

# DOĞU KARADENİZ'İN KENTLEŞME YAPISI VE SORUNLARI

Korkmaz YILDIRIM\* - Y. Emre AYNA\*\*

## ÖZET

Doğu Karadeniz bölgesinde yaşanan ve üzerinde pek çok parametrenin etkili olduğu kentsel alanların değişimi ve kent yapısı, Türkiye genel eğiliminden farklılık göstermektedir. Bu çalışmanın amacı, Doğu Karadeniz bölgesinin kentleşme yapısını ve tarihsel değişimini neden ve sonuçları bakımından incelemek, söz konusu kentsel değişim sonucu ortaya çıkan sorunları değerlendirmektir. Bu amaçla, kentsel yapının analizi için kent sayısı ve kentsel nüfus değişimi başta olmak üzere kentlerin nüfus yoğunluğu, nüfus artış oranları, kentleşme oranları, göç gibi temel göstergeler üzerinden istatistiki değerlendirmeler yapılmıştır. Ampirik çalışmada gerekli olan temel değişken ve nicel verilerin temini için TÜİK başta olmak üzere diğer kamu kurumları ile Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşların veri tabanlarından faydalanılmıştır. Temel olarak, Doğu Karadeniz bölgesinde il ölçeğinde mevcut kentleşme ve kentsel değişimin meydana getirdiği sorunlar maddeleştirilerek genel bir değerlendirme yapılarak, konuya ilişkin çözüm önerileri sunulmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Doğu Karadeniz Bölgesi, Kentsel Alanlar, Kentleşme Sorunları

## ABSTRACT

Changes taking place in the urban areas and urban structure of the Eastern Black Sea region that effected from many parameters is different from general trend in Turkey. The purpose of this study is to examine structure and historical change of urbanization of the Eastern Black Sea region in terms of reasons and results; and also to evaluate the problems arising from this urban transition. To this end, for the analysis of urban structure statistical evaluations has made from essential indicators such as number of cities, urban population change, and density of cities, population growth rates and urbanization rates. Mainly databases of TUIK and other public institutions and international organizations like the World Bank has been benefited for obtaining basic variables and quantitative data required in empirical study. As the basis, the research itemizes and makes a general assessment to the problems caused by urbanization and urban change

---

\* Arş. Gör. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, Kentleşme ve Çevre Sorunları Anabilim Dalı, korkmaz.yildirim@erdogan.edu.tr

\*\* Arş. Gör. Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, yeayna@gmail.com

in the existing urban scale in the Eastern Black Sea region; and offers solutions for the issue.

**Keywords:** Eastern Black Sea Region, Urban Areas, Urbanization Problems

21. yüzyılın başlarından itibaren dünya nüfusunun yarısından fazlasının kentlerde yaşadığını ve bu oranın her geçen gün daha da artacağını vurgulayan kapsamlı resmi raporların sayısı artmaktadır. Öncelikli olarak, söz konusu raporları temelini oluşturan kent, kentleşme, kentleşme ve kentlerin sınıflandırılması gibi temel kavramların nasıl tanımlandığını anlamak gerekmektedir. Kenti ilk olarak, belirli koşullar altında oluşan ve altyapısında sosyal, kültürel, tarihsel, dini, mimari ve estetik olgular barındıran; sürekli değişim ve dönüşüm içinde olan; canlı bir yapı olarak tanımlamak mümkündür (Alver, 2012: 9). Birçok düşünür kenti, batı düşüncesi üzerinden özgürlüklerin alanı olarak açıklamakta ve bu özgürlüğü farklı olabilme izni veya hakkı olarak değerlendirmektedir (Demirkan, 1996: 17). Kentin, şehir kavramından, özellikle oluşum ve mekânın oluşturulması açısından farklı olduğunu vurgulayan düşünürler bulunsa da (Bergen, 2013) bu kavramlar arasında asıl farkın kelimelerin köken olarak farklı dil ve yapılardan gelmesinden ötürü oluştuğunu söylemek daha doğru olur (Bal, 2015: 29). Cansever (1996) ise şehri “insanın, hayatını düzenlemek üzere meydana getirdiği en önemli en büyük fiziki ürünü ve insan hayatını yöneten, çevreleyen yapı” olarak tanımlamaktadır (s.125).

