

DOĞUKARADENİZ ULAŞIM POLİTİKALARI VE ALTERNATİFLERİ

1. BÖLGESEL NÜFUS DAĞILIMI: KIYI BÖLGESİ

Samsun-Hopa arası kıyı bölgesi nüfusu , Karadeniz Ulaşım Politikalarının belirlenmesinde ağırlıklı bir öneme sahiptir. Kıyı bölgesinde yer alan yerleşmelerin kentsel ve kırsal nüfuslarının dağılımı 1985 te 0.257 kentsel, 0.435 kırsal iken bu oranlar 1990 da 0.323 ve 0.348 olarak değişmiştir.

Diğer yandan, Doğukaradeniz kıyı bölgesi ülkenin nüfus yoğunluğu en fazla olan bölgesidir. Bu bölgede, Giresun -Hopa arasında kıyı kentsel yerleşmeleri yaklaşık 14 km. aralıklarla sıralanmaktadır. Kentsel yerleşmelerin birbirlerine bu derece yakın oluşu nedeniyle bu bölge sürekli bir kentsel yoğunluk bölgesi olarak tanımlanmaktadır. 1990 lardan başlayan yeni ilçeler oluşturma çalışmalarından bu bölgede payını almış , yeni ilçeler oluşturulmuştur. Böylece, kentsel yerleşmeler arası mesafeler arası ortalama uzaklıklar 10km.civarına düşmüştür.

Yerleşmelerin birbirine adeta eklenmesi karayolu ulaşımına artarak büyüyen trafik yükü getirmektedir. Önümüzdeki 10-15 yılda ise kıyı bölgesi nüfusunun daha çok artacağı hesaplanmaktadır, dolayısı ile kentsel yoğunluklar da artacaktır. Kıyı bölgesi nüfusu, kentleşen,kentsel hizmetleri daha çok talep eden bir yapıya sahiptir.

1990 da latrda yapılan bir araştırmaya göre sahil bandında, samsun'a 25500, Ordu'ya 9615, Giresun'a 7300, Trabzon'a 25700 ve Rize'ye 8180 kişi günlük olarak çevrelerinden gelmekte ve kıyı kentleri arasında karşılıklı yoğun bir hareketlilik yaşanmaktadır. Günlük nüfus hareketlerinin çoğunluğu çalışma, ticaret, alış-veriş, eğitim, sağlık ve ev ziyareti amaçlıdır. Sözü edilen gidiş gelişler sabah 7.00-8.30, akşam 17.00 sonrası saatleri arasında olmaktadır. (Yolcu sayılarını taşıt birimi cinsinden ifade edersek, günlük trafiğe, örneğin Trabzon'da yaklaşık 6250 otomobil eşdeğeri trafik yükü katılmaktadır). 1991 yılına ait bu değerlerin bugün daha da artmış olması doğaldır.

Samsun ve Trabzon bölgesel merkezlerdir, sundukları hizmetlerle hem yakın çevre kentlere ve kırsalına, hemde hinterlandlarına ve dış turistlerden oluşan önemli sayılabilecek bir nüfusa hizmet etmektedirler. Son birkaç yıldan bu yana Trabzon, Samsun ve Rize ulusal ve uluslar arası toplantılara ev sahipliği etmeye de başlamışlardır.

2. KIYI BÖLGESİ TRAFİK YÜKÜ

1998 yılı başlarında kıyı bölgesi kentleri arasındaki taşıt trafiği, en yoğun noktalarda, Samsun'da 34902(%1 tır, %13 ağır taşıt), Ordu'da 9323(%2 tır,%32 ağır taşıt), Giresun'da 16979 (%1 tır,% 15 ağır taşıt),Trabzon'da 60300(%03 tır,%11 ağır taşıt), Rize'da 20345(%1 tır,%17 ağır taşıt) taşıt olarak taşıtlık bir trafik yükü saptanmıştır. Bölgedeki taşıt trafiğinin %80 ni otomobil trafiğidir. 1995-1997 arasında trafikteki artış %8 olarak gerçekleşmiştir.

Taşıtlık trafiğinin saatlik değerleri ise Samsun'da 1454, Ordu'da 388, Giresun'da 707, Trabzon'da 2432, Rize'de 847 dir. Bugünkü durumda, sahil yolunun (üç iz) kent içi geçişlerinde, yalnızca Trabzon'da kapasite aşılrken diğer kentlerde proje kapasitesinin altında kalınmaktadır. Ancak, Karadeniz sahil yolunda kent içi geçişlerin çokluğu ve yolun fiziksel koşulları (virajlar ve yol kaplamasının dururmu) nedeniyle trafik hızı düşmekte, gerçek

kapasite olması gerekenin, genelde 2400 taşıt/saat, gerisinde kalmaktadır. Örneğin, şehirler arası bir yolcu otobüsü İstanbul-Samsun arasını ortalama saatte 74 km ile katederken, aynı yol genişliğine sahip Samsun-Trabzon arasını 57 km/saat hızla katedebilmektedir.

