

TRABZON'UN SOSYO EKONOMİK PROBLEMLERİ VE çözüm önerileri

TRABZON BELEDİYESİ
KÜLTÜR YAYINLARI - 26



**TRABZON'UN
SOSYO-EKONOMİK
PROBLEMLERİ
VE
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

Trabzon Belediyesi

Kültür Yayınları : 26

T.C.

TRABZON BELEDİYESİ

KÜLTÜR TURİZM VE TANITMA
MÜDÜRLÜĞÜNÜN HEDİYESİDİR

“KİTAP EN GÜZEL ARMAĞANDIR”

Asım AYKAN

Belediye Başkanı

Yayınlayan :

Trabzon Belediyesi Kültür Turizm ve Tanıtma Müdürlüğü

Tel.: 0(462) 322 22 21 Fax.: 0(462) 321 08 01

TAKDİM

Fatih Sultan Mehmed'in emaneti güzel Trabzon'umuza hizmeti sevda edinerek gecemizi gündüzümüze katmayı şeref bildik. Zira bu şeref, bu şehirde yaşayan siz değerli kardeşlerimizle paylaşımımızdır.

Bu duygularla hizmeti sürdürürken, Trabzon'un çeşitli konulardaki problemlerini masaya yatırmak ve çözüm yollarını aramak elbette onur verici bir girişimdir. İşte, değerli akademisyenlerimizin üniversitedeki deneyim ve gözlemlerinden yararlanarak, sizlerin konuları yakından takibinizi temin etmek, çözüme ortak olmanızı sağlamak amacıyla 26. kültür sayımızı bu önemli meseleye tahsis ettik.

"İnsanların hayırlısı insanlara faydalı, olandır." Hadis-i Şerifini ölçü alarak bütün kardeşlerimizin hizmette yarış ettiğini görmemiz, Trabzon'un başarısına yenilerini katmak için devamlı çözüm arayışlarına şahit olmamız bizleri son derece memnun etmekte ve bu şehrin sakinlerinin yediden yetmişe duyarlılığını hissetmekle sorumluluk paylaşımının hazzını yaşamaktayız.

Tarihi konumu itibari ile merkezde açılımın, trafiğin, imarın son derece hassas olduğunu herkes idrak etmektedir. Bu tarihi dokuya rağmen yapılabilecek en güzel çalışmayı yakalamak hepimizin görevidir. İşte bu kitabımızda inşallah şehrimizin sorunlarına, akademisyenlerimizin penceresinden bakacak ve çözüm önerilerine ortak olacağız.

Kitabın hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür eder, hayırlara vesile olmasını Yüce Rabbimden dilerim.

Asım AYKAN
Belediye Başkanı

ÖNSÖZ

Kültür yayınlarda en güzeli yakalamada her sayımızı bir adım kabul ederek 26. adımı attık değerli kitap dostları.

Bu sayımız, hepimizi yakinen ilgilendiren, daha güzel bir hayat için gayretlerimize tercüman olan bir çalışmanın ürünüdür.

Trabzon'un, Türkiye ekonomisindeki yeri, sosyoekonomik yapısı, dış ticaretteki yeri, imar problemleri gibi konuları araştırıp sizlere sunmak üzere Üniversitemizin değerli akademisyenlerine vaki olan talebimize memnuniyetle katılarak bu konuları halkımızla paylaşmamızı sağladıkları için teşekkür ediyoruz.

Meselelere çözüm getirmenin ilk adımı onları konuşmakla atılır, düşüncesiyle duyarlı toplumu oluşturmada bizim de katkımız olsun diyerek "Kitap En Güzeli Armağandır" parolasını sonsuza kadar götüreceğimizi bir kez daha belirterek bütün kitap dostlarına saygılar sunuyor, kitabın hayırlara vesile olmasını yüce Rabbimden niyaz ediyorum.

Selim ÇELENK
Trabzon Belediyesi
Kültür Turizm ve Tanıtma Müdürü

TRABZON'UN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

Doç. Dr. Osman PEHLİVAN
KTÜ - İİBF - Maliye Böl. Öğr.
Üyesi

I. GİRİŞ

Bir ilin ekonomik bakımdan kalkınmışlık ya da gelişmişlik seviyesini değerlendirmede karşılaşılan en önemli sorun, bu değerlendirmede kullanılacak kriterlerin seçimidir. Bilindiği gibi, gelişmiş ülkeler, sanayileşmesini tamamlamış ve fert başına düşen milli gelir miktarı yüksek olan ülkelerdir. Buna karşılık henüz sanayileşmemiş, ekonomisi tarıma dayalı ve tarımın istihdam ve milli gelir içindeki payının yüksek olduğu ülkeler ise, az gelişmiş ülkelerdir. Bu nedenle, sanayileşme ile ekonomik kalkınma çoğu zaman eşanlı olarak kullanılmaktadır.

Biz, burada ülkeler arasındaki ekonomik kalkınmışlık farkının belirlenmesinde kullanılan kriterlerden hareketle, Trabzon'un ekonomik durumunu değerlendirmeye çalışacağız.

II. TRABZON'UN EKONOMİK YAPISI

Ekonomik faaliyetler başlıca üç ana sektöre ayrılır. Bunlar tarım, sanayi ve hizmetler sektöründen oluşur. Şimdi, Trabzon ilinin ekonomik yapısını bu üç sektör açısından sırasıyla inceleyelim.

A. SANAYİ SEKTÖRÜ

Trabzon ilinde sanayi yok denecek kadar azdır. Esasında, Trabzon ilinin arazi yapısı büyük ölçekli sanayi tesislerinin kurulmasına elverişli değildir. Fakat Trabzon'da küçük ve orta ölçekli sanayi tesislerinin sayısı da azdır.

Trabzon'da sanayileşme hareketi, Türkiye genelindeki sanayileşme hareketinin oldukça gerisinde kalmıştır. Trabzon'da gerçekleştirilen sınav üretimin, Türkiye genelindeki sınav üretim içerisindeki nispi önemi her geçen yıl gerileyen bir seyir izlemektedir. Örneğin, Trabzon'da üretilen sınav ürünlerin, Türkiye'deki Gayri Safi Yurt İçi Hasılası içindeki payı, 1970'li yıllarda binde 10 oranında iken, bu oran 1980'li yıllarda büyük bir düşüş göstererek, binde 4 oranına gerilemiştir. Trabzon'da gerçekleştirilen sınav üretimin, Trabzon'daki toplam üretim içindeki payı %15'dir.

Trabzon'da sanayi sektörünün istihdama katkısı oldukça düşüktür. İl bazında bu sektörde çalışanların sayısı 13 bin kişi civarındadır.

Trabzon'da sanayinin gelişmemesinde, ilin coğrafi şartlarının etkin rol oynaması yanında bu ilin Devlet tarafından ihmal edilmiş olması da etkili olmuştur. Sanayileşme hareketlerinde, daha önce Trabzon'dan geride bulunan bazı illerimizin, Trabzon'un 'önüne geçmesindeki asıl etken, bu illerin Devlet tarafından özel teşvik tedbirleri kapsamına alınmış olmasıdır.

Sanayileşmede önemli rol oynayan organize sanayi bölgesinin, Türkiye genelinde en önce kurulması gereken illerden biri Trabzon olması gerekirken, Trabzon Organize Sanayi Bölgesi henüz kuruluş aşamasında bulunmaktadır.

Ülke genelinde en dar araziye sahip birkaç ilden biri olan Trab-

zon'da nüfus yoğunluğu da oldukça yüksektir. Arazinin dar ve engebeli oluşu, kurulacak olan sınai tesislerin çevreye uyumlu olmasını zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle, Trabzon'un diğer birçok il gibi özel teşvik tedbirleri kapsamına alınmış olması gerekirdi.

Bundan önce, kamu yatırımlarının yoğunlukta olduğu dönemlerde, Trabzon ili bu yatırımlardan gerekli payı alamamıştır. İlde, kamuya ait sınai tesis sayısı son derece sınırlıdır. Trabzon'da Devlet tarafından kurulmuş olan en önemli sınai tesis, 1992 yılında özelleştirilen çimento fabrikasıdır. Ancak, bu fabrikanın bugün Trabzon'da olumlu etkisinden çok, yol açtığı çevre kirliliği dolayısıyla olumsuz etkisi vardır.

Trabzon'da madencilik de gelişmemiştir. İl'de çeşitli maden rezervlerinin varlığından söz edilmekle birlikte, cevher üretiminde kayda değer bir gelişme söz konusu değildir.

B. TARIM SEKTÖRÜ

Trabzon'un 800 bin olan il nüfusunun 500 bini köylerde yaşamaktadır. Bunun anlamı, tarım, 500 bin kişilik nüfusun geçim kaynağını teşkil etmektedir. Ancak, Trabzon'da, mevcut olan tarımsal potansiyel, değil 500 bin kişinin, bu sayının yarısını dahi geçindirmekten uzaktır.

Yaklaşık 4600 km² arazi ile Trabzon, Türkiye'nin en dar araziye sahip illerinden biri olduğu gibi, mevcut arazinin sadece %24'lük bir bölümü tarıma elverişlidir. Arazinin geriye kalan %30'u orman, %26'sı çayır ve mera, %11'i ise, verimsiz topraklardan oluşmaktadır. Traktör ve benzeri araçların tarımsal faaliyetlerde kullanılması pek mümkün değildir. Bu nedenle, tarımda emek yoğun bir üretim söz konusudur. Optimal ölçeklere sahip tarım işletmeleri yok denecek kadar

azdır. Fındık, çay, tütün ve balık ürünlerinin dışında tarımsal üretim dahili ihtiyaçlar için yapılmaktadır. Yani Trabzon'da tarım kesiminde bir bakıma kapalı ev ekonomisi şartları geçerlidir. Tarımsal üretimin, Trabzon'da gerçekleştirilen toplam üretim içindeki payı %25 kadardır.

Trabzon'da tarımsal ürün olarak akla ilk gelen, fındıktır. Normal ürün döneminde gerçekleştirilen yıllık ürün miktarı 50 bin tondur. Bu miktar, Türkiye fındık üretiminin %10'unu teşkil etmektedir. İkinci önemli tarımsal ürün olan çay, ilin sadece Araklı, Sürmene, Of ilçelerinde üretilmektedir. Bu yörelerde üretilen yıllık yaş çay miktarı 150 bin ton kadardır. Trabzon'un merkez ilçe sınırları ile Akçaabat ilçesinin sahile yakın bazı köylerinde tütün üretimi de yapılmaktadır. Ancak, bu ürüne olan talebin giderek azalması ve üretimindeki güçlükler nedeniyle, üretim miktarı her geçen yıl gerileyen bir seyir izlemektedir. 1994 yılı tütün üretimi miktarı, yaklaşık 2 bin ton kadardır. Gelecek dönemlerde tütün üretiminin daha da gerileyeceğini söylemek mümkündür.

İç kesimlerde ve yüksek köylerde yaşayan halkın geçim kaynağı hayvancılıktır. 1994. verilerine göre ilde mevcut büyük baş hayvan sayısı 210 bin, küçükbaş hayvan sayısı 180 bin kadardır. Geçmiş yıllara bakıldığında, hayvan sayısı ve hayvancılıkta da bir gerilemenin olduğu görülmektedir.

Balıkçılık, Trabzon için önemli bir gelir kaynağı olmakla birlikte Karadeniz'in sürekli olarak kirletilmesi neticesinde, balık- üretiminde hissedilir oranda bir düşme görülmüştür. Balık türlerinin en önemlisini teşkil eden hamsi üretiminde yıllar itibarıyla dalgalanmalar yaşanmaktadır. Geçmiş yıllarda 20 bin tona kadar yükselmiş olan hamsi üretiminin bazı yıllar bin tona kadar gerilediği görülmüştür. Trabzon'da halen 500'e yakın tekne sahibi balıkçılıkla işteğal etmektedir.

C. HİZMETLER SEKTÖRÜ

Hizmetler sektöründe gerçekleştirilen üretim, Trabzon'da gerçekleştirilen toplam üretimin %60'ını teşkil etmektedir. Hizmetler sektöründe ticaret önemli bir yer işgal etmektedir. Ticaretin gelişmesi, diğer sektörlerdeki gelişmeyle birlikte, başka birçok iç ve dış etkene bağlıdır. Bir yörede, ticaretin gelişmesi, o yörede yaşayan halkın ve o yöreyi ziyaret edenlerin satın alma güçleri ile doğru orantılıdır. İşsizliğin fazla olduğu, gelir düzeyinin düşük olduğu yörelerde ticaretin gelişmesini beklemek mümkün değildir. Trabzon'da yaşayan halkın satın alma gücü düşük olmakla birlikte, bu ilde canlı bir ticaret hayatının olduğunu söylemek mümkündür. Bunun nedeni, Trabzon'un Türkiye'nin en büyük üniversitelerinden birine sahip olması ile yurt dışında ve ülkemizin çeşitli illerinde çok sayıda Trabzonlunun bulunmasıdır. 30 bine yakın öğrencisi ve sayıları binlerle ifade edilen personeli ile Karadeniz Teknik Üniversitesi'nin Trabzon'un ticaretinde önemli bir payı vardır. Diğer taraftan, başta Almanya olmak üzere, öteki Batı Avrupa ülkelerinde, Bağımsız Devletler Topluluğu Üyesi Ülkelerde ve ülkemizin diğer illerinde çalışan çok sayıda Trabzonlu, çalıştıkları yörelerden, Trabzon'da bıraktıkları diğer aile fertlerine önemli ölçüde bir gelir aktarmaktadırlar. Bu suretle oluşan satın alma gücünün Trabzon'daki ticarete büyük katkısı vardır. Trabzon kamuoyunda, "Almancılar" olarak nitelendirilen kesimin oldukça yüksek bir satın alma gücü vardır. Belki de bu yüzden Trabzon, hayat pahalılığı bakımından, Türkiye'nin en pahalı illerinden birini oluşturmaktadır.

Turizm bakımından Trabzon'un önemli bir potansiyele sahip olduğu söylenemez. Ülkemizde döviz bırakan Batı Avrupalı turistler için Trabzon, iklim, tabiat şartları ve tarihi eser bakımından çok cazip bir yer değildir. Bu nedendir ki; Trabzon'u ziyaret eden zengin Batı

Avrupalı turist sayısı son derece azdır. Çok zengin turistlerin Trabzon'a gelmemesi nedeniyle bugüne kadar Trabzon'da üç yıldızlı otelden daha lüksü yapılmamıştır.

Ancak, Sarp sınır kapısının açılmasından sonra, Bağımsız Devletler Topluluğu üyesi ülkelerden çok sayıda turist Trabzon'a gelmektedir. Bu turistlerin amacı, ziyaretten çok, ticarettir. Bu bakımdan, Trabzon için kayda değer bir turizm gelirinden söz etmek mümkün değildir.

III. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Trabzon'un ekonomik yapısını, ülkemizin diğer illeri ile karşılaştırdığımızda, bu ilin ekonomik bakımdan fazla gelişmediğini, hatta geri kaldığını söylemek mümkündür. Gerek Osmanlı İmparatorluğu döneminden önce gerekse İmparatorluk döneminde sosyo-ekonomik bakımdan önemli bir konuma sahip olan Trabzon'un bu önemi son dönemlerde sürekli gerileme göstermiştir.

Devlet Planlama Teşkilatı tarafından yapılan ve illerin kalkınmışlık sıralamasını tespit eden araştırmalar göre; 1980'de iller arasında 24. Sırada bulunan Trabzon, 1986'da 38. Sıraya, 1991'de ise, 41. sıraya gerilemiştir.

İl'de sanayinin gelişmemiş olması, işsizlik sorununu artması neticesini doğurmuştur. İl'de çalışma alanı bulamayan çok sayıda kişi, iş bulmak amacıyla başka illere ya da yurt dışına göç etmek zorunda kalmıştır. Bugün Trabzon'a kayıtlı nüfusun 2 katından fazla bir miktarı Trabzon dışında yaşamaktadır.

Daha önceki dönemlerde Trabzon'un gerisinde bulunan çok sayıda il, Devlet tarafından uygulanan özel teşvik tedbirleri uygulaması sayesinde Trabzon'un önüne geçmiş bulunmaktadır. Trabzon'da sınai

retimim lke genelindeki payı her geçen yıl gerilemektedir.

Trabzon'un ekonomik bakımdan kalkınması için bazı resmi ve özel çevreler, tek çıkar yol olarak turizmin geliştirilmesini önermektedirler. Oysa, Trabzon, turizm potansiyeli bakımından iddia edildiği kadar zengin değildir. Özellikle iklim şartları, Trabzon'un turizm bakımından cazibesini azaltmaktadır. Yaz mevsimlerinin büyük bir bölümü bu ilde kapalı geçmektedir. Bu nedenle, Trabzon'un kalkınması için turizm üzerinde değil, sanayileşme üzerinde durmak gerekmektedir. Dolayısıyla, Trabzon ilinin, vakit geçirilmeden kalkınmada öncelikli yreler kapsamına alınması ve sınai yatırımların teşvik edilmesi gerekmektedir. Ülkemizde halen, ekonomik bakımdan Trabzon'dan ileri seviyelerde bulunan birçok il, kalkınmada öncelikle yreler kapsamındadır. Trabzon'un, neden kalkınmada öncelikli yreler kapsamı dışında tutulduğunu anlamak mümkün değildir.