Kentleşme sorunlarını belirleyebilmek ve çözüm önerileri üretebilmek için ise kentin sınırlarının, başlangıç ve bitiş noktalarının hem ekonomik, siyasi hem de sosyo-kültürel olarak daha belirgin şekilde belirtilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda hâkim iktisadi faaliyete göre, siyasi iktidarın tanımlamasına göre, demografik değerlendirmelerle belirli bir nüfus sayısına ulaşılması ile ya da sosyolojik değerlendirmelere göre olmak üzere kentin tanımını farklı şekillerde yapılmaktadır (Şahin, 2013: 3-5). Elbette bu kriterlerin her biri birbiriyle ilişkili şekilde kavramın temelinde yer aldığı unutmamak gerekmektedir.

Kentleşme ise, geleneksel olarak, şehrin gelişimi ve büyümesi üzerinden tanımlanmaktadır (Gottdiener ve Budd, 2005: 184). Bu gelişim ve büyüme, kır-kent ayrımı üzerinden şekillendirilerek, çeşitli değişkenler çerçevesinde açıklanabilir. Kentleşme olgusu, nüfus hareketinin yanında bu hareketi meydana getiren ekonomik, toplumsal ve siyasal değişim boyutları ile ele alınmalıdır (Keleş, 2012: 31). Aynı zamanda, Kentleşme, sosyal aktivitelerin, sosyal gelişim ve değişimin bağımsız süreci içerisinde kendine mekânda yer bulmasını da içermektedir (Gottdiener ve Budd, 2005: 184). Başka bir ifadeyle, bu süreç sadece demografik boyutu üzerinden değerlendirilmemeli; toplum yapısında ortaya çıkan değişiklikler de ele alınmalıdır. Tekeli (2011) kentleşme sürecinin, heterojenlik, hareketlilik, işbölümü, rekabet, yoğunluk, uzmanlaşma, anonim ilişkiler gibi birçok değişken ile belirlendiğini ve bu bağlamda tarım dışı üretimin, nüfusun büyüklüğü ve

yoğunluğunun ve son olarak bütünleşmenin kentleşmenin temel öğeleri olduğunu vurgulamaktadır (s. 17-18).

Kentleşme kavramı ile sürekli karıştırılan bir diğer önemli kavram ise kentleşme kavramıdır. Kentleşme daha çok kentleşmenin sosyolojik sürecinin, kentte yaşamaya başlayan bireyler üzerindeki etkisi şeklinde anlaşılmaktadır. Bu süreç daha çok bir toplumsal dönüşümü içerir ve kent yaşamına uyum sağlama, değerleri öğrenme ve kendi hayatına uygulama şeklinde yorumlanmaktadır (Gökçe, 2007: 131). Dar bir ifadeyle kentleşmenin sadece sosyal ve toplumsal değişim boyutunu öne çıkaran bir kavramdır. Siyasi, iktisadi, demografik ve sosyolojik nedenler ile meydana gelen kentleşme sürecinin sadece iktisadi ve fiziksel çevrede değişim meydana getirmesi değil, sosyal ilişkilerde ve toplumsal davranış kalıplarında da değişim meydana getirmesi, geleneksel değer ve davranış biçimlerin kente özgü bir biçime dönüşmesi şeklinde de ifade edilebilir (Yıldırım, 2004: 17).

