

ULUSLARARASI SOSYAL ARAŞTIRMALAR DERGİSİ THE JOURNAL OF INTERNATIONAL SOCIAL RESEARCH

Cilt: 12 Sayı: 67 Yıl: 2019
www.sosyalarastirmalar.com
Issn: 1307-9581



Volume: 12 Issue: 67 Year: 2019
www.sosyalarastirmalar.com
Issn: 1307-9581

Doi Number:
<http://dx.doi.org/10.17719/jisr.2019.3738>

KASTAMONU KENT MERKEZİNDE OTOPARK SORUNALI: ELEŞTİREL BİR DEĞERLENDİRME PARKING PROBLEMATIQUE IN KASTAMONU CITY CENTER: A CRITICAL EVALUATION

Sevgi ÖZTÜRK*
Öznur İŞINKARALAR**

Öz

Günümüzde otomobil sayısının kontrolsüzce artması ile gelişmiş ve gelişmekte olan pek çok ülkede otopark sorunu temel problemlerden biri haline gelmiştir. Yerel yönetimlerin mekansal planlama sürecinde takip ettikleri stratejilerin tekil çözümler sunması ve özellikle kent merkezlerinde otopark çözümlerinin uygun olmaması problemin çözümünü daha karmaşık bir noktaya taşımaktadır. Otopark planlaması için otomobil sahiplerinin kentteki aktivitelerini kısıtlamadan ve kent merkezinin otomobil yoğunluğunu artırmadan alternatif çözümler üretmesi beklenmektedir. Özellikle tarihi ve kültürel dokusunu koruyan ve kentteki sit alanlarından dolayı parklanma sorununun çözümlenmesinde birtakım sınırlayıcı mimari eşiklerin bulunduğu kentlerde, karar vericilerin daha geniş bir vizyon ile yaklaşımları gerekmektedir. Çalışmada bu tür kentlere örnek olan Kastamonu kent merkezinde yer alan 5 bölge seçilmiş, bu bölgelerin çevresindeki otopark sorunu ele alınmış ve çeşitli çözüm önerileri getirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Otopark, Otomobilleşme Parklanma, Kastamonu.

Abstract

Today, with the uncontrolled increase in the number of automobiles, the problem of parking has become one of the main problems in many developed and developing countries. The solution of the problem to a more complex point is the fact that the strategies followed by the local governments in the spatial planning process offer unique solutions and parking solutions are not suitable especially in the city centers. For car park planning, car owners are expected to provide alternative solutions without limiting their activities in the city and increasing the car density of the city center. Especially in cities that preserve their historical and cultural texture and where there are some limiting architectural thresholds in the solution of the parking problem due to the protected areas in the city, decision-makers need to approach with a wider vision. In this study, 5 regions in Kastamonu city center, which is an example of such cities, were selected, the parking problem around these regions was discussed and various solutions were proposed.

Keywords: Parking Area, Motorization, Parking, Kastamonu.

* Doç. Dr., Kastamonu Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü

** Arş. Gör., Kastamonu Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü



1. GİRİŞ

Sanayi Devrimi ile birlikte üretim merkezi haline gelen kentlerde yaşanan hızlı nüfus artışı (Önaç ve Birişçi, 2019; Çetin vd., 2017; Çetin ve Şevik 2016a, Çetin ve Şevik 2016b) otomobilleşme sürecinin ivme kazanmasına yol açmıştır. Dünyadaki gelişmiş ve gelişmekte olan pek çok kentin ortak sorunlarından biri otopark sorunudur. Özellikle de hızlı yaşam koşulları, yüksek nüfus artışı ve sanayinin yoğunluğu ile araç sayısının doğru oranda seyretmesi şehirlerin altyapı yetersizlikleri ile birleşince şehir merkezlerinde motorlu özel araçların rahat bir şekilde park edebileceği alanlar bulmakta zorluk çekilmektedir (Haldenbilen vd., 1999). Araç sahiplerinin kent merkezindeki faaliyetlerini rahat bir şekilde yerine getirmesi, örneğin herhangi bir başlangıç noktasından bir varış noktasına giderken aracın başlangıç ve bitişte bulunduğu konumların ulaşılabilirliği, kullanılabilirliği ve güvenilirliğine bağlıdır (Maternini vd., 2017).