Trabzon'un kalkınmada öncelikli yreler kapsamına alınması hususundaki çalışmalar, hiçbir zaman ciddi boyutlara ulaşmamıştır. Trabzonluların lke yönetiminde etkili olduğu dönemlerde dahi bu konuda ciddi teşebbüsler yapılmamıştır. Bu nedenle, ülke yönetiminde söz sahibi olan Trabzonluların, bu ilin en azından kalkınmada 2. derecede öncelikli yreler kapsamına alınması için gerekli girişimleri başlatmaları gerekmektedir. Bu suretle Trabzon'dan başka illere doğru olan sermaye transferi duracak ve bu ildeki özel sektör yatırımları artacaktır.

1990'LI YILLARDA TRABZON'DA
SOSYO-EKONOMİK YAPI VE DIŞ
TİCARETTEKİ GELİŞME EĞİLİMLERİ

Yrd. Doç. Dr. Metin BERBER

KTÜ İİBF İktisat Bölümü

Öğretim Üyesi

1. Giriş

Trabzon, stratejik bir coğrafyada bulunması nedeniyle tarihsel süreç boyunca hem iç hem de dış ticarete aktif roller üstlenmiştir. İç ticarete Erzurum ve Diyarbakır İç bölgelerinin iskelesi olmuş, dış ticarete ise, İran başlangıç yolunda bulunmasından dolayı Doğu-Batı ticari ilişkilerinde köprü vazifesi görmüştür. Anadolu'dan ihrac edilen yerli ürünler (hububat, pamuk, sebze, gümüş, bakır...), Kırım ve Rusya'dan getirtilip Anadolu'ya ithal edilen mallar (kürk vs.), Asya'dan getirtilip Avrupa'ya sevk edilen mallar (ipek ve baharat ürünleri) ve Avrupa'dan getirtilip Anadolu'ya ve Asya'ya sevk edilen mallar (cam eşya, kağıt, kumaş...) Trabzon limanında el değiştirmiştir [Turan, 1986, ss. 156-158].

Trabzon'un aktif ticari hayatı 1. Dünya Savaşı'na kadar süregelmiştir. Savaş sonunda oluşan yeni uluslararası ekonomik şekillenme, ticari durgunluğun başlangıcı olarak kabul edilebilir. Sovyetler Birliği'nin kurulmasını izleyen yıllarda doğu ve batı bloku

arasındaki ilişkilerin kesilmesi, Trabzon ve metropolü olduğu Doğu Karadeniz Bölgesi'ni çıkmaz sokak haline getirmiştir. Sovyetler Birliği'nde yaşanan değişimlere kadar Trabzon hem uluslararası ticaret hem de iç ticaret yönünden ciddi gerilemeler yaşamıştır. 1988 yılında Sarp Sınır Kapısı'nın yeniden açılmasıyla başlayan ticari hareketlilik giderek artan bir ivme kazanmıştır. Ekonomik ve ticari hayattaki değişimi adeta Sovyetler Birliği'ndeki siyasi oluşumlara endeksli hale gelen Trabzon için, gelecekte Doğu Blok'unda yaşanacak her türlü değişim büyük bir önem arz etmektedir.

2. Nüfus

Temel üretim faktörlerinden olan ve "beşeri sermaye" olarak da adlandırılan nüfus, bulunduğu mekanın ekonomik gelişmesinde miktar ve nitelikleri ölçüsünde etkili olabilecek bir unsurdur. Bu yönüyle sahip olunan nüfus miktarı kadar nüfusun nitelikleri de; nüfus artış hızı, cinsiyet, eğitim, sağlık vs. önem taşımaktadır. Trabzon'un nüfus yapısı ile ilgili değişimler Tablo 1 'de verilmiştir.

Tablo 1: Trabzon'un Nüfus Yapısındaki Gelişmeler

	1927	1940	1950	1960	1970	1980	1985	1990
Nüfus Miktarı	293055	390733	420279	532799	659120	731045	786194	795849
Ülke Nüfusu İçindeki Payı %	2.1	2.1	2.0	1.92	1.85	1.63	1.55	1.42
Nüfus Artış Hızı %	...	16.1	12.2	28.4	17.3	3.3	14.5	2.4
Cinsiyete Göre Dağılımı								
Erkek %	45.3	46.4	46.5	47.1	47.4	47.8	48.4	48.6
Kadın %	54.7	53.6	53.5	52.9	52.6	52.0	51.6	51.4
Nüfus Yoğunluğu	63.0	83.0	90.0	114	141	156	168	170
Kırsal Kesim Nüfus Oranı	88.8	88.9	89.0	84.3	79.0	74.5	69.5	61.9
Kentsel Kesim Nüfus Oranı	11.2	11.1	11.0	15.7	21.0	25.5	30.5	38.1

Kaynak: DIE, 1990 Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri Trabzon Verileri, Yay. No. 1654, Nisan 1994, Ankara.

Trabzon'un nüfus miktarındaki değişmeler, nüfus artış hızı ve dış göçlerin etkisiyle şekillenmiştir. 1950 yılına kadar ülke nüfusu içindeki, payı %2'ler düzeyinde iken bu yıldan sonra gerek nüfus artış hızındaki düşmeler gerekse dış göçlerin artmış olmasının etkisiyle nüfus payında düşmeler olmuştur. 1990 yılı itibariyle ilin ülke nüfusu içindeki payı %1.42 düzeyindedir.

İl nüfusunun cinsiyete göre dağılımında, kadın nüfus oranının fazlalığı dikkat çekmektedir. 1990 yılında kadın nüfus oranı %51.4, erkek nüfus oranı %48.6 şeklindedir. İl ortalamasını yansıtan bu rakamlar şehir ve kırsal kesim ayırımı yapıldığında değişmektedir. Şehirlerde kadın oranı%48, erkek oranı %52 iken kırsal kesimdeki oranlar; kadın oranı %53.5, erkek oranı %46.5 şeklindedir, Aradaki bu farklılık, kırsal kesimden sahil şeridine yönelen göçlerde erkek nüfusun fazla olmasıyla açıklanabilir. Bir başka deyişle erkek nüfus iş bulmak amacıyla şehre göç ettiğinde ailesini şehre taşımamaktadır. Bu nedenle kırsal kesimde kadın nüfus oranı, şehirlerde ise erkek nüfus oranı fazla çıkmaktadır.

Bölge içi göçler nüfus yoğunluğunu da etkilemektedir. Sahil şeridindeki yığılmalar kıyılarda nüfus yoğunluğunun aşırı derecede yükselmesine neden olmaktadır. İç kesimlerde yer alan ilçelerdeki nüfus yoğunluğu Çaykara 39, Hayrat 75, Maçka 42, Tonya 97 iken sahil bandında yer alan bazı ilçelerde nüfus yoğunluğu, Vakfıkebir 301, Of 275, Beşikdüzü 394, Çarşıbaşı 254, Akçaabat 324 ve merkez ilçe 1289 şeklindedir. Trabzon nüfus yoğunluğu bakımından da ülke genelinde 5. sırada yer almaktadır.

Kentleşme yönünden ülke genelinde özellikle 1950'den sonra önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Ancak, Trabzon'un benzer gelişmeyi kaydettiği söylenemez. 1990 yılı itibariyle ülke genelinde nüfusun

%60'ı şehirlerde %40'ı kırsal kesimde yaşıyorken, Trabzon nüfusunun %38'i şehirde %62'si kırsal kesimde yaşamaktadır.

Nüfusun ana yaş gruplarına göre dağılımı, sahip olunan faal nüfusun belirlenmesi bakımından önem arz eder. Faal nüfus olarak adlandırılan 15-64 yaş grubu nüfus, miktar ve niteliği ölçüsünde gelişme üzerinde etkili olmaktadır. Trabzon'da 1990 yılı itibariyle nüfusun ana yaş gruplarına göre dağılımı; 0-14-yaş grubu %34.2, 14-65 yaş grubu %60.5, 65-üstü yaş grubu %5.3 şeklindedir. Bu dağılım şekliyle il nüfusunun genç nüfus niteliği taşıdığı söylenebilir.

3 İstihdam

İstihdamın gerek sektörel dağılımı gerekse işteki konumuna göre dağılımı ve işsizlik oranları ekonomik gelişmişlik düzeyi ile yakından ilgilidir. Trabzon'da tarım ağırlıklı bir ekonomik yapı hakim olduğundan istihdamdaki yığılmalar da tarım sektöründedir.

Tablo 2: İstihdamın Sektörel Dağılımı (%)

	İkt. Faal Olamayan	İkt. Faal Olan	T	S	H
1970	29.1	70.9	78.8	6.6	14.6
1975	36.5	63.5	80.1	4.8	15.1
1980	31.8	67.2	72.5	6.7	20.8
1985	35.0	65.0	70.7	6.3	23.0
1990	33.0	67.0	68.8	6.4	24.8

Kaynak: DİE, 1990 Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri
Trabzon Verileri, Yay. No. 1654, Nisan 1994, Ankara.

DİE verilerine göre İl'de 1990 yılı itibariyle nüfusun %67'si iktisaden faal, %33'ü de faal değildir. Faal nüfusun, 24 Ocak ka-

rarlarının uygulamaya konulduğu 1980 yılından sonra düşmesi, Sarp Sınır Kapısı'nın açılışı olan 1988'den sonra da artmaya başlaması dikkat çekicidir.

Bölge istihdamında tarım sektörünün nispi payında düşüşler olmasına rağmen halen %68'lik payı vardır. Sanayi sektörünün payı ise, sabit bir oran (%6) arz etmektedir. Tarım sektöründen hizmet sektörüne işgücü akımı yaşandığından bu sektörün istihdamdaki payı giderek artış göstermektedir.

Tablo 3: İstihdamın İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı (1990,%)

Faaliyet Kolu	1970	1975	1980	1985	1990
TARIM	78.8	80.1	72.5	70.7	68.8
SANAYİ	6.7	4.7	6.8	6.3	6.5
Madencilik ve Taşocakçılığı	0.22	0.18	0.28	0.18	0.14
İmalat Sanayi	6.40	4.50	6.50	6.00	6.00
Elektrik-Gaz-Su	0.03	0.01	0.01	0.08	0.32
HİZMETLER	14.5	14.5	20.7	23.0	24.7
İnşaat	2.5	2.4	3.2	2.6	3.7
Top. Ve Per. Tic. Otel Lokanta	3.0	2.6	3.7	5.0	5.0
Ulaştırma-Haberleşme	2.2	2.3	2.4	3.0	3.0
Mali Kurumlar	0.4	0.4	1.0	1.2	1.5
Toplum Hizmetleri	6.4	6.5	9.2	10.2	11.1
Diğer	0.5	0.3	0.6	0.2	0.4

Kaynak: DİE, 1990 Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri Trabzon Verileri, Yay. No. 1654, Nisan 1994, Ankara.

İstihdamın ait sektörler itibariyle dağılımında; tarım sektöründen sonra en fazla istihdamın olduğu sektör, toplum hizmetleri sınıfında çalışanlar ve imalat sanayinde çalışanlardır. İnşaat, ticaret,

ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin paylarında çok küçükte olsa artışlar görölmektedir.

İstihdamın işteki konumuna göre dağılımı, İl'deki gizli işsizlik durumunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Özellikle tarım sektöründe ücretsiz aile işçisi olarak çalışanların oranı %50'nin üzerindedir. Bir başka ifade ile ilde iktisaden faal olmayan nüfus oranı %33 düzeyinde iken faal olanların içinde gizli işsiz durumunda olanların oranı da %50'ler düzeyindedir.

Tablo 4: İstihdamın İşteki Konumuna Göre Dağılımı (%)

	Ücretli	İşveren	Kendi Hesabına	Ücretsiz Aile İşçisi
1970	13.7	0.2	28.1	57.8
1975	23.0	0.5	19.0	57.5
1980	21.7	0.5	22.1	55.6
1985	21.4	0.6	20.8	57.2
1990	25.0	0.5	22.1	5.3

Kaynak: DİE, 1990 Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri
Trabzon Verileri, Yay. No. 1654, Nisan 1994, Ankara.

4. Eğitim

Trabzon'un sahip olduğu eğitim göstergeleri bölge ortalamasının üzerinde olup ülke ortalamasıyla eşdeğer niteliktedir. Trabzon bünyesindeki Karadeniz Teknik Üniversitesi, özel öğretim kurumları (ilk, orta, lise) ve çok sayıdaki üniversiteye hazırlık dershaneleri ile bölgedeki diğer yerleşim birimlerine hizmet sunmaktadır.

Tablo 5: Eğitimle İlgili Bazı Göstergeler

	OkurYaz Bilmeyen %	Okur Yazar %	Okur Yazarların Bitirdikleri Öğrenim Kurumu				
			Bir Öğr. Kuru. Mez. Olmayan	İlkokul	Ortaokul ve Dengi	Lise ve Dengi	Üniversite
1970	48.2	51.8	43.9	45.8	5.8	3.5	0.7
1975	42.3	57.7	34.9	51.5	7.9	4.9	0.6
1980	36.4	63.6	28.7	50.9	9.4	7.1	3.7
1985	22.1	77.9	28.3	51.6	9.0	8.8	2.1
1990	18.8	81.2	21.6	54.3	10.1	10.6	3.2

Kaynak : DİE, 1990 Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri Trabzon Verileri, Yay. No. 1654, Nisan 1994, Ankara.

6. Ekonomik Yapı

Genel olarak Doğu Karadeniz Bölgesi, ekonomik yönden tarım sektörüne bağımlı bir gelişme süreci içerisinde. Bununla birlikte tarımsal üretim bakımından çay, fındık, tütün ve hayvansal ürünlerden başka pazara yönelik ürünü de yoktur. Bölgedeki sanayi faaliyetlerinin ekonomideki payı oldukça düşük düzeydedir. Bu nedenle 1980 yılından sonra uygulamaya konulan ihracata yönelik sanayileşme stratejisinin bölge ekonomisine etkisi olumsuz yönde olmuştur. Bölge illeri, 1980 öncesindeki nispi gelişmişlik düzeylerini koruyamamış ve daha alt sıralara düşmüşlerdir. 1989 yılında iller arasında 24. kalkınmışlık sıralamasında bulunan Trabzon 1986 yılında 38.liğe, 1991 yılında da 41. sıraya düşmüştür. Ekonomik kötüye gidişin bir diğer göstergesi de ülke GSMH'ndan alınan payın gittikçe düşmesidir. Trabzon'un 1970 yılında GSMH içindeki payı %1.21 ve sırası 21 iken, 1986 yılında payı %0.96, sırası da 26'ya düşmüştür [Kaptangil, 1994, s.35].

Tablo 7: Üretim Faaliyet Kollarının GSYİH İçindeki Payları (Cari Fiy. %)

	1975	1978	1980	1982	1984	1986
Tarım	39.8	31.1	28.7	25.8	26.1	25.6
Bit. Ür. ve Hay.	36.2	27.2	23.1	21.7	21.9	19.1
Ormancılık	0.6	0.9	0.4	0.3	0.4	0.4
Balıkçılık	2.6	3.0	5.3	3.8	3.8	6.0
Sanayi	8.9	10.5	13.1	13.2	13.7	15.6
Madencilik	0.6	0.5	0.6	0.9	1.0	0.9
İmalat San.	7.7	9.2	11.5	10.9	11.0	12.0
Elk. Gaz-Su	0.6	0.8	1.0	1.4	1.7	2.6
Hizmetler	51.3	58.4	58.2	61.0	60.2	58.8
İnşaat	3.4	3.6	3.4	2.4	2.0	3.2
Ticaret	12.4	14.0	17.8	20.0	22.0	21.3
Ulaştırma	12.6	15.0	14.5	16.5	17.1	16.0
Diğer	22.9	25.8	22.5	22.0	19.0	18.3

Kaynak : Erdoğan Özötün, Türkiye Gayri Safi Yurtiçi Hasılasının İller İtibariyle Dağılımı, İSO Yay. No. 1988-8, İstanbul.

Tablo 7'deki veriler, Trabzon'un ekonomik yapısını ve değişimlerini net bir şekilde gözler önüne sermektedir. İller bazında GSYİH çalışmaları son olarak 1986 yılında gerçekleştirildiği için bu tarihten sonraki gelişmeler ancak tahminlerle ifade edilmektedir. 1975 yılında Trabzon GSYİH'sının dağılımı tarım %39.8, sanayi %8.9 ve hizmetler %51.3 şeklindeydi [Özötün, 1988, s.113]. Faaliyet kolu itibariyle ağırlıklı sektörler tarımda; bitkisel üretim ve hayvancılık sanayide; imalat sanayi, hizmetlerde ise; inşaat ticaret ve ulaştırma idi. 1986 yılına gelindiğinde sektörlerin paylarında küçük değişimler olmakla birlikte bu ana yapı bozulmamıştır. 1986 yılı itibariyle oranlar, tarım %25.6, sanayi %15.6, hizmetler %58.8 şeklindedir [Özötün, 1988, s.196]. 1986'dan sonra geçen 9 yıllık dönemde oluşan gelişmeler dikkate alındığında tarım payının gittikçe azaldığı, buna karşı sanayi ve hizmetlerin payının arttığı söylenebilir. Hizmetler

sektörü içerisinde özellikle ticaret sektörünün 1990'lı yıllardan sonra ciddi bir gelişme süreci içine girdiği ve İl'in geliri içinde payını artırdığı da bir gerçektir.

