

İZMİR'İN OTOPARK SORUNU

Doç.Dr. Serhan TANYEL
serhan.tanyel@deu.edu.tr

GİRİŞ

Şehirlerin Merkezi İş Alanı (MİA) olarak tanımlanan kesimlerinde, sürdürülebilir ulaşım ve dolayısıyla otopark stratejilerinin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Özellikle yol kenarı otoparklarının oluşturulması, uygun analizlerin yapılmaması durumunda, arterlerde ve kavşaklarda kapasite düşüşüne ve bunun sonucu olarak trafik sıkışıklıklarına yol açabilmektedir. Ülkemizde, Merkezi İş Alanlarının bulunduğu kesimlerde yol kenarında uzun süre park etmiş olan araçlar, yine Merkezi İş Alanlarına özel veya kurum araçlarıyla gelen sürücülerin zaman zaman ikinci sıraya park etmesi gibi trafik akımını önemli oranda engelleyecek olumsuzlukların da oluşmasına yol açmaktadır. Bunların yanı sıra, akım içinde park yeri ararken nispeten düşük hızlarla hareket ederek trafiği yavaşlatan ve akım içindeki araç sayısının artmasına; dolayısıyla olası trafik sıkışıklarının oluşmasına yol açan sürücüler de bulunmaktadır.

Şimdiye kadar uygulanan otopark planlama uygulamaları, geniş park arzını ve minimum otopark ücretlerini tercih etme eğilimindedir. Böyle bir yaklaşım, kentsel gelişme masraflarının artışı, kentsel yayılmanın teşvik edilmesi, otomobille olan yolculukların artışı gibi arzulanmayan sonuçlara neden olmuştur. Otomobille yolculukların artışı trafik sıkışıklığı, yol inşaat masrafları, kazalar ve hava kirliliğinin gibi değişik problemleri daha da ağırlaştırmıştır (Litman, 2008; Barhani ve Ergün, 2007).

Kent merkezlerinde, yukarıda da açıklandığı üzere, park yerlerinin etkin kullanılmamasından ve/veya yetersizliğinden kaynaklanan olumsuzlukları gidermek; kent merkezindeki sirkülasyonu arttırmak ve kısa süreli park amacıyla park yeri arayan araçların trafik akımı içindeki olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla park yönetimi stratejilerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Park yönetimi günümüz planlama anlayışının yerine alternatif çözümler üreten bir sistem olarak karşımıza çıkar ve karşılaşılan sorunları çözmeye yönelik geliştirilen politika, program ve stratejiler olarak tanımlanabilir (Litman, 2008). Araçların her yerde dilediği gibi park yapabilmesine olanak sağlayan sistemler kuşkusuz en tercih edilen sistemlerdir. Bunun için ise ek tesis yapmak ve yeni park yerleri açmak gibi alternatifler mekan yetersizliği veya yüksek maliyetler gibi sebepler yüzünden her zaman mümkün olamamaktadır. Sadece bu tarz kullanıma yönelik durumlar için değil aynı zamanda gereksiz yere eldeki kaynakların harcanmasını önlemek amacı ile de park yönetimi tercih edilen bir sistemdir. Park yönetimi, sorunu sadece park içi tarifeler ve uygulamalar olarak değil tamamen kent içi ulaşım problemlerinden biri olarak görerek; ulaşım ile ilgili alışkanlıkların, toplu ulaşım seçeneklerinin ve buna benzer pek çok olgunun otopark kapasitesini etkilediğini kabul ederek bu alanlarda da çeşitli uygulamaları oluşturur. Tüketici seçimleri, kullanıcı bilgilendirmesi, tesis paylaşımı, esneklik, öncelik, ücretlendirme, tesis kalitesi, zirve yönetimi ve fayda maliyet analizi gibi stratejiler geliştirilerek mevcut sisteme bütüncül bir planlama anlayışı ile yeni bir işlerlik kazandırmayı amaçlar (Gülhan ve Ceylan, 2010).

