

Başka Diyarlar, Tanıdık Sorunlar, Farklı Bakışlar: Küçük Bir Kentin Ulaşım Sorunları ve Kent Kurguları

Seher BAŞLIK

Y. Doç. Dr., Kent Plancısı
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Enformatik Bölümü, Cumhuriyet Mah. Silahşör Sk.
No:89 Bomonti/İstanbul
Tel: 0 212 246 00 11
seher.baslik@msgsu.edu.tr

Levent ÖZAYDIN

Y. Doç. Dr., Ekonomist, Kent Plancısı
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Meclis-i
Mebusan Cd. Fındıklı/ İstanbul
Tel: 0212 252 16 00
leventozaydin2005@hotmail.com

Orhan DEMİR

Kent Plancısı, Ulaşım Uzmanı
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Meclis-i
Mebusan Cd. Fındıklı/ İstanbul
Tel: 0212 252 16 00
planofis@gmail.com

Mehmet Rifat AKBULUT

Doç. Dr., Kent Plancısı
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Meclis-i
Mebusan Cd. Fındıklı/ İstanbul
Tel: 0212 252 16 00
mrifatakbulut@gmail.com

Salih Yekta KARAKULAK

Kent Plancısı
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Enformatik Bölümü, Cumhuriyet Mah. Silahşör Sk.
No:89 Bomonti/İstanbul
Tel: 0 212 246 00 11
salihyektakarakulak@hotmail.com

Özlem ÜNVER

Ar. Gör., Kent Plancısı
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Meclis-i
Mebusan Cd. Fındıklı/ İstanbul
ozlemunver@gmail.com

Seda İNANÇ, Güher KOÇ, Muharrem GÜRBÜZ

Kent Plancısı
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Meclis-i
Mebusan Cd. Fındıklı/ İstanbul

Öz

Kentsel ulaşım ile ilgili sorun, araştırma ve çalışmalarda metropol yerleşmeler ve büyük kentlerin ayrıcalıklı bir yerleri olduğu açıktır. Belki bu durumun da etkisiyle kimi zaman kentsel ulaşımın büyük kentlere özgü bir sorun olduğu ya da yerleşme belirli bir büyüklük eşliğini aştığında sorun olarak kabul edilebileceği yönünde yanıltıcı bir algıdan da söz edilebilir. Oysa, yerleşme boyutuna bakılmaksızın kentsel ulaşım her ölçekte sorun olarak algılanabilir ve dahası sorun olarak belirebilir.

Çalışma küçük bir ilçe merkezinde Belediyenin talebiyle gerçekleştirilen kentsel ulaşım sorunları tespit ve çözümüne yönelik çok aşamalı bir araştırma ve uygulama çerçevesinde küçük bir şehirdeki ulaşım sorunlarını ele almakta ve tartışmaktadır. Çalışma kapsamında öne çıkan konular şunlardır:

- Ulaşım ve sorun algısı,
- Küçük bir kentte kentsel ulaşım sorunları, tanım ve nedenler,
- Küçük kentler için bir gelecek kurgulamak: Kentsel ulaşım, kentsel yaşam, mekan, planlama ilişkisi,
- Sorun çözmek ve yaşam oluşturmak: Bir çözüm seçeneği olarak kentsel ulaşım ve tasarım ilişkisi,
- Bildik sorunlara yaratıcı çözüm arayışları: Öneriler, uygulamalar

Küçük kentlerde ortaya çıkan kentsel ulaşım ile ilgili sorunlar, büyük yerleşmelerden sadece boyut olarak farklılaşmamakta, kentsel mekan ve yaşamla ilişkileri bağlamında da oldukça özgün bir durum sergilemektedirler. Çalışma küçük kentlerin ulaşım sorunları ve bunlara yönelik çözüm ve uygulama seçenekleri konusunda oldukça öğretici bir örneği ele almaktadır. Bundan dolayı benzer ölçekteki kentler için de genelleştirilebilir bir referans değeri taşımaktadır.

Anahtar sözcükler: Küçük Kentler, Kentsel Ulaşım, Ulaşım Tasarımı, Araç Park Sorunu

Giriş

Ulaşım ve ulaşım ile ilgili sorunların sadece belirli bir nüfus büyüklüğünün üzerindeki kentlere özgü olduğu yönünde oldukça genel ve bir o kadar da yanlış bir algılamadan söz edilebilir. Bu anlayışa göre, nüfus büyüdükçe kentsel ulaşım ve ulaşım ile ilgili sorunlar da aynı ölçüde ciddiyet kazanacaktır. Ancak, algılama ya da kabul bir yana, kentsel ulaşım ile ilgili çeşitli toplu taşıma teknolojilerinin de maliyet açısından uygulanabilirlik için asgari bir nüfus eşliğini gerektirmesi de ulaşım sorunu ile asgari nüfus büyüklüğü arasındaki ilişkiyi mutlak bir ön şart haline getirmektedir. Küçük ve orta büyüklükteki kentlerin genel olarak kentbilim araştırmalarının ilgi alanı dışında kaldığı ve bu tür kentlere yönelik çok sınırlı bir yazın olduğu dile getirilmiştir (Toop ve Miller; 2013). Öte yandan, kentsel yaşam ve mekan kalitesiyle olan sıkı ilişkisi göz önüne alındığında, çözümü büyük kent ya da metropol ölçeğinin karmaşık ve maliyetli çözümlerini gerektirmeyen boyutlarda da ulaşım sorun halini alabilmektedir. Kentsel ulaşımın genellikle büyük kentler ve metropollere özgü bir sorun olarak ele alınması daha küçük ölçekli yerleşmelerdeki mevcut veya olası sorunların yerleşme belirli bir büyüklüğe ulaşıp, kentsel ulaşım ile ilgili konular akut bir hal alıncaya kadar göz ardı edilmesine de yol açabilmektedir.

Türkiye giderek birkaç büyük kentin ülke kaynakları ve nüfusunun büyük kısmını emdiği bir yerleşme ve nüfus yapısına dönüşmektedir. Şüphesiz bu, olumlu yönde bir dönüşüm

olmadığından gelişme olarak tanımlayabilmek de mümkün değildir. Günümüzde Türkiye'nin uzun dönem coğrafi olarak oldukça dengeli olan nüfus dağılımı önemli ölçüde bozulmuştur. Büyük şehirlerde giderek artan nüfus yığılmasına karşın, Türkiye'nin orta ve küçük ölçekli şehirleri adeta kronikleşen nüfus kayıplarıyla karşı karşıyadır. Özellikle bir dönem yaşamlarını ve gelişmelerini sağlayan sanayi, ticaret, tarım v.b. iktisadi tabanını yitiren şehirlerde bu durum daha belirginleşmekte ve giderek nüfus ve iktisadi açıdan durağanlaşma hatta, gerileme gözlenmektedir. Bu çalışmaya temel oluşturan kentsel ulaşım etüdünün gerçekleştirildiği Kastamonu'ya bağlı Taşköprü de bu durumun bir istisnası değildir ve günümüzde nüfus ve iktisadi anlamda küçülme yaşayan, ilçe merkezi küçük bir şehirdir.