6.1. Tarım Sektörü

Trabzon'da tarım sektöründe ürün kompozisyonu büyük ölçüde toprak varlığının kullanımına bağlıdır. İl arazisinin işlemeye uygunluğu %7 oranındadır. Bu oranın ülke genelinde %34 olduğu dikkate alınırsa, il arazisinin tarıma elverişsizlik durumu daha iyi algılanabilir. İl'de 1. sınıf arazi yoktur. 2. sınıf arazi payı %5, 3. sınıf arazi payı %9, verimsiz toprak kabul edilen 4. Sınıf arazi, payı da %35 düzeyindedir. Trabzon'un sahip olduğu 4.457.829 dekarlık yerleşim arazisinin kullanım şekli şöyledir;

Ekili Alan	%28
Tarıma Elverişli Olup Kullanılmayan	%0.5
Mera ve Çayır	%31.5
Orman	%41.1
Kullanıma Elverişsiz Arazi	%5
Ekili Alan İçinde Fındıklık Payı	%47.9

Verilerden de görüleceği üzere il arazisinin %72.6'sı çayır mera ve ormanlarla kaplıdır. Çayır ve mera oranının yüksek oluşu hayvancılığın gelişebilmesi için bir potansiyel olarak kabul edilmektedir. DİE, 1991 Genel Tarım Sayımı sonuçlarına göre Trabzon'da tarım gelirlerinin kendi içerisindeki dağılımı şu şekildedir.

Tablo 8: Tarımsal Gelirin Dağılımı

	Tarım Ürünü Değeri İçindeki Payı (%)	Pazarlanma Oranı (%)	Tarım Geliri İçindeki Payı (%)
Bitkisel Üretim	40.6	84.1	69.5
Tarla Ürünleri	27.1	82.2	45.6
Meyveler	11.7	90.9	21.6
Sebzeler	1.9	69.3	2.6
Canlı Hayvanlar	28.0	31.1	17.8
Büyükbaş Hay.	24.0	30.1	14.7
Küçükbaş Hay.	3.6	34.5	2.5
Kümes Hay.	0.4	59.4	0.5
Hayvansal Ürünler	31.4	19.9	12.7
Toplam	100.0	Ort. 49.1	100.0

Kaynak: DİE, Tarımsal Ürünler, (Miktar, Fiyat, Değer), 1991, Yay. No. 1729, Haziran 1995, Ankara.

Özellikle kırsal kesimi kapsayan bu araştırmaya göre; tarımsal ürün değerlerinin dağılımı; bitkisel üretim %40.6, canlı hayvanlar %28.0 ve hayvansal ürünler %31.4 şeklindedir. Ancak üretimin tamamı pazar için yapılmadığı ve ürünlerin pazarlanma oranı, farklılıklar gösterdiği için tarım gelirlerinin dağılımı da farklılık arz etmektedir. İilde tarımsal üretimin ortalama %49.1'i pazarlanmaktadır. Bu oran meyvelerde (özellikle fındık) %90.9'a ulaşmaktadır. Köylünün eline geçen tarımsal gelirin dağılımı ise; bitkisel üretim %69.5, canlı hayvanlar %17.8 ve hayvansal ürünler %12.7 şeklindedir.

Özellikle sahil bandında yaşayan halkın tarımsal gelirleri içerisinde balıkçılığın da önemli payı vardır. Trabzon'da 500 civarında balıkçı teknesi vardır. Bireysel olarak balıkçılıkla uğraşanların yanı sıra teknelerde tayfa olarak çalışanların sayısı da oldukça yüksektir. Ancak son yıllarda, çevresel faktörler, yanlış avcılık ve diğer nedenlerden dolayı Trabzon'da ve bölgede deniz avcılığında ciddi sorunlar yaşanmaktadır. Bu olumsuz gelişmeler yöre halkını alternatif arayışlara

itmiş ve kültür balıkçılığı girişimleri başlamıştır.

6.2 Sanayi Sektörü

Trabzon'da sanayi sektöründe, madencilik ve elektrik-su-gaz alt sektörlerinin ekonomiye katkısı ihmal edilebilecek kadar küçük boyutlardadır. Bu nedenle analiz dışı bırakılmışlardır.

İmalat sanayinin il ekonomisindeki payı son verilere göre, GSYİH içinde %15 istihdamda ise %6 düzeyindedir. İl'de büyük ölçekli üretim tesisi yok denecek kadar azdır. En önemli imalat sanayi kuruluşu 1992 yılında özelleştirilen 455 bin ton/yıl kapasiteli Çimento Fabrikasıdır. Bunun haricindeki imalat sanayi kuruluşları daha çok tarımsal ürünleri işlemeye yöneliktir. Özellikle orta ölçekli işletmelerin büyük çoğunluğu, İl'in en önemli iki tarımsal ürünü olan fındık ve çayın işlenmesi alanında faaliyette bulunmaktadır. 1994 yılı itibariyle çayda; 25672 tonu Çay-Kur'a 12754 tonu özel sektöre ait olmak üzere 38426 ton/yıllık işleme kapasitesi mevcuttur. Fındıkta ise, büyük oranda özel sektör ağırlıklı olmak üzere 59 bin ton/yıllık işleme kapasitesi mevcuttur.

İlde imalat sanayiinde sayılabilecek belli başlı alanlar un ve kepek, süt mamulleri, balık unu ve yağı, hazır giyim, mefruşat, ayakkabı, kereste, lastik ve plastik ürünler, PVC boru, bakır, çinko, kurşun, alüminyum, kurşun mamulleri, boru, galvanizli sac, metal, otomotiv yan sanayi, cerrahi dikiş malzemesi imalatıdır.

Yapımı hızla devam eden Organize Sanayi Bölgesi'nin il ekonomisine önemli katkı sağlayacağı beklenmektedir. 5 firmanın deneme üretimine geçtiği, 27 firmanın inşaatının sürdüğü 25 firmanın da yatırım aşamasında bulunduğu Organize Sanayi Bölgesinin tamamen işlerlik kazanması durumunda 4.500 kişiyi istihdam edeceği tahmin

edilmektedir.

Bunun yanı sıra, Sürmene’de eski yöntemlere sürdürülen tekne ve gemi yapımı sanayisinin de il açısından önemi ihmal edilemeyecek boyutlardadır. Yeni kurulan Trabzon Silah Sanayi A.Ş.’nin de il ekonomisinin geleceğinde önemli bir yer tutacağı ümit edilmektedir.

Tablo 9: İmalat Sanayisinde Bazı Maddelerin Üretim Miktarları

Üretilen Madde	Kapasite	1992	1993	1994
Un	102.384 ton	6.793	11.484	31.564
Kepek	25.596 ton			11.411
Süt Mamülleri	5.000 ton	2.000	2.548	2.653
Çimento	455.000 ton	390.461	409.500	410.572
Kuru Çay	41.355 ton	30.000	20.908	24.777
Fındık(İç-İşlenmiş)	36.300 ton	9.733	5.170	4.576
Galvanizli Boru	25.144 ton	7.517	5.900	4.298
Dikşli Boru Profil	21.759 ton			1.437
Levha Bakır	1.150 ton	139	75	528
Levha Çinko	2.168 ton	2.424	193	2.038
Levha Kurşun		633	49	629
Gazete	2.550.000 ad.			1.733.750
Kağıt Baskı	85 ton			67
Prit	40.000 ton	33.300	35.300	31.350
Beton Direk	14.400 ton	10.508	10.053	9.072
Yakıt Tankı	280 ad.			81
Kalorifer Kazan	11.000 m2	6.704	4.644	2.637
Çelik Döküm	10.101 ton			767
Boyer	350 ad.			32
Tuğla	15.000.000 ad.	9.936.000	11.180.000	13.485.000
St. Cerrahi Malzeme	1.336.700 kutu	474.172	533.072	571.141
Bakır Kontre	14.200 ton	10.089	12.325	11.918
Betona Day. Malzeme	440.000 ad.			79.150

Kaynak : TTSO verileri.

6.3. Hizmetler Sektörü

İl ekonomisinde hizmetler sektöründe ağırlıklı paya sahip alt sektörler ticaret ve ulaştırma sektörleridir. Özellikle Sarp Kapısı'nın açılmasından sonra BDT ülkelerinden gelen turistlerin etkisiyle turizm sektörünün önemi de gittikçe artmaktadır.

Trabzon eskiden, beri bölgenin ticaret merkezi olma özelliğini sürdürmektedir. Bugün, Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki toptancı kuruluşların %60-70'inin merkezi Trabzon'da bulunmaktadır. Bu şirketlerin Doğu Anadolu'ya kadar uzanan pazarlama ağı mevcuttur. Bu bağlamda Trabzon, hinterlandındaki yerleşim birimlerine ticari hizmet sunar niteliktedir.

Özellikle, BDT ülkeleriyle ticari ilişkilerin gelişmesinden sonra ticaret sektörü ciddi gelişmeler kaydetmiştir. BDT turistlerine yönelik açılan işyeri sayısı yüzlerle, buralarda çalışanlar ise binlerle ifade edilmektedir. Şu anda ticaret sektörünün, hizmetler içindeki payının %50'ler düzeyinde olduğu ifade edilmektedir. Arıcak bu konuda verilere dayalı bir bilimsel çalışma mevcut değildir.

Ulaştırma sektöründe Trabzon, sahip olduğu liman ve havalimanı ile İran transit karayolu dolayısıyla yine merkez konumundadır. Bununla birlikte, transit nakliyata dayalı faaliyetler son zamanlarda azalma göstermiştir. 1993 yılında Trabzon limanı vasıtasıyla taşınan (gelen-giden) mal miktarı 666.892 ton iken 1994 yılında bu rakam 281.000 tona gerilemiştir. Bunun en büyük nedeni olarak, İran'ın ticaretini daha ucuz, alternatif taşıma yolları vasıtasıyla gerçekleştirmesi gösterilmektedir. Son zamanlarda İran ve Gürcistan arasında imzalanan ulaştırma anlaşması bunun en somut örneğidir. Bölgedeki ticari hayatın canlı tutulmasında ulaştırma sektöründe atılacak ciddi adımların ne kadar önemli olduğu açıkça ortadadır.

Doğu Karadeniz Bölgesi, sahip olduğu doğal güzelliklerinin değerlendirilmesi kaydıyla Türkiye'nin potansiyel turizm bölgelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Özellikle son yıllarda bu konuda yapılan çalışmaların sonucunda "yeşil turizm" anlayışına uygun olarak Doğu Karadeniz ve Trabzon adı sık sık kullanılmaya başlanmıştır.

Trabzon son on yıla kadar, Doğu Anadolu'ya geçiş kapısı konumunda olması dolayısıyla daha çok transit geçen ya da tarihsel mekanları gezmek isteyen batılı turistlere hizmet veriyordu. Ancak, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla başlayan yeni süreçte "ticaret turizmi" olarak adlandırılan yeni bir turizm çeşidi gündeme gelmiştir. Bunun yanı sıra, yeşil turizmin gelişmesi için bölgede bir süre önce "yayla turizmi" adı verilen yeni türde uygulamalar gündeme gelmiştir. Bu amaçla Trabzon'daki birçok yayla, turizm bölgesi ilan edilmiştir. Ancak, yapılan girişimlere rağmen bu konuda olumlu bir sonuç elde edilememiştir (Atayeter, 1994, s.266).

Trabzon'a gelen turistlerle ilgili istatistiklere göre 1989 yılında gelen turistlerin dağılımı; yerli %59.96, BDT dışı %42.66, BDT %0.38 iken 1994 yılında bu oran; yerli %33.38, BDT dışı %9.57 ve BDT kökenli %57.07 şeklinde olmuştur. 1992 yılında BDT kökenli turistlerin oranı %75'in üzerine çıkmışken bu tarihten sonra azalmalar olmuştur. Turizm gelirlerinde de son yıllarda düşmelerin olduğu gözlenmektedir. 1992'de 145 milyon dolar olan turizm geliri 1993'de 103 milyon dolara, 1994 yılında da 61 milyon dolar'a düşmüştür. Turizm gelirlerinin %92'si BDT'den gelen turistlerden sağlanmaktadır.

7. Dış Ticaret

Günümüzde hiçbir ülke veya bölge mevcut ekonomik kaynakları doğrultusunda içe dönük politikalar izleyememekte, dünyadaki

gelişmelerden azami ölçüde yararlanmayı düşünmektedir. Bu bağlamda dış ticaret, daha genel bir ifadeyle dış ekonomik ilişkiler sadece ülke veya bölge ekonomilerine ivme kazandırmakla kalmamakta, bölgesel, siyasi ve ekonomik istikrarın temin ve devam ettirilmesine önemli katkılar sağlamaktadır.

Trabzon, Sarp Sınır Kapısı açılana kadar dış dünya ile ilişkilerini limanı vasıtasıyla sürdürmüştür. Karadeniz'in en önemli limanı olma özelliğini taşıyan Trabzon Limanı, 1970'li yıllardan itibaren İran dış ticaretinin yapıldığı bir transit merkez olmanın verdiği avantajlardan yararlanmaya çalışmıştır. Ancak, İran-Irak savaşından sonra giderek düşüş gösteren İran transit nakliyatı güvenilir bir faaliyet olmaktan çıkmıştır.

1988'de Sarp Sınır Kapısının açılmasıyla başlayan yeni dönem, Doğu Karadeniz illeri ve özellikle de Trabzon için dönüm noktası özelliğindedir. Çok kısa sürede irili ufaklı sermayelerin birleşmesiyle kurulan dış ticaret şirketlerinin sayısındaki hızlı artış bir anlamda, bölge girişimcilerinin dış ticarete olan özlemini de açıkça ortaya koymaktadır. Sarp öncesi dış ticaret şirketinin olduğu Trabzon'da bugün 400'e yakın dış ticaret şirketi etkin bir biçimde çalışmaktadır. Bunun yanı sıra, eski işlerini tasfiye ederek mevcut olanaklarını sermayeye dönüştüren Trabzonlu iş adamları, birçok olumsuzluğa ve tehlikeye rağmen, Rusya, Gürcistan ve Azerbaycan'ın birçok şehrinde ilgili ülke ortaklarıyla iş yapmaktadırlar (TTSO, 1995,s.8).

BDT ülkeleriyle ekonomik ilişkilerin başlamasından sonra Trabzon'un dış-ticaret yapısında önemli değişiklikler olmuştur. Eskiden sadece dış ticaret rejimi kapsamında ticaret yapılyorken bugün, sınır ve kıyı ticareti ile bavul ticaretinin toplam içindeki payı küçümsenemeyecek oranlarda artmıştır. Bunlara ek olarak Trabzon'da

Serbest Bölge'nin de açılması, dış ticaretin daha da çeşitlenmesine katkıda bulunmuştur.

Tablo 10. Trabzon'dan Yapılan İhracatın Ana Sektörlere Göre Dağılımı (\$)

ANA SEKTÖRLER	1991		1992		1993		1994	
	DEĞER	%	DEĞER	%	DEĞER	%	DEĞER	%
TARIM ÜRÜNLERİ	13.570.913	75.5	3.329.737	40.9	7.039.487	15.0	10.865.381	21.5
Bitkisel Ürünler	13.569.963		3.329.737	40.9	6.834.437	14.6	9.988.776	19.8
Hayvancılık Ürünleri	750				159.399	0.3	828.604	1.60
Su Ürünleri					11.089		44.986	.1
Orman Ürünleri					34.562	0.1	3.015	
MAD. VE TAŞ. OC.	168.658	0.9	154.169	1.9	200.169	0.4	211.959	0.5
Metalik Olm. Taşoc.	69.158	0.4	44.620	0.6			28.215	0.1
Maden Cevheleri	99.500	0.5	109.549	1.3	200.169	0.4	183.744	0.4
Diğerleri							125	
SANAYİ ÜRÜN	4.241.863	23.6	4.658.561	57.2	39.736.686	84.6	39.382.797	78.0
Tarıma Day. İş. Ür.	2.586.280	14.4	2.057.016	25.2	33.173.458	70.6	18.389.771	36.4
İşl. Petr. Ürün.					828.665	1.8	817.254	1.6
Sanayi Mamülleri	1.655.583	9.2	2.601.545	32.00	5.734.563	12.2	20.175.772	40.0
GENEL TOPLAM	17.981.232	100.0	8.142.467	100.0	46.971.641	100.0	50.460.261	100.0

Kaynak: TTSO verileri.

1990'lı yılların başında Trabzon'dan yapılan ihracat içerisinde tarım ürünlerinin nisbi ağırlığı daha fazlaydı, 1991 yılında ihracatın %75'i tarım ürünlerinden (fındık+çay) oluşuyordu. Ancak bu yıldan sonra sanayi ürünlerinin payında ciddi artışlar olmuştur. 1994 yılı itibariyle tarım ürünlerinin payı %20'lere düşerken sanayi ürünlerinin payı %80'lere çıkmıştır. Sanayi ürünleri içerisinde, tarıma dayalı sanayi ürünlerinin payı %36, sanayi mamullerinin payı da %40'lar düzeyindedir.

