



SAFRANBOLU KENTSEL SİT ALANINDA OTOPARK SORUNU VE ÇÖZÜM ALTERNATİFLERİ

Yasin DÖNMEZ^{1*}, Suat ÇABUK², Melih ÖZTÜRK³, Ercan GÖKYER³

¹Karabük Üniversitesi Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Karabük

²Karabük Üniversitesi SFTGS Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Karabük

³Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bartın

ÖZET

Türkiye’de korumanın başkenti olarak kabul edilen Safranbolu, 1975-2016 yılları arasında ortaya konulan çabaların bir ürünü olarak turizm kenti durumuna gelmiştir. Kentte üç kentsel sit alanı bulunmakla birlikte turistik faaliyetlerin yoğunlaştığı alan çarşı bölgesidir. Bu alanın pek çok sorunu koruma amaçlı imar planı aracılığıyla çözülmeye çalışılmaktadır. Ziyaretçilerin alanda yaşadıkları sorunların başında otopark yetersizliği gelmektedir. Çarşı bölgesinde özellikle hafta sonlarında ve bayramlarda araç park yeri bulma konusunda ciddi sıkıntılar yaşanılmaktadır. Bu çalışmada Safranbolu Çarşı Bölgesi’nde otopark sorununun analizi ve alternatif çözüm yollarının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Çalışma sonucunda çarşı bölgesinde mevcut otopark alanlarının yetersiz olduğu, koruma amaçlı imar planında geliştirilen otopark modelinin çözüm sağlamayacağı bulgularına ulaşılmıştır. Bu çalışma ile Safranbolu’da otopark sorununun çözümüne ışık tutacak üç farklı yaklaşım ortaya konulmuştur.

Anahtar Sözcükler: Safranbolu, ulaşım, otopark, koruma amaçlı imar planı, kentsel sit alanı.

PARKING LOT PROBLEM WITHIN SAFRANBOLU URBAN PROTECTED SITE AND SOLUTION ALTERNATIVES

ABSTRACT

Safranbolu where is recognized as the capital of protection in Turkey, has become a tourist town as a consequence of the efforts along the years between 1975-2016. Although there are three urban protected sites in the city, tourism activities are concentrated within the Çarşı zone. Many problems of this zone are tried to be overcome through the conservation based development plan. The main problem which the visitors are forced to suffer, is the inadequacy of parking lots. Particularly on weekends and holidays, serious difficulties are experienced for finding parking lot within the Çarşı zone. In this study, it is aimed to analyze the parking lot problem within Safranbolu Çarşı zone and to propose alternative solutions for that parking lot problem. As a result of the study, it was concluded that the available parking lot spaces were inadequate within the Çarşı zone and that the parking lot model built around the concept of the conservation based development plan would not provide solution. With this study, three different approaches were introduced in order to lead to the solution of the parking lot problem within the Safranbolu Çarşı zone.

Keywords: Safranbolu, transportation, parking lot, conservation based development plan, urban protected site.

1. GİRİŞ

Turizm, dünyadaki ve ülkemizdeki birçok yerleşim yerinin sahip olduğu önemli sektörlerin başında yer almaktadır. Turizm, turistlerin gezmek, tanımak, eğlenmek veya çeşitli sebeplerden dolayı, ikamet ettikleri yerden ayrılmaları olarak tanımlanabilir.

*Corresponding author (Sorumlu Yazar)
Received (Geliş Tarihi) : 22.10.2016
Accepted (Kabul Tarihi): 26.11.2016

Citation (Atf): Dönmez, Y., Cabuk, S., Ozturk, M., Gokyer, E.
Safranbolu Kentsel Sit Alanında Otopark Sorunu ve Çözüm Alternatifleri, Journal of Bartın Faculty of Forestry, 2016, 18 (2): 137-145.

Günümüzde turistlerin satın alma tercihleri deniz turizminden doğa ve kültür turizmine doğru kayma eğilimi göstermektedir (Dönmez ve Türkmen, 2015). Özellikle günübirlik ve/veya hafta sonları düzenlenen gezi veya turlar nispeten tercih edilir duruma gelmiştir.