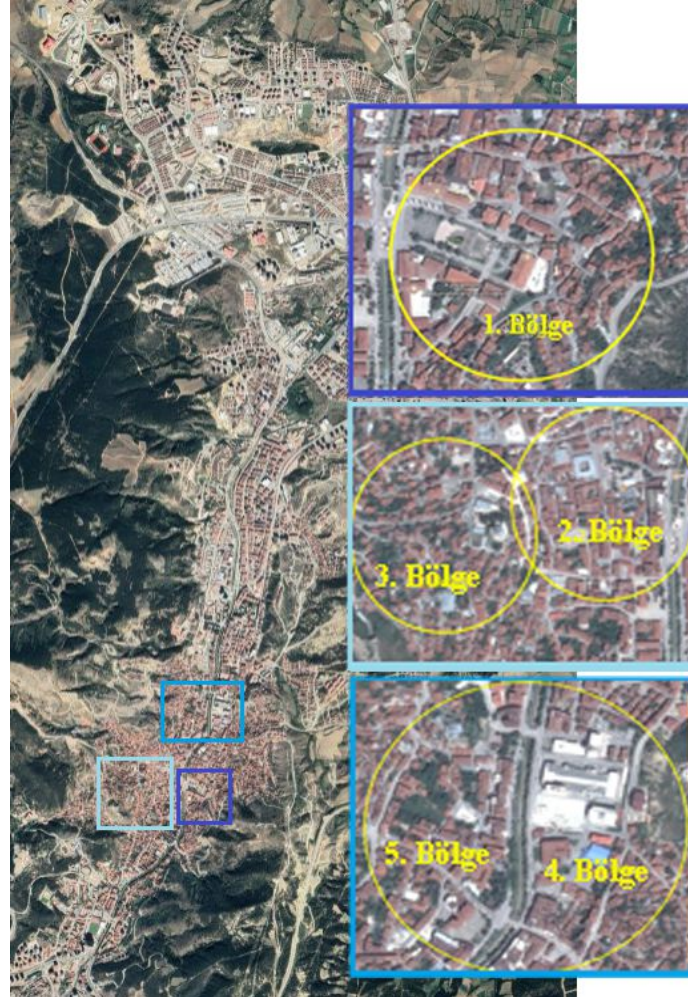
Günümüzde otomobil alışverişi, insanların konutun ardından gelen en yaygın harcama birimlerinden biridir (Newman ve Kenworthy, 1996; Yetişkul ve Şenbil, 2018). Yılda ortalama 10000 km yol yapan bir aracın, 40 km/s olarak kabul edilen ortalama işletme hızı göz önüne alındığında, yılda 250 saat çalışan bir aracın yılda geri kalan 8510 saati park halinde geçirdiği saptanmıştır. Bu hesaba göre otopark gereksinimi ciddi bir mekânsal gereksinimdir (Haldenbilen vd., 1999). Bununla birlikte kentsel alanda parklanma durumundaki otomobil en az 15 m²'lik bir alana gereksinim duyar (Yetişkul ve Şenbil, 2018). Dolayısıyla otomobil sayısı az ya da çok olsun çoğu kent merkezinin küçük bir ulaşım ağı içinde çözümlenmesi ve hâlihazırdaki altyapının bu konuda yetersiz kalması birçok kentte ciddi sorunlara yol açmakla birlikte dünyadaki ortak kentsel planlama sorunlarından en önemlilerinden birinin otopark sorunsalı olduğunu ortaya koymaktadır (Wang ve Yuan, 2013). Nitekim otopark yeri ararken kaybedilen zaman çoğunlukla kentte yapılması gereken işten daha fazla vakit kaybettirebilmektedir ve bunu düşürmenin yolu iyi bir otopark planlamasına dayanmaktadır (Tasseron ve Martens, 2017).