Küçük kentlerin ulaşım sorunları bir yönüyle büyük hemcinslerinden pek de farklı değildir. Mevcut ulaşım altyapısı ve hizmetlerinin artan talep karşısında yetersizliği ya da ulaşım sisteminin yaşam biçimi, alışkanlıklar ve kentin fiziksel yapısıyla yakın ilişkisi gibi. Başka bir yönden ise, özgün ve kimi zaman sadece yöreye ya da yerleşmeye özgü olabilmektedir. Küçük kentlerde gündelik yaşam ritmi ve alışkanlıklarının kentsel ulaşım üzerindeki biçimlendirici etkisinin büyük kentler ve metropollerde modernitenin ve endüstriyel üretim ilişkilerinin zorunlu bir örnekleyicisi etkisinin görece zayıflığına bağlı olarak daha belirgin ve büyük olduğu düşünülebilir. Örnek çalışmadaki gözlemler ve bazı bulgular da bu varsayımı doğrular niteliktedir.

Çevresinde hizmet verdiği, nüfus, yüzölçüm ve iktisadi açıdan yeterli büyüklükte kırsal aralanı olan yerleşmelerde kırsallığın belirgin şekilde yansıdığı, hatta adeta bu yerleşmeleri yaşam alışkanlıkları, kentsel kültür ve davranışlar ve yerleşme yapısı açısından büyükçe bir köye dönüştürdükleri oldukça tekrarlanmış ve bilinen bir gerçektir. Diğer yandan küçük yerleşmelerde kentsel ulaşım ile ilgili olarak “sorun” gözüyle bakılan veya bu yönde tanımlanan durum ya da olguların bu şekilde değerlendirilmesinin önemli ölçüde algıyla ilgili olduğu da belirtilmelidir. Büyük kentler ve metropollerde sorun olarak görülemeyecek durumlar, küçük kentlerde kolayca bir “sorun” kimliğine bürünebilmektedir. Şüphesiz burada ölçek yani, yerleşme ölçeği de önemli bir değişken olarak belirlemektedir. Taşköprü tüm bu yönlerden de genel çerçevenin dışına çıkmamaktadır. Taşköprü kent merkezinde karşılaşılan ve yerel yönetici ve yetkililerin kentsel ulaşım “sorunu” olarak gördükleri durumların önemli bir kısmının algıyla ilgili olduğu görülmüştür.

Bununla birlikte, küçük kentlerde kentsel ulaşım ile ilgili sorun ya da sorun olarak görülen durumlara müdahale için çoğu kez geç kalınmış sayılmaz. Üstelik bu kentlerde kentsel ulaşım alanında yapılacak hizmet, altyapı, donatı v.b. iyileştirmeler, kimi yanlış kullanım alışkanlıklarının oldukça erken sayılabilecek bir zamanda değişmesi yönünde bir etki ve ivme yaratabileceğinden yerleşmedeki genel yaşam ve mekan kalitesi üzerindeki olumlu marjinal faydası daha yüksek olabilecektir. Dolayısıyla, küçük yerleşmelerde kentsel ulaşım sorunlarının çözümü yönelik müdahaleler mevcut sorunların çözümü kadar gelecekteki olası çözümsüzlüklerin engellenmesi, bugünden çok yarının kentsel yaşamının biçimlendirilmesi olarak görülmeli ve anlaşılmalıdır. Taşköprü ilçe merkezindeki halen gerçekleştirilmekte olan ve burada tartışılan kentsel ulaşım çalışması da bu genel anlayış çerçevesinde ele alınmıştır.

Küçük Bir Kent: Taşköprü

Taşköprü, Batı Karadeniz bölgesinde, Kastamonu'ya bağlı nüfus açısından Kastamonu'nun 3. büyük ilçesidir (Şekil 1). ADNKS (Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi) verilerine göre, Taşköprü İlçesi'nin 2009 nüfusu 40.292, 2013 nüfusu ise, merkez 16.180, belde ve köyler 23.220 olmak üzere toplam 39.400 kişidir. Taşköprü İlçesi'nin 1985 arasında nüfusundaki

değişimlere bakıldığında Kastamonu İl geneli ile hemen hemen aynı eğilimleri gösterdiği görülmüştür. Taşköprü İlçesi'nde de Kastamonu İli genelinde olduğu gibi 1985 yılından sonra nüfus azalma eğilimine girmiştir. 2013 yılı kır-kent nüfus dağılımına göre, Taşköprü nüfusunun %41'i ilçe merkezinde, %59'u belde ve köylerde, yaşamaktadır. Türkiye genelindeki eğilimin aksine Taşköprü'de nüfusun çoğunluğu hala kırsal kesimde yaşamaktadır.



Şekil 1: Solda, Taşköprü İlçesi'nin Kastamonu İli içindeki konumu. sağda, Kastamonu-Sinop Karayolu Taşköprü bağlantısını gösteren uydu görüntüsü yer almaktadır.

Taşköprü günümüzde nüfus olduğu kadar iktisadi anlamda da küçülme yaşayan ilçelerdendir. İlçe merkezi küçük bir şehir olmasına karşın, geçmişi bugünüyle kıyaslanamayacak ölçüde önemli bir merkez olduğuna işaret etmektedir. Roma'nın eyalet merkezi Pompeiopolis önemini Bizans döneminde de korur. Beylikler ve Osmanlı dönemlerinde medreseleri ve kendir, dericilik, demircilik alanlarında bölgenin önemli bir eğitim ve imalat merkezi olarak öne çıkan Taşköprü (İslam Ansiklopedisi; 1979, Yurt Ansiklopedisi, 1981) özellikle imalat konusundaki geleneğini Cumhuriyet döneminde de sürdürmüştür. Taşköprü'de 1942-1947 arasında inşa edilen Sümerbank Kendir Sanayi Müessesesi ile 1975-1984 arasında inşa edilen SEKA Kastamonu Müessesesi aynı zamanda ilçenin Cumhuriyet döneminde de süren ve yerel kaynakları değerlendiren üretim geleneğine işaret etmektedir. Türkiye ilçelere göre gelişmişlik sıralamasında Taşköprü, 872 ilçe içinde 0,24479 endeks değeriyle 463. sırada ve 3. grup gelişmiş ilçeler arasında yer almıştır (Dinçer, Özasan, 2004).