Her geçen gün artış gösteren araç sahipliği oranı ve turistik hareketlilik, koruma altındaki kentlerde otopark sorununu gündeme getirmektedir. Sorunun artan büyüklüğü, imar planlarının hazırlanması ve uygulamaya geçirilmesinde, bu konuda yeterince çaba ortaya konulmadığını düşündürmektedir. Koruma altındaki kentlerde sürdürülebilir ulaşım sistemini kurgulayabilmek için, otopark sorununun makul çözüme kavuşturulması öncelik haline gelmektedir.

Türkiye’de otopark konusunda belediyeleri ve hazırlanacak imar planlarını yönlendirmek üzere 21.12.1990 tarihinden günümüze otopark yönetmelikleri yayınlanmaktadır. Otopark yönetmelikleri 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 37. ve 44. maddelerine dayanılarak hazırlanmaktadır. Hazırlanan bu yönetmeliğin amacı (URL 1); “yerleşme yerlerinde araçların yol açtığı, trafik sorunlarının çözümü için otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğunun ve otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tesbit ve giderilme esaslarını aynı Kanunun 5 inci maddesinde tanımlanan ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümünü gösteren imar planlarına uygun olarak düzenlemektir” şeklinde açıklanmaktadır.

Otopark yönetmeliğinde yer alan düzenlemeye ilişkin genel esaslar 4. maddede açıklanmıştır. Buna göre (URL 1);

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

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

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

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

e) İmar planları hazırlanırken parselinde otopark tesisi mümkün olmayan yerlerde otopark ihtiyacının karşılanması amacıyla bölge ve genel otopark yerleri belirlenir.

Ayrıca parselinde otopark yapılması mümkün olan alanlarda imar parsellerinin büyüklükleri otopark yapımını mümkün kılacak şekilde tesbit edilir.

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

Bu bağlamda, yönetmeliğe göre otopark gereksiniminin bina içinde veya parselinde karşılanması esas tutulmuştur. Bu gereksinimin parselde karşılanmasının mümkün olmadığı durumlarda ise belediyeler tarafından belirlenecek otopark bedelinin yapı sahiplerince otopark hesabına yatırılması gerekmektedir. Bu hesapta biriken paraların yanı sıra tüm otoparklardan gelen gelirler ve belediyelerin kendi kaynaklarından bu konuya ayıracağı tahsisat bir araya getirilerek, bölge otoparkları ve genel otoparklar meydana getirmek üzere harcanması bir zorunluluktur. Nitekim yönetmeliğin 11. maddesinde, otopark hesabında toplanan meblağın otopark tesisi dışında başka bir amaçla kullanılamayacağı belirtilmiştir.

Dolayısıyla, kentlerde yaşanan araç park yeri sorunu belediyelerin otopark arzını kısıtlı tutmalarından ve otopark yönetimindeki (Litman, 2006; Barhani ve Ergün, 2007) başarısızlıklarından kaynaklanmaktadır. Belediyeler dışındaki kişilerin otopark sorununu algılama biçimleri birbirinden farklılık göstermektedir. Örneğin sürücüler açısından bu sorun araçlarına park yeri bulma ya da park yeri ücreti ödememeye çalışma şeklinde kendini gösterirken, yayalar açısından daha çok kentsel alanın araçlar tarafından işgali ve estetikten uzak kentsel çevrelerde yaşamak mecburiyeti olarak kendini göstermektedir. Yapı üreticileri (mimarlar, mühendisler, müteahhitler vb.) açısından öncelikli olan, bir taraftan yönetmelikte belirtilen koşulları sağlamak iken diğer taraftan toplam inşaat alanından kaybetmemek ya da araç park yerleri yapmak yerine belediyeye ücretini ödeyerek bu sorundan kurtulmaktır (Yardım ve Gürsoy, 2011).