Trabzon'da sınır ve kıyı ticareti kapsamında gerçekleştirilen ihracat yıllık ortalama 3-4 milyon \$ düzeyindedir. İhraç edilen mal grupları içerisinde; konfeksiyon üretim, deri giysi, mefruşat ve muhtelif gıda maddeleri ilk sırada gelmektedir.

8. Gelişme Perspektifleri ve Öneriler

Her konuda karşı konulamaz derecede bir rekabetin yaşandığı günümüz ekonomilerinde devletler, üretim faaliyetlerindeki etkinliğini asgariye indirip asli görevlerini sürdürme eğilimi içerisinde dirler. Ancak bu eğilimlere rağmen gerek ekonomik birlikler gerekse ülkeler bazında bölgesel gelişmişlik farklarının azaltılması, devletin çözmesi gereken problemler arasında kabul görmektedir. Avrupa Birliği'nde bu amaçla, üye ülkelerin geri kalmış bölgelerine çeşitli adlar altında yardımlar yapılmakta, sadece bu amaca hizmet eden fonlar kurulmaktadır. Yine birçok gelişmiş ülkede gerek sektör veya ürün bazında gerekse bölge bazında çeşitli teşvik ve desteklemeler yapılmaktadır.

Türkiye'de de özellikle planlı döneme geçişten sonra bölgesel gelişmişlik farklarını azaltıcı yönde politikalar uygulanmıştır. Ülkenin geri kalmış yöreleri kalkınmada öncelikli yöre kapsamına alınmış bu amaçla çeşitli mali ve vergisel teşvik tedbirleri ile destekleme politikaları uygulanmıştır. Fakat mevcut durum, uygulamalardan istenilen sonucun elde edilemediğini ortaya koymaktadır. Bölgesel dengesizlik sorunu bugün ülke gündeminde çözülmesi gereken sorunlar arasında kendi sırasını beklemektedir.

Doğu Karadeniz Bölgesi, ülke genelinde bölgesel gelişme açısından dezavantajlı durumdaki bölgelerden biridir. Bölgenin metropolü durumundaki Trabzon, bölgenin diğer illerine nazaran daha iyi bir konumdadır. Ancak, ihracata yönelik kalkınma stratejisinin uygulanmaya başlandığı 1980 yılından sonra yapıları araştırmalar, Trabzon'da da sosyo-ekonomik yönden nispi gerilemelerin olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, Sarp Kapısının açılmasından sonra değerlendirildiği taktirde gerek Trabzon gerekse bölge ekonomisinin gelişmesinde etkili olabilecek potansiyel fırsatlar doğmuştur. Bu po-

tansiyelin değerlendirilebilmesinde alternatif yaklaşımlar getirebilmek amacıyla, mevcut ekonomik yapının gelişme perspektiflerinin ortaya konulması gerekir.

Sektörler bazında ekonomik gelecekteki etkinlik açısından şunlar söylenebilir; Trabzon'da ekonomik gelişmenin başarılmasında tarım sektörünün birinci derecede sürükleyici rol oynaması düşünülemez. Çünkü; ildeki mevcut tarımsal araziler daha önce de değinildiği gibi son derece sınırlı ve verimsiz niteliktedir. Mevcut arazinin büyük çoğunluğu dağlık arazi niteliğindedir. Taban arazi ise yok denecek kadar azdır. Nüfus giderek arttığından mevcut araziler bölünmekte ve küçük tarımsal çiftlikler ortaya çıkmaktadır. Kırsal kesimde yetiştirilen tarımsal ürünlerin pazarlanma oranları da ülke geneline oranla düşüktür. Bir başka ifadeyle, çay ve fındık dışındaki tarımsal üretim öz tüketim amacıyla yapılmaktadır. Tarımsal üretim ancak ana geçim kaynakları dışında destek unsur olarak düşünülebilir.

Trabzon'un tarımsal üretimi içerisinde gelir getirici nitelikteki ürünler çay ve fındıktan ibarettir. Ülkedeki toplam fındık üretiminin %10'u, çay üretiminin de %20'si Trabzon'da üretilmektedir. Bölgede doğa koşullarının çay ve fındık dışında diğer alternatif tarımsal ürünlerin üretimine imkan vermemesinden dolayı bu iki ürün en azından orta vadede yine bölge halkının tarımsal gelir kaynağı olmaya devam edecektir. Bu nedenle çay ve fındık için uzun vadeli politikaların oluşturulması hem il hem de bölge ekonomisinin geleceği açısından son derece önemlidir.

Son yıllarda fındık üretim sahalarının 1. Standart Bölge'nin dışındaki taban arazilerdeki yüksek oranlı artışı, fındıkta arz fazlası problemini ortaya çıkarmıştır. Arz fazlası ise fındıkta pazarlama problemini gündeme getirmiştir. Fındıkta üretimden pazarlamaya kadar

yaşanan problemlerin çözülebilmesi için, bölge ekonomisinin bu ürünlere bağımlı olduğu kısıtı da dikkatlerden uzak tutulmadan, ülkenin verimli taban arazilerine yayılan fındık dikiminin sınırlandırılması adeta zorunluluk arz etmektedir. Hatta verimli taban arazilerdeki fındık alanları için fayda-maliyet analizi yapılmalı ve gerekirse mevcut fındık alanları söktürülmelidir. Buralardaki üreticiler belli bir dönem sübvansede edilmeli ve daha verimli ürünlerin üretimi için teknik yardımlar yapılmalıdır.

Trabzon'da geçimlik kesime yönelik diğer tarımsal faaliyetlerden biri de hayvancılıktır. Ancak, uygun arazi varlığına rağmen hayvancılık potansiyelinin tam olarak değerlendirildiği söylenemez. İl'de aile hayvancılığını özendirme amacıyla, Doğu Anadolu halkına sunulan olanakların Trabzon halkına da tanınması gerekir.

Trabzon, Doğu Karadeniz'in diğer illeri gibi büyük ölçekli ağır sanayi yatırımları açısından uygun bir mekan durumunda değildir. Ancak, bölgenin tarımsal yapısına uygun küçük ve orta ölçekli imalat sanayi yatırımlarının yapılması ekonomik gelecekte etkili olabilir. Bunun yanı sıra daha sonra da değinileceği üzere, BDT piyasalarına hitap edecek hafif sanayi yatırımları son derece önem arz etmektedir. Çünkü; Trabzon'dan BDT ülkelerine ihraç edilen malların çoğunluğunun üretimi il dışında gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla elde edilen gelir üretim merkezlerine transfer edilmekte, Trabzon'da ise sadece aracı karı kalmaktadır. Bu malların ilde üretilmesi gelirin tamamının burada kalmasını sağlayacaktır. Bu nedenle özel sektörün bu tür yatırımları gerçekleştirebilmesi için uygun koşulların hazırlanması gerekir.

Trabzon'un sosyo-ekonomik gelişmesine olumlu yönde ivme kazandırabilecek temel faktörler dış ekonomik ilişkilerde odaklaşmaktadır. Geçmişte bu böyle olmuştur, gelecekte de böyle olması

için yakalanan tarihi fırsatlar en iyi şekilde değerlendirilmelidir. Trabzon, gerek tarımsal yapısındaki tek ürüne endeksli çözümsüzlüğünü, gerek imalat sanayindeki yetersizliğini ve gerekse göç, işsizlik ve diğer sosyal ve ekonomik sorunlarını çözmek için kendisine sunulan uluslararası imkanlarla özdeş hale gelmek zorundadır. Bu imkanlardan yararlanabilmesi için hayati önem arz eden bazı problemlerinin çözülmesi gerekir.

Trabzon, Ortadoğu, Orta Asya ve Doğu Avrupa üçgeninin ortasında bulunmaktadır. Türkiye'nin bu ülkelere yönelik ekonomik ve ticari imkanlardan yararlanabilmesi her şeyden önce sağlıklı bir ulaşım sisteminin oluşturulmasına bağlıdır. Bu ülkelerden özellikle Orta Asya ve Doğu Avrupa'ya açılışın yolu Doğu Karadeniz'den geçmektedir. Ancak, Doğu Karadeniz Bölgesi mevcut karayolu sistemi ile bu ihtiyaca cevap verebilecek nitelikte değildir. Türkiye, Transkafkasya adı verilen kara ve demiryolu sistemiyle Gürcistan ve Bakü'ye bağlanabilir.

Bunun yanı sıra kuzey-güney hattının da oluşturulması gerekmektedir. Trabzon'dan GAP bölgesine yapılacak karayolu ve demiryolu ile Karadeniz Ortadoğu'ya bağlanabilir. Bu bağlantı özellikle GAP'ta gelecek dönemlerde üretilecek tarımsal ürünlerin BDT ülkelerine kolayca pazarlanmasına imkan tanıyacak hem de Ortadoğu ile BDT arasında yapılacak ticaret için geçiş yolu niteliğinde olacaktır.

Ulaşım sistemleri içinde rekabet üstünlüğüne sahip yollardan biri de denizyolu ulaşımıdır. Denizyolu ulaşımının bu özelliği limanların önemini de artırmaktadır. Türkiye, Karadeniz'deki denizyolu ulaşımında Trabzon ve Hopa limanları vasıtasıyla rekabete girecektir. Karadeniz'deki diğer önemli rakip limanlar ise Gürcistan'ın Batum ve Poti limanlarıdır. Bu limanlar sahip oldukları yükleme boşaltma kapasiteleri ile bölgedeki taşımacılığı kendilerine çekme uğraşı içindedirler.

Mevcut durum itibariyle bizim limanlarımız daha avantajlı konumda olmasına rağmen, bazı fiziki yetersizliklerden dolayı ciddi düzeyde bir taşımacılık yapılamamaktadır. Trabzon limanının diğer Karadeniz limanlarıyla rekabet edilebilecek düzeye getirilmesi zorunluluk arz etmektedir.

Mevcut veriler, Trabzon'un şimdiye kadar kamu harcamalarından ve devlet teşviklerinden en az faydalanan iller arasında olduğunu göstermektedir. Bugün, Trabzon'un eline geçen tarihi fırsatın değerlendirilebilmesi için devletten olan beklentilerin gerçekleşmesi ülke geneli açısından da önem taşımaktadır. BDT ülkeleriyle ticari ilişki içine giren diğer ülke girişimcileri devlet tarafından desteklenmektedirler. Bu girişimcilerle rekabet edebilmek için, devletin, çeşitli teşvik ve sübvansé araçlarını en azından belli bir süre bölge girişimcisine sunması gerekmektedir. Ancak bu sayede rekabet edilebilir ve mevcut pazarlardan daha fazla pay alınabilir. Özellikle ihracat geri ödemelerinde ortaya çıkan sorunların çözümünde devlete büyük görevler düşmektedir.

Trabzon, sahip olduğu girişimci potansiyeli ile, devletin de gereken düzenlemeleri yapması durumunda, yakalamış olduğu tarihi fırsatı değerlendirebilecek ve kendini uluslararası platformlara taşıyabilecektir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

1.Atayeter, Coşkun, Yaman Zafer, “Doğu Karadeniz Bölgesinde Turizm Perspektifinin Analizi”, Bölgesel Kalkınma Sempozyumu 94. Trabzon, 1994, ss.264-278.

2.DİE (1994). 1990 Genel Nüfus Sayımı. Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri Trabzon İli Yay. No: 1654, Ankara.

3.DİE. (1995), Tarımsal Ürünler, (Miktar, Fiyat, Değer). 1991, Yay.No: 1729, Ankara.

4.Kaptangil Kaptan, “Doğu Karadeniz Bölgesinin Temel Tarımsal Sorunları ve iyileştirilmelerine Yönelik Tedbirler”. Bölgesel Kalkınma Sempozyumu 94, Trabzon 1994, ss.35-62.

5.Özötün Erdoğan, (1980), Türkiye Gayrisafi Yurt İçi Hasılası (İller İtibariyle), DİE, Yay.No:907, Ankara.

6.Özötün Erdoğan, (1988), Türkiye Gayrisafi Yurt İçi Hasılasının İller İtibariyle Dağılımı 1979-1986, İSO, Yay.No: 1988-8, İstanbul.

7.TTSO, (1995), Trabzon Ekonomisine Genel Bir Bakış, Sorunlar ve Öneriler Trabzon.

8.Turan Şerafettin, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri”, Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Samsun, 1988, ss.147-158.

TRABZON'UN İMARI VE İMAR SORUNLARI

Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR
Prof. Dr. Saliha E. AYDEMİR
KTÜ. Mimarlık Bölümü
Şehircilik Ana Bilim Dalı

Trabzon, geçmişten günümüze Avrupa'yı İran'a/Asya'ya bağlayan ticaret yolunun Karadeniz'deki doğu kapısı rolünü üstlenmiş bir liman kentidir. 16. yüzyılın ikinci yarısında 10.000 dolaylarında nüfusu (1) ile Kuzey Anadolu'nun en büyük ve en hızlı büyüyen yerleşim merkeziydi. Dünyadaki, bölgedeki ve ülkedeki siyasi, ekonomik, teknolojik gelişmelere koşut olarak Trabzon'un konumsal öneminde, dolayısı ile ekonomik yapısında ve nüfusunda dalgalanmalar olmuştur.

1950'lerden sonra ülkede yaşanan göç olgusu, içinde bulunduğu bölge gibi Trabzon ilini ve kentini de etkilemiştir ve etkilemektedir. İl en büyük göçü İstanbul'a vermekte, bunu Ankara, Koçaeli, İzmir, Bursa ve Sakarya izlemektedir. Ancak, başta İstanbul ve Ankara olmak, üzere az sayıda da olsa bu illerden de göç almaktadır. Trabzon'un bu illere verdiği net göç, (giden-gelen kişi sayısı) 1985-90 döneminde yaklaşık 30 bin kişidir. Ayrıca, il daha küçük boyutta olsa da bölge illerinden göç almakta ve bölge illerine göç vermektedir. Yine aynı dönemde bu yolla ilin aldığı net göç yaklaşık 2100 kişidir ve bunun önemli bir bölümü il merkezindedir (2).

Göç nedeni ile kent nüfusu 1950'den sonra (1960-1965 dönemi hariç) sürekli olarak ülke kentsel nüfusunun altında büyümesini sürdürmüştür. (1950-1990 arasında, çeşitli dönemlerde ülkedeki kentsel nüfus büyüme oranı yıllık binde 39-62 iken, Trabzon'da binde 3-56 arasında kalmıştır).

Bu olumsuz gelişmeye karşın Trabzon Doğu Karadeniz Bölgesinin ticaret, eğitim, sağlık ve kamu hizmetleri merkezidir. Ülkesel üretim ve pazarlama merkezlerinden sağlanan tüketim mallarının ve ihtisaslaşmış mal ve hizmetlerin dağıtımını sunumu batıda Giresun'dan doğuda Artvin'e, güneyde Gümüşhane'ye hatta Kars ve Erzurum'a kadar uzanan bir bölge içinde buradan yapılır.

Ayrıca, Trabzon son yıllarda Baltık Denizi'nin Tuna yoluyla Karadeniz'e bağlanması, Sarp sınır kapısının açılması, Karadeniz Ekonomik iş birliğinin kurulması gibi gelişmeler sonucu Avrasya ülkeleri arasındaki ticaretin odaklarından biri olma şansına kavuşmuştur.

Türkiye globalleşmede yerini almaya çalışırken, Trabzon'da belirli ölçülerde globalleşme hareketi içine konumsal özelliği, serbest bölgesi, organize sanayi bölgesi ve Avrasya ülkelerindeki girişimcileri ile girmeye, kendine yer edinmeye çalışmaktadır. Toplumdaki ranta yönelik baskılar bu türden gelişmelerle birleşerek kentte imar sorunlarını arttırarak gündeme getirmektedir.

A. TRABZON'UN İMARI

Dünyada kent planlamanın geçmişi M.Ö. 4. yy.'a uzanırsa da bugünkü anlamsal içeriğini 19.yy.'da kazanmıştır. Günümüzde planlama sosyal, ekonomik, politik, psikolojik, antropolojik, teknolojik ve çevresel faktörleri kucaklayan çok disiplinli bir uğraştır. Temel görevi;

1. Sınırlı arazi üzerinde yarışan talepler arasında uzlaşmayı sağlayarak dengeli, düzenli bir arazi kullanımına erişmek,

2. Daha iyi çevre oluşturarak sağlıklı ve çağdaş yaşamı teşvik etmek bu, iyi tarım topraklarını, kullanılabilir mineral ve su kaynaklarını ve doğal-tarihi-kültürel mirası korumak, altyapı ve arazi geliştirme maliyetlerini maliyet-yarar dengesi içinde tutmak hava ve gürültü kirliliğinden etkilenmeyen hoş çevreli yeni alanları kullanıma

açmak demektir).

3. Daha iyi toplumsal yaşam sağlamak için gelecekteki seyahat talebini karşılayacak yeterli ulaşım ve toplu taşıma, tüm kentliye iyi erişilebilir alışveriş ve rekreatif olanaklar sunmaktır (3).