Türkiye'de belediyelere, otopark sorununu daha iyi düzenlemek ve uygun park çözümlenmeleri getirmeleri için teşvik eden ve hazırlanan imar planlarında bu sorunu en aza indirmeyi ve park gereksiniminin bina içinde ya da binanın bulunduğu parselde çözümlenmesini amaçlayan, ilki 1990 yılında düzenlenen bir dizi otopark yönetmelikleri yayınlanmıştır (Dönmez vd., 2016). Otopark yönetmeliğinde yapılan değişiklikle birlikte her dört daire yerine her 3 daireye bir otopark yeri ayrılması kararıyla, yeni gelişme alanlarında otopark oranı artırılmaya çalışılmıştır.

Konut gelişme alanlarındaki otopark alanları araç sahipliği ile orantılı iken, kent merkezlerinde rant unsurunun etkili olması ve geleneksel dokunun ulaşım altyapısı önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle gündüz saatlerinde konut dışı aktivitelerden kaynaklı alanlarda, gece saatlerinde ise konut çevrelerinde otopark sorunu doğmaktadır (Yetişkul ve Şenbil, 2018). Küçük ve orta ölçekli kentlerde yerleşim modelinin kompakt yapıda olması, ulaştırma talebinin merkez ya da çarşı olarak isimlendirilen bölgede ana aksta çözümlenmesiyle sonuçlanmaktadır (Özen ve Yardım, 2015). Bunun sonucunda ana aksta yer alan kentsel kullanımlara olan talep taşıma kapasitesi problemini doğurmaktadır. Özellikle tescilli yapıların yoğun olarak yer aldığı kent merkezlerinin otopark çözümlenmeleri dokunun korunması için diğer düzenlemelere oranla daha fazla öneme sahiptir. Böyle sorunlarla karşılaşmamak için belediyelerin verimli bir otopark politikasının olması gerekmektedir. Araştırmada Kastamonu kent merkezinin sit alanı niteliğindeki 5 bölgesi seçilmiş, çevresindeki otopark sorunu ele alınmış ve çeşitli çözüm önerileri geliştirilmeye çalışılmıştır.

2. MATERYAL VE METOT

Kastamonu ili Batı Karadeniz bölgesinde yer alır ve deniz seviyesinden yüksekliği 775 metre olup ilin yüz ölçümü 13.108,1 km²'dir. Kent merkezi ise engebeli bir arazi yapısına sahiptir (Öztürk, 2012). Merkez ilçesinin 1847 km²'lik yüzölçümü ve 210.000 kişilik nüfusu olan Kastamonu'nun 4000 yıllık tarihi ve kültürel bir geçmişi bulunmaktadır (Öztürk ve Gülgün, 2013). Kentin mekansal gelişimi özellikle kuzey ve güney yönde yoğun bir şekilde devam etmekte olup, kayıtlı araç sayısı gün geçtikçe artmaktadır (Aldı, 2017). Bu bağlamda kentin artan özel araç sayısı, kent merkezinde parklanma konusunun günden güne zorlaşmasına sebep olmaktadır.



Şekil 1. Araştırma bölgelerinin konumu

Çalışmada, araştırma alanı olarak Kastamonu kent merkezinden seçilen 5 bölgenin 3'ü Cumhuriyet ve Nasrullah Meydanları ile Bakırcılar Çarşısı'nı içine alan kentsel sit alanı niteliğindeki bölge ve çevresini kapsamaktadır. Bu alanlar, Kastamonu'nun geleneksel dokusunda yer almaktadır. Ayrıca kent ticaretinin hala daha yoğun olarak görüldüğü ve kente gelen turistlerin ilgisini yoğun olarak çeken bölgelerdir. Diğer ikisi ise kent merkezinde yer alan AVM'nin yakın çevresini kapsamaktadır. Araştırmada seçilen alanlar için yol dışı otoparklara ilişkin tespitlerde bulunulmuştur.