Taşköprü şehri 1869 yılında belediye olmuştur. 1893'te kısmen yanmış olan Taşköprü'nün, 30 Ağustos 1927'de Zafer Bayramı kutlamalarının devam ettiği sırada, merkez Karasaid Mahallesi'nde bir muhacirin evinden kaza eseri çıkan ve kısa sürede yayılan yangınla, dörtte üçü kül olmuştur. 1927'de yaşanan yangından sonra yapılan ızgara planlar Taşköprü'nün bugünkü yerleşim dokusunun temelini oluşturur.

Küçük Bir Kentte Ulaşım Sorunları

Bu çalışmanın esas aldığı Taşköprü kent merkezinde trafik sorunları tespiti, Taşköprü Belediyesi talebi doğrultusunda ulaşım sorunlarının tespit ve çözümüne yönelik ilçe merkezinde devam etmekte olan bir çalışma kapsamında büyük ölçüde yerinde yapılan görgül araştırma, gözlem ve incelemelerle derlenmiş saha verilerine dayanmaktadır. Bu kapsamda

saha çalışmalarında bir kaç farklı yöntem uygulanmış ve çalışmalar iki farklı düzeyde değerlendirilmiştir. Birinci düzey, yerel halk ile görüşmeler ve yerinde gözlemleri, ikincisi ise sahadan veri toplama şeklinde yapılan çalışmaları içermektedir.

1. Görüşme , gözlem ve incelemeye dayalı saha çalışmaları,

- Belediye Meclis üyeleri, Belediye ve İlçe Emniyet Müdürlüğü'nden trafik ile ilgili yetkililer, bazı sivil toplum kuruluşları temsilcilerinin hazır bulunduğu Taşköprü merkezinin trafik sorunları hakkında düzenlenen bir toplantıda ilçe merkezinin trafik sorunları hakkında karşılıklı görüşmeler,
- Araştırma ekibi, Belediye Trafik Zabıtası ve İlçe Trafik Şube Müdürlüğü'nden yetkililerle birlikte trafik sorunlarını ve sorun alanlarını yerinde gözlemlemek üzere araçla ve yaya olarak kent içinde inceleme gezileri ve video çekimlerini içermektedir.

2. Veri toplamaya dayalı saha çalışmaları,

- Kent merkezinde araç sahipleriyle kullanıcı anketi,
- Kent merkezindeki esnafla kullanıcı anketi,
- Belirlenen önemli kavşaklarda trafik sayımları,
- Sokak envanterleri,
- Belirlenen bölgelerde araç park sayımlarını içermektedir.

İkinci düzey veri toplamaya dayalı saha çalışmalarında Ekim 2014 tarihinde kent merkezinde 293 araç sahibiyle ve 105 işyerinde esnafla kullanıcı anketleri gerçekleştirilmiştir.

Sokak envanterleri ve araç park sayımları, Taşköprü kent merkezinde 1 bulvar, 14 cadde, 1 köprü, 2 çıkmaz sokak, 9 yayalaştırılmış sokak, 47 sokak olmak üzere toplam 74 yolda (genel olarak 16 cadde, 58 sokak) fiziksel ve geometrik standartlar, yaya/araç kullanımı, yol donatıları ve yaklaşık otopark alanı ve araç park durumuna ilişkin verilerin derlendiği tespit ve envanter çalışmasıdır.

Çok sayıda anket ve sayımı içeren saha çalışmaları içerisinde bu bildiri değerlendirilmek üzere, 1. düzey saha çalışmaları ve 2. düzey saha çalışmalarından sokak envanteri ve kent merkezinde araç sahipleriyle kullanıcı anketleri ele alınmıştır.

Kullanıcı Açısından Ulaşım Sorunları

Taşköprü'de henüz kent yaşamı üzerinde ağır olumsuz etkileri olan bir kentsel sorundan söz edilemeye bile, kent merkezinde yaya ve araç dolaşımıyla ilgili sorunlar kendini hissettirmeye başlamıştır. Kentin ulaşım birimi sorumluları, karar vericilerin ve Taşköprü halkı, Taşköprü idari ve ticaret alanlarının bulunduğu merkez bölgesinde araç ve yaya dolaşımında yaşadıkları zorlukları “ulaşım sorunları” olarak ifade etmekte ve algılamaktadırlar. Yerel pazarın kurulduğu Cuma ve Salı günleri başta olmak üzere Taşköprü halkı tarafından ifade edilen ve aşağıda maddeler halinde bir araya getirilen trafik sorunlarını şu şekildedir;

- Taşıtların park yeri bulamaması,
- Gelişigüzel park eden araçlardan kaynaklanan yol tıkanıklıkları,
- Kuralsız araç parklarına denetim uygulanamamasıdır.
- Yaya dolaşımında kaldırım ve yay yollarının kullanılmaması.

Araştırma ekibi, Belediye Trafik Zabıtası ve İlçe Trafik Şube Müdürlüğü'nden yetkililerle birlikte yukarıda ifade edilen trafik sorunlarını ve sorun alanlarını yerinde gözlemlemek üzere araçla ve yaya olarak kent içinde inceleme gezisinde bulunmuştur. Bu gözlemler sırasında kural dışı otopark uygulamalarının sonucu olarak ortaya çıkan trafik ve otopark sorunlarının sıklık ve yoğunluğu tespit edilmiştir.



Şekil 2: Solda Atatürk Caddesi üzerinde ikinci sıra otoparklar, sağda ise Buhara Sokak üzerindeki yaya hareketleri görülmektedir.

Merkezde bulunan binaların otopark olanaklarının olmaması nedeniyle, yoğun otopark talebini karşılamak üzere, merkezdeki ana arter ve sokakların hemen tümünün bir ya da iki şeridi otopark olarak kullanılmaktadır. Bazı cadde ve sokaklarda park yasağına karşın, bu arterler üzerinde de, özellikle, burada bulunan işyeri sahipleri tarafından, uzun süreli park etme alışkanlığı yerleşmiştir. Merkezde yoğun otopark talebi daha önce de belirtildiği gibi yol kenarı parkı ile karşılanmakta bu nedenle, yolların kapasiteleri düşmekte, mevcut ulaştırma altyapısı etkin bir biçimde kullanılamamaktadır. İkinci sıra park şeridi, arterler üzerinde darboğazlar ve sıkışıklıklar oluşturmakta, bazen, kısa süreli de olsa, arterin tamamen tıkanmasına neden olmaktadır.