Osmanlılar döneminde kentler belirli kurallar çerçevesinde spontane gelişirdi. O dönemde planlama hareketi Moltke'nin 1840'larda İstanbul için yaptığı plan ile sınırlı kalmış, Anadolu kentlerine yayılmamıştır. Cumhuriyet ile birlikte planlama başlamış, öncelikle Batı Anadolu kentleri planlanmıştır.

Trabzon'un ilk planı 19382'de Lambert'ce hazırlanmıştır. Bunu 1970'de yarışma sonucu elde edilen ve üç kez revize ve ilaveler yapılan H. Kaptan ekibinin planı ile 1987'de B. Berksan'ca yapılan planlar izlemiştir.

Lambert planının ana ilkeleri o güne dek dağınık olan kentin iş ve hizmet birimlerini dağınıklıktan kurtarmak, mevcut kentin batısında ondan ayrı yeni yerleşim üniteleri oluşturmak, kültür merkezi, yeşil alan gibi donatıları iyileştirerek ve ulaşım ağını çağın gereksinimine göre düzenleyerek mevcut kenti sağlıklı bir yaşantıya kavuşturmak olarak sayılabilir. Bu bağlamda şu ana planlama kararları alınmıştır:

- Eski kentin sağlıklı yapıya kavuşması için iç kısımlarda hava akımını artıracak, dolayısı ile nemi dağıtacak denize dik geniş kanallar (yol ve yeşil alan) düzenlenecek, kültür merkezi ve parklar yapılacaktır.

- Doğu-batı yönünde Maraş Caddesi ana cadde ve ticaret aksı haline getirilecek, ivedi olmamakla birlikte, kentin güneyinde, doğu-batı yönünde, mahalleleri birbirine bağlayan 'Yeni Yol' açılacaktır. Ayrıca, sahilden de bir yol açılarak taşıt trafiği ve yaya gezinti alanları farklı kotlarda düzenlenecektir.

Kentin doğu ve batısında ikinci derece ticaret merkezleri oluşturulacaktır.

-Sanayi doğuda Erzurum kavşağında toplanacaktır.

-Kentın ekonomisi için gerekli yeni liman ve kenti güney komşularına bağlayan Asya yolu yapılacaktır.

-Yeni yerleşim üniteleri bahçeli düzende geliştirilecektir.

Kent, planda hedeflenen nüfusa (80.000) eriştiğinde (1970) plan ana kararlarının çoğu, özellikle ulaşım sistemi ve kent ekonomisi ile ilgili olanlar gerçekleşmiştir. Ancak, sahil yolu Lambert'in öngördüğünden farklı biçimde, devlet karayolu olarak gerçekleşmiş ama yaya dinlenme alanları düzenlenmemiştir. Kent içinde planlanan on park alanının çoğu ve plan raporuna göre öncelik taşımayan 'Yeni Yol' uygulanamamıştır. 1964 yılında hazırlanan mevcut durum haritalarına bakılırsa, konut alanlarındaki gelişmelerin de planda öngörülenden daha yoğun ve düzensiz olduğu söylenebilir.

Bir ulusal yarışma ile elde edilen 1970 imar planının ana ilkeleri sahildeki devlet karayolu boyunca görülen yığılma eğiliminin önlenerek kentın denizle bağlantısının kesilmemesi ve topografyanın elverdiği ölçüde kentın derinlemesine, güneye doğru büyümesi, mevcut konut alanlarının kadastral dokuya göre revizyonu, donatı standartlarının iyileştirilmesi ve küçük sanayinin daha düzenli, gelişmesi olarak sıralanabilir. Bu ilkeler doğrultusunda planın temel kararları şunlardır:

-Batıdaki konut alanlarını kentın güneyinden geçerek merkeze ve iş alanlarına bağlayacak kent içi trafiğinde toplayıcı görevini üstlenecek 'TanjantYolu' (bir önceki plandaki Yeni Yol benzeri) kentın ana iskeleti olarak düzenlenecektir. Sahil yolundaki şehirler arası transit trafiğin bir kısmı bu yola aktarılarak sahil yolundaki trafiğin azaltılması ve kentlinin denizle yaya bağlantısının güçlendirilmesi de bu yoldan beklenen yararlar arasındadır.

-Gelişme alanları ilkökul birimi temel alınarak planlanacak, böylece sosyal donatıların dengeli dağılımı sağlanacaktır.

-Yeni gelişen konut alanlarında, mülkiyet durumuna bağlı ola-

rak, yapılacak leke planlarının yönetmelik koşullarına ya da arazi kullanım katsayılarına göre uygulama yapılacaktır.

Plan 1975, 1977 ve 1984'de revize edilmiş, sınırları doğuda ve batıda genişletilmiş, planlanan alan 1300 hektarı aşmıştır. Hedef yıla (1990) yaklaşırken kent nüfusu başlangıçta tahmin edilen nüfus büyüklüğüne (185.000) yaklaşmış ama konut alanları planın öngördüğü gibi gerçekleşmemiştir. Kent güneye doğru büyüyerek yerine hem mevcut dokuda yoğunlaşarak hem de özellikle batıya doğru gelişerek ve bu yönde plan sınırı dışına sıçrayarak artan nüfusunu barındırmış, dar kıyı bandına sıkışıp kalmıştır. Tanjant Yolu gerçekleştirilememiş, sahil yolu üzerinde yoğunlaşma sürmüştür, dolayısı ile kentin denizle bağlantısı işlevsel, görsel ve iklimsel açılardan kurulamamıştır.

İhale yöntemi ile yaptırılan 1987 imar planı hedef yılda (2000 yılı), kent nüfusunun 285.000 kişi olacağı varsayımı ile hazırlanmıştır. Hem mevcut dokuda revizyon yapılmış hem de kenti güneyden çevreleyen yaklaşık 1700 hektarlık bir alan plan sınırlarına katılmıştır. Planın ana ilkeleri mevcut kenti, daha iyi nefes almasını sağlamak, ilave alanların mevcut kent ile bütünleşerek iklimle uyumlu, sağlıklı bir yaşam çevresi oluşturacak şekilde planlanmak, arsa üretimini ekonomik olarak gerçekleştirecek önlemleri almak olarak özetlenebilir. Bu bağlamda alınan önemli plan kararları şöyledir:

-İskana yeni açılacak alanlar doğu-batı doğrultusunda, güneyden Korniş Yol ile birleştirilecek ve kuzey-güney yönünde güçlü bağlantılarla mevcut kente bağlanacaktır.

-%30'dan daha eğimli alanlar iskana açılmayacaktır. Konut alanları ilkokul birimi temel alınarak ve az yoğun olarak düzenlenecek, yoğunluk kent eteklerine doğru kademeli olarak düşecektir.

- Vadiler yeşil, halka açık alanlar olarak değerlendirilecektir. (Ancak, genelde, vadi yamaçları aşırı eğimli oldukları için aktif kullanımları güçtür. Bu nedenle plan, yeşili bol görünmekle birlikte halkın

açık alan gereksinimini karşılamayacak durumdadır).

- Bir önceki planda bulunan kuzey-güney doğrultusundaki yollar olanaklar ölçüsünde genişletilecektir.

1987'den bu yana plan ana kararlarının yaşama geçirilmesi yönünde bir çalışma yoktur. Aksine, aşağıda görüleceği gibi plan değişiklikleri ile yoğunluk artışlarına gidilerek plandan sapmalar olmaktadır.

Trabzon'daki planlama çabalarını kısaca özetledikten sonra şimdi de bu çabaların nasıl bir kentsel çevre ortaya çıkardığını ve halkın duygularının neler olduğunu görelim.

B. İMAR SORUNLARI

İmar sorunları geniş kapsamlıdır. Ölçek olarak ele alınırsa, kentten parsele kadar değişik boyutlarda karşımıza çıkar. İçerik açısından ele alınırsa, planlama ve uygulama, siyasi, örgütsel, parasal konulardan tutunda toplumsal bilince kadar çok geniş bir yelpazeyi kapsar. Bir tek planlama sorunu bile ekoloji, yerleşmeler arası ilişkiler, kent toprağında mülkiyet, planlama ve plan elde etme yöntemleri, komşuluk ve taşınmaz hukuku vb. gibi birçok konuyu içerir. Burada, imar ve imara ilişkin çevre sorunlarından bazılarını ana hatları ile değinilecektir.

I. Kentsel Çevre :

Trabzon ılıman nemli iklime sahiptir. Bu iklim, kentsel çevrede, insanların biyolojik konforu için güneş, radyasyon ve hava akımlarından en iyi yararlanıcı önlemlerin alınmasını gerektirir. Güneşlenmeyi ve doğal hava akımını sağlayacak, doğa ile bütünleşen (az yoğun, bahçeli, ayırık düzen) yapılaşma için, kuzey-güney yönünde yol ve/veya yeşil alan olarak kullanılabilir geniş havalanma koridorlarının oluşturulması yapı adalarının uygulanana gelen yönetmelik kurallarından daha derin oluşturulması (arka bahçelerin en az izin verilen

yapı yüksekliği kadar olacak biçimde) bu konuda alınacak önlemlerin en önemlileridir.

Halbuki, yukarıda da görüldüğü gibi 1938 planının merkezi ve yerel yönetim yatırımlarına yönelik temel kararları büyük ölçüde gerçekleştirmiş, ama iskan alanlarında plan dışı gelişme denetlenememiş, kent öngörülenden daha yoğun yapılaşmıştır.

1970 planının hem yerel yönetim yatırımlarına hem de iskan ünitelerinin gelişmesine ilişkin kararları çok sınırlı ölçüde hayata geçirilebilmiştir. Hem plan değişiklikleri ile hem de kaçak yapılaşmalar (yol-otoparka, eğitim ve yeşil alanlara tecavüzlü, olması gerekenden fazla katlı ve/veya geniş tabanlı yapılaşma) o kadar çoktur ki çeşitli dönemlerde yapılan plan revizyonları ile bunlara yasallık kazandırılmış (4), bu yolla başlangıçta planlanan yoğunlukların çok üstüne çıkmıştır.

Örneğin, kentin bütününde revizyonlarla ortaya çıkan yoğunluk artışı brüt 25 kişi/hektardır. Merkezin doğu ve batısındaki mahallelerde ise artış brüt 100 kişi/hektarı bulmuştur. 1987 planı ile özel alanlarda (Atapark-Pazarkapı civarı, 1 no'lu Erdoğdu, Kalkınma ve Hos yöreleri) 70 kişi/hektara varan yoğunluk artışları olmuştur (5).

Arsa kullanım katsayıları ile ilgili olarak verilecek örnekler daha da çarpıcıdır. İmar planı Ayasofya ve Yenimahalle yöresinde tabanda arsanın en çok 0.32'sinin (TAKS) kullanılmasını öngörmüşken gerçekleşme 0.69'a erişmiştir. Yine aynı yörede arsaya yapılabilecek inşaatın toplam alanı arsa alanının 1.20-1.60 katı olması gerekirken, gerçekleşme 4.00 katını bulmuştur. Kentin doğusunda ise öngörülen taban alanı kullanım, kat sayısı 0.40, gerçekleşme ise 0.62'dir (6).

Ayrıca, plan değişiklikleri ile, zaten yetersiz olan yollar daraltılmış, otoparklar ve yeşil alanlar konuta açılmıştır. 1971-1981 arasında yapılan plan değişikliklerinin %43'ü bu amaçladır. Üç hektardan büyük alan bu yolla konut kullanımına dönüştürülmüştür (7). Kentte

imar affından yararlanmak için belediyeye yapılan 6780 başvurunun %44'ünün yol-otoparka, %'44'ünün ise yeşil alana tecavüzlü (8) olduğu dikkate alınır bu değerin daha da artacağı açıktır (Plan revizyonları ile ortaya çıkan donatı alanı kaybı bunlara dahil değildir).

Sonuçta, kent yatayda gelişmek yerine düşeyde gelişmiş, sahip olduğu iklim koşullarına hiç mi hiç uymayan bir yapılaşma yoğunluğuna erişmiştir. Güneş ve hava akımından yoksun, arka bahçeleri ışıklık düzeyine inmiş, aile mahremiyetinin kaybolduğu, çocukların taşıtlarla iç içe/onlardan arta kalan yerde oyun gereksinimlerini karşıladıkları gençlerin ancak okul bahçelerinde (9) ve boş arsalarda spor yapabildikleri bir kentsel doku ortaya çıkmıştır.

Kentin imarlı gelişen, seçilen beş imar adasında yapılan rüzgar ve güneşlenme deneyleri aşırı yoğunlaşmanın boyutlarını ortaya koymak açısından ilginçtir. Bu adalarda, yıl boyu hiç güneş almayan dairelerin oranı ortalama %10'dur. Kışın hiç güneş almayan daireler oranı %49'dur. Apartmanların ancak son bir iki katları kuzey-doğu rüzgarını yapı içine alarak doğal havalanabilmektedir (10).

Yine kentin imarlı gelişen çeşitli mahallelerinden seçilen altı örnek alanda yapılan bir araştırma, insanların oturduğu yöreden ve konutundan hoşnutluğunu etkileyen etmenlerin başında güneşlenme ve oyun alanı varlığının geldiğini göstermektedir. Konutlarını 'ferah' olarak niteleyenlerin çevrelerinin kısmen açık olduğu, komşu yapılara uzaklıklarının yapı yüksekliğinin en az bir buçuk katı kadar olduğu saptanmıştır (11).

Kent ölçeğinde yapılan diğer bir araştırma ise oturlan yörenin en büyük eksikliğinin çocuk oyun alanı yokluğu/eksikliği (%21) olduğunu ortaya koymuş, bunu park (%19), spor alanı (%13) ve çevre temizliği (%13'nin) yetersizliği izlemiştir (12). Diğer bir deyişle, yoğun yapılaşmadan ve açık alan yetersizliğinden yakınan kentli oranı %53'tür.

Kısaca, Trabzonlu istemediği halde yoğun, sosyal donatıdan (oyun ve spor alanı, park vb.) güneş ve havadan yoksun bir dokuda yaşamaya mahkum edilmektedir. Kent imarı konusunda yetkili/sorumlu belediye her dönemde çeşitli nedenlerle yoğunluk artışına göz yummuş, hatta desteklemiştir. 1985 sonrasında ise belediyeye gelir sağlamak uğruna yoğunlaşmaya neden olan uygulamalar gündeme gelmiştir. Örneğin, planda izin verilenin dışında yükselmek isteyenler için para karşılığında ek kat izni vermek, plandaki arazi kullanım katsayılarını uygularken çıkmaları inşaat alanından saymayıp bunlara karşılık para almak ve son zamanlarda, imar planındaki açık alanların, mülkiyet hakkının bir kısmının belediyeye terki koşulu ile konuta açmak gibi uygulamalar bunlardan bazılarıdır.

Kent nüfusunun (doğal artış ve göçlerle gelen) kentte barındırılması/konutlandırılması için kentin konut stokunun buna elverişli olması gerekir. Kentin konut stoku, Belediye'nin yapı kullanma ve inşaat ruhsatlarına bağlı olarak değerlendirildiğinde, 1990 nüfusuna göre kentte konut fazlası olduğu görülmektedir. Konut fazlalığı 2000 yılına kadar sürecektir. 1990 nüfusuna göre kentte halen 8508 konut fazlası olduğu görülmektedir (Trabzon İnşaat Mühendisleri Odası'nca da konut fazlası 10000'e yakın hesaplanmıştır). Yapılan tahminlere göre, bugünkü yapılaşma hızıyla, 2000 yılında 11.168 adet konut fazlası olacaktır (2). Bu değerlendirmelerden hareketle yapsatçı müteahhitlerce sıkça dile getirilen "Trabzon'da toprak kıt, bu nedenle yeni alanlar konuta açılmalı ama yüksek yapıya yoğun yapılaşmaya izin verilmeli" yakınmalarının gerçeği yansıtmadığı söylenebilir. Kent yakın çevresi, gelişme alanları daha bir süre imara kapalı tutulmazsa, konut sektörü konut stokunun artmasına ve stokun atıl kalmasına yol açacak uygulamalarını sürdürecektir. Bunun kent ve ülke ekonomisi üzerindeki etkileri gözden ırak tutulmalı, kent imar faaliyetleri yeniden gözden geçirilmelidir.

2. Ulaşım Sorunu :

Yukarıda da görüldüğü gibi 1938'den bu yana kent doğu ve batıya doğru yaklaşık sekizer km. uzamasına, ildeki araç sayısının 1960'dan günümüze 54 kat artmasına karşın Maraş Caddesi dışında kent ulaşımına eklenen sürekli bir anayol yoktur.

1970 Planı'na göre kent ağının belkemiğini oluşturan Tanjant Yolu 25 yıl sonra, Devlet Karayollarının da devreye girmesi ile, bir yığın sorunla uygulamaya konmuş, Beşirli-Atapark bağlantısı kullanıma açılmıştır. Ancak, aradan on yıl geçmesine karşın Ortahisar geçişi ve onu izleyen uzantının güzergahı bile daha kesinleşmemiştir. 1987 planındaki Korniş Yolunun sözü dahi edilmezken bu yolun hizmet edeceği alanlarda, dağınık da olsa, yapılaşmalara izin verilmektedir.