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

Litman (2008) tarafından önerilen park yönetim stratejilerinin tanımı ve sağlayacağı fayda oranları Tablo 1’de verilmiştir. Merkezin veya çalışılan zonun coğrafi ve demografik verileri, stratejisi belirlenmesinde önemli hususlardır. Bazı otopark yönetim stratejileri aşağıdaki temel kriterlere göre belirlenebilir (Gülhan ve Ceylan, 2010):

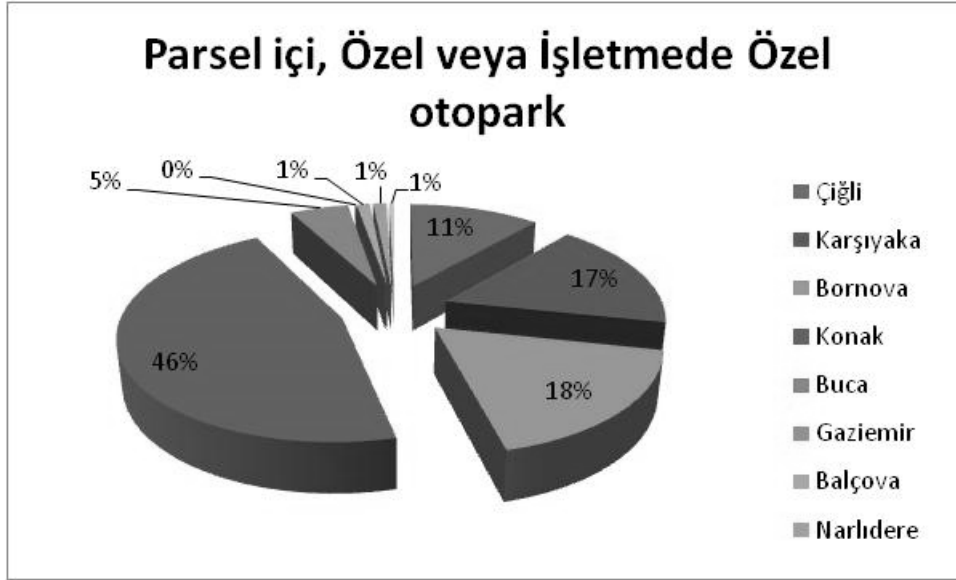
- Park ve ulaşımın yoğun olduğu bölgelerde etkileşim daha fazla olup, bu yerlerde park ücretlendirmesi gibi stratejiler çok etkili olabilir;
- Finansal teşvikler düşük gelirli kişiler üzerinde daha fazla etkili olup otopark stratejisini etkileyebilir;
- Bazı stratejiler tamamlayıcı olup, paylaşımlı park bilimsel temeller üzerinde uygulanırsa çok verimli olabilir; ve
- Otopark stratejilerinin uygulamadan kaynaklanan sonuçları uzun vadede elde edilir.

Tablo 1. Çalışmada, İzmir kenti otopark sorunlarının genel bir değerlendirmesi yapılarak bazı çözüm önerileri üzerinde durulmaya çalışılacaktır.