Araştırmada önce otoparklar hakkında literatür taraması yapılmış, yerli ve yabancı bilimsel kaynaklar incelendikten sonra otopark sorunu ile ilgili mevcut çözümler gözden geçirilmiştir. Sahada mevcut durum hakkında gözlemler yapılırken, sorunun tanımlanmasına ilişkin görsel materyaller toplanmıştır. Elde edilen bulgular değerlendirildikten sonra sorunun nedenleri tartışılmış ve konu ile ilgili çözüm önerileri sunulmuştur.

3. BULGULAR

Alanda gerçekleştirilen gözlemler neticesinde, kent merkezinin tarihi dokusu içerisinde yer alan parklanma noktalarının görsel ve fonksiyonel açıdan sorun oluşturduğu tespit edilmiştir. Kent için hazırlanmış olan 1/1000 ölçekli imar planı açıklama raporunda 22 kent parçası detayında ele alınan kentte yalnız 1 alan için otopark alanı olarak bir plan kararı sunulduğu görülmektedir. Gelişme alanlarında ve kentsel dönüşüm alanlarında otopark görece daha yeterli iken, geleneksel dokuda kent merkezinin sahip olduğu işlevlere bağlı olarak otopark çözümünde aksaklıklar yaşanmaktadır.

Seçilen noktalarda, otopark olarak kullanılan alanlar genellikle açık alan ve ticari alanların dönüştürülmesi ile ortaya çıkmıştır. Kent merkezinde yayaların alışveriş ve yeme-içme etkinliklerinin yoğun olduğu alanlarda toplumsal etkileşimi canlandıracak ve yaya izlerini güçlendirecek yaya mekanları yerine otoparkların yer seçmiş olması, gerek görsel gerekse fonksiyonel açıdan yeniden ele alınmalıdır. Kentte yol dışı otoparkların oldukça sınırlı olması tekil çözümler sunulmasına sebep olmaktadır. Bununla birlikte Kışla Parkı'ndan Belediye Caddesi girişine kadar olan bölümde ise çift yönlü olarak parklanmanın yasak olması ana arterlerde yaşanan trafik sıkışıklığına bir çözüm sunarken, diğer otoparkların kullanım oranını artırmaktadır.



Şekil 2. II. bölgedeki bir yol dışı otoparkı örneği

Otopark olarak ayrılan alanların 11 tanesi araştırma alanlarından I-II ve III. bölgeler içinde olduğu saptanmış olup, en büyüğünün 30-35 araçlık olduğu ve kapasite bakımından yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte bazılarında zemin döşeme elemanları ile kaplanmamış olduğu otopark tasarımı açısından oldukça temel bir sorun olarak belirlenmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. III. bölgedeki düzensiz bir yol dışı otoparkı

IV. ve V. Bölgelerde ise toplam 8 adet yol dışı otopark bulunmaktadır. Bölgede yer alan AVM'nin kapalı ve açık otoparkı ile belediye otoparklarının araç kapasitesinin daha fazla olması otopark talebini bu bölgelere yönlendirmektedir (Resim 4).



Şekil 4. Kapalı ve açık otopark örnekleri

Çok katlı otoparkların taşıtları dış etkenlerden koruması ve özellikle kent merkezinde açık yeşil alan kazanımı sağlaması gibi avantajları bulunur. Ancak araştırma alanında arazi bedellerinin yüksek olduğu ve kentin cazibe merkezi niteliğindeki ana arter sınırındaki bir alanda sert zeminden oluşan, peyzaj çalışması bulunmayan bir açık otopark çözümlendiği görülmektedir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Küçük ve orta ölçekli kentlerde merkezi iş alanının yer seçimi, ana arterler olan ilişkisi ve kompakt yapısı, otopark sorunsalını gündeme getirmektedir. Özellikle tarihi kentlerde korunan yapı çevre parklanma sorununa sebep olmaktadır. Özel araç ulaşım sisteminin tamamlayıcı bir bileşeni olarak durgun trafiğin (Özkendirici ve Sağıroğlu, 2019) ulaşım planlaması kapsamında otopark yönetimi stratejileriyle ele alınması gereklidir.