Kentleşme kavramı ile ilgili bir diğer önemli tartışmalı husus kentlerin sınıflandırılması ile ilişkilidir. Esas itibari ile farklı kriterler dikkate alınarak kentler değişik şekilde sınıflandırılmaktadır. Örneğin, kentlerin sınıflandırılması nüfus büyüklükleri, hâkim olan iktisadi faaliyet (fonksiyon) ya da coğrafi açıdan olmak üzere farklı ölçütlere göre yapılmaktadır. Nüfus büyüklüklerine göre kentler, küçük, orta ve büyük ölçekli kentler, metropolit ve megakentler şeklinde sınıflandırılmaktadır. Benzer şekilde, Kentler, coğrafi açıdan kapladıkları alana bakılarak geniş ya da dar olarak sınıflandırılabilirken; fonksiyonları açısından ticaret, turizm veya sanayi kenti gibi farklı şekillerde sınıflandırmaya tabi tutulmaktadır (Şahin, 2013: 31).

Sonuç olarak, çalışmada Doğu Karadeniz bölgesinde kentleşme süreci, gelişimi ve karşılaşılan problemler aşağıdaki ölçütleri dikkate alarak değerlendirilmektedir;

- Demografik ölçütler; yani nüfusun büyüklüğü ve yoğunluğu,
- Üretim biçimindeki değişim; yani tarımsal üretimden daha ileri bir üretim düzeyine geçiş (Keleş, 2012: 32),
- Örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma ile toplumsal yapı üzerinde yaşanan sosyal gelişim ve değişim,
- Bütünleşmeyi gerçekleştiren kentsel hizmetler ve coğrafi olarak dağılımı.

### **1. Tarihsel Süreçte Türkiye'de Kentleşme Yapısı**

Şüphesiz her bir ülke için yaşanan kentleşme süreci ortak varsayımlar üzerinden açıklamak mümkün değildir. Gerek coğrafi özelliklerin değişiklik arz etmesi gerekse mekânlar üzerinde yaşayan toplumların sahip oldukları sosyo-kültürel özellikler, mevcut siyasi ve yönetsel yapı farklı olması nedeniyle her bir ülkede için söz konusu kentleşme sürecini belirli kalıplar ve sınıflandırmalar üzerinden değerlendirmek doğru olmayacaktır. Nitekim çalışmanın kapsamı çerçevesinde Türkiye'deki ve özel olarak Doğu Karadeniz'deki kentleşme süreci sahip olduğu içsel dinamikler dikkate alınarak, özellikle Cumhuriyet sonrası için değerlendirmektedir.

### 1.1. Türkiye'nin Kentleşme Süreci ve Gelişimi

Türkiye'deki kentleşme sürecini üç dönem şeklinde sınıflandırmak mümkündür. İlk dönem 1923-1950 arası devletçi uygulamaların hâkim olduğu, ilk sanayileşme hamlelerinin gerçekleştirildiği yıllar; ikinci dönem 1950-1980 arası Türkiye'nin dünya kapitalizmi ile bütünleşmeye başladığı, ithal ikameci kalkınma politikalarının hâkim olduğu yıllar; üçüncü dönem ise 1980 sonrası dışa açık büyüme öngörülen, özel ve devlet yatırımlarının kentlere yöneltildiği yıllardır (Şengül, 2007: 95-97).

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Türkiye'nin kentleşme süreci değerlendirildiğinde, İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar yavaş bir kentleşme sürecinin yaşandığı söylenebilir. Yavaş gelişen bu ilk dönem kontrol edilebilir nitelikte olduğu için bu süreçte kentlerde belirgin sorunlar yaşanmamıştır (Tekeli, 2011: 41). Bu dönemde nüfus artış hızının ve göç oranının düşük olması ve bunun etkisiyle bölgeler arası bütünleşme, kır-kent bütünleşmesi, merkezi planlama politikalarının rahatlıkla gerçekleştirilebilmesi kentleşmeye dayalı sorunların ortaya çıkmasını engellemiştir (Keskinkok, 2006: 25-26).