Bu durum, şehirler arası trafiğe hizmet etmesi gereken sahildeki Devlet Karayolu'nun da yoğun olarak kent içi ulaşımına hizmet etmesine karşın kaçınılmaz olarak kent ulaşımında dar boğazlar oluşturmaktadır. 1993'de yapılan bir araştırmaya göre, doğuda, Devlet Karayolu Üniversite bağlantısında yol, kapasitesinin üstünde yüklenirken Erzurum yolu kavşağında kapasitesini tam kullanmaktadır. Kent merkezine girişte liman yolu, Gazipaşa, batıda Atapark girişinde yollar kapasitelerini doldurmuş durumdadırlar (13).

Trafik sorununun tek nedeni yetersiz ulaşım ağı değildir. Kentteki ulaşım sistemi ve ana yolların yer yer duran taşıtları da barındırması diğer önemli nedenlerdendir. Ülkemizdeki çoğu kentin aksine, Trabzon'da, toplu taşımacılığın (otobüs ve minibüs) toplam, araçlı yolculuk içindeki payı (%29) düşüktür (özel servis araçları vb. ile taşınanlar da dikkate alınırsa oran %40'a ulaşmaktadır. Ülke kentlerinde ise bu oran ortalama %75 düzeyindedir). Buna karşılık, taksi-dolmuşlar toplam araçlı yolculuk içindeki %42'lik payları ile genel araçlı trafik içinde en yüksek paya sahiptirler. Örneğin, Sahil yolu dışındaki ana yollarda, trafikteki araç sayısının %40-80'ini taksi dolmuşlar oluşturmakta, fa-

kat hatlara göre yolcuların %17-55'ini taşımaktadırlar. Özel otoların oranı ise %17'dir (13).

Taksi-dolmuş ve otomobilin taşıdığı yolcuya karşılık trafikte kapladığı yerin otobüse göre çok daha fazla olduğu dikkate alınır, Trabzon'daki ulaşım sisteminin hiç de rasyonel olmadığı söylenebilir (örneğin, 60 kişi bir otobüsle taşınabilirken aynı sayıda kişi 15 taksi dolmuşla, 40 otomobille taşınabilir. Bunların trafikte kapladıkları alan ise sırası ile 105 m², 675 m² ve 1.440 m²'dir).

Taşıtlar yılın ancak %2'sinde hareket halindedir. Geri kalan surede duruyor olmaları otopark sorununu da beraberinde getirmektedir. Kentteki özel oto sayısı 12.000'dir (13). 1991'de çevre yerleşmelerden Trabzon'a gününbirlik gelenlerin %18'inin otomobille geldiği, bu yolla kente giren otomobil sayısının 1.600 aştığı (14), bugüne dek bu sayının daha da artmış olduğu düşünülürse, şu anda kentte en az 14.000 araçlı park alanına ihtiyaç vardır.

Halbuki, kent merkezinde 13 adet açık ve kapalı otoparkların toplam kapasitesi yaklaşık 650'dir. Konut alanlarında ise dağınık, bireysel düzenlemelerin dışında otoparka rastlanmamaktadır. Planda var olan alanlar da, yukarıda görüldüğü gibi plan değişiklikleri ile işlev değiştirmiş ya da tecavüzlü yapılaşma ile kaybolmuştur.

Yine yukarıda sözü edilen araştırma, Trabzon'da kişi başına düşen ortalama yolculuk sayısının 1.58 olduğunu ortaya koymuştur (bu değer 1985'de İstanbul'da 1.14 Ankara'da 1.73, 1991 de Adana'da 1.55'dir). Bu yolculukların %48'i yayadır. Bu nedenle taşıtın olduğu kadar yaya trafiğinde de rahatlık ve güvenliğin sağlanması gerekmektedir.

Sonuçta, hareketli araçlar için düzenlenmiş yollar, duran taşıt yükünü de kaldırmaktadırlar. Buna ek olarak, gerekli donatıların yokluğu nedeni ile, yerine göre yollar çocuklarımız için oyun, gençlerimiz için buluşma gezinti, yayalar için ulaşım-sosyalleşme-dolaşma mekanı gibi işlevleri de üstlenmektedir. Doğal Olarak bugünkü koşullarda, yol-

larımız ne yaya ne de taşıt için güvenli, konforlu rahat hareket ortamı oluşturmamaktadır.

3. Diğer Çevre Sorunları

- Kentsel Kimlik, Kent Estetiği ve Görsel Kirlilik :

Kentsel kimlik, bir kentin geçmişten geleceğe, zaman içinde oluşan değişikliklere karşın, zihinlerde kalan gerideki görüntüsüdür. Bu kimlik, imar planları ve uygulamaları yoluyla güçlendirilebildiği gibi, yıkılan, yok olan referans noktaları, şehir taşları, alışılan güzergahların değiştirilmesi ile kaybedilebilmektedir de. Trabzon'da kentsel kimlik öğeleri olan eski bahçeli evler, kent içi yeşil alanlar, kıyıları, plajlar, mesire yerleri, anıtlar ve anıtsal yapılar, vb. kısmen ya da tamamen yok olmakta, çevreleri yüksek yapılarla kuşatılmakta, kullanımları değiştirilmektedir. Ama, bunlara karşılık kente kimlik kazandıran, özenle, tasarlanmış, iyi konumlandırılmış, çevreden algılanabilen yeni öğeler de yok denecek kadar azdır.

Kentsel kimlik, aynı zamanda temiz bitirilmiş, bakımlı yapılar ve iyi düzenlenmiş çevrelerle de kazanılabilir. Ne yazık ki Trabzon yer yer bir Yıkıntı kent görünümü ile görsel kirlilikten bolca nasibini almaktadır. Ana yollar üzerinde bile senelerdir bitmeyen, sıvanmayan, kat çıkma ümidi ile bırakılan filiz demirli kapanmamış çatılı yapıları göze batmaktadır. Sürekli ilave kat izni veren imar anlayışı da bunu desteklemektedir.

Ayrıca, kent çöpünün sahile dolgu amacı ile taşınması da kıyı boyu kirliliği ve yaydığı koku ile toplumu rahatsız etmektedir. Kıyı boyunca dolgu alanlarda yapılan rekreatif amaçlı düzenlemelerin yararını azaltmaktadır.

Kentin estetik duygular uyandıracak ve heyecan kaynağı olacak bir kimliğe sahip olması, duyarlı imar uygulamaları ile gerçekleşti-

rilebilir.

Hava Kirliliği :

Kirlilik literatüründe Trabzon kirli kentler arasında yer almaktadır. Son zamanlarda baca atıkları denetlenen çimento fabrikası sayılmazsa kentteki en yaygın kirleticiler motorlu araçlar ile kışın konutların baca atıklarıdır. Kentin yoğun yapılaşması nedeniyle kent içi hava akımının yetersiz olması, kirli havanın sahildeki yüksek yapılaşma ile güney yamaçları arasında çökmesine yol açmaktadır. Egzoz gazı ile birleşen evsel baca atıkları kışın hava kirliliğini artırmaktadır. Kuzey-güney yönünde havalanma koridorları bu açıdan çok önemlidir. Ayrıca, ulaşım sistemi konusunda verilecek kararlarda yetkili kurumların en az kirleten önerileri seçmeleri, kentlinin de bu konuda duyarlı olması gerekmektedir.

Gürültü

Gürültünün insanlara olan etkileri, fizyolojik, psikolojik, sosyal durumlarına ve eylemlerine bağlı olarak değişmektedir. Gürültü, karşılıklı konuşma ile iletişimi ve karşılıklı konsantrasyonu engelleme, dinleme ve algılama güçlüğü oluşturma, uykuyu bozma ve genel sıkıntılar meydana getirme gibi olumsuzluklara neden olmaktadır. Etkilenme, gürültü düzeyine ve gürültünün sürekli veya kesikli oluşuna bağlı olarak değişebilmektedir. Sürekli olarak günde sekiz saat boyunca 95 desibelden (dBA) yüksek gürültüye maruz kalanların %50'sinde kalıcı işitme kayıpları görülmektedir (15).

Trabzon'da ana ulaşım akslarında trafik gürültüsü yüksektir, Atapark, Meydan, Fatih parklarında yoldan 3.0 m içeride yapılan ölçümlerde bile gürültü düzeyi 75-95 dBA, olarak bulunmuştur (16). 1986'da yürürlüğe giren Gürültü Kontrol Yönetmeliği'ne göre dinlenme alanlarında kabul edilebilir ses düzeyi bu değerlerin üçte biri (25-30 dBA, konutlarda, örneğin, oturma odalarında yaklaşık yarısı (40-45 dBA)

kadardır. Yol kenarlarında yapıların yüksek ve sürekli olması da gürültünün etkisini artıran önemli bir etkidir.

İmar planlama ve uygulaması sürecinde, gürültüye hassas nokta ve aksların düzenlenmesinde, gürültüden uzaklaşma (ağaçlandırma ile tampon bölge oluşturma), taşıt ve yaya kullanımlarını olanaklar ölçüsünde 'farklı kotlarda çözüme ya da gürültü kontrol elemanları kullanma, mimari çözümlerde ye yapımda önlemler alma gibi yollarla gürültü denetimi yapılabilir. Açıkta ki bu çözümlerden bazıları yerleşme yoğunluklarının bugünkünden daha düşük tutulmasını gerektirecektir.

C. SONUÇLAR

1990'dan bu yana Avrasya'da yaşanan değişiklik nedeni ile ortaya çıkan yeni ekonomik olanaklar Trabzon'un ekonomisi açısından son derece önemlidir. Kentin, yakaladığı şansı kullanabilmesinin koşulları imar planlaması açısından değerlendirilirse, kentteki transit ulaşım sorununun çözülmesi gereğinin başta geldiği söylenebilir (Bugün limanın kullanım kapasitesi %20-30 dur. İleride kullanım kapasitesinin artması ve içinde bulunan serbest ticaret bölgesinin gelişmesi durumunda, liman girişinde, sahildeki Devlet Karayolunda ve Erzurum yolunda oluşturacağı sıkıntılar taşımacılığı olumsuz etkileyecektir).

Trabzon'u da içine alan Doğu Karadeniz Bölgesi kıyı yerleşmeleri birbirine çok yakın konumlanmışlardır. Hepsinin de kıyı boyunca doğrusal gelişmesi yerleşmelerin birbirine eklenmesine neden olmuştur. Ayrıca, Devlet Karayolu, yerleşmeler arası erişilebilirliği artırdığından kıyı yerleşmeleri arasında, özellikle büyük merkezlere doğru günlük git-gel trafiği çok yüksektir.

1991'de Trabzon'a, doğu ve batısındaki çevre yerleşmelerde her gün yaklaşık 30.000 kişi gezmek, çalışma, eğitim, sağlık, hatta kentteki halı sahalardan yararlanmak için gelmekteydi. Trabzon'dan da örneğin Akçaabat'a her gün yaklaşık 6.100 kişi, Yomra'ya 5.000, A-

raklı'ya 1.800 kişi gitmekteydi. Diğer bir deyişle, Trabzon, nüfus büyüklüğü açısından metropol değilse bile, sergilediği ilişkiler açısından bir metropol özelliği göstermektedir (17). Bu nedenle, mutlaka, hiç değilse bir 'Çevre Düzen Planı' çerçevesinde, çevre yerleşmelerle birlikte planlanması, plan uygulama sürecinde birbirlerini denetlemeleri gerektiği inancındayız. Bu hem küçük hem de büyük belediyelerin yararınadır.

Durum böyleyken, 1990'dan bu yana, daha önce 1987 İmar planı sınırları içinde bulunan Söğütlü, Pelitli ve Yalıncaak politik nedenle Trabzon'dan ayrılarak bağımsız belediye statüsü kazanmışlardır. Şu anda Trabzon Belediyesi'nce devredilen imar planlarını kullanıyor olsalar bile yeni bir imar planı yaptırma ve/veya plan değişiklikleri yapma girişimindedirler. Bu olgu, 1987 planının bütünlüğünün bozulmasına neden olduğu gibi yukarıda sözü edilen birlikte planlama-denetleme gereğine de ters düşmektedir. Bu durumda Trabzon Belediyesine düşen, çevre belediyeleri, ortak çıkarları için işbirliğine çağırarak ve siyasilerle birlikte Akçaabat, Trabzon, Yomra ve Arsin'in 'anakent statüsünde' bir çatı altında örgütlenmesinin gerçekleşmesine çalışmaktır.

Ayrıca, yukarıda görüldüğü gibi, yürürlükteki imar planı, başlangıçta öngörülen yoğunluklar artırıldığı için iskan edebileceği nüfus çok çok büyümüştür. Bu olgu da plan hedeflerinin arazi kullanım kararlarının gözden geçilmesi ve konut stoğundaki fazlalık da dikkate alınarak henüz yapılaşmamış alanların aşamalı olarak iskana açılması yönünde bir politika izlenmesini gerektirir.

- Ulaşım sisteminde toplu taşıma ağırlık vererek trafikteki araç yoğunluğu azaltılmalıdır. Taksi dolmuşcuların aralarında kooperatifleşme yolu ile birleşerek toplu taşımacılığa katılmaları teşvik edilmelidir. Böylece, ulaşımda etkinlik sağlanırken çok sayıda küçük aracın trafikten kalkması çevre üzerindeki olumsuz etkileri (gürültü ve hava kirliliği) de azalmış olacaktır.

- Kentteki arazi kullanım kararları gereği, konut alanları ve orta eğitim kurumları daha çok batıda, iş alanları, üniversite, terminal, havaalanı gibi yolculuk oluşturan işlevler doğuda yer almaktadır. Bu alanlar arasında, kent merkezine girmeyen doğrusal bir bağlantı kurulmalıdır. Trabzon Kent İçi Ulaşım Etüdü, hedef yıla (2010) doğru, batıda Tanjant yoluna paralel, doğuda sahilinden geçen bir hafif raylı taşıma sisteminin ekonomik olabileceğini ortaya koymaktadır. Ancak, Kısa/orta dönemde, Kalekapı-Taşbaşı arasındaki ana ulaşım akslarındaki trafik yükünün azaltılmasının ve sahil yolunda, kent içi toplu taşımına 'tercihli yol' ayrılmasının olanakları aranmalıdır. Ayrıca, bugünkü yaya ulaşımı ağırlığını gelecekte de sürmesi ve merkeze olan ulaşım talebinin azalması, kentin batısında oluşumunu sürdüren alt merkez gibi bir merkezin doğuda kurulmasının ve özellikle orta eğitim kurumlarının kentin doğusuna yayılmasının teşvik edilmesi gerekmektedir. Böylece, evre kirliliğinin azaltılmasına da katkıda bulunulacaktır.

- 2010 yılında trafikteki araç sayısının 40.000, kent nüfusunun ise 380.000 olacağı tahmin edilmektedir (13). Mevcut dokuda katlı otopark zmleri ile park gereksiniminin karşılanarak yolların park yeri olarak kullanılmaları engellenmelidir.

Aynı zamanda, uygun yollar taşıt trafiğine kapatılarak (yayalaştırma projeleri uygulanarak), yaya trafiğine olduğu kadar oyun ve sosyalleşme işlevlerine de güven ve konfor içinde yanıt veren düzenlemeler yapılmalıdır. Yeni gelişen alanlarda ise otopark gereksinimlerinin mutlaka alanları içinde karşılanması, belediyece ödün verilmeden denetlenmelidir.

- Kent nüfusunun %10'u 0-5 yaş, %25'i 6-11 yaş, %22'si 16-25 yaş arasındadır. Yani kent nüfusunun %58'i 25 yaş altındadır. oğunluğu genç nüfustan oluşan kentte bunların gereksinim duyduğu, kolay erişilebilir semt sahaları, kapalı spor salonları, kültür merkezleri, donatılı-donatısız oyun alanları vb. Çok sınırlıdır. Halbuki yukarıda

sözü edilen, kent ölçeğinde yapılan araştırmada, kentte her 5.000 kişiye 4-6 mini futbol ve 4-6 voleybol-basketbol sahalarına, yine her 15.000-20.000 kişiye bir atletizm ve Uzakdoğu sporları salonuna talep olduğu saptanmıştır (12).

Özetlemek gerekirse, iyi planlar kadar başarılı bir uygulama da bir kentin sağlıklı gelişmesinde önemlidir. Uygulamadaki başarı ise büyük ölçüde belediyelerin örgütsel ve parasal gücüne, tarafsız tutumuna, kentlinin ise toplumun yararını kendi bireysel/grup çıkarlarına yeğ tutulmasına, kentine sahip çıkmasına bağlıdır. İmarla yapılan hataların kalıcı ve etkilerinin çok yönlü olmalarından dolayı gelecek nesillere de aktarıldığını, düzeltilmelerinin de büyük maliyetlere ve sıkıntılara mal olacağını unutmamak gerekir.

NOTLAR VE YARARLANILAN KAYNAKLAR

1.Faroqhi, S., (1995), Osmanlıda Kentler ve Kentliler, Tarih Vakfı, İstanbul.

2.Aydemir, Ş., Sancar, C., (1993), “Kentleşme ve Doğu Karadeniz Bölgesinde Bölge İçi Göçler”, Gür, Ş., Aydemir, S. (Yön.) DKB’de Nitelikli Konut Araştırması, DPT Proje DK.91.112. Cilt 1, S. 1-119.

3.Bruton, M.J., (1975), Sprit and Purpose of Planning Huchinson.

