

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