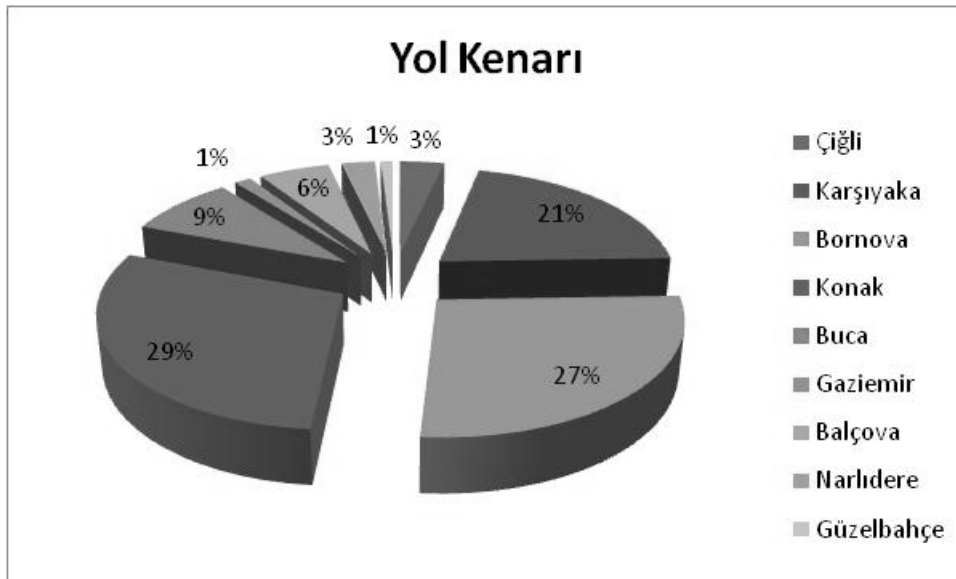
Strateji	Tanımlama	Tipik Azalma	Trafik Azalması
Paylaşımlı Park	Park alanı pek çok gruba ve kişiye hizmet eder	%10-30	
Park Uygulamaları	Servis araçları ve teslimat araçları gibi araçlara özel uygulamalar sağlar	%10-30	
Daha Doğru ve Esnek Standartlar	Park standartlarını talepleri karşılayacak şekilde arttırmak ve geliştirmek	%10-30	
Parkı Maksimize Etmek	Park standartlarını maksimize etmek	%10-30	
Uzaktan Park	Kenar alanlara ve kent giriş noktalarında parklanma	%10-30	
Akallı Büyüme	Daha bütünsel, karışık ve çoklu seçenekli parkı desteklemek, araç paylaşımı ve alternatif modları desteklemek	%10-30	√
Yaya ve Bisiklet Geliştirmeleri	Park tesisinin yürüyüş ve bisiklet menziline artırılması	%5-15	√
Mevcut Tesis Kapasitelerinin Arttırılması	Boş yerleri değerlendirerek ve sıkıştırma yaparak park alanını arttırmak	%5-15	
Mobilite Yönetimi	Daha değişik ulaşım desenlerini destekler, mod değişimi veya seyahat sıklığı gibi	%10-30	√
Park Ücretlendirmesi	Park tesislerini kullananlardan para almak	%10-30	√
Ücretlendirme Metodlarını Geliştirmek	Daha iyi ücretlendirme teknikleri uygulamak ve verimliliği arttırmak	Değişken	√
Finansal Teşvikler	Ulaşım modunu değiştirmek için maddi çıkarlar sağlamak	%10-30	√
Toplu Parklanma	Park alanını başka bir işyerine komple satmak ya da kiralamak	%10-30	√
Parklanma Vergi Reformu	Park yönetimini desteklemek için vergi düzenlemeleri yapmak	%5-15	√
Bisiklet Tesisleri	Bisiklet depolama alanı ve değişim alanı yaratmak	%5-15	√
Bilgilendirme ve Reklamı Geliştirmek	Parklanma ücreti, harita kullanımı, işaretler, broşürler ve internet bilgilendirmesini geliştirmek	%5-15	√
Ceza Sistemini Geliştirmek	Cezaların caydırıcı ve adil olmasının sağlanması	Değişken	
Ulaşım Yönetim Kurumları	Belli bir alanda ulaşım ve park yönetimi seviyesi sağlayan üye kontrol sistemli organizasyonlar yapmak	Değişken	√
Taşma Anı Park Planları	Zirve saatlerde ki durum için plan yapmak	Değişken	
Taşmalara Çözüm	Yönetim, cezalar ve ücretlendirme gibi uygulamalar kullanmak	Değişken	
Park Tesis Dizaynı ve Kullanımı	Sorunları çözmek için ve park yönetimini desteklemek için park tesis dizaynı değiştirmek	Değişken	

İZMİR'DEKİ OTOPARK SORUNUNA GENEL BİR BAKIŞ

İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 2009 yılında tamamlanmış olan İzmir Ulaşım Ana Planı kapsamında hazırlanmış olan Otopark Ön Etüdü Revizyonu Teknik Raporunda, İzmir Merkez Kent içinde yer alan 9 ilçede mevcut bulunan Parsel içi, Özel veya İşletmede Özel Otoparklar ile ana arterler üzerinde yer alan yol kenarı park alanları tespit edilmiştir (İBB, 2009). Parsel içi, Özel veya İşletmede Özel Otoparklar'ın ilçelere göre dağılımı Şekil 1'de, yol kenarı otoparkların dağılımı ise Şekil 2'de sunulmaktadır.



Şekil 1 Parsel içi, Özel veya İşletmedeki Otoparkların İlçelere göre dağılımları



Şekil 2 Yol kenarı otoparklarının ilçelere göre dağılımları

Şekiller incelendiğinde, parsel içi otoparkların büyük oranda Konak ilçesinde yer aldığı, ancak yol kenarı otoparklarının Konak ve Bornova'da %29 ve %27 gibi yüksek ve birbirlerine yakın değerlere ulaştıkları görülmektedir (Rapor döneminde Karabağlar ve Bayraklı Belediyeleri'nin henüz kurulmadığı göz önünde bulundurulmalıdır).