Otopark konusunda çalışma sahası olarak seçilen Safranbolu, Osmanlı Dönemi’nden kalma tarihi evleri, sokakları, çarşıları, hamamları, çeşmeleri vb. özellikleri ile açık hava müzesi gibidir. UNESCO, sahip olduğu bu kültürel değerleri sebebiyle Safranbolu kentini 1994 yılında Dünya Miras Listesi’ne dâhil etmiştir. Safranbolu, yılın on iki ayında yerli ve yabancı turistleri kendine çekebilen bir turizm alanıdır. Yabancı turistler ile birlikte özellikle hafta sonlarında ve bayramlarda, Ankara ve İstanbul gibi büyük kentlere yakın olması sebebiyle yerli

turistlerin akınına da uğramaktadır. Uzun yıllardır hafta sonlarında Safranbolu'nun tarihi çarşı bölgesinde araçlar için park yeri bulmakta ciddi sorunlar yaşanmaktadır. Bu çalışmada, ülkemizin önemli turizm istikametleri arasında yer alan Safranbolu kentinde tarihi çarşı bölgesinin otopark sorunlarının irdelenmesi ve dokuya uygun çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır.

2. OTOPARK TÜRLERİ

Otopark Yönetmeliği çerçevesinde park türleri ele alınacak olur ise üç tip otopark söz konusudur. Bunlar “Bina Otoparkları”, “Bölge Otoparkları” ve “Genel Otoparklar”dır. Safranbolu çarşı bölgesindeki otoparklar ise en temelde “Yol Kenarı Otoparkları” ve “Yol Dışı Otoparklar” olmak üzere iki grupta değerlendirilebilir.

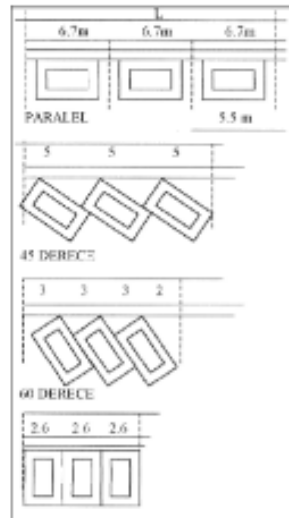
2.1. Yol Kenarı Otoparkları

Yol kenarı otoparkları, Türkiye’de otopark gereksinimini en kolay ve maliyetsiz karşılamak maksadıyla belediyelerin sıklıkla uyguladıkları bir otopark çeşididir (Şekil 1). Kent yollarında bu türden otopark alanlarının etüt edilmesi, planlanması, projelendirilmesi, uygulanması ve sonrasında da işletilmesi işi son yıllarda belediyelerin iştiraki ile kurulan şirketlerce gerçekleştirilmektedir.



Şekil 1. Safranbolu’da Paralı Yol Kenarı Araç Park Yerlerine Bir Örnek (Fotoğraf birinci yazara aittir.)

Yol kenarlarında, eksene paralel, 30°, 45°, 60° ve 90°lik otoparklar düzenlenmektedir (Şekil 2). Park açısı arttıkça, daha fazla araç park edilebilmektedir. Buna karşılık trafik yolu daralmakta, trafik ağırlaşmakta, park alanlarına giriş ve çıkış hareketleri zorlaşmaktadır (Haldenbilen vd., 1999; Yardım ve Gürsoy, 2011; Taş, 2012).



Şekil 2. Yol Kenarı Otopark Şekilleri (Haldenbilen vd., 1999)

2.2. Yol Dışı Otoparklar

Yol dışı otoparklar hareket halindeki araçların cadde ve sokaklardan ayrı bir alanda park edilebilmesi için düzenlenmiş alanlardır (Şekil 3). Yol dışı otoparklarda, yol kenarı otoparklarda gözlenen sakıncalar nispeten doğmamakla birlikte, araçlarını otoparka bırakanlar gidecekleri noktalara daha fazla yürüyerek ulaşmak durumunda kalmaktadırlar. Dolayısıyla yol dışı otoparkların yer seçimlerinde yürüme mesafesinin en fazla 300 m alınması gerekmektedir (Haldenbilen vd., 1999; Kuntay, 2009).

Yol dışı otoparklar şu şekilde sınıflandırılabilir (Haldenbilen vd., 1999);

- Üzeri açık veya kapalı alanlar
- Çok katlı otoparklar
- Rampalı otoparklar
- Asansör gibi mekanik tesisler kullanılan garajlar.