Kural dışı park etme alışkanlığının, araçların trafik akışını aksatmasının yanı sıra, bazı bölgelerde yaya yollarının kesintiye uğrattığı da gözlenmiştir. Özellikle, yaya kaldırımlarının sürekliliğini kesintiye uğratabilecek şekilde kavşaklara park edilen araçların, yaya güvenlik ve konforunda önemli azalma ortaya çıkardığı da bir gerçektir. Bu soruna bağlı olarak, Taşköprü kent merkezinde gözlenen önemli sorunlardan birisi de, kent merkezinde ve yayaların yoğun olarak bulunduğu bölgelerde, yayalaştırılmış kısıtlı bir alanın dışında, yayaların rahat ve güvenli yürüyebilecekleri alanların sınırlı olmasıdır. Özellikle, merkez bölgedeki meydan ve caddelerde, yaya yoğunluğu ile orantılı genişlikte yaya kaldırımları oluşturulamamıştır. Yetersiz kaldırım genişliklerinin yanı sıra, trafik akım hızlarının da yavaş ve az olması nedeniyle, doğal olarak, yayaların, kaldırımlar yerine araç yollarından yürüme alışkanlığı oldukça yaygınlaşmıştır.

Yerinde yapılan gözlem ve tespitlere göre ulaşım eksiklikleri şu şekilde tanımlanabilir:

- Merkezde yoğun otopark sorunu,
- İkinci şerit otopark kullanımı,
- Kural dışı araç park etme alışkanlıkları,
- Kural dışı araç parkı denetim ve yaptırım eksikliği,
- Yaya güvenliği tehlikesi,
- Yaya yollarının yetersizliği,
- Sinyalizasyon ve trafik işaretleri eksikliği,
- Bozuk kavşak geometrisi, şerit çizgilerinin bulunmamasıdır.

Yukarıda maddeler halinde ifade edilen ve araştırma ekibi trafik tespitleri ile Taşköprü halkının tespitleri örtüşmektedir. Taşköprü kent merkezinde gözlemlenen ve tespit edilen yaya ve araç trafiğine bağlı yetersizlikler, küçük bir kent ölçeğinde kolaylıkla “sorun”

boyutuna ulaşacak niteliktedir. Bu yetersizlikler, günlük hayatı olumsuz etkilemekte, halk arasında çatışmalara sebep olmakta, kent merkezini adeta otopark alanına çevirerek sosyal yaşam mekanlarını sınırlamakta, yürünebilir kent olmasına rağmen araç kullanımını arttırmakta, kent yaşam ritmini yavaşlatmakta en önemlisi de Taşköprü için “sorun” olarak önemszenmektedir. Bu çerçevede yukarıda maddeler halinde sıralanan yetersizliklerin altında yatan temel sebepleri tespit etmek amacıyla kentin ulaşım altyapısına dair bir dizi analiz ve araç sahipleriyle anketler yapılmıştır.

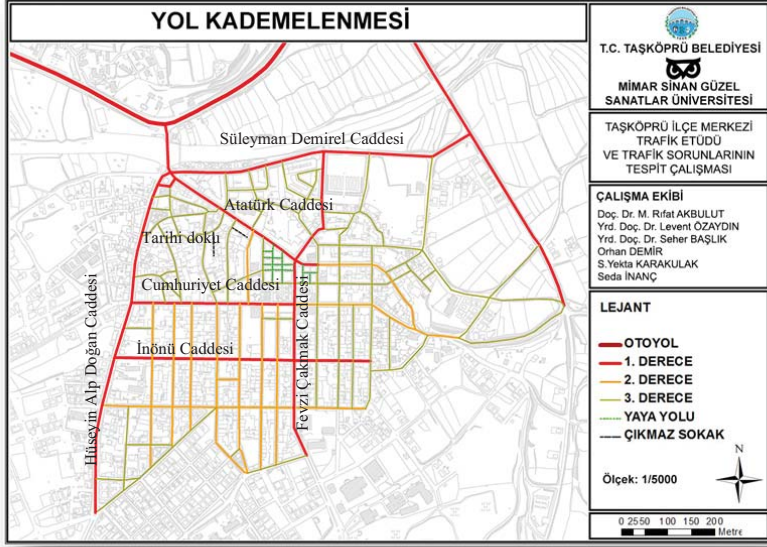
Kent Merkezi Sokak Analizleri

Bu çalışma kapsamında ilk olarak Taşköprü ulaşım altyapısının anlaşılması araç ve yaya dolaşımı açısından potansiyel ve tehditlerin ortaya çıkarılması amacıyla sokak envanterlerine bağlı olarak, Taşköprü yol dokusu, yol kademelenmesi, yol genişlikleri, yol kaldırım genişliği ve yolüstü araç park sayılarını içeren analizler yapılmıştır.

Taşköprü ilçe merkezinde yol dokusu ızgara ve organik biçimli olmak üzere iki farklı yapıdadır. İlçe merkezinin ortasında, doğu-batı doğrultusunda yer alan Cumhuriyet Caddesi'nin kuzey batısında dar bir alanda organik düzen plan şeması bulunurken, güneyde düzgün bir ızgara plan şeması yer alır. Kentin ağırlıklı yol dokusu, kuzey-güney ve doğu-batı yönünde birbirini dik kesen cadde ve sokaklardır ve kentin çeperlerinde bu ızgara doku aks yönü değiştirerek devam etmektedir.

Yol kademelenme analizi: yolların genişliği, uzunluğu, kaplaması gibi fiziksel özellikleri ve araç trafiğini taşıma kapasitesi gözetilerek yapılmıştır. Bu analize göre, Taşköprü kent merkezi birinci derece yolları Cumhuriyet, Fevzi Çakmak, Atatürk ve İnönü Caddeleri araç ve yaya trafiğinin en yoğun olduğu bölgelerdir (Şekil 3). Bu yollarda kentin ticaret, idari ve kültürel merkezleri yer almaktadır. Diğer birinci derece yollar olan Süleyman Demirel ve Hüseyin Alpdoğan Caddeleri ise, kent içi ve kent dışı yolların bağlantısını sağlayan önemli arterlerdir. Kentin merkeinde bulunan ve trafik yükü ağır olan ikinci derece caddeleri ise Belediye, Pulcular ve Sulukise caddeleridir ve kentin kuzey güney yönündeki dolaşımını sağlar ve Cumhuriyet Caddesinde sonlanırlar.