Yukarıdaki değerlendirmeye göre, Doğu Karadeniz Sahil Yolu'nda henüz kapasite sorunu yok gibi görünse de ulaşım süresi uzundur, yolda proje hızlarının altında seyredilmektedir, yol standardı düşüktür. Buna , özellikle, Bolaman-Perşembe arası virajlar ile Hopa'ya kadar olan yolda topoğrafyadan kaynaklı sınırlamaları da eklemek gerekir. Ayrıca, Karadeniz Sahil Yolu henüz proje kapasitelerine erişmemiş olsa da, yol güzergahının sahil yerleşmeleri içinden geçiyor olması, bu yerleşmeler için tehlikeler oluşturmakta, kent içi geçişlerde hız düşmekte, taşıt-yaya trafiği ayrılammakta, bu güzergah üzerinde indirme-bindirme yapılması vb. trafik akışını yavaşlatmakta, kent geçişlerinde kazalara neden olmaktadır.

Özetle,Doğu Karadeniz Sahil Yolu:

- * henüz proje kapasitesine erişmemiştir
- * yol yerleşmeler içinden geçerek hem hızı düşürmekte, hemde yaya-taşıt geçişlerinde kazalara neden olmakta,
- * güzergah üzerindeki yerleşmelerin planlanandan daha hızlı ve doğrusal büyüymelerine yol açmakta, çoğu kez sürekli yerleşmeler içinden geçer hale gelmektedir.
- * kent içi geçişlerde trafikten kaynaklanan gürültü, kirlilik gibi sosyal rahatsızlıklara neden olmakta
- * sahil yolu kenti-kenliyi denizden ayırmakta, kıyıların rekreatif kullanımını kısıtlamaktadır.

2000 li yıllarda hem bölgenin gelişmesinden hemde ülke genelindeki büyüme ve gelişmeden kaynaklı olarak nüfus va taşıt artışı beklenmektedir. Ülkedeki motorlaşma artacağı (yaklaşık %8 artış hızıyla) ve özellikle bu bölgede 2000 lerde karayoluna bağımlılığını sürdüreceği kabulüne göre 2010 yılında, örneğin, Trabzon geçişinde 125000 taşıt (5217 taşıt/saat) kapasitesine erişilebilecektir, başka bir deyişle gelecek on yılda trafik iki katı, 15 yılda üç katı, 20 yılda ise beş katı artış gösterecektir. Bu düzeyde artışlar diğer kentlerde de beklenmektedir. Gelecek on yılda Trabzon'da 5208, 20 yılda 11264 taşıt/saatlik bir kapasiteye ulaşılabilir. Bu değerlendirmelere göre:

- * şu anda Karadeniz sahil Yolu kapasite yönünden yeterli görünmesine karşın, ulaşım için harcanan zaman olarak yetersiz kalmaktadır, ulaşım süresini kısaltacak uygulamalar yeterli olabilir,
- * gelecek on ve yirmi yıl içinde bu günki trafik artış hızı aynen devam edecek varsayıldığında bile trafik on yılda iki kat, 20 yılda beş kat artacak varsayılabilir. Bu varsayımına göre yol taşıt kapasiteleri sınırları aşılmış olacaktır. Karadeniz Sahil Yolunun duble yol olması durumunda bile ,erişileceği varsayılan kapasitelere göre yetersiz kalacaktır.

SONUÇ

Kısa dönemde Karadeniz sahil Yolu iyileştirilerek kapasite ve hız sorunu bir ölçüde aşılabılır.

Orta ve uzun dönemde sahil yolunun duble yol olarak geliştirilmesi, artacak trafik yükü, yol boyu yerleşmelerin hem nüfus hemde alan olarak büyümeleri ve yerleşmeler arası ortalama uzaklıkların azalması, kentsel yoğunluk bölgesinin daha güçlenmesi, duble yolunda yetersiz kalmasına neden olacaktır.

KEİ ve Orta Asya Ülkeleri ile ilişkilerinde gelişeceği varsayılırsa Karadeniz Sahil Yolu daha da yüklenecektir.

Karadeniz Sahil Yolunda 1997 verilerine göre ortalama %20 tır ve ağır taşıt trafiği vardır. Beklenen gelişmeler sağlanırsa ağır taşıt trafiği de artacaktır.

Artan kentsel gelişme, endüstrileşme/kalkınma, artan trafik yükü kent içi geçişlerde bir dizi sosyal sıkıntılarıda ,artarak , beraberinde getirecektir; gürültü,hava kirliliği gibi.

2020 li yıllarda beklenen trafik artışı trafik kazalarına, can ve mal neden olmaya devam edecektir.