Rapor kapsamında, bina özel arazilerinde yer alan otoparklarla, ara sokaklarda yol kenarlarında oluşan parklanmalar dikkate alınmamıştır. Yapılan çalışma sonucunda, özellikle ilçe merkezlerindeki otopark alanlarının, daha çok uzun süreli olarak kullanıldıkları anlaşılmıştır. Bu da yoğunlukla işyerlerine gelen iş yeri sahibi veya personelin, özel araçları ile merkezlere geldiklerinin bir göstergesi olarak kabul edilebilir.

Sağlık, alışveriş veya iş takibi gibi amaçlarla gelen kişilerin önemli bir kısmının, söz konusu uzun süreli parklar sebebi ile park yeri bulamadıkları; sokak içlerinde yol kenarına veya kaldırım üstlerine park ettikleri görülmektedir. Yine ilçe merkezlerinde oturan mülk sahiplerinin de araçlarını büyük oranda sokak içlerinde yol kenarlarına veya kaldırım üstlerine park ettikleri bilinmektedir (Şekil 3).



Şekil 3 Karşıyaka'da kaldırıma park etmiş olan araçlar

Yapılan incelemeler ayrıca bazı sürücülerin yer olması durumunda dahi katlı veya yer altı otoparklarını kullanmadıklarını ve çevresinde park ettiklerini göstermiştir (Şekil 4).



Şekil 4 Otopark dışına park etmiş araçlar.

İzmir kentinde gözlemlenen diğer önemli bir sorun da, otopark ihtiyacını gidermek amacıyla ilçe merkezlerinde bazı okulların bahçelerinin otopark olarak kullanılmasıdır (Şekil 5). Bu tür uygulamalar, talep yönetimi olarak adlandırılan, merkezi iş alanlarına (MİA) yönelik özel araç talebini azaltıcı yönde stratejilerin geliştirilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Park yönetimi stratejileri de, talep yönetimi uygulamalarının önemli bir alt unsuru olarak ön plana çıkmaktadır.

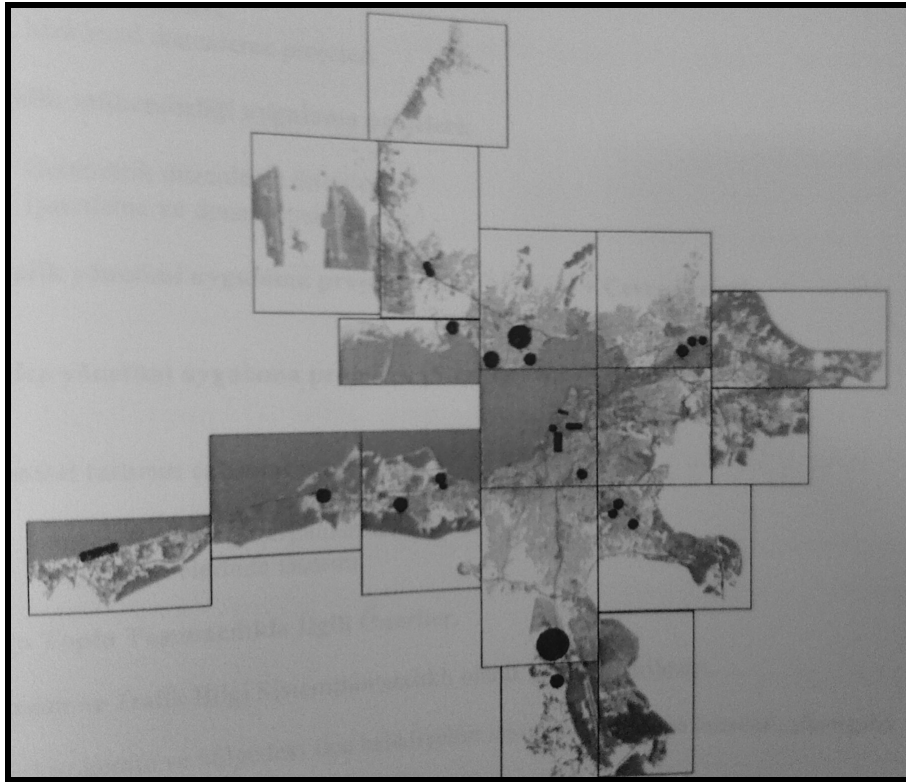
* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.