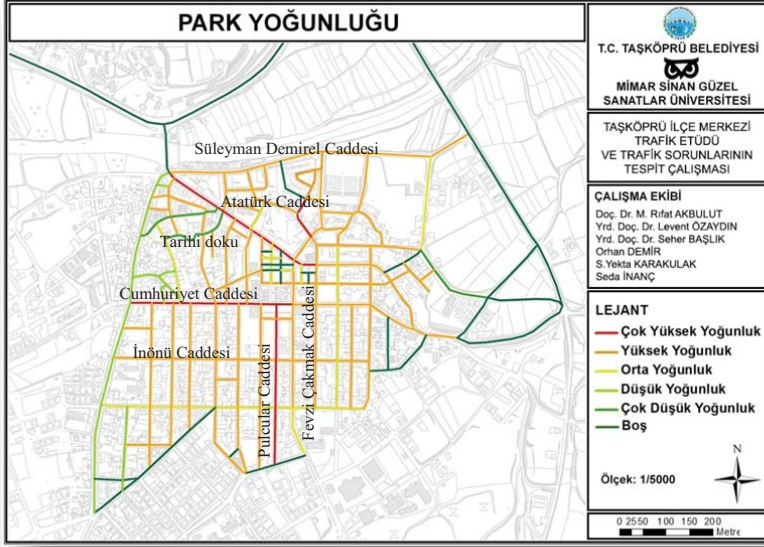
Izgara dokunun yer aldığı Cumhuriyet Caddesi güneyinde birinci derece yollar, olması gerektiği gibi ikinci derece yollara bağlanırken tarihi dokunun yer aldığı kuzey bölgelerde ise birinci derece yol olan Atatürk Caddesi doğrudan üçüncü derece yollara açılmaktadır. Konut alanlarının yoğun olduğu güney batı bölgesinde ise, üçüncü derece sokaklar ikinci derece taşıt yolları olarak kullanılmaktadır. Buna göre, kent içi yollar hiyerarşik standartlara uygun bir kademelenme içermemektedir. Yol kademelenmesindeki düzensizlik hem araç hem de yaya dolaşımını tehlikeli hale getirirken, park yeri eksikliği ve trafik sıklığı gibi sorunlara da yol açmaktadır.



Şekil 3: Taşköprü ilçe merkezi yol kademelenmesi.

Yol genişlikleri; Taşköprü merkez genelinde yol genişlikleri 5-18m. arasında değişmektedir. Ana arterlerden Atatürk Caddesi ve Cumhuriyet Caddesi 15m. genişliğine sahipken kentin en yoğun caddelerinden Fevzi Çakmak Caddesi 12m., İnönü caddesi 10m. genişliğindedir. Bu iki önemli cadde aynı zamanda kentin ticari merkezleridir ve yol genişlikleri bu caddelerin üslendiği işleve göre yetersiz kalmaktadır. Süleyman Demirel ve Hüseyin Alpdoğan Caddeleri ise 18m. ile kentin en geniş yollarıdır. Genel olarak yol genişlikleri değerlendirildiğinde, cadde ve sokakların çoğunlukla 9 ile 10m. genişliğinde olduğu görülür. Bu genişlikteki caddelerde ticaret, idari ve kültürel donatıların bağlantısını sağlayan merkeze açılan alanlarda yetersiz kalmaktadır. Yol genişliklerinin standartlara uygun ve dengeli dağılmadığı bu analiz ile ortaya çıkmaktadır.

Yolüstü araç park yoğunluğu: Cadde ve sokakların fiziksel özelliklerinin yanı sıra trafik sirkülasyonunu görmek, en yoğun günde yolüstüne park eden araç sayısını tespit etmek için, tespiti yapılan her cadde ve sokakta belirli bir anda park halindeki araç sayısı tespit edilmiş ve park yoğunlukları hesaplanmıştır (Şekil 4). Taşköprü ilçe merkezinin geneli park etmiş araç bakımından yükündür. Park yoğunluğu analizine göre özellikle Cumhuriyet, Pulcular ve Atatürk Caddeleri gibi ana akslarda çok yüksek yoğunluk göze çarpmaktadır. Kentin merkezde yer alan hemen hemen bütün diğer cadde ve sokaklar ise **yoğun** yolüstü araç parkları olarak tespit edilmiştir. Pazarın kurulduğu Salı ve Cuma günü park etmiş en yüksek araç sayısına sahip caddelerden biri de Süleyman Demirel Caddesidir. Süleyman Demirel Caddesi'nin yol genişliğinin 18m. olması kent merkezindeki diğer önemli akslara nazaran daha az trafik sorunu yaşayan bir cadde olduğu ve olası düzenlemelerle yoğun park talebini karşılayabilme potansiyeli taşıdığı söylenebilir.



Şekil 4: Taşköprü kent içi yollarında yolüstü araç park yoğunlukları.

Kent merkezinden batı ve doğuya doğru uzaklaştıkça tespit yapılan alanın çeperlerindeki cadde ve sokaklarda çok düşük yoğunluklu park görülmektedir. Aynı durum kuzey ve güneydeki cadde ve sokaklarda söz konusu değildir. Bunun sebebi, kentten en kuzeyindeki pazar alanından itibaren kent merkezine doğru kuzey-güney doğrultusundaki yollara sıklıkla araç park edilmesidir. Yolüstü araç parkları dışında Taşköprü merkezinde sadece 1 adet belediye açık otoparkı bulunmaktadır. Bunun haricinde belediye zemin kumlama çalışması ile 4 farklı noktada otopark alanı oluşturulmuştur.

Yaya yolu genişlikleri; Kent trafiği ele alınırken göz önünde bulundurulması gereken hususlardan biri de yaya dolaşımıdır. Yoğun araç trafiği ve park halindeki araçlardan dolayı yaya dolaşımının sağlıklı biçimde işlemediği gözlemlenmiştir. Bu durumun en önemli nedeni yaya yollarının azlığının yanı sıra araç trafiğine açık yolların kenarlarındaki yaya yollarının gerek genişlik gerekse nitelik olarak yetersiz oluşudur.

Kent merkezinin büyük kısmında kaldırımla birlikte düzenlenen yaya yolları genişlikleri 2 metrenin altındadır. Ancak genişliği 2 metreden fazla olan yaya yollarında çoğu zaman yayalar için uygun geçiş imkanı bulunmamaktadır. Bu imkana mani olan faktörler arasında gelişigüzel yerleştirilmiş ağaç, direk gibi sabit kent öğeleri, kaldırıma park etmiş araçlar ve ticarethanelerin yaya yollarını kullanım biçimleri sayılabilir. Özellikle cuma günleri pazar yerine giden yollardaki yoğun yaya trafiği için kuzey-güney doğrultusundaki bu asklar boyunca merkezden pazar yerine yayaların serbest ve rahat biçimde ulaşabilmeleri sağlanmalıdır.

Araç Sahipleri Anket Sonuçları

26 Eylül 2014 Cuma ve 27 Eylül 2014 Cumartesi günleri kent merkezinde araç sahipleri ve merkezde işyeri olan esnafla araç sürücü ve otopark kullanıcı davranışlarının tespitine yönelik

anketler yapılmıştır. Anketler için Cuma gününün tercih edilmesinin en önemli nedeni, Taşköprü pazarının kurulduğu gün olması dolayısıyla kent merkezinde zirveye ulaşan yaya ve araçların trafik yoğunluğu ile buna bağlı park yeri sorununun etkilerini gözlemlemek ve ölçmektir. Bir diğer anket yapılan gün olan Cumartesi günü de hafta sonu hareketliliğini gözlemlemek ve ölçmek için seçilmiştir. 17 sorudan oluşan toplam 293 araç sürücü anketi ile 8 sorudan oluşan 105 işyeri anketi gerçekleştirilmiştir. Sürücü anketi erişilebilen park halindeki araç sürücüleriyle gerçekleştirildiğinden ve herhangi bir zamanda merkezde park eden araçların tam sayısı bilinemediğinden örneklem yapılmamıştır. Bu bildiri kapsamında yapılan iki farklı anketten sadece otopark kullanıcı davranışlarının tespitine yönelik anketler değerlendirilmiştir.