4.Böyle olduğu halde, halk arasında ‘İmar Affı’ olarak tanınan yasadan yararlanan konut sayısı kent konut stokunun nerede ise dörtte biridir (8).

5.Aydemir, S., (1989), “Planlarla Plansız Gelişen Kent” Mimarlık, 89/2, S. 50-52.

6.Aydemir, Ş., Ekronak, S., Enön, Z., Kuntay, O., Ökten, N., (1981), “İmar Planı Uygulamaları : Trabzon İmar Planı Uygulaması Değerlendirmesi”, 1. Şehircilik Kongresi, Ankara, Cilt 2.

7.Aydemir, Ş., Erkonak, S., Kuntay, O., (1983) “İmar Aksaklıklarına ‘Planlama Örgüt Modeli’ yaklaşımı”, İmar ve İskan Bakanlığı İmar Planlama Semineri, Ankara.

8. Öksüz, A.M., (1989), “2981 sayılı Yasa Uygulaması ve Sonuçları: Trabzon’da İmar Affı”, Mimarlık. 89/2, S. 52-55.

9. Yaklaşık bir yıldır okul bahçelerinin tatil günlerinde ve aylarında otopark olarak kullanılagelmesi sonucu gençler bu oyun/spor mekanlarını da kaybetmişlerdir.

10. Aydemir, Ş., Ekronak, S., Ökten, N., (1982), “Yapı Kooperatiflerinin Kentleşme Aracı Olarak Kullanılabilirliği ve Kaybolan Fırsatlar”. Mimarlık, 4. S. 12-16.

11. Aydemir. S., (1991), “Konut Dışı Yaşam Mekanı Planlamasına İlişkin Ampirik Bulgular : Trabzon Örneği”, Türkiye’de Son 10 Yılda Toplu Konut Sempozyumu Bildirileri, Emlak Bankası, İstanbul, S. 18-28.

12. Aydemir, S. Ökten, N., Öksüz, A.M., (1993), “Konut Alanları Donatı Standartları”, Gür, Ş., Aydemir, S. (Yön.) DKB’de Nitelikli Konut Araştırması, DPT Proje No. DK. 91.112.002.1, Cilt 1, S. 120-243.

13. Gazi Üniversitesi. (1994) Trabzon Kent İçi Ulaşım Etüdü, Mühendislik-Mimarlık Fak. Döner Ser. İşletmesi, Ankara.

14. Ökten, N., Öksüz, A.M., Aydemir, S., (1992), “Trabzon’da Hizmet Alanı ve Kentsel Donatı Etkileşimi”, Geçmişten Geleceğe Trabzon Ulusal Sempozyumu, Trabzon.

15. Uslu, O., (1993), Çevresel Etki Değerlendirmesi, Türkiye Çevre Vakfı, Ankara.

16. Özdeniz, M., (1992), “Noise Problems of the City Parks : Trabzon Case”, Euro-Noise, Imperial Collage London.

17. Aydemir, S. Ökten, N. Öksüz, A.M., (1993), “DKB’de Yerleşmeler Arası Nüfus Hareketleri-İşlevler Arası Etkileşim ve Bölge Planlama”, 3. Ulusal Bölge Bilimi-Bölge Planlama Kongresi, İstanbul.

TRABZON'DA ULAŞIM VE TANJANT YOLU

Doç. Dr. Fazıl ÇELİK
KTÜ. İnşaat Müh. Bölümü
Ulaştırma Anabilim Dalı

GİRİŞ

Trabzon, dört bin yıllık geçmişiyle tarihte bilinen en eski ve en önemli şehirlerden biridir. Tarihi İpek Yolu'nun odak noktalarının birinin Trabzon olduğunu biliyoruz: Karadeniz üzerinden Doğu Avrupa'ya ve oradan Tuna Nehri kanalıyla Avrupa içlerine kadar ulaşan İpek Yolu, Trabzon'un güneyindeki Zigana Geçidinden geçerek İran üzerinden Orta Asya ve Uzak Doğu'ya kadar; kervan yolu olarak uzanıyordu. Bu önemli deniz ve karayolunun birleştiği noktada yer alan Trabzon, çok önemli bir liman ve ticaret merkezi konumundaydı. Trabzon'un hemen batısındaki Yoroz Burnunun hakim rüzgarlardan koruduğu Polathane (Akçaabat) doğal koy limanı, fırtınalı havalarda gemilerin güvenli bir barınağıydı.

Trabzon, İpek yolu üzerinde önemli bir ticaret merkezi olma konumunu asırlar boyunca sürdürmüş, ancak coğrafi keşifler sonucu Avrupa ile Uzak Doğu arasında diğer ticaret yollarının devreye girmesi ve özellikler 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Hint Okyanusu, Akdeniz ve Atlas Okyanusuna en kısa deniz yoluyla bağlanmış ve böylece Trabzon üzerinde geçen tarihi İpek Yolu'nun önemi giderek azalmıştır.

İran'ın Karadeniz'e Kafkasya'dan geçmeyen en kısa yolu Trabzon'dan geçmektedir. 1850'de Trabzon-Tebriz Karayolu inşa edilip işletmeye açıldığında Rusya bundan çok etkilenmiş ve tedbir olarak

Poti-Tiflis Demiryolunu inşa etmiştir.

Trabzon'u, çeşitli dönemlerde, Erzurum, Erzincan, Tebriz, Bağdat ve Samsun'a bağlayan demiryolu projeleri üzerinden çalışmalar yapılmışsa da uygulamaya konulamamışlardır.

80'li yıllarda, İpek Yolu güzergahından gerçekleştirilen transit nakliyat canlanmaya başlamıştır: İran, Avrupa ülkelerinden ithal ettiği büyük miktarlardaki malları Karadeniz üzerinden Trabzon ve Hopa limanlarına, getirtmekte, buradan da karayoluyla İran'a naklettirmektedir. İran'ın transit nakliyat talebi, 1980'li yıllarda o kadar artmıştır ki 1.800.000 gros-ton giriş-çıkış etkinliğine sahip olan Trabzon Limanında kapasite genişletilmesine gidilmiş ve Ro-Ro gemileri için kapak atmaya elverişli yanaşma yerleri inşa edilmiştir. Ancak, 1985 yılından sonra İran'a yapılan transit nakliyat büyük oranda azalarak yıllık 550-600 bin tondan 40-50 bin tona kadar düşmüştür. Bunun üzerine, liman işletme tarifesinde transit yüklere uygulanmaya başlanan yüzde 50 oranında indirim ve diğer kolaylaştırıcı tedbirler sonucu, 1990 yılından itibaren nakliyat yeniden artmaya başlamıştır. Liman işletme Müdürlüğü'nün açıklamalarına göre 1990'da 349 bin ton transit yük nakledilirken bu miktar 1991'de 383 bin tona ulaşmıştır. Ancak bundan sonra da düşüş gözlenmiş ve 1994'de transit nakliyat 100 bin ton olarak gerçekleşmiştir. 1994'te toplam yükleme boşaltma ise 281 bin ton olup liman %9 kapasiteyle çalışmıştır.

Diğer taraftan, SSCB'nin dağılmasıyla değişen dünyada Trabzon, tarihi önemine kavuşmak ve eskiden olduğu gibi uluslararası ticaret merkezi konumuna gelmek üzeredir. Gerek Sarp sınır kapısının açılmasıyla karayolundan ve gerekse deniz ve hava yoluyla çok sayıda Bağımsız Devletler Topluluğu vatandaşı ve iş adamı Trabzon'a gelmekte; sınır ve kıyı ticaret anlaşması uyarınca ticaret yapmaktadırlar. Karadeniz Ekonomik İş Birliği çerçevesinde sürdürülen serbest liman çalışmaları da Trabzon'u eski canlılığına kavuşturacaktır.

Aşağıdaki bölümlerde Trabzon İlinde ulaştırma imkanları ve kent içi Trafik sorunlarına ilişkin özet açıklama ve bazı yorumlar verilecektir.

TRABZON LİMANI

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde ilk liman 1946-1954 yılları arasında Trabzon'da inşa edilmiştir. Karayolu taşımacılığının bölgede henüz gelişmemiş olduğu yıllarda bölgenin ulaştırma talebi bu liman aracılığı ile karşılanıyordu. Fakat daha sonra sahil boyunca inşa edilen kıyı karayolu, taşımacılığın, büyük ölçüde denizden karayoluna kaymasına neden olmuştur.

3.5 milyon ton yükleme boşaltma kapasiteli Trabzon limanı bugün 1.5 milyon ton kapasiteli Hopa limanı ile birlikte daha çok transit nakliyatı hizmet etmektedir.

Deniz ulaştırmasında yolcu taşımacılığı, turistik amaçlar dışında, pek uygun değildir. Trabzon'un yolcu nakliyat talebinin hemen hemen hepsi, yük nakliyatının ise en az %80'i Karayolu ile karşılanmaktadır. Yük nakliyesi için fevkalade uygun ve ucuz olan deniz taşımacılığının gelişmemiş olması yadırganacak bir durumdur.

Uluslararası ilişkilerde limanların önemi olağanüstü büyüktür. Bu nedenle başta Trabzon limanı olmak üzere Hopa limanı, Bölgenin ve Doğu Anadolu'nun ihtiyaçları ile birlikte Orta Doğu ülkeleri, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Karadeniz Ekonomik İşbirliğine dahil diğer ülkelerin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde planlanmalı ve bu limanlarımızı demiryolu bağlantıları kesinlikle sağlanmalıdır. Bölge limanlarına gelen ve gelecek olan milyonlarca ton yükün kamyon ya da TIR'larla uzun mesafelere taşınması ekonomik olmayan bir çözümdür. Bunun için Bağımsız Devletler Topluluğu demiryollarından Erzurum bağlantısı, Erbaş-Artvin üzerinden Hopa'ya ve oradan Trabzon'a bağlanmalıdır. Hopa ise Batum'a bağlanmalıdır. Bu yol, Bağımsız

Devletler Topluluğundan geçen İran yolunu da kapsayacaktır.

TRABZON HAVA LİMANI

Hava ulaştırması bakımından Doğu Karadeniz Bölgesi sadece Trabzon'da bir havaalanına sahiptir. Önceleri 1572x30 m. ebadındaki küçük bir pist ile hizmet veren bu hava limanı, bu piste paralel olarak inşa edilen ve 1987 de hizmete giren 2460x45 m. boyutlarındaki bir pist ile uluslararası 5 kategoride bir niteliğe kavuşmuş bulunmaktadır. Ancak apron yeterli değildir ve ayrı bir dış hatlar terminali yoktur.

TRABZON OTOGARI

Trabzon otogarı, 1988 yılında hizmete girmiştir. 3500 m²'si kapalı, 8500 m²'si açık ve 2500 m²'si otopark olmak üzere toplam 15.000 m² alana sahiptir. Otogarda, günde ortalama olarak 80 civarında otobüs, şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmak üzere sefere çıkmaktadır.

TRABZON'DA KARA ULAŞTIRMASI

Doğu Karadeniz Bölgesi, kara ulaştırması için en elverişsiz etmenlerin bir arada yer aldığı bir coğrafyaya sahiptir. Bölgenin çok arızalı ve sarp bir topografyaya sahip olması, kolayca ayrışabilen kayalar ve kilin yaygın olması ve toprağın genellikle suya doymun olması kara ulaştırması için birçok sorun ortaya çıkarmaktadır.

Ülkemizin en kötü ve yetersiz karayolu ağına sahip bölgelerin başında Doğu Karadeniz Bölgesini saymak abartılı değildir. Bölgede sahil ve vadiler boyunca ulaşım nispeten elverişli ise de sahilden yukarı kesimlerde, vadiler arasındaki sert tepeler nedeniyle, sahile paralel yöndeki ulaşım çok kısıtlıdır. Hatta, bir tepenin her iki yamacı arasındaki köyler arasında bazen patika bir yol bile bulunmamaktadır. Trabzon'un güneyindeki Maçka'yı; doğusunda bulunan Çaykara'ya ya da batısında yer alan Tonya ilçelerine bağlayan il yolu niteliğinde bir yol yoktur.

Maçka'dan bu ilçelere gidebilmek için önce sahile oradan da başka ilçeleri geçerek, dolaylı olarak, Çaykara ya da Tonya'ya varılabilir.

Trabzon ve yöresinin iki önemli karayolu güzergahı vardır. Bunlardan biri sahil karayolu, diğeri Trabzon-Erzurum karayoludur.

TRABZON-GÜMÜŞHANE-ERZURUM KARAYOLU

Trabzon'un en eski ve-önemli karayolu, kıyı sıradağlarının 2036 metre kotundaki Zigana Geçidinden geçen ve tarihi İpek Yolu güzergahını izleyen Trabzon-Gümüşhane-Erzurum karayoludur. Trabzon ve çevresini içe ve Doğu Anadolu'ya bağlayan bu önemli güzergahta yeni bir varyant belirlenmiş olup yol yapım çalışmaları bu varyantta halen devam etmektedir. Yolun Trabzon-Gümüşhane bölümü bitirilmiştir. Bu amaçla, Zigana Geçidinin 200 metre kadar altından Türkiye'nin en uzun karayolu tüneli (1700 m.) inşa edilmiştir. Ancak bu tünelde drenaj gereği gibi yapılamadığı için tünel içi ıslak kalmakta ve soğuk havalarda buzlanma olmaktadır. Ayrıca tünel ışıklandırması da iyi çalışmamaktadır.

Kıyıda içeriyeye doğru uzanan diğeri yollar vadi ya da sırtlar boyunca ilerleyen düşük standartlı yollardır ve içeriyeye fazla sokulmazlar.

SAHİL KARA YOLU

Trabzon ve yöresinde trafiği en yoğun ve en yüksek standartlı karayolu, Sarp sınır kapısından başlayıp kıyı boyunca Samsun'a, oradan da bütün Anadolu'ya açılan sahil yoludur. 1960'lı yıllarda başlatılan çalışmalarla bugünkü standartlarına kavuşturulan bu devlet karayolu, kıyı şeridinde çok yakın geçirilmiş ve genellikle deniz doldurularak inşa edilmiştir. Ancak, yol yapım öncesi yatık bir sahil üzerinde enerjisini kaybederek gelen deniz dalgaları, yapım sırasında dik şevli yol dolgusuna veya tahkimatına çarparak yansımakta; böylece dalga enerjisi büyümekte, kıyıda malzeme deniz içine taşınmaktadır.

Sonuçta kıyının doğal dengesi bozulmakta ve karayolu yer yer hasar görmektedir. Bu tahribatı, yanlış projelendirilerek kıyı boyunca inşa edilen çok sayıda kıyı yapısı; özellikle mahmuzlar ve balıkçı barınakları da hızlandırılmaktadır (Bilgin, R. ve Ertaş B. “Doğu Karadeniz Sahil Tahkimat Projesi”, KTÜ İnşaat Müh. Bölümü, 1988)

Deniz tahribatı nedeniyle bakım maliyetleri çok büyük rakamlara ulaşan, Doğu Karadeniz’de kumsalı yok eden, deniz-sahil ilişkisini ve estetik görünüşü bozan bu yol, yakın bir gelecekteki trafiği taşımakta çok zorlanacaktır. Bunun için Samsun-Sarp otoyolunun yapımı düşünülmektedir. Her seçim arifesinde gündeme getirilen, fakat bir türlü başlanılmayan bu otoyol, Bölgeyi genellikle tünel ve viyadüklerle geçmek zorundadır. Böyle bir otoyol maliyeti çok yüksek olacaktır. Bunun yerine, daha ucuz mal olacak modern bir demiryolu inşa edilebilir. Türkiye vakit geçirmeden modern demiryolu ağını tesis etmelidir.

KÖY YOLLARI

Trabzon’da köy yolları, çok düşük standartlı, tek şeritli ve çoğu toprak yol niteliğinde olup hemen her mevsiminin yağışlı olması nedeniyle güç şartlarda geçit vermektedirler.

Bilindiği gibi Doğu Karadeniz Bölgesi’nin kırsal kesiminde, başka yörelerimizde görülmeyen dağınık yerleşim biçimi yaygındır. Bu yerleşim düzeninde evler tek tek ya da birkaç evlik gruplar halinde birbirlerinden uzakta, bütün köy arazisine serpiştirilmiş vaziyettedir. Dolayısıyla, köyün ortasından yol geçirmekle karayolu ulaşımının en önemli özelliği olan kapıdan kapıya ulaşım sağlanmış olmamaktadır. Yolu her eve uzatmak hem çok pahalı olmakta hem de çok kıt olan tarım arazisini yok etmektedir. Yol geçirilen köyde evlerin zamanla yol etrafında kümeleşmesi beklenirken bu da olmamaktadır. Çünkü yol etrafında kümeleşmek Karadeniz köylüsünün ulaşım problemini

Çözmediği gibi aksi zorlaştırmaktadır. Zira, esas sorun tarım arazisinden elde edilen ürünün eve taşınarak orada işlenmesidir. Doğu Karadeniz tarım arazilerinde ise değil tekerlek döndürmek at sırtında taşıma yapmak bile zordur. O nedenle Doğu Karadeniz köylerinde traktör ya da kağnı görülmez. Görülen; çoluk-çocuk, kadın-erkek herkesin sırtında sepet olmasıdır. Bu nedenle köylü, karayoluna koşmak yerine dağın başındaki arazisinin ortasında yerleşmeyi yeğlemektedir.