Şekil 5 Gazi ilköğretim okulu bahçesinin uydu görüntüsü

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İzmir büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış olan İzmir Ulaşım Ana Planı 2. Aşama ve Sonuç Raporu ile, Otopark Planlaması raporunda, hangi merkez ve aktarma bölgelerinde yeni otopark alanlarının belirlenmesi ve uygun otopark yapılarının teşkil edilmesi gerektiği etüd edilmiştir (Şekil 5) (İBB, 2009).



Şekil 5 İzmir Ulaşım Ana Planı 2. Aşama ve Sonuç Raporu'nda yer alan yeni otopark tesislerin yapılması önerilen alanlar

Yine Otopark Planlaması Raporu'nda, yeni otopark alanlarının oluşturulmasında dikkate alınacak ana ilkeler aşağıdaki şekilde sıralanmıştır:

- Kent merkezindeki otoparkların, bölgede yaşayanlar tarafından öncelikli olarak kullanılması,
- Bilahare iç kordon girişlerinde park yerlerini oluşturarak, merkez dışından geleceklere şehre toplu taşıma araçları ile girmelerinin sağlanması,
- Tramvayın geçtiği caddelerde (Buca-Bostanlı) araç parkına kesinlikle izin verilmemesi,
- Park alanlarını ile toplu ulaşım merkezleri veya aktivite konut alanları arasındaki mesafelerin yaya yürüme mesafesi olmasına özenle dikkat edilmesi,
- İlçe bazında (kullanım özelliğine göre), sabit otopark ücreti uygulaması (özel veya İZELMAN) yapılmalıdır.

Yukarıda sıralanan ana ilkeler arasında özellikle ilk iki ilke, kent merkezlerindeki otopark sorununun azaltılması için öncelikli stratejiler içerisinde değerlendirilebilir. Özellikle Konak ilçe merkezi, yoğun iş ve alış-veriş olanaklarının bulunduğu bir bölgedir. Kentin tarihi gelişimi içerisinde, tüm kentin ana çekim merkezi niteliğini halen korumaktadır. İzmir Ulaşım Ana Planı (İBB, 2009) çalışmaları sonucunda gelecekte kent merkezi'nin Konak Meydanı'ndan Cumhuriyet Meydanı'na doğru kayacağı anlaşılmaktadır.

Benzer bir değişim, Karşıyaka İlçesi'nde tespit edilmiştir. Günümüzde ağırlık erişim merkezi olan Karşıyaka çarşısı, bu özelliğini kaybedecek, yolculuk taleplerinin odak noktası haline gelecektir. Özellikle bu bölgelerde otopark yönetim stratejilerinin geliştirilmesi ve uygulanması büyük önem taşımaktadır.

Gülhan ve Ceylan (2010), Konak ve Karşıyaka için uygun olabilecek aşağıdaki park yönetim stratejilerini önermişlerdir (Tablo 2). Araştırmacılar, Tablo 22de sunulan stratejilerin uygulanması durumunda kısa vadede Konak ilçesinde %38, Karşıyaka ilçesinde ise %31'lik park yeri gereksiniminde azalma gözlemlenebileceğini hesaplamışlardır.

Tablo 2 Konak ve Karşıyaka ilçeleri için önerilen park yönetimi stratejileri (Gülhan ve Ceylan, 2010)

Stratejiler	Kısa Vade	Orta Vade	Uzun Vade	Konak	Karşıyaka
Paylaşımlı Park	10	20	30	√	√
Park Uygulamaları	10	20	30	√	√
Mobilite Yönetimi	10	20	30	√	
Ücretlendirme Metodlarını Geliştirmek	Değişken	Değişken	Değişken	√	
Finansal Teşvikler	10	20	30	√	√
Bilgilendirme ve Reklamı Geliştirmek	5	10	15	√	√
Ceza Sistemini Geliştirmek	Değişken	Değişken	Değişken	√	√
Taşma Anı Park Planları	Değişken	Değişken	Değişken	√	√

Bu çalışma kapsamında özellikle Mobilite Yönetimi uygulamalarının, park yeri gereksiniminin azalması açısından etkin sonuçlar verebileceği düşünülmektedir. Mobilite yönetimi ulaşım sistemi verimliliğini, ulaşım davranışını değiştirerek arttıran genel terimli bir stratejidir. Ulaşım sıklığını, modunu, hedefi ve zamanlamasını etkiler. Araç paylaşımı, bir