Kentin ana arterini oluşturan Karaçomak Deresi, alternatif güzergahlarla desteklenebilir. Yol kenarı parklanmaları daha kısa vadeli olarak kullanıma teşvik edebilmek amacıyla süreli ücretlendirilebilir. Uzun vadeli park kullanımları kent giriş-çıkış noktalarında belirlenen bir otoparka yönlendirilebilir. Parklanma etütleri yardımıyla mevcut kapasite kullanım oranları tespit edilmeli ve projeksiyon çalışmalarıyla gereksinim hesaplanmalıdır.

Otopark talebi gerektiren büyük kamu yatırımlarının yer seçim kriterleri gözden geçirilmelidir. Kent merkezlerinde akıllı sistemler kullanarak park yeri bulma (Alkheder vd., 2016), paylaşımlı park yerleri, uzak otoparklar kurularak sunulan ring servisleri, mevcut otoparkların araç raf sistemleri vb. tekniklerle kapasitelerinin artırılması, ücretlendirme ve vergi politikaları ile yoğun saatlere yönelik politikalarla otoparkların ele alınması ulaşım talep yönetimini ve mevcut otoparkların etkin kullanımını sağlayacaktır.

Kastamonu 4000 yıllık tarihi ile kentsel, tarihi ve arkeolojik sit alanları ile zengin bir kenttir. Unesco Kültür Mirası listesine girmek amacı taşıyan ve turizm açısından yüksek bir potansiyele sahip kentin bir otopark yönetimine ihtiyacı vardır. Çalışma kapsamında zengin tarihi ve kültürel dokuya sahip bu kentin otopark sorununa değinilmiştir. Mevcutta ve imar planında bulunan otopark düzenlemelerinin kentin araç kapasitesi ve söz konusu bölgelerdeki yoğunluk temel alındığında yeterli olmadığı anlaşılmıştır. Kısa sürede bu yoğunluğun giderilmesi için daha kapsamlı çalışmaların başlatılması gerekmektedir. Bu kapsamda aşağıda sunulan öneriler uygulanabilir:

- Yapılacak olan sayım ve tespitler doğrultusunda ulaşım talebi analiz edilmelidir.
- Kullanıcılar tarafından kısa ve uzun vadeli park alanı olarak kullanılan alanların konumları tespit edilmeli ve gerekçeleri araştırılmalıdır. Elde edilen bulgulara göre talep yönetimi amaçlı stratejiler üretilmelidir.
- Talebin yüksek olduğu alanlar için fiyatlandırma yöntemleri, uzak otopark çözümlerine entegre ring güzergahlarına dahil etme gibi yaklaşımlar geliştirilmelidir.
- Araç sayımının yüksek olduğu alanlar için yeni akslar önerilebilir.
- Özel araç çekme potansiyeli yüksek olan ve yolculuk üreten kullanımların kent merkezinde taşıt baskısı yaratmasını önlemek amacıyla bu kullanımlar kentin kuzey ve güney yerleşimlerinde yer seçebilir.



- Kent vadide yer seçmiş olduğundan kent merkezinde arazinin eğiminin yüksek olduğu alanlar mevcuttur. Ancak vadi boyunca tasarlanacak bir bisiklet yolu özel araç talebini azaltabilir.
- Kent merkezinde Cumhuriyet Meydanı ve Nasrullah Meydanını kapsayacak bir yaya aksı ve yayalaştırılmış sokaklar trafik yoğunluğunu düşürerek yaya dostu bir kent sunabilir.
- Kentin lineer yapıya sahip olması kuzey ve güney girişleriyle sınırlanmasına sebep olmaktadır. Bu alanlarda önerilebilecek park et-devam et sistemlerin geliştirilmesi (örneğin, Saraçlar ve/veya İnönü Mahallelerinde katlı otopark ve ring hizmeti) özel araçların kent merkezine kadar erişmesini önleyebilir.
- Mevcut otoparkların tam verimli çalışabilmesi için mekânsal tasarımları ele alınarak kapasiteleri artırılabilir.