Belediyeler yol kenarı parklarının aksine yol dışı otoparkların meydana getirilmesinde önemli zorluklarla karşılaşmaktadırlar. Açık otoparklar için arsa kamulaştırma sorunu, kapalı otoparklar için arsa kamulaştırma ve inşaat maliyetleri sorunları imar planlarında ayrılmış olan yol dışı otoparkların uygulamaya geçirilmesini güçleştirmektedir. Bununla birlikte son yıllarda ada bazındaki konut çözümlerinde geniş otoparklar ayrılması ve alışveriş yerlerinde kapsamlı otopark düzenlenmeleri olumlu gelişmeler olarak değerlendirilebilir.



Şekil 3. Safranbolu'da Yol Dışı Otoparklara Bir Örnek (Fotoğraf birinci yazara aittir.)

3.MATERYAL VE YÖNTEM

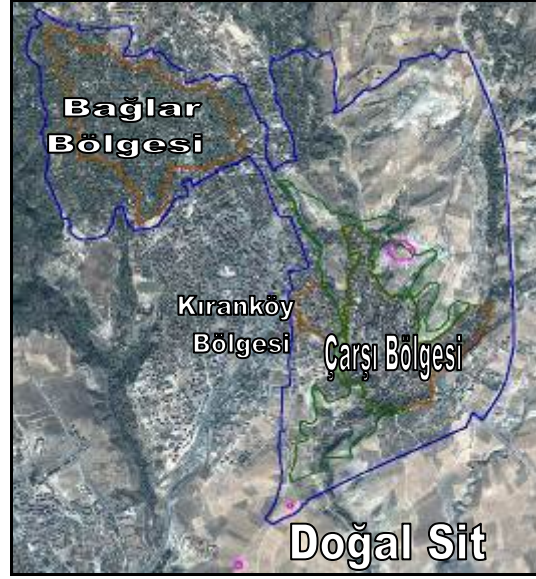
3.1 Materyal

Safranbolu kenti, Batı Karadeniz Bölgesi'nde yer almaktadır. Safranbolu, 1995 yılında il olan Karabük'ün bir ilçesidir (Şekil 4). Safranbolu ilçesinin komşuları; Karabük Merkez, Eflani, Ovacık, Kastamonu'nun Araç ilçesi ve Bartın'ın Ulus ilçesidir.



Şekil 4. Safranbolu'nun konumu

Bu çalışmada araştırma alanı olarak Safranbolu kentinin tarihi çarşı bölgesi seçilmiştir. Çarşı bölgesi, Osmanlı Dönemi'nde tarihi Kale'nin doğu eteklerinde bir ticaret alanı olarak gelişme göstermiştir. Özellikle 17. yüzyılda meydana getirilen vakıf eserleri Safranbolu çarşı bölgesinin biçimlenmesinde etkili olmuştur. Günümüzde ticaretin yoğunlaştığı tarihi çarşı bölgesinde çok sayıda tescilli yapı bulunmaktadır. Korumanın başkenti olarak nitelenen Safranbolu'da çarşı bölgesi haricinde, Kıranköy ve Bağlar'da da kentsel sit alanları saptanmıştır. Bu üç bölgede (Şekil 5) toplam 180 hektar koruma alanı oluşturulmuştur (Anonim, 2010).



Şekil 5. Safranbolu Kentsel Sit Alanlarını Gösterir Harita (Anonim, 2010).

3.2 Yöntem

Araştırmada öncelikle otoparklar konusunda literatür taraması yapılmıştır. Konu ile ilgili daha önce yapılmış yerli ve yabancı bilimsel kaynaklar incelenmiştir. Daha sonra Safranbolu Belediyesi'nden temin edilen imar planlarında ve bunlara ilişkin açıklama raporlarında çarşı bölgesindeki otoparklar irdelenmiştir. Değişik zamanlarda araştırma alanına gidilerek mevcut durum hakkında gözlemler yapılmış, araştırmaya konu olan sorunun tanımlanmasına ilişkin görsel materyaller toplanmıştır. Elde edilen bilgi ve bulgular değerlendirilerek tarihi çarşı bölgesinde gözlenen otopark sorununun kaynakları ve çözüm yolları ortaya konulmuştur.

4. ARAŞTIRMA BULGULARI

Alanda gerçekleştirilen analizler ile Safranbolu kentsel sit alanları için 2010 yılında hazırlanmış olan koruma amaçlı imar planı (SKAİP) ve plan açıklama raporu birlikte ele alındığında, çarşı bölgesinin otopark sorununun çözümü doğrultusunda gerekli kararların üretilmediği ve bu yaklaşım modeliyle üretilmeyeceği bulgusuna ulaşılmaktadır.