TRABZON'DA KENT İÇİ TRAFİK SORUNLARI

Trabzon'da kent içi trafiği etkileyen temel etmenleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür :

1.Topoğrafya : Trabzon, dağ ile deniz arasına sıkışmış çok arızalı bir araziye sahip bir kenttir. Bu itibarla, ana caddeler, zorunlu olarak, doğu-batı istikametinde denize paralel güzergahlar şeklinde yönlendirilmiştir. Bu durum, ister istemez, kent trafiğini etkilemekte ve yönlendirmektedir.

2.Tarihi Doku : Trabzon, çok eski geçmişi olan tarihi bir kenttir. Tarihi dokuyu bozmadan mevcut ulaşım ağını geliştirmek ve genişletmek pek kolay değildir.

3.Tek Merkezlilik : Trabzon, tek alış-veriş merkezli bir kent durumundadır. Mağazalar, marketler, bankalar, kurslar Meydan ve civarında toplanmış bulunmaktadır. Kent, eskiye oranla çok büyümüş olmasına karşın uydu alış-veriş merkezleri maalesef oluşturulmamıştır. Bu çarpık kentleşme nedeniyle ulaştırma talebinin çok büyük bir bölümü tek merkeze; Meydan ve civarına yönlendirilmiş bulunmaktadır. Dolayısıyla, bu bölgede, özellikle pik saatlerde büyük bir trafik sıkışıklığı yaşanmaktadır.

4.Taksi Dolmuşçuluğu : Trabzon'da az sayıdaki belediye otobüsü dışında toplu taşımacılık gelişmiş değildir. Kent içi ulaştırma talebi, esas itibariyle taksi dolmuşçuluğu ile karşılanmaktadır. Taksi

dolmuşlarının önemli bir kısmı ise “ring” şeklinde taşımacılık yapmakta; belirli güzergahta devamlı dönmektedirler. Yapılan bir araştırmada otomobillerde doluluk oranının 2 civarında olduğu gözlenmiştir.

DAR BOĞAZLAR

Trabzon’da trafik tıkanıklığına sebep olan ve dar boğaz oluşturan en önemli kesimler;

- Meydan Dönel Kavşağı
- Maraş Caddesi’nin Bankalar kesimi
- Zağnos ve Tabakhane Köprüleri
- Uzun Sokak

ALINABİLECEK TEDBİRLER

Trabzon’un kent içi trafiğindeki mevcut darboğazları gidermek ve gelecekteki trafik talebine cevap verebilecek düzenlemeleri; kısa, orta ve uzun vadeli tedbirler olarak sıralamak mümkündür.

Kısa vadeli tedbirler arasında; uygun yerlere yeni cepler inşa etmek, gelişigüzel yolcu indirme-bindirmeleri kesinlikle yasaklamak ve tek-çift plaka uygulamasına gitmekten söz edilebilir.

Orta vadede, taksi dolmuşçuluğundan toplu taşımacılığa geçiş planlanmalıdır. Minibüs-otobüs taşımacılığına ağırlık vermek sorunu, oldukça hafifletecektir. Bu arada taksi, dolmuşlarının Meydan dönel kavşağını kullanmaları önlenmeli, Meydana girmeden uygun yerlerden dönme imkanları araştırılmalıdır.

Uzun vadeli tedbirler olarak da; Trabzon’u tek merkezli olmaktan çıkarmak için uydu alış-veriş merkezleri oluşturmak, kenti güneye çekecek Çevre Yolu’nu (2. Tanjant) inşa etmek, yapımı çok yavaş süren Tanjant Yolu inşaatını hızlandırmak ve raylı sisteme geçmekten söz edilebilir. Bunlar arasında, güncelliği nedeniyle, Tanjant Yolunu biraz açmakta yarar vardır.

TANJANT YOLU

Trabzon'daki trafik darboğazlarını aşmada yardımcı olacak köklü çözümlerden biri Tanjant yolunu bir an önce bitirip hizmete sokmaktır. Gidiş-ge liş şeritleri ayrılmış bu yüksek kapasiteli yolun açılmasıyla gerek Meydan ve civarındaki ve gerekse Uzun Sokak ve köprülerdeki trafik sıkışıklığı önlenecek, hatta Uzun Sokak ve köprüler (Zağnos ve Tabakhane köprüsü) yayalaştırılabilecektir.

“Tanjant”, teğet anlamındadır. Yol planlandığında şehre teğet olduğundan bu ismi almıştır. Ancak yol, zamanında inşa edilip hizmete sokulmadığı için teğet yol olmaktan çıkmıştır. Gecikmenin bedelini bugün çok ağır ödüyoruz. 2. Tanjantın (Güney Çevre Yolunun) aynı akıbete düşmemesi için ilgilileri şimdiden uyarıyoruz.

Tanjant Yolu'nun kolay kısmı (Beşirli-Zağnos) tamamlanmıştır. Zor olan, ikinci etap; Zağnos-Değirmendere güzergahıdır. Bilindiği gibi güzergahın Ortahisar sit alanından geçişi kamu kuruluşları arasında ve kamuoyunda büyük tartışmalara neden olmuştur. Sonuçta Ortahisar sit alanının üzerinden “Uçan Yol” diye tabir edilen bir viyadük geçişi planlanmış ancak Mimarlar Odası Trabzon Şubesinin idare Mahkemesine başvurusu üzerine bu proje Mahkemece iptal edilmiştir.

Bilindiği gibi, Tanjant Yolunun, Zağnos-Hacıkasım bağlantısı için 4 ayrı alternatif vardır. Alternatiflerin hepsi de Zağnos'taki Atatürk Kültür Merkezinin başından başlamakta ve Hacıkasımda son bulmaktadır. Söz konusu alternatifler şunlardır:

1. Tünel Geçişi : Atatürk Kültür Merkezi'nin başından Zağnos Deresi Vadisini bir viyadük (köprü) ile geçip Ortahisar sit alanı ve surların altından bir tünel geçişi ile Tabakhane vadisine varmakta ve oradan da yine bir viyadük ile Hacıkasım'a ulaşmaktadır. Bu alternatif tavsiye edilmiyor. Zira başta ”gürültü” olmak üzere tünel geçişinin diğer bazı dezavantajları ortaya çıkmaktadır.

2.Hemzemin Geçiş : Yukarıda sözü edilen Tünel Geçişini yukarı kaldırarak sit alanı içinden hemzemin geçiş yapmaktan ibarettir. Bu alternatifte, Zağnos ve Tabakhane viyadükleri surlar üzerine oturmakta, surlar arası ise diğer yollarla kesişmektedir. Trafik ve işletme açısından en uygun ve bütün maliyetleri en az olan bu alternatiftir. Ancak, “sit alanına zarar veriyor” gerekçesiyle Anıtlar Kurulu bu alternatifte müsaade etmemiştir. Tarihi eser konusunun uzmanı değiliz, ama, Tanjant Yolu güzergahı üzerindeki Ülkü İlkokulu gibi Osmanlı’dan kalan nadide bazı tarihi eserlerin yıkılması ses getirmezken kalelerin kılına dokunuluyor diye feryat edilmesini anlamakta zorluk çekiyoruz.

3.Atatürk Viyadük’ü Geçişi : Kamuoyunda “Uçan Yol” tabir edilen bu alternatifte Ortahisar sit alanı, havadan bir viyadük ile geçilmektedir. Viyadüğün bir kenar ayağı Zağnos’a diğer ayağı Hacıkasım’a oturmakta, ara ayaklar ise Ortahisar sit alanına, Zağnos ve Tabakhane Vadilerine basmaktadırlar. Anıtlar Kurulu’nun müsaade ettiği bu devasa beton yığınının sit alanına daha çok zarar verdiği, estetik görünüşü bozduğu, bütün bağlantıları sağlamadığı ve sit alanını ortadan ikiye ayırdığı açıktır. Böylesi bir hilkat garibesinin İdare mahkemesince iptal edilmesini doğru buluyoruz.

4.Bahçecik Geçişi : Yolu surların arkasından; Bahçecikten geçirme alternatifidir. Mimarlar Odası Trabzon Şubesi’nin savunduğu bu geçişe göre; Zağnos’a kadar gelmiş olan Tanjant Yolu, Atatürk Kültür Merkezi başından Erdoğdu’ya doğru kıvrılarak ters “S” şeklinde uzun ve rampa çıkışlı bir viyadükle vadi geçilerek surlar arkasına; Bahçecik’e varılacak ve oradan yine iniş rampalı bir viyadükle Hacıkasım’a varılacaktır. Uçan yolun iptal edilmesiyle bu alternatif gündeme getirilmiştir.

Sadece, surlara dokunmamak amacına yönelik olarak geliştirilmiş bulunan bu alternatifin başkaca hiçbir haklı gerekçesi

yoktur. İleri sürülen başka gerekçelerin tutarlı tarafları yoktur.

Bu alternatifin şehri güneye çekeceği iddia ediliyor. Yani Beşirli'den Değirmedere'ye uzanan Tanjant Yolunun sadece surlara rastlayan kısa bir bölümü güneye surların arkasına kaydırılarak şehir güneye çekilmiş oluyor.

Şehrin güneye çekilmesi, aşağıdaki trafiği yokuşa sürmekle değil; yolun tümüyle yukarıya kaydırılması ile, yani Güney Çevre yolu adını verdiğimiz ikinci tanjant (teğet) yolunu hayata geçirmekle mümkün olabilecektir.

Bahçecik alternatif güzergahının daha çok bağlantısı olduğu savunuluyor. Bu da doğru değildir. Yukarıda sözü edilen hemzemin geçiş alternatifi bütün bağlantıları en uygun bir biçimde sağlayacak nitelikte olup hem, doğu-batı, hem de güneyden gelecek trafiğe en etkin bir trafik altyapısı oluşturacaktır.

Yollarda aranan en önemli özelliklerden biri süreklilik'tir. Bahçecik alternatifi süreklilik kavramını göz ardı etmektedir. Böylece şehrin en önemli hayat damarlarından biri olacak olan Tanjant yolu Ortahisar sit alanındaki baypas nedeniyle sürekliliğini kaybedecek; baypaslı hasta konumuna gelecektir.

Bahçecik alternatifi, diğer üç alternatifte göre güzergah uzunluğunu yaklaşık iki kat uzatmaktadır. Yapım maliyeti bakımından uçan köprüye göre yaklaşık iki kat, hemzemin geçiş alternatifine göre iki kattan daha pahalıdır. En ucuz maliyetli geçiş, hemzemin geçiştir.

Bahçecik geçişi, diğer alternatiflere göre, seyahat süresini iki kat arttıracaktır. Böylece milyonlarca yolcu ve taşıt iki kat gecikmiş olacaktır.

Yakıt tüketimi ve hava kirliliği de Bahçecik alternatifinde iki kat artacaktır.

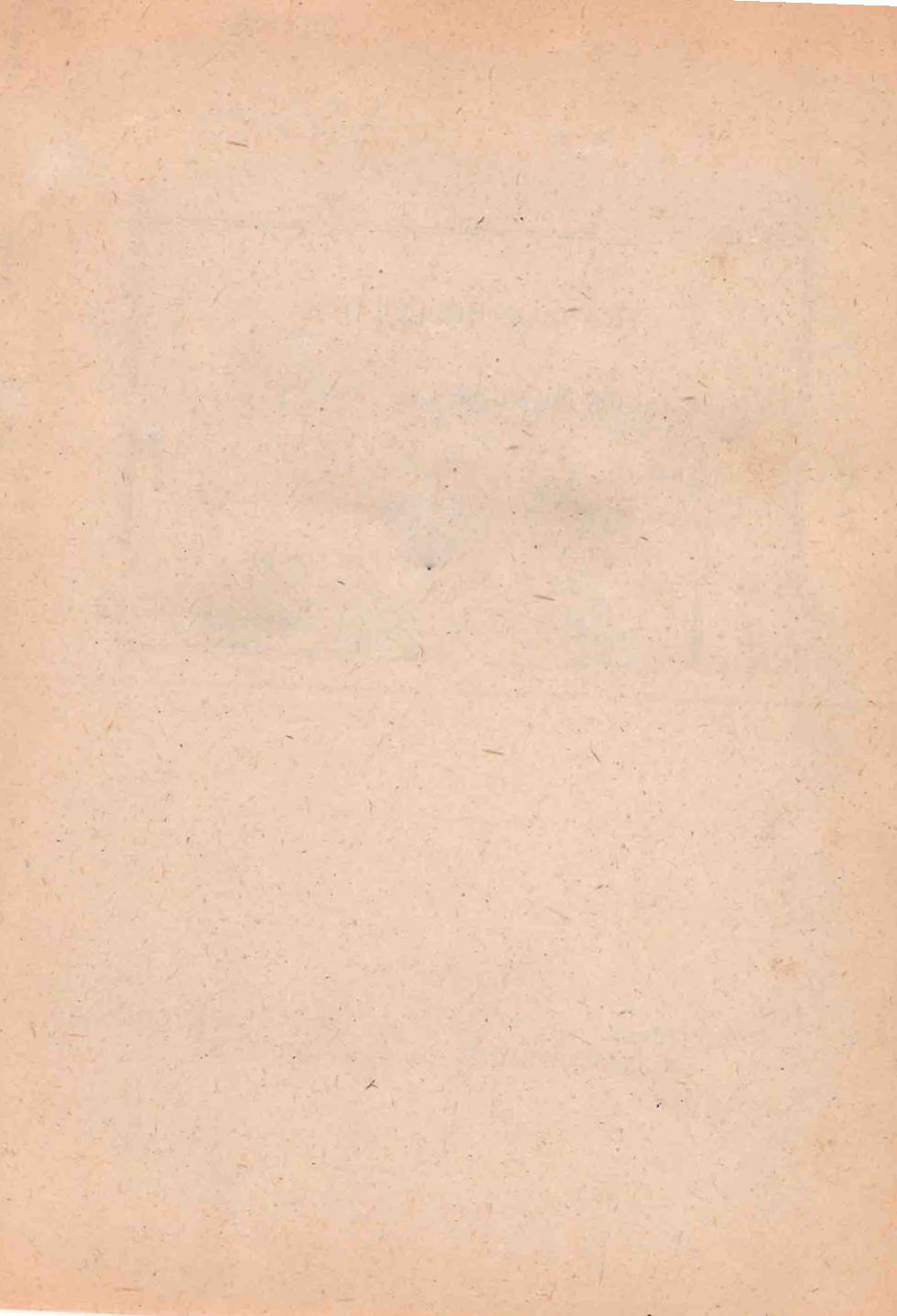
Taşıt yıpranma ve işletme giderleri ile yol bakım maliyetleri de iki kattan fazla artacaktır.

Bu alternatif düz ve eğimsiz yolu, rampalı ve eğimli hale getirmektedir. Erdoğan bağlantısında ise teknik bazı sorunlar ortaya çıkarmaktadır.

Sonuç olarak, Tanjant Yolu'nun Bahçecik Geçişi; sadece surlara dokunmamak amacıyla geliştirilmiş bulunan bir alternatiftir. İleri sürülen diğer gerekçeler tutarsız ve dayanaksızdır. Gerek taşıt trafiğinin etkinliği, gerek yapım ve bakım maliyetleri ve gerekse işletme maliyetleri bakımından en uygun çözümün hemzemin geçiş olduğu, apaçık bir gerçektir.

İÇİNDEKİLER

TRABZON'UN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ	5
Doç. Dr. Osman PEHLİVAN (KTÜ İİBF. Maliye Böl. Öğr. Ü.)	
TRABZON'UN EKONOMİK YAPISI	5
SANAYİ SEKTÖRÜ	6
TARIM SEKTÖRÜ	7
HİZMETLER SEKTÖRÜ	9
1990'Ü YILLARDA TRABZON'DA SOSYA-EKONOMİK YAPI ve	
DIŞ TİCARETTEKİ GELİŞME EĞİLİMLERİ	12
Yard. Doç. Dr. Metin BERBER (KTÜ İİBF İktisat Böl. Öğr. Ü.)	
TRABZON'UN İMARI ve İMAR SORUNLARI	34
Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR	
Prof. Dr. Saliha E. AYDEMİR (KTÜ Mim. Böl. Şehircilik Ana Bil Dalı)	
TRABZON'UN İMARI	35
İMAR SORUNLARI	39
TRABZON'DA ULAŞIM ve TANJANT YOLU	52
Doç. Dr. Fazıl ÇELİK (KTÜ İnş. Müh. Böl. Ulaşt. Ana Bilim Dalı)	
Trabzon Limanı	55
Trabzon Hava Limanı	55
Trabzon Otopark	55
Trabzon'da Kara Ulaştırması	55
Trabzon-Gümüşhane-Erzurum Karayolu	56
Sahil Karayolu	56
Köy Yolları	57
TRABZON'DA KENT İÇİ TRAFİK SORUNLARI	58
DAR BOĞAZLAR	58
ALINABİLECEK TEDBİRLER	58
TANJANT YOLU	60



Baskı
&
Dizayn



TOP - KAR
matbaacılık

Sahil Cad. Tel. :2281341
Akçaabat - TRABZON