Halihazırda en uygun alanlara otopark çözümü sunulması yaklaşımı söz konusudur. Sürdürülebilir bir otopark çözümü sunulurken parsel ölçeğinde bir yaklaşım yerine bütüncül bir bakış açısıyla stratejiler üretilmelidir. Mekansal olarak bir otoparkın ayrılması dışında otopark yeri etkinliğini artıran, talebi azaltan ve destek stratejileri ortaya koyan etkin bir planlama bakış açısı gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Alkheder, S. A., Al Rajab, M. M., Alzoubi, K. (2016). Parking problems in Abu Dhabi, UAE toward and intelligent parking management system "ADIP Abu Dhabi Intelligent Parking". *Alexandria Engineering Journal*, 55, 2679-2687.
- Cetin, M., & Sevik, H. (2016a). The change of air quality in Kastamonu City in terms of particulate matter and CO₂ amount. *Oxidation Communications*, 39(4-II), 3394-3401.
- Cetin, M., & Sevik, H. (2016b). Measuring the impact of selected plants on indoor CO₂ concentrations. *Polish Journal of Environmental Studies*, 25(3), 973-979.
- Cetin, M., Sevik, H., ve Isinkaralar, K. (2017). Changes in the particulate matter and CO₂ concentrations based on the time and weather conditions: the case of Kastamonu. *Oxidation Communications*, 40(1-II), 477-485.
- Dönmez, Y., Çabuk, S., Öztürk M., Gökyer, E. (2016). Safranbolu Kentsel Sit alanlarında otopark sorunu ve çözüm alternatifleri. *Journal of Bartın Faculty of Forestry*, 18 (2), 137-145.
- Haldenbilen, S., Murat, Y. Ş., Baykan, N., Meriç, N. (1999). Kentlerde otopark sorunu: Denizli Örneği. *Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 5 (2-3), 1099-1108.
- Litman T., (2012). Parking Management. *Victoria Transport Policy Institute*, September, 2016.
- Maternini, G., Ferrai, F., Guga, A. (2017). *Application of variable parking pricing techniques to innovate parking strategies: the study case of Brescia*. Case Studies on Transport Policy, 5(2), 425-437.
- Önaç A.K., Birişçi T., (2019). Transformation of urban landscape value perception over time: a Delphi technique application. *EMAS*, 191:741, <https://doi.org/10.1007/s10661-019-7935-9>.
- Özen M., Yardım M.S., (2015). Küçük Kentlerde Otopark Planlaması ve Yönetimi Artvin Kent Merkezi Örneği. *11. Ulaştırma Kongresi Kitapçığı*, İMO, İstanbul, Türkiye, 27 - 29 Mayıs 2015, cilt.1, ss.525-538.
- Öztürk, S., Gülgün, B. (2013). Evaluation of Kastamonu Province Traditional Urban Texture within the Context of Ecologic Planning. *Journal of International Environmental Application & Science*, 8 (1), 103-110.
- Tasseron G., Martens, K. (2017). *Urban parking space reservation through bottom-up information provision: An agent-based analysis*. Computers, Environment And Urban System, 64, 30-41.
- Wang R., Yuan Q. (2013). Parking practices and policies under rapid motorization: The case of China. *Transport Policy*, 30, 109-116.
- Yardım, M. S. (2015). YTÜ merkez kampüsünde sürdürülebilir kampüs otoparkı yönetimi için yaklaşımlar. *Sigma Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi*, 33 (4), 561-575
- Yetişkul E., Şenbil M., (2018). Ankara'da Otopark Sorunu ve Çözüm Önerileri. *Megaron*, 13(2):250-262.