Savaş sonrası uygulanan nüfus politikası ve nüfus artışının teşvik edilmesi nedeniyle hızlı bir kentleşme süreci ortaya çıkmıştır (Tekeli, 2008: 53). Bu dönemde, 1960'lı yıllarda uygulanmaya başlayan planlı kalkınmalara kadar olan süreçte hızlı bir nüfus artışı söz konusudur. Nüfus artışının ve buna dayalı hızlı kentleşmenin getirdiği değişimlere yönelik uygulanacak politikalara ilk olarak kalkınma planlarında rastlamak mümkündür. 1963 yılında gerçekleştirilmeye başlanılan beş yıllık kalkınma planlarında öncelikli olarak bölgeler arası denge, kentleşmenin desteklenmesi ve yaşanabilir kentler olguları üzerinden politikalar üretilmeye çalışılmıştır (Keleş, 2012: 77-79). Dönem içerisinde kentleşme ve sorunlarına yönelik önlemler alma gerekliliği görülmediği anlaşılmaktadır.

1980 sonrası süreçte ise bölgelerarası gelişmişlik farklılıklarının artması, bunun yanında hızlı nüfus artışının devam etmesi ile ülke içerisinde göç hareketleri hızlanmıştır. İstanbul başta olmak üzere çeşitli şehirlerde beklenenin üzerinde nüfus yığılması, söz konusu değişime karşı olarak kapsamlı planların oluşturulamaması kentleşme başta olmak üzere bir çok sorunun ortaya çıkmasına yol açmıştır.

Kentleşme yapısının değerlendirilmesinde sadece nüfus yapısı ve yönetsel statü dikkate alındığında, 1927-2012 arasındaki dönemde, Türkiye'nin şehirleşmesinin ve kentsel nüfusunun ciddi oranda artış gösterdiği görülmektedir (Tablo 1). Söz konusu 85 yıllık süreçte Türkiye'nin toplam nüfusu yaklaşık 13,6 milyondan 75,6 milyona yükselmiş, 1927 yılında 3.305.879 olan kent nüfusu ise, 2012 yılında 58.448.431 sayısına ulaşmıştır. Sadece il ve ilçe yerleşim merkezlerinde yaşayan nüfus dikkate alındığında, kentleşme oranının %24,2 seviyesinden %76,3 seviyesine ulaştığı görülmektedir.

Dönemsel olarak değerlendirildiğinde ise, 1927 yılında şehirlerde yaşayan nüfus yaklaşık 3,3 milyon ve genel nüfus içerisindeki oranı ise %24,2

düzeyinde olduğu görülmektedir (Tablo 1). 1927-1950 yılları arasında, toplam nüfus yaklaşık %54'lük bir artış göstermesine nazaran kentsel nüfus %58,6 düzeyinde bir artış göstererek kentleşme oranı %25 düzeyine ulaşmıştır. 1950'li yıllara kadar ki dönem genel olarak değerlendirildiğinde, modern ulus devletinin bir uzantısı olarak şehirleşme modelinin yaygın olduğu şehir yaşam alanlarının şekillenmesinde devletin aktif rol aldığı söylenebilir (akt. Kaya, 2014: 73). Aynı dönemde şehirleşme süreci üzerinde etkili olan diğer unsurları, kapalı ekonomiye bağlı üretimin varlığı, ulaşım hizmetlerinin yetersizliği, yerleşim alanlarındaki yapısal dönüşümün yetersizliği, tarımcılık faaliyetlerde traktörün yaygın olarak kullanılması, iletişim ve ulaşım olanaklarındaki gelişmeler, sanayileşme gibi itici ve çekici unsurlar şeklinde özetlenebilir. (Kaya, 2014: 74).

Tablo 1. Türkiye'de kentsel-kırsal nüfusunun tarihsel değişimi (1927-2014)

	Toplam Nüfus	Kentsel Nüfus	%	Kırsal Nüfus	%
1927	13,648,270	3,305,879	24.2	10,345,390	75.8
1950	20,977,348	5,244,337	25.0	15,710,391	74.9
1965	31,391,421	10,805,817	34.4	20,585,604	65.6
1970	35,605,176	13,691,101	38.5	21,914,075	61.5
1980	44,736,957	19,645,007	43.9	25,091,950	56.1
1990	56,473,035	33,326,351	59.0	23,146,684	41.0
2000	67,803,927	44,006,184	64.9	23,797,743	35.1
2010	73,722,988	56,222,356	76.3	17,500,632	23.7
2012	75,627,384	58,448,431	77.3	17,178,953	22.7
2014	77,695,904	71,286,182	91.8	6,409,722	8.2

Kaynak: Coşkun (2013), Keleş (2012) ve TÜİK verilerinden faydalanılarak oluşturulmuştur.