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

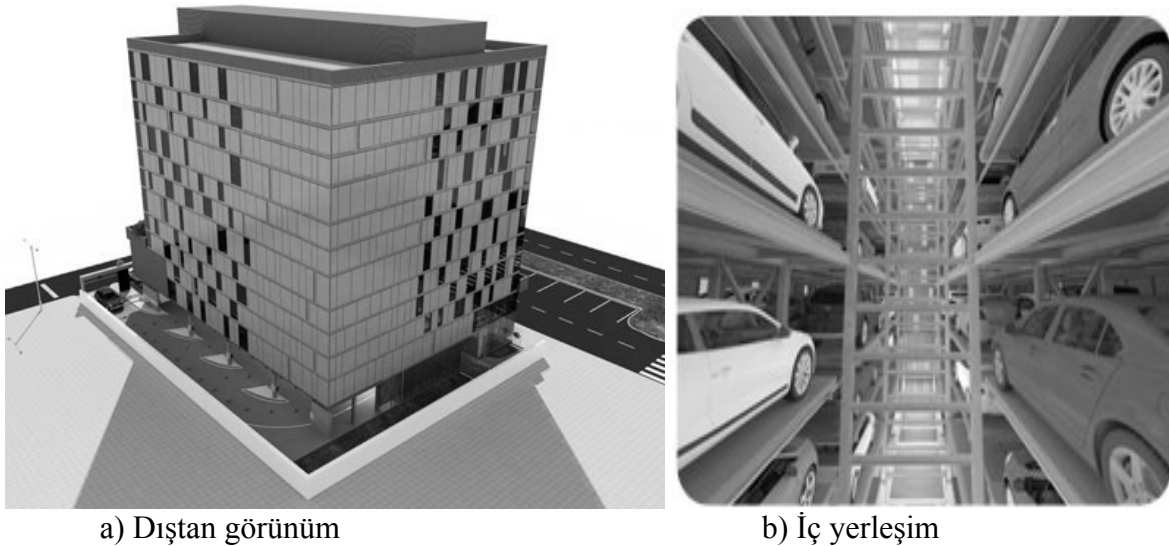
verde park yapıp merkeze toplu ulaşım kullanmak (Park et ve Bin), yaya geliştirmesi veya bisiklet kullanımı gibi pek çok uygulaması vardır (Gülhan ve ceylan, 2010).

Mobilite yönetiminin ana hedefi, park yeri gereksinimini azaltılması hedeflenen zona (bölgeye) farklı zonlardan gelen yolculuk taleplerinin, özel araçlar yerine toplu ulaşım sistemleri ile karşılanmasıdır. Bu nedenle merkezlerdeki otopark alanlarının öncelikli olarak o zonda yaşayanlar tarafından kullanılmasına öncelik verilmesi doğru bir yaklaşım olarak kabul edilebilir.

Yukarıdan da anlaşılacağı gibi, mobilite yönetiminin başarılı olabilmesi, hedeflenen merkeze veya zona yeterli kapasite ve konfora sahip toplu ulaşım sistemleri ile erişimin sağlanması ile mümkündür. Bu bağlamda, özellikle İZBAN, İzmir Metro, yapılması planlanan tramvay hatları ile vapur iskelelerinde park et ve bin olanağının bulunması, stratejinin etkinliğini arttıracaktır.

Bornova Evka, Gaziemir Semt Garajı ve Bostanlı iskelesi söz konusu park et ve bin uygulamalarının İzmir kentindeki başarılı örnekler olarak kabul edilebilir. Ancak Çiğli, Menemen gibi kentin Kuzey aksında ve önemli bir nüfus yoğunluğuna hizmet vermesi beklenen İZBAN aktarma istasyonlarında yeterli park yeri olanağının bulunmaması düşündürücüdür. Benzer bir durum güney aksında Cumaovası'nda da söz konusudur. Diğer yandan, Üçkuyular vapur iskelesi ise yeterince kullanılmamaktadır.

