

- 1- TEKELİ İ., "Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım"
İstanbul Dergisi, sayı:2, sf. 18-27, Temmuz 1992
- 2- "İstanbul Kenti Otopark Etüdü"
İ.T.Ü., İstanbul Belediyesi için yapılmış yayımlanmamış araştırma raporu,
İstanbul 1982