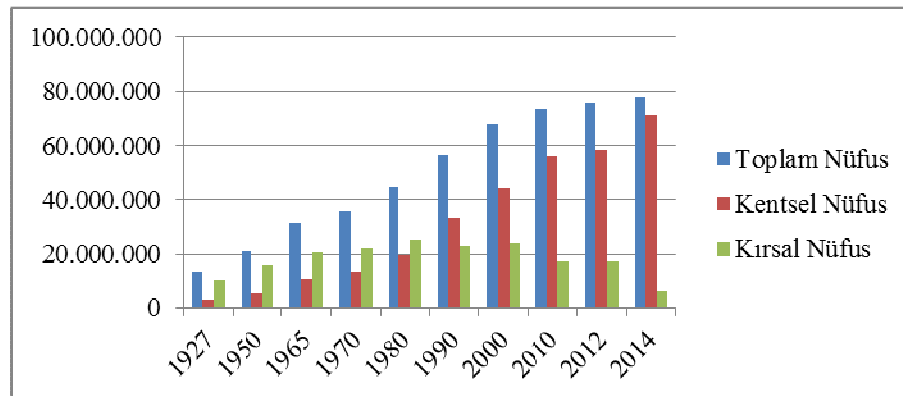
Özellikle 1950'li yıllara bakıldığında toplam nüfusun yaklaşık dörtte biri il ve ilçe merkezlerinde yaşamakta iken, bu tarihten sonra ciddi bir şehirleşme sürecine girildiği görülmektedir (Keleş, 2012: 60). 1950-80 yılları arasındaki 30 yıllık süreç için ise ülke toplam nüfusu %113'lük bir artış göstermesine rağmen, kentsel nüfus artışı %274,6'lık bir artış göstermiş ve şehirleşme düzeyi %25'ten %43,9'a çıkmıştır (Tablo 1). Aynı dönem için, Kırsal alanda yaşayanların nüfusu ise yaklaşık %59,7 düzeyinde gerçekleşmiştir ki bu oran kentsel ve toplam nüfus artışının oldukça altında bir değerdir. Söz konusu dönemin şehirleşme sürecinde yaşanan en önemli iki sorunun barınma ve işsizlik olduğu söylenebilir (akt. Kaya, 2014: 78). Kırsal alandan kent merkezlerine doğru gerçekleşen göç nedeniyle şehirlerde barınma problem yaşanmış bunun sonucu olarak gecekondulaşma problemi ortaya çıkmıştır. Nitekim 1955'te yaklaşık 50 bin olan gecekondu sayısı 1980'de 1 milyon 150 bin sayısına ulaşmıştır (Keleş, 2012: 510). Buna ilaveten şehir merkezlerinde sektörlerin sınırlı kapasitesi nedeniyle işsizlik

problemi baş göstermiş bu da kayıt dışı çalışma sorunun doğmasına neden olmuştur (akt. Kaya, 2014: 78).