Otopark yönetimi stratejisi uygulanması düşünülen zonlarda yaşayan insanların kullanımına uygun otoparkların tesisi de önem taşımaktadır. Yol kenarına park etmiş araçlar, kentin esas sahibi olan insanların (yayaların), güvenli ve konforlu hareketlerine olanak vermekten uzaktır. Mümkün olduğunca, kent dokusuna uygun ve yüksek kapasiteli otomatik otopark sistemlerinin yapılması ve hedef zonda yaşayan araç sahiplerinin bu otoparklara yönlendirilmesi hem otopark gereksiniminin karşılanması, hem de kentin yaşam kalitesinin artırılması yönünde önemli yararlar sağlayacaktır (Yardım ve Ağrikli, 2005). Alsancak'ta yapılmakta olan yeni katlı otopark, bu uygulamaya önemli örnek oluşturmaktadır (Şekil 6).



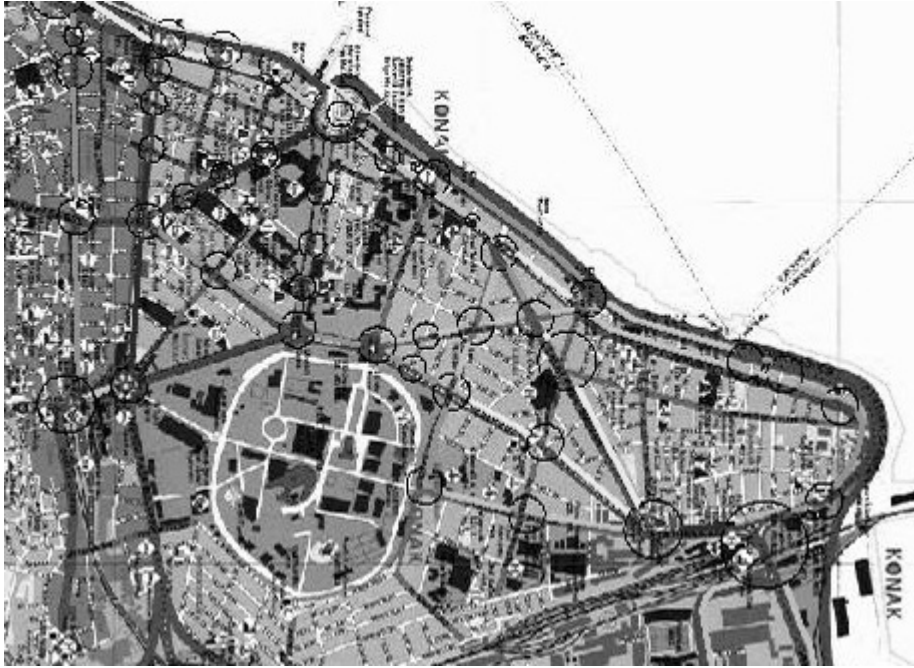
Şekil 6 Alsancak Katlı Otopark Projesi (www.izmir.bel.tr)

Kent merkezlerine, tramvay gibi toplu ulaştırma sistemleri ile erişimin sağlanmasının, merkezdeki araç trafiğinin yoğunluğunu arttıracak yönünde yaygın bir kanı bulunmaktadır. Şekil 7 ve Şekil 8'de, yapılması planlanan Konak tramvayının geçeceği arterlerden birisi olan

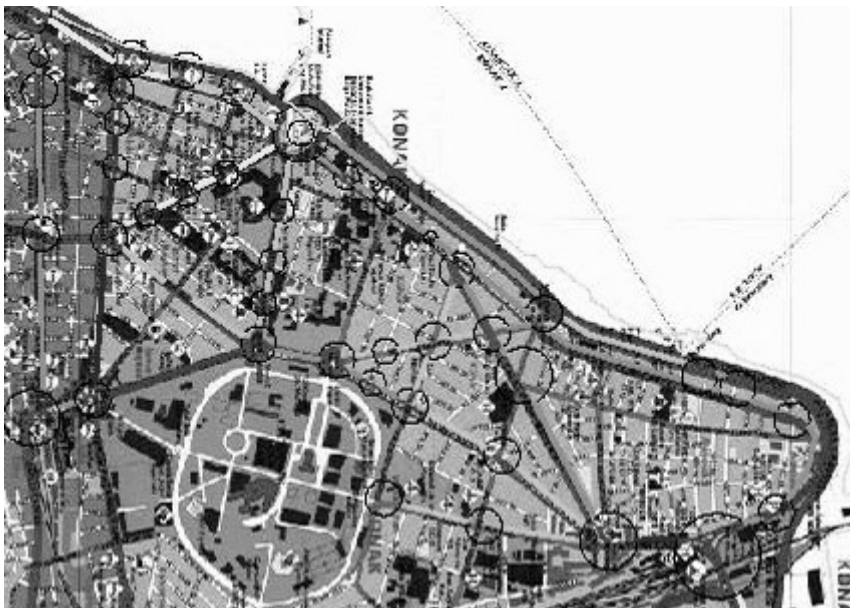
Şair Eşref Bulvarı'na ait 2015 ve 2020 trafik ataması sonuçları şematik olarak gösterilmiştir. Şekillerde mavi renk en düşük trafik yoğunluğunu, kırmızı renk ise en yüksek yoğunluk değerini temsil etmektedirler (ara renkler sırasıyla yeşil, sarı ve turuncudur).