ÖNERİ VE ÖNLEMLER NELER OLABİLİR

Doğu Karadeniz Ulaşım politikaları kısa,orta ve uzun dönemli olarak belirlenmelidir,

Orta ve uzun dönemli politikalar bölgesel gelişme / kalkınma ve yerleşme politikaları ile birlikte oluşturulmalıdır. Kentsel-kırsal gelişmeyi hızlandırma/yavaşlatma ya da sentralize/ desentralize etme seçenekleri ayrıntılı olarak gözden geçirilmeli,

Doğu Karadeniz Bölgesi yerleşmeleri kıyıda yer almaktadır ve doğrusal gelişmektedir. Orta ve uzun dönemde kıyı yerleşmelerini üst kotlardaki daha uygun alanlara çekmek gerekecektir. Ulaşım ağını ve ana güzergahlarını üst kotlardan geçirmek gelişmeyi kıtıdan daha üst kotlara çekecektir. Sahil yolunun geçtiği kentlerin imar planlarının revizyonlarında bu konuda eşgüdüm sağlanmalıdır,

Trabzon güney koridoru diye adlandırılan yol ile Bolaman- Ordu arasında kara tarafından geçirilmek istenen yol projeleri, Giresun'u da içine alacak şekilde ele alınarak ,orta,uzun dönemde, en azından, Bolaman-Hopa-Sarp arası bir yol niteliğine kavuşturulmalı ve bu yol bugünkü kentsel yerleşmelerin kara yönündeki sınırlarından bir yeşil kuşakla ayrılarak geçirilmelidir. Bu şekilde kentsel -kırsal gelişmenin yola yanaşması önlenebilir,

Samsun ve Trabzon için yaptığımız araştırmalarda , Trabzon'da kıyudan 8-10 km, Samsun'da 10-12 km. İçerilere kadar olan alanlarda ,2010-2020 li yılların gelişmelerini fazlasıyla karşılayacak, ekolojik açıdan da uygun gelişme alanları olduğu saptanmıştır. Samsun'da Ankara yolundan ayrılarak,hava alanı önünden geçerek sahilde sanayi sitesi önünde sahil yoluna bağlanan, yukarıda belirtilen gelişme alanlarını bölerek geçmektedir. Bu güzergah kent içi yol gereklerini de yerine getirerek ,karayolu geçişi olarakta düzenlenebilir, yeterli iz ve koruma alanları sağlanarak,

Trabzon'da ise, İmar Planındaki korniş yol, katılka ve toplama izleri sağlanarak karayolu standardına yükseltilebilir. Bu yol güzergahında da her iki tarafta yeşil kuşak bırakılarak gürültü önlenebilir ve emniyet sağlanır,

Karadeniz ulaşım politikaları tümüyle karayola ağırlıklı olarak düşünülmemelidir. Deniz ulaşımı şu anda önemli değil, ama gelecekte böyle kalmamalı. Yolcu ve yük taşımacılığında denizden yararlanacak politikalara gereksinme olacaktır. Yakın kentler arası yolcu taşımacılığı kıyıların canlandırılmasına da yardımcı olacaktır.

KEİ'nden beklentilerin gerçekleşmesi entegre bir ulaşım politikası ile olabilir. Halen Trabzon ve Samsun limanlarından Gürcistanve Ukrayna arasında az da olsa yolcu taşımacılığı vardır, bunu artırmanın yöntemleri araştırılmalıdır.

Bölgeden uluslar arası hava yolu ulaştırması şimdilik Trabzon havalimanı'ndan yapılmaktadır. Çarşamba havaalanı da tamamlandığında havalimanı statüsü ile hizmet verebilir. Bu alanların öneri karayolu ile bağlantıları da güçlü olarak kurulmalıdır.

Trabzon Havalimanı'ndan yurt dışına kargo servisi sınırlı düzeyde yapılmaktadır. Bölgedeki KOBİ'lerden bir bölümü yurt dışına üretim yapmakta ve kargo taşımacılığına ihtiyaç duymaktadırlar. Dış pazarlara ürünlerinin hızla ulaştırılması üreticiler için çok önemli bir talep olarak belirtilmektedir.

DLH'ca Sarp-Giresun arasında demir yolu taşımacılığı için KTÜ tarafından bir yapılabirlik (fizibilite) araştırması yaptırılmış ve yapılabir bulunmuştur. GAP'tan Karadeniz'e demiryolu da tartışılmaktadır. GAP ürünlerinin kuzey komşularımıza ve Tuna üzerinden Orta Avrupa'ya gönderilmesinde böyle bir altyapı öngörülmektedir. Demiryolu seçeneğinde daha uzun bir güzergahta yolcu ve yük taşımacılığı için yeniden ele alınmalıdır.

Stratejik açıdanda, Karadeniz Ulaşım Politikalarını sadece karayoluna bağlı olarak geliştirmek, doğal tehlikeler, olası bir dış tehdit karşısında yeterli güvende olmayacaktır, karayoluna alternatiflerin de düşünülmesi bu yönden de bir gerekliliktir.

Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR
y. mimar - şehirci (m. sc. uk)

tel.ev: (0-462) 325 54 80 iş: 325 32 23 - 325 31 82
fax: (0-462) 3253205 - 3257405 trabzon/türkiye
e-mail: sinasi@esf01.ktu.edu.tr

10.07.1998