1980-2010 yılları arasında yaklaşık 30 yıllık süreç değerlendirildiğinde ise, Türkiye nüfusu yaklaşık %65 düzeyinde bir artış göstererek 73,7 milyona ulaşırken, şehirlerde yaşayan nüfusun yaklaşık 3 kat artış göstererek 56,2 milyona ulaştığı görülmektedir (Tablo 1). Kentsel nüfusun genel nüfus içindeki oranı ise %43,9'dan %76,3'e yükselmiştir. Aynı dönem içerisinde kırsal nüfusun genel nüfus içerisindeki oranı ise, %56,1'den %23,7'ye düşmüştür. Diğer taraftan, 1980 yılından sonra yaşanan liberal ekonomik yaklaşımın şehirleşmenin temel belirleyicisi olduğu söylenebilir. İhracatın teşvik edildiği, ulusal ve uluslararası sermayenin birikim yoluna gittiği, devlet ve özel sektör yatırımlarının yoğunlaştığı bu dönemin şehirleşme biçimi de bu faktörlerden etkilenmiştir (akt. Kaya, 2014; 81). Sonuç olarak, 20 yüzyılın ikinci yarısında Türkiye genel nüfusunun yıllık ortalama artışı yaklaşık %2,5 olurken, şehirlerde yaşayan nüfusun ortalama artış oranı %6,5 civarında gerçekleşmiştir. Bu dönemde az gelişmiş ülkelere oranla yüksek, sanayileşme sürecini büyük oranda tamamlamış olan gelişmiş ülkelere oranla ise ortalamanın altında bir şehirleşme düzeyine sahip olduğu ileri sürülebilir (Keleş, 2012: 60-61).

2014 yılı itibariyle durum değerlendirildiğinde ise, Türkiye'nin toplam nüfusu yaklaşık 77,7 milyona ulaşmış ve kentlerde yaşayan nüfus oranı ise %91,8 seviyesine çıkmıştır (Şekil 1). Son dönemde gözlenen kentsel nüfustaki bu denli artış, 2013 sonrası dönemde gerçekleştirilen yasal düzenlemeler nedeniyle yerleşim alanların yönetsel yapısı ve sınırlarındaki değişimden kaynaklandığı söylenebilir. Türkiye'de kentlerde yaşayan nüfus oranının bu oranda yüksek değerlere ulaşması, kent kavramının sadece yönetsel statüye dayalı olarak açıklanması görüşüne dayanmaktadır. Nitekim büyükşehir belediye sınırlarının il sınırı olarak belirlenmesi sonrasında bu illerde yaşayanların tamamı, kentsel nüfusa dâhil edilmiştir.

Şekil 1. Türkiye'nin 1927-2014 dönemi kentsel ve kırsal nüfus değişimi



Kaynak: Coşkun 2013, Keleş, 2012 ve TÜİK

Türkiye'nin kentleşme yapısının ve hızının coğrafi bölgeler ve tarihsel olarak farklılık gösterdiği söylenebilir (Keleş, 2012: 66). 2012 TÜİK verilerine göre, Türkiye'de şehirleşme düzeyinin coğrafi olarak dağılımı incelendiğinde, Marmara Bölgesinin %91,3 ile en yüksek, Doğu Anadolu Bölgesinin ise %50,9 ile en düşük şehirleşme düzeyine sahip bölgeler olduğu gözlenmektedir (Coşkun, 2013: 234). İç Anadolu Bölgesi'nde ise yaklaşık 9,7 milyon kişi yani toplam nüfusun %82,8'i şehir merkezlerinde yaşamaktadır. İç Anadolu Bölgesi'nin şehirleşme oranı ise Marmara Bölgesinden sonra ikinci sırada yer aldığı gözlenmektedir. Diğer coğrafi bölgelerden Ege, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin şehirleşme düzeyleri, ülke şehirleşme ortalaması olan %74,6'nın altında yer almaktadır. Karadeniz bölgesi ise %51,7 ile Doğu Anadolu bölgesinden sonra en düşük şehirleşme oranına sahip bölgedir (Coşkun, 2013:234). Sonuç olarak, şehirleşme düzeyi ve hızı yüksek olan bölgelerin gelişmiş, düşük olanların ise az gelişmiş olduğu öngörüsünden hareketle (Keleş, 2012: 67), ülkenin özellikle batı bölgelerinin daha fazla geliştiği söylenebilir.