Anket uygulanan sürücülerin %69'unu oluşturan 204 kişiyi Taşköprü kent merkezinde iskan edenler oluşturmaktadır. %21'ini oluşturan 61 kişi Taşköprü köylerinden, yaklaşık %10'unu oluşturan 28 kişi de Taşköprü İlçesi dışından gelmiştir. Bu veriler, Taşköprü'nün kırsal kesimi için bir çekim noktası olduğunu teyit ettiği gibi, Taşköprü kent merkezindeki araç hareketliliğinin büyük ölçüde kent içi kullanım kaynaklı olduğunu da göstermektedir. Önemli ölçüde yürüme mesafesi içindeki bir yerleşmede özel araç kullanımının bu ölçüde yaygınlığı ve kentiçi ulaşımında yüksek oranda özel araç bağımlılığı olağan karşılanabilecek bir durum gözükmemektedir.

Anket yapılan sürücülerin araç türleri dağılımında 190 adet ve %76 payla otomobil başta gelmektedir. Bunu %5 paya sahip 12'şer adetle minibüs ile kamyon ve kamyonet izlemektedir. Sırayla traktör %3 (8 adet) ve motorsiklet %1 (3 adet) pay almışlardır. Toplam içinde %10 gibi dikkate değer bir orana ulaşan 26 araç ise, otobüs, midibüs gibi araçlarla sınıflandırılmamış türlerden oluşmaktadır. Otomobillerin kent merkezindeki baskın ağırlığı, merkezdeki araç yoğunluğunun çok büyük ölçüde özel araç kullanımından kaynaklandığına işaret etmektedir. Araç türleri içinde büyük bir oran teşkil etmemesine karşın, %3 paya sahip 9 traktör oldukça dikkat çekicidir ve özellikle Taşköprü köylerinden gelen kimi sürücülerin merkeze traktörle ulaşmayı tercih ettiklerini göstermektedir. Geniş kırsal alana sahip olan bir yerleşmede bu oldukça olağan bir durum olarak görülebilir. Özellikle pazar kurulduğu günlerde pazara ürün getirme ve alış verişi için kullanıcılar açısından traktör oldukça tercih edilen bir araç olarak gözükmektedir.

Taşköprü kent merkezinde araçlarını park eden araç sahipleri anketlerinden elde edilen başlıca sonuçlar aşağıda özetlenmiştir. Buna göre;

- Anketlere göre merkeze park eden araçların park başlangıç ve bitiş zamanları Cuma Pazarı'nın faaliyeti ve günlük iş ritmiyle yakından ilişkilidir. Cuma Pazarı merkezdeki mevcut park talebini kabaca ikiye katlamaktadır.
- Merkezde 1 saatden kısa süreli park eden araçların oranı %40'dır. En fazla 2 saat park eden araçların toplam oranı da %57 ile yarıdan fazladır.
- Anketlere göre, kent merkezinde park edilen araçlarda sürücü dahil kişi sayısı %71 oranında 1 ya da 2 kişidir. Taşköprü kent merkezinde özel araç kullanımı büyük ölçüde bireysel kullanımdan oluşmaktadır.
- Merkezde park edilen araçların %35'i tüm hafta boyu aynı yerde park edebilmektedirler. Bunu %28 ile haftada bir gün aynı yerde park edilen araçlar izlemektedir. Haftada en az 5 gün aynı yerde park edilen araçların toplam oranı %47'dir. Buna göre, merkezde park eden araçların yaklaşık yarısı haftanın tamamı ya da büyük kısmında aynı park yerini bulabilmektedir ve bu araçlar çoğunlukla işyeri sahiplerine ait olmalıdır.

- Taşköprü’de merkeze park edilen araçların %81’i merkeze konutlardan gelmektedir. Buna göre, konut-merkez (işyeri, alışveriş, iş takibi) seyahatleri merkeze gelen araçların seyahat nedenlerinin büyük kısmını oluşturmaktadır.
- Taşköprü’de kent merkezine araçlarıyla gelenlerin toplam %84’ünün geliş nedeninin alışveriş, çalışma, işyeri ve iş takibi gibi kent merkeziyle doğrudan ilişkili faaliyetler olduğu görülmektedir ki, şehir içinde konut-konut dışı seyahatlerde özel araç bağımlılığını bir kez daha teyit etmektedir.
- Merkezi özel araçla ulaşanların %22’si toplu taşıma ve diğer %22’si de alternatif imkanlar olarak yaya ulaşımını belirtmişlerdir. Buna karşılık %39 ile en büyük payı başka seçeneklerinin olmadığını ifade edenler almıştır. Taşköprü ölçeğindeki bir kent için yaygın ve etkili bir toplu taşıma ağı gerçekçi değildir ve ancak yakın çevreden gelenler için bir seçenek oluşturabilir. Buna karşın, fiziksel olarak yaygın sayılamayacak ve oldukça düz bir topoğrafyaya sahip Taşköprü’de yaya ulaşımının, özellikle de bisikletin bir seçenek olarak düşük payı yaşam biçimine ilişkin alışkanlıkları işaret etmektedir.
- Araç kullanıcılarının yaklaşık dörtte biri herhangi bir park ücretinin kendileri için caydırıcı olacağını belirtmiştir. 2 ila 2-5 TL arası bir park ücretini makul bulanların toplam oranı %35’dir. Herhangi bir ücret ödemeye hazır olmayanların oranı kullanıcıların kabaca %20-25’ini oluşturmaktadır. 5 TL ve üzerinde her park ücretini ödemeye hazır olduğunu belirtenlerin toplam oranı da %49’dur ve bu beyanlar inandırıcı değildir. Taşköprü merkezinde günlük 5 TL’na kadar otopark ücreti kullanıcılar açısından makul gözükmeyle birlikte bu beyanlar şüpheli gözükmektedir.
- Park kurallarının ihlali durumunda araç kullanıcılarının tercih ettikleri uyarı yöntemi %79 oranla Belediye anonsudur. Hata ya da kural ihlalinde sadece %10 ceza ödemeye razı olduklarını belirtmiştir. Araç kullanıcılarının %12’si her halükarda böyle bir uyarıyı umursamayacaklarını ifade etmişlerdir.
- Merkezi araçlarını park edenlerin %56’sı araçlarını günde 1 kez aynı yere park etmektedirler. Veriler merkezde araç park edenlerin çoğunlukla bölgede çalışanlar ve işyeri sahipleri olduğunu teyit etmektedir. %44 gibi önemli bir oran ise, araç park yerlerini günde en az 1 kez değiştirmektedir.
- Kent merkezinde araç park eden sürücülerin Taşköprü genelinde trafikle ilgili şikayetlerinin toplamda %71’i doğrudan otoparkla ilgilidir. Şikayetlerin %29’u araç yoğunluğu ve trafik düzensizliği gibi genele ilişkindir.
- Kent merkezinde yeni otopark yeri olarak %54 oranında Cumhuriyet Meydanı önerilmiştir. Bunu %21 ile Pazar Yeri izlemektedir. Bu seçeneklerin belirtilmesinde Belediye’nin mevcut projelerinin etkisinden söz edilebilir.