Şekiller incelendiğinde, tramvay hattının geçtiği kesimlerde araç trafiği talebinin azalmasına bağlı olarak trafik yoğunluğunun da düşeceği açıkça görülmektedir. % yıllık süre içerisinde kentteki otomobil sahipliğinin de arttığı göz önünde bulundurulduğunda bu sonuç daha da önem kazanmaktadır.

Şekillerden görülebilecek değişim, söz konusu bölgedeki otopark gereksiniminin de azalacağını göstermektedir.



Şekil 7 izmir Ulaşım Ana Planı 2015 yılı atama sonuçlarının şematik gösterimi (İBB, 2009)



Şekil 8 izmir Ulaşım Ana Planı 2020 yılı atama sonuçlarının şematik gösterimi (İBB, 2009)

SONUÇ

İzmir kentindeki otopark sorununun çözümü ancak, sağlıklı park yönetimi stratejilerinin geliştirilmesi ile mümkündür. Ancak bu stratejiler geliştirilirken imar planı ve oluşturulmuş olan zonlara göre hareket etmek bu zonların verilerini ve senaryolarını ayrı ayrı değerlendirip buna yönelik olarak bütünleşik bir otopark yönetimi planlaması oluşturmak büyük önem taşımaktadır.

Konunun önemi açısından Gülhan ve Ceylan'ın (2010) çalışmalarından bir alıntı yapılarak çalışmanın sonlandırılması uygun bulunmuştur:

“Parklanma ve ulaşım birbirleri ile iç içe olan olgulardır ve otopark yönetiminin yaratmış olduğu azalma mutlaka karayolu talebine yansıtacaktır. O yüzden otopark yönetimi sadece otopark sorununu çözmeye yönelik değil kara yolu taşıt yoğunluğunu azaltmak içinde uygulanabilir bir sistemdir. Yaşanacak rahatlama sonucu bölgeye olan talep daha sonra kendi talebini yaratabilecek ve belli bir miktar artma yaşanabilecektir. Bu konu da göz önünde bulundurulması gereken hususlardan birisidir.

Kentin otopark kapasitesi ve trafik yoğunluğu arazi kullanım kararlarında öncelikli olarak gözetilmelidir. İzmir merkez bölgelerinin birbiri ile olan arazi kullanım farkı ve otopark alışkanlıkları farkı yine farklı otopark stratejilerinin uygulanması ile aşılabılır. Uygulanan stratejilerin yarattıkları sonuçların iyi takip edilmesi ve ölçülmesi zamanla isabet oranı hakkında bölgeye yönelik başka kestirimlerin yapılmasında yol gösterici olacaktır.”

KAYNAKLAR

Barhani, E.; Ergun, G. “Sürdürülebilir Ulaşım Uyum Otopark Yönetim Stratejileri: İstanbul Uygulaması”, 7. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, bildiriler Kitabı, 9-11 Eylül 2007, İstanbul.

İzmir Ulaşım Ana Planı, UAP, İzmir Ulaşım Ana Planı 2. Aşama Sonuç Raporu. İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME), 2009, İzmir.

İzmir Ulaşım Ana Planı, UAP, Otopark Ön Etüdü Revizyonu Teknik Raporu. İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME), 2009, İzmir.

İzmir Ulaşım Ana Planı, UAP, Otopark Planlaması Raporu. İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME), 2009, İzmir.

Litman T., Parking Management Strategies, Evaluation and Planning. Victoria Transport Policy Institute, http://www.vtpi.org/park_man.pdf, 2008.

Yardımcı, M. S., Ağrikli, M., Otomatik Otoparklar ve Türkiye'deki Otopark Probleminin Çözümü İçin Uygulama Potansiyeli, 6. Ulaştırma Kongresi, İMO İstanbul Şubesi, pp. 363-371, 2005.