Kentleşme yapısının belli zaman dilimdeki coğrafik olarak dağılımından daha ziyade belli bölgedeki zamansal değişimin incelenmesi daha fazla önem arz etmektedir (Keleş, 2012: 67). Nitekim coğrafi bölgelerin zamansal olarak şehirleşme düzeyleri değerlendirildiğinde ise, hemen hemen hepsinin yıllar itibarıyla artış gösterdiği ileri sürülebilir. Örneğin Marmara Bölgesi'nde 1965'te %47,3 olan kentleşme düzeyi 2009'da %88,9'a yükselmiştir (Garipağaoğlu, 2010: 31). Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgesi kentleşme düzeyleri ise artış göstermesine rağmen daima Türkiye ortalamasının altında kalmıştır. (Garipağaoğlu, 2010: 31). Aynı dönem içerisinde Karadeniz Bölgesinin şehirleşme oranı %15,2'den %52,3'e yükselerek 3 kattan daha fazla bir artış göstermiş ancak Türkiye ortalamasının altında kalmıştır (Garipağaoğlu, 2010: 31). Genel olarak 1950'li yıllar öncesi ile sonrası dönem kıyaslandığında, Marmara, Güney Anadolu, Doğu, Güneydoğu ve Karadeniz bölgesinin şehirleşme düzeyi ve hızının ciddi artış gösterdiği söylenebilir (Keleş, 2012: 67).

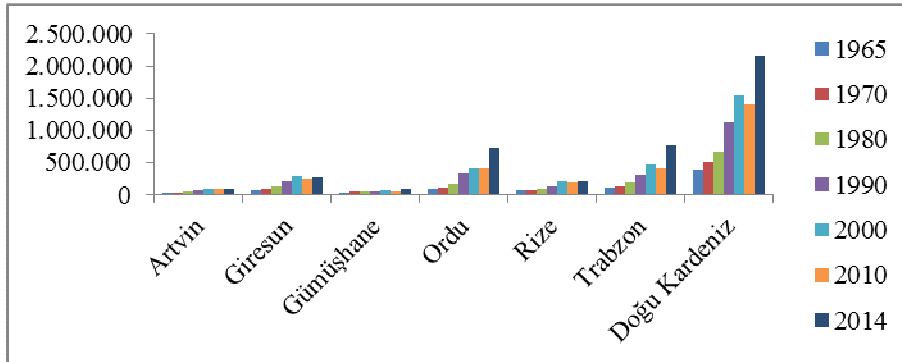
Türkiye'nin kentleşme düzeyinin değerlendirilmesinde literatürde kullanılan bir diğer önemli kriter ise şehir sayısının ve oranının zamansal olarak değişimidir. Bu amaçla genel olarak kentler büyüklüklerine göre sınıflandırılması ve her birinin şehirleşme düzeyleri tarihsel olarak incelenmesi oldukça faydalı sonuçlar sağlamaktadır. Özellikle nüfusu 100 bin ve üzeri olan 'büyük kent'lerin şehirleşme yapısı önem arz etmektedir. Bu açıdan, 1960'lı yıllardan sonra artan şehir nüfusunun büyük kentlerde gerçekleştiği, 2010'lu yıllarda toplam nüfusun yaklaşık %77'sinin bu şehirlerde yerleştiği söylenebilir (Keleş, 2012: 63). Benzer şekilde, Türkiye'de şehir nüfus miktar ve oranların nüfus büyüklerine göre ve zamansal olarak değişimlerini değerlendirmekte, nüfusun büyük bölümün yaşadığı küçük kentlerin (10-50 bin nüfuslu) 1960'lı yıllarda hâkim iken 2000'li yıllarda orta büyüklükteki (50-100 bin nüfuslu) kentlerin sayısında artış gösterdiğini ileri sürmektedir. Büyük ölçekli (300-500 bin nüfuslu) ve metropolitan (1 milyon

ve üzeri nüfuslu) kentlerin sayısında ve oranlarında ise benzer şekilde artış gerçekleştiğini ileri sürmektedir (Garipağaoğlu, 2010, 33-34). Ancak bunun yanında küçük ve orta büyüklükteki kentlerde yaşayanların toplam nüfus içerisindeki payı büyük kentlere nazaran azalış gösterdiği bir diğer önemli husustur (Keleş, 2012: 63).