Sonuç ve Değerlendirme

Küçük kentlerin, kent planlaması ve kentsel ulaşımında göz ardı edilmiş bir alan olduğunu konuyla ilgili sınırlı yazın da teyit etmektedir (Bell ve Jayne, 2009; Toop ve Miller, 2013). Türkiye’de küçük ve orta büyüklükteki kentlerin yaşadığı gerileme, bu kentlerin sorunlarına özel bir ilgiyi gerekli kılmaktadır. Taşköprü, günümüzde 126 köyün merkezi ve hizmet sunan çekim noktası olarak geniş kırsal artalanının desteğiyle değişen koşullara uyum sağlamaya çalışmaktadır. Taşköprü’nün gelişmesini sürdürebilmesi için kentsel yaşam ve mekan standartlarını iyileştirmesi şüphesiz ön koşullardan birisidir. Kentsel yaşam ve mekan standartlarındaki iyileştirmelerin kentlerin rekabet gücü ve ulusal/uluslararası sistemlerle ilişki kapasitelerini arttıracığı da açıktır. Kentte yaşam ve mekan kalitesi ve hizmet sunumunun iyileşmesi dolaylı olarak kırsal artalanında da bir iyileştirme anlamına gelmektedir.

Araştırma süresince tespit edilen ve yerel yetkililerce aktarılan olumsuzluklar salt bir dizi kentçi ulaşım sorunu olarak ele alınmamış, bunun ötesinde kentin bugünü ve geleceğini etkileyip, belirleyecek bir kent ve yaşam inşa girişimi olarak kapsamlı bir şekilde değerlendirilmiştir. Taşköprü kent merkezinde araç ve yaya dolaşımıyla ilgili sorunların çözümüne yönelik olarak yerinde yapılan tespit ve incelemeler sonucu mevcut ve öngörülebilir gelecekte oluşabilecek sorunlara yönelik çözüm önerileri ve müdahale biçimleri belirlenmiştir. Taşköprü kent merkezinde yaya ve araç dolaşımıyla ilgili mevcut sorunları özelliklerine göre şu şekilde sınıflandırmak mümkündür:

- Yapısal sorunlar: Mevcut fiziksel/mekansal koşullar ile teknik yetersizlik ve eksikliklere bağlı sorunlar:
 - Kent merkezinde ve konut alanlarında otopark ve araç park alanı yetersizliği
 - Düzensiz kavşaklar ve yetersiz sinyalizasyon
 - Merkez faaliyetlerinin kent merkezinde dar bir alana sıkışması
 - Özellikle kent merkezine yakın konut alanlarında yüksek yoğunluklu yapılaşma ve bozulmuş sokak-yapı ölçeği ilişkisi
 - Kent içinde yetersiz toplu ulaşım ve alternatif ulaşım olanakları
 - Düşük nitelikli mekansal çevre
 - Hatalı plan kararları ve uygulamaları
- Normatif sorunlar: Yaşam biçimi ve davranış alışkanlıklarıyla ilgili sorunlar:
 - Kurallara uymama
 - Yüksek özel araç bağımlılığı
 - Düşük bisiklet kullanımı ve yaya ulaşım-dolaşım alışkanlığı
- Göreceli sorunlar: Yerleşme ölçeğine bağlı sorunlar
 - Kural yetersizlikleri ve sınırlı bir sosyal çevrede kuralların uygulanamaması
 - Özel araç kullanım oranının yüksekliği
 - Küçük bir kent merkezi
- Yanılsamalı sorunlar: Algılamaya bağlı sorunlar
 - Kamusal alanda sürücü ve yayaların kualsız, keyfi davranışları
 - Kualsızlık ya da yaptırım eksikliği sonucu oluşan trafik sıkışıklıkları
- Potansiyel sorunlar: Öngörülebilir gelecekte sorun haline dönüşebilecek durumlar
 - Hatalı plan ve arazi kullanım kararları
 - Yayalaştırılmış alanların yetersizliği
 - Artan özel araç sahipliği
 - Hatalı yatırım kararları

Taşköprü kent merkezinde saha araştırması, gözlem ve çeşitli kurumlardan elde edilen verilerle tespit edilen trafik sorunları, müdahale biçimlerine göre değerlendirilmiştir. Bu çerçevede mevcut sorunlar 3 farklı müdahale biçimi ve zamanlamasına göre sınıflandırılmıştır:

1. Kısa vadeli: Kural önlemleri müdahalelerle çözümlenebilecek sorunlar,
2. Kısa ve orta vadeli: Donatım yatırımı ve düzenlemeleri ile çözümlenebilecek sorunlar,
3. Orta ve uzun vadeli: Kentsel mekanda fiziksel müdahale ve yatırımlarla çözümlenebilecek sorunlar

İlk aşamada herhangi bir fiziksel düzenleme ya da dikkate değer boyutta yatırıma gerek duyulmaksızın kuralların kararlılıkla uygulanması ve çeşitli ilave önlemlerle kısa vadede çözümlenebilecek olan sorunların tespit edilen başlıcaları şunlardır:

- Traktör ya da ağır vasıtaların kent merkezinde ve sokak aralarında serbestçe dolaşımı, yük boşaltması ve nakletmesi,

- Park yapılmaması gereken yerlere ve cadde ve sokak boylarında çift sıra araç park edilmesi sonucu oluşan trafik sorunları,
- Özellikle kent merkezinde gelişigüzel araç parkı ve araç kullanımından kaynaklanan trafik sorunları,
- Kent içinde ve özellikle kent merkezinde araç hareketine öncelik veren, dar, yetersiz, çeşitli engellerle yaya dolaşım, konfor ve güvenliğini göz ardı eden kaldırım, yol ve trafik koşulları,
- Kent içinde ve kent merkezinde yüksek oranda özel araç kullanımı ve bağımlılığı