Örneğin çarşı bölgesinin odağını oluşturan Kazdağlı Meydanı'na yakın sadece iki yerde yol dışı açık otopark bulunmaktadır. Birincisi tarihi Kale'ye çıkan sokak üzerindeki 25 araç kapasiteli çarşı otoparkıdır. İkincisi ise Kalealtı Ortaokulu'na ait bahçenin hafta sonlarında açık otopark olarak kullanımı şeklindedir. Burada 40 araçlık otopark kapasitesi mevcut olup, tur otobüsleri de daha çok bu park yerini kullanmaktadırlar (Şekil 6a, 6b).



Şekil 6a. 25 Araç Kapasiteli Çarşı Otoparkı



Şekil 6b. 40 Araç Kapasiteli Kalealtı Ortaokulu Otoparkı

SKAİP’de çarşı otoparkının işlevini sürdürdüğü gözlenmektedir. Planda çarşı otoparkı dışında Kazdağlı Meydanı çevresinde ayrılmış başka bir araç park yeri bulunmamaktadır. Öte yandan yolları oldukça dar olan bu bölgede mevcut durumda gözlenen yol kenarı otoparkları için de herhangi bir düşünce ortaya konulmamıştır (Şekil 7a, 7b). Oysa çarşı bölgesinde yol kenarına gelişi güzel yapılan parklar, trafik akışını güçleştirmekte ve yolun kapasitesinin azalmasına neden olmaktadır (Şekil 8).

Dolayısıyla çarşı bölgesinin odağında ve ilk 250 metrelik çemberde, gerek mevcutta gerekse SKAİP’de araç park yeri varlığının oldukça kısıtlı olduğu söylenebilir. Mevcut durumda, özellikle hafta sonlarında bu alanlar kapasitelerinin üstünde hizmet vermekte, tarihi alan yol kenarına park edilen araçlar nedeniyle gezilememekte ya da yaya güvenliği tehlikeye açık duruma gelmektedir.

Diğer taraftan SKAİP’de öneri otopark varlığı incelendiğinde ise çarşı bölgesine ulaşımı sağlayan ana yolun iki ucunda, iki geniş kapasiteli yol dışı otopark yeri ayrıldığı gözlenmektedir. Bu otoparklardan birincisi çarşı bölgesinin güneydoğu ucunda Bartın yolu kavşağında yer almaktadır. Bu noktada toplam 475 araçlık açık otopark alanı düzenlenmiştir (Şekil 9a). İkincisi ise çarşı bölgesinin kuzeybatısında Çelik Gülersoy Caddesi üzerinde 280 araç kapasiteli açık otopark olarak planlanmıştır (Şekil 9b). Böylece planda toplam 755 araçlık otopark alanı önerilmiştir. SKAİP’de ayrılmış olan bu otoparkların tarihi çarşı merkezine (Kazdağlı Meydanı’na) uzaklıkları ise; birinci otopark alanı için 1000 metre, ikinci otopark alanı için 700 metredir.



Şekil 7. Çarşı Bölgesinde Yol Kenarı Otoparkları (Fotoğraflar birinci yazara aittir).



Şekil 8. Safranbolu Çarşı Bölgesinde Yol Kenarı Otoparkları ve Trafik Sıkışıklığı (Fotoğraf birinci yazara aittir).

Plan açıklama raporunda bu otoparkların yer seçimine ilişkin olarak, ziyaretçilerin tarihi sit alanını yaya olarak dolaşmalarının amaçlandığı, ziyaretçilerin otobüs ve otomobillerinin tarihi doku görüntüsü içerisine dahil olmadan park etmelerinin öncelik olarak benimsendiği belirtilmektedir (Anonim, 2010). Diğer bir ifadeyle, bu alanda yaşanan otopark sorununun, çeperlerde araçların depolanması ile çözülmesi ve ziyaretçilerin çarşı bölgesine yaya olarak ulaşmalarının hedeflendiği gözlenmektedir.



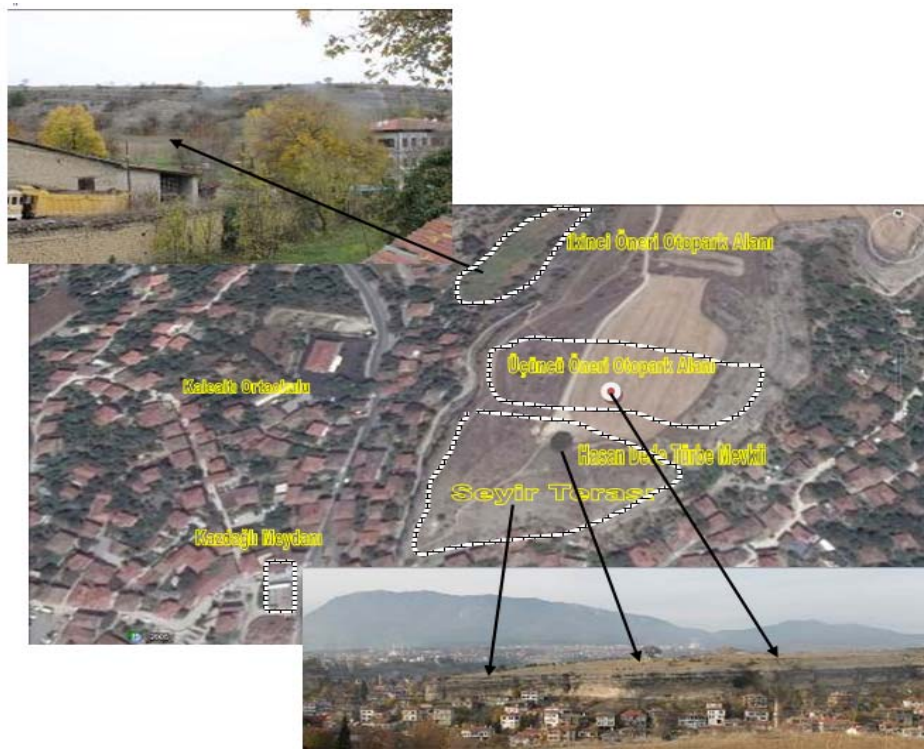
Şekil 9a. SKAİP'de Ayrılan 1.Otopark Yeri

Şekil 9b. SKAİP'de Ayrılan 2.Otopark Yeri

5. DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Araştırma alanı olarak belirlenen Safranbolu tarihi çarşı bölgesi, sahip olduğu mimari ve doğal değerleriyle, yılın hemen hemen her ayı ziyaretçi akınıyla karşı karşıyadır. Bölgede özellikle hafta sonlarında ve bayramlarda gerek özel araçlardan gerekse tur otobüslerinden kaynaklanan yoğun bir araç trafiği ve park yeri sorunu yaşanmaktadır.

Mevcut durumda oldukça düşük kapasiteli (25 ve 40 araçlık) iki yol dışı otoparkla ve ağırlıklı olarak yol kenarına gelişi güzel park edilerek otopark gereksinimi karşılanmaya çalışılmaktadır. Yıllardır süren bu uygulamanın artık sürdürülebilirliği kalmamıştır. Öte yandan SKAİP’de önerilen iki büyük otopark yeri de oldukça engebeli bir topografyaya sahip olan bu yerleşimde yaya ziyaretçiler için ciddi sıkıntılar doğuracak niteliktedir. Nitekim planda önerilen ikinci otopark yeri henüz düzenlenmeden araç park yeri olarak kullanıma açılmış, fakat belirtilen zorluklar yaşandığından dolayı ziyaretçilerce tercih edilmemektedir. Üstelik aynı yolu yürümek istemeyen ziyaretçilerin minibüsle geri dönüp otoparka ulaşmaları da turist memnuniyetini azaltmaktadır. Birinci otopark uygulamaya geçirildiğinde ise mesafe oldukça uzayacağından ve eğimli arazi boyunca yürüyerek daha fazla mesafe kat edileceğinden dolayı, ziyaretçilerin Safranbolu ulaşımından memnuniyetsizliği daha da artacaktır. Bu noktada yeni çözümlerin devreye alınması gerektiği aşikârdır. Bu çalışma kapsamında üç alternatif ortaya konulmuştur. Bu çözümlerden ilki plan kararlarında bir değişikliğe neden olmadan çözüm geliştirmeye yöneliktir. Bu çözüm, Safranbolu çarşı bölgesinden geçen ana yolun iki ucunda yer alan iki büyük yol dışı otopark alanına araçlar park edildikten sonra ziyaretçilerin “ring servisi” ile Kazdağlı Meydanı’na ulaşmaları şeklindedir. Böylece plan değişikliğine gidilmeden tüm bölge yayalaştırılabilir, ziyaretçi getiren araçlar bu bölgesel park yerlerine yönlendirilebilir ve buralardan turistik taşıma araçlarıyla ziyaretçiler Kazdağlı Meydanı’na ulaştırılabilir. Safranbolu çarşı bölgesinin otopark sorununun çözümüne yönelik ikinci öneri ise Kalealtı Ortaokulu’nun karşısında bulunan boş alanlarda otopark alanları oluşturmaktır (Şekil 10). Bu alanın Kazdağlı Meydanı’na olan uzaklığı yaklaşık 250 metredir. Burada düzenlenecek yol dışı açık otoparkla sorun kökten çözülecek, yayalar oldukça kısa mesafe yürüyerek meydana ulaşacak ve tarihi dokuda görsel bir olumsuz etki ortaya çıkmayacaktır. Üstelik araçlarıyla gelip saatlerce park yeri bulamayan ziyaretçilerin memnuniyetsizliği önlenecektir. Otopark sorununun çözümü için düşünülen üçüncü öneri ise Kazdağlı Meydanı’nın hemen karşısında yer alan Hasan Dede Türbe Mevkii’nde gerçekleştirilebilir. SKAİP’de bu alan seyir terası olarak belirlenmiş, fakat karar henüz belediye tarafından uygulamaya geçirilmemiştir. Rakım olarak yüksekte bulunan bu yerde Hasan Dede Türbesi’nin çevresi düzenlenirken hem kapsamlı bir seyir terası tasarımı hem de 1000 araç kapasiteli yol dışı açık otopark tasarımı gerçekleştirilebilir (Şekil 10). Buraya yapılacak otopark, araç park yeri sorununu kalıcı olarak çözecektir. Ayrıca seyir terasından meydana dikey asansör sistemi kurularak Kazdağlı Meydanı’na kolay bir bağlantı da sağlanabilecektir.



Şekil 10. Çarşı Bölgesi İçin Öneri Otoparkların Yerleri (Fotoğraflar birinci yazara aittir).

6. SONUÇ

Safranbolu turistlerin yoğun olarak uğradığı ve UNESCO Dünya Miras Listesi’nde yer alan bir kenttir. Koruma altındaki Safranbolu’da 2010 yılında koruma amaçlı imar planı hazırlanmıştır. Planın yürürlüğe girmesinin üzerinden altı yıl geçmesine karşın, başta otopark sorunu olmak üzere pek çok sorun çözüme

kavuşturulamamıştır. Bu çalışma kapsamında Safranbolu kentinin tarihi çarşı bölgesinde gözlenen otopark sorunu ve çözüm yolları ele alınmıştır.

Alanda yapılan incelemede toplam 65 araç kapasiteli iki adet açık otoparkın bulunduğu belirlenmiştir. SKAİP’de ise çarşı bölgesine gelen ana yolun iki ucunda 280 ve 475 araç kapasiteli iki adet yol kenarı açık otoparkın ayrıldığı tespit edilmiştir. Bunlardan ilkinin hizmete açıldığı, fakat ziyaretçilerin bu otoparkı yeterince kullanmadıkları gözlenmiştir. Buna bağlı olarak çarşı bölgesine gelen ziyaretçilerin ağırlıklı olarak araçlarını yol kenarına park ettikleri ortaya konulmuştur.

Bunun bir sonucu olarak Safranbolu tarihi çarşı bölgesinde trafik akışı olumsuz etkilenmekte, en geniş 12 metre olan yollar yetersiz kalmakta ve yaya olarak tarihi bölgeyi gezen ziyaretçiler güvenlik tehlikesi yaşamaktadır. Buradan çıkarılan birinci sonuç, Safranbolu tarihi çarşı bölgesinde ciddi bir otopark sorunu yaşandığıdır. İkinci olarak SKAİP’nin otoparklara ilişkin yegâne kararı olan sit alanının iki ucunda otoparklar düzenlenmesi ve buradan ziyaretçilerin 700 ile 1000 metre yaya olarak yürüyerek Kazdağlı Meydanı’na ulaşması modelinin bir geçerliliğinin bulunmadığıdır.

Bu sonuçlar bağlamında, mevcut SKAİP’in otoparklara ilişkin kararlarının yürürlükte kalmasının kente ve çarşı bölgesine bir fayda getirmeyeceği, planın en kısa zamanda bir revizyondan geçirilmesi gerektiği anlaşılmıştır. Bu revizyona ışık tutması açısından çalışma kapsamında üç öneri geliştirilmiştir. Bunlardan birincisi planın otopark yer seçimlerine ilişkin ana kararlarına dokunulmaması üzerine kurulmuştur. Bu kapsamda otoparkta inen ziyaretçilerin yaya olarak Kazdağlı Meydanı’na ulaşmaları yönündeki fikirden vazgeçilmesi, bunun yerine iki otoparktan da Kazdağlı Meydanı’na ring araçlarının çalıştırılması yönündedir. İkinci rasyonel çözüm önerisi, Kalealtı Ortaokulu’nun karşısında bulunan boş sahaların otopark yeri olarak düzenlenmesidir. Bu alanın Kazdağlı Meydanı’na olan uzaklığı sadece 250 metredir. Üçüncü öneri ise Kazdağlı Meydanı’nın hemen karşısında yer alan Hasan Dede Türbesi Mevkii’nde SKAİP’de seyir terası olarak ayrılmış alanın kuzeyinde kapsamlı bir düzenleme ile yol dışı açık otopark alanı oluşturulmasıdır. Bu otoparkta inecek ziyaretçiler, seyir terasından çarşı bölgesini seyrederek kent hakkında bilgilenenler, daha sonra dikey asansör ile Kazdağlı Meydanı’na inenlerdir.

KAYNAKLAR

- Anonim, 1992. Şehir İçi Yollar - Otoyollar İçin Otopark Tasarım Kuralları. TS 10551 - Türk Standartları Enstitüsü, Ankara.
- Anonim, 2010. Safranbolu Koruma Amaçlı İmar Plan Açıklama Raporu, Safranbolu Belediyesi, Karabük.
- Barhani, E. and Ergün, G. 2007. “Sustainable Parking Management Strategies: Istanbul Case Study,” 7th Transportation Congress, 19-21 September 2007, Yıldız Technical University Conference Hall, The Union of Chambers of Turkish Architects and Engineers, Chambers of Civil Engineers, Istanbul.
- Dönmez, Y. ve Türkmen, F. 2015. Turistlerin Satın Alma Kararında Peyzaj Düzenlemelerinin Rolü: Belek Örneği, Turizm Akademik Dergisi, cilt:2, s:15-27.
- Haldenbilen, S., Murat, Y., Baykan, N. ve Meriç, N. 1999. Kentlerde Otopark Sorunu: Denizli Örneği, Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, cilt 5, sayı:2-3, Denizli.
- Kuntay, O. 2009. Sürdürülebilir Otopark Tasarımı, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara Şubesi, ISBN: 978-9944-89-724-2, Ankara.
- Litman, T. 2006. Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning [online], Victoria Transport Policy Institute, http://www.vtpi.org/park_man.pdf. [Erişim Tarihi: 20 Eylül 2016].
- Litman, T. 2008. Parking Management Best Practices. American Planning Association (APA), Chicago.
- TAŞ, C. 2012. Kent İçi Otoparkların Planlama ve Yönetim Uygulamalarının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi (Basılmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- URL 1. Otopark Yönetmeliği. <http://www.mevzuat.gov.tr / Metin.aspx?MevzuatKod=7.5.4886 &source XmlSearch = &MevzuatIliski=0>. [Erişim Tarihi: 5 Ekim 2016].
- Yardım, M. S. ve Gürsoy, M. 2011. Kampüs Otoparklarında Mevcut Park Etkinliğinin Arttırılmasına Yönelik Sürdürülebilir Yaklaşımlar: YTÜ Merkez Kampüsü Örneği.