## 1.2. Doğu Karadeniz Bölgesinin Tarihsel Süreçte Kentleşme Yapısı

Doğu Karadeniz Bölgesinin kentleşme oranını tarihsel olarak incelediğimizde, benzer şekilde, bu bölgede de oranın yıllar itibariyle artış gösterdiği gözlenir de daima ülke şehirleşme oranının altında bir artış gerçekleştiği söylenebilir. TÜİK verilerine göre 2.566.840 nüfus ile ülke nüfusunun yaklaşık %3'lük kesiminin yaşadığı Doğu Karadeniz Bölgesi'nde 2010 yılında %56,2 şehirleşme düzeyi ile ülke ortalamasının altında kaldığı görülmektedir (Şekil 2). 2000-2010 yılları arasında Doğu Karadeniz bölgesi şehirleşme oranının yaklaşık %14 artış ile %49,37'den %56,2'ye çıktığı görülmektedir (Şekil 2). 1965-2010 yılları arasında 45 yıllık süreç içerisinde, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin şehirleşme oranının yaklaşık 3 kat arttığı söylenebilir. 2014 verilerine göre durum değerlendirildiğinde ise, şehirselle nüfusun toplam nüfus içerisindeki oranı ciddi artış göstererek %84,2 seviyelerine ulaşmıştır (Şekil 2). Son dönemlerde yönetsel alanda yaşanan yasal değişiklikler sonrasında (Trabzon ve Ordu illerinin 2013 yılı itibariyle büyükşehir belediyesi statüsüne dâhil edilmesi, il idari sınırları ile belediye sınırlarının birleşmesi ve köylerin mahalle olarak bağlı olduğu ilçe belediyelerine dâhil edilmesinin öngörülmesi gibi) kentsel nüfusta ciddi oranda artış gerçekleşmiştir.

Şekil 2. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki kentsel nüfus miktarının tarihsel değişimi (1965-2014)



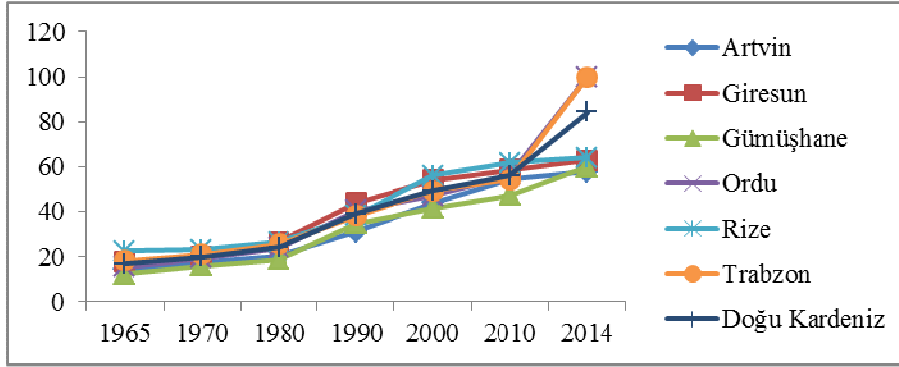
Kaynak: TÜİK verilerinden oluşturulmuştur.

Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki kentleşme yapısının iller düzeyinde durumu değerlendirildiğinde ise, TÜİK verilerine göre, 1965 yılında şehirleşme oranı en düşük illerin %12,6 ve %14,31 ile sırasıyla Gümüşhane ve Artvin olduğu görülmektedir. 2000 yılına kadar bu iki ilin şehirleşme oranı sürekli artış göstermesine rağmen bölgenin ortalama şehirleşme oranının altında



yer aldığı görülmektedir (Şekil 3). 2000'li yıllara gelindiğinde ise, Artvin, Giresun, Gümüşhane ve Ordu illerinde şehirleşme oranında 1965 yılına nazaran yaklaşık %200'ün üzerinde bir artış gerçekleştiği görülmektedir. Aynı dönem içerisinde şehirleşme oranındaki artış en fazla %12,6'