Belirli donatım yatırımı ve düzenlemeler ile kısa ve orta vadede çözümlenebilecek başlıca sorunlar ise, şunlardır:

- Kent merkezindeki tüm cadde ve sokaklarda yol boyu otopark kullanımı
- Kavşaklardaki trafik akışındaki düzensizlikler
- Pazar kurulduğu günlerde Pazar Yeri çevresinde araç park yeri sorunu, trafik akışı ve yaya dolaşımıyla ilgili olumsuzluklar

Kentsel mekanda fiziksel müdahale ve yatırımlar ve plan kararları ile orta ve uzun vadede çözümlenebilecek sorunlar ise şöyle belirlenmiştir:

- Kent içinde yüksek özel araç bağımlılığı, buna karşılık yetersiz yaya ve bisiklet kullanımı.
- Özellikle kent merkezi çevresindeki yapı adalarının atıl durumdaki iç alanları.
- Kent merkezi çevresindeki yapı adalarında yüksek yapı yoğunlukları ve imar hakları.

Taşköprü merkezi ağırlıklı ticaret bölgesi olması, neredeyse hafta boyu süren mal ve insan hareketliliğini göstermektedir. Pazar kurulan Salı ve Cuma günleri ise, bu hareketlilik Pazar yerine doğru artmakta, yoğun ve tehlikeli bir yaya ve taşıt trafiği ortaya çıkmaktadır. Bu bölge için;

- Mal yükleme-boşaltmaya yönelik yeni çözümler üretilmelidir.
- Cadde ve sokaklar, taşıt, yaya ve ticari faaliyetlerin dükkan dışında ürün sergileme ihtiyaçları düşünülerek cep otoparkları, yaya yolları ve yeşil sokak dokusu yaratılarak tasarlanmalıdır.
- Açık veya kapalı otopark alanları için uygun alanlar seçilerek tasarlanmalıdır.
- Yapı adaları içinde kalan iç bahçeler avlu şeklinde düzenlenerek yerine göre ortak kullanım alanları olarak tasarlanmalı ve bu ortak kullanım alanlarına, yayalar ve araçlar için geçişler sağlanmalıdır. Ayrıca ada içi avlulardan uygun olanlar otopark olarak da düzenlenebilmelidir.
- Özellikle konut yapı adalarında yapı yoğunluğu ve imar hakları azaltılmalıdır.

Merkezi çevreleyen, konutların ağırlıklı olduğu alanlarda park yeri ve trafik sıkışıklığı çok daha az yaşanmaktadır. Bu alanda konut dokusu daha yoğundur. Bu alanlar için;

- Uzun süreli araç parkı için cep otoparkları ve açık otoparklar oluşturulmalıdır.
- Eğitim ve sağlık alanlarına erişim merkeze bağımlı olmaktan kurtarılarak alternatif yollardan sağlanmalıdır.
- Eğitim alanları çevreleri yaya ve taşıt hareketleri yaya öncelikli olarak tasarlanmalıdır.

Tasarımların, iki ayrı aşamada ele alınması hem yatırım hem de uygulama açısından verimli olmasını sağlayacaktır. İlk aşama; birinci merkez çekirdeğinde bulunan hemen tüm cadde, sokak ve kavşakları kapsamaktadır. İkinci çekirdek merkezde ise aktivite noktaları yani eğitim, sağlık birimleri. yer aldığı sokaklar ve Pazar Yeri çevresinin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Bunlara ek ve öncelikli olarak kent merkezinde tespit edilmiş beş kavşak

noktasında kavşak geometrisinin tasarımına ihtiyaç vardır. Ayrıca, şehir içinde ulaşımda özel araç bağımlılığını azaltacak şekilde tercihen elektrik ya da melez yakıtlı araçlarla toplu taşımanın geliştirilmesi, yaya ve bisiklet kullanımının teşviki ve gerekli altyapının oluşturulmasına da ihtiyaç vardır.

Taşköprü kent merkezindeki araç ve yaya dolaşımı ve araç parkı ile ilgili sorunların uzun dönemli çözümleri için kentsel mekanda fiziksel tasarım uygulamaları gerekmektedir. Küçük kentlerde kentsel mekandaki fiziksel iyileştirmeler kentsel yaşam kalitesine ve giderek yerel ekonomiye de yansıtacaktır. Taşköprü’de devam etmekte olan kentiçi ulaşım sorunlarına yönelik proje de bir anlamda yaşam inşa etme anlayışı temelinde, geniş bir bakış açısıyla ele alınmıştır. Bu açıdan salt sınırlı teknik çözümlerin ötesinde, kentin bütününe yönelik fiziksel ve tasarım iyileştirmeleri ve yeni yaşam alışkanlıkları oluşturulması öncelikli önemdedir. Böylelikle aynı zamanda kentlerin çeşitli krizlere karşı “dayanıklılık” kazanacakları da unutulmamalıdır. Sonuç olarak, küçük bir kentin kimi yanılmalı ulaşım sorunları, belirli bir teknik sorunun çözümlenmesinden çok geleceğe yönelik yeni bir yaşam oluşturma yönünde kent bütününe yönelik kapsamlı bir müdahale gereksinimini de ortaya koymaktadır.

Kaynaklar

Bell, D.; Jayne, M.; (2009) “Small Cities? Towards a Research Agenda”. International Journal of Urban and Regional Research. Vol. 33.3 September 2009. s 683-699.

Dincer, B.; Özaslan, M.; (2004) İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması-2004. Devlet Planlama Teşkilatı, Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü. Ankara.

İslam Ansiklopedisi; (1979) Taşköprü, Cilt 12/I. Milli Eğitim Bakanlığı. Ankara. s.41-46.

MSGÜ Araştırma Ekibi (2014) Taşköprü İlçe Merkezi Trafik Etüdü ve Trafik Sorunlarının Tespitine Yönelik Anket ve Saha Çalışması Tespitleri. (Yayınlanmamış Rapor). MSGÜ. İstanbul.

MSGÜ-Şehir ve Bölge Planlama Bölümü; (2010) Planlama Atölyesi-III 2010-2011 Taşköprü Kent Tarihi Raporu, (Yayınlanmamış Rapor). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü. İstanbul.

T.C. Kastamonu TÜİK Bölge Müdürlüğü; (2009) “Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) 2009 Verileri”, (Yayınlanmamış Belge) Kastamonu.

Toop, E.; Miller, E. J. (2013) What is a Midsize City ? A Transportation Policy-Based Framework For Classifying Cities. 2014 Annual Meeting of the Transportation Research Board. Kanada. s. 1-14.

Yurt Ansiklopedisi; (1981) Kastamonu, Cilt 6-7. Anadolu Yayıncılık. İstanbul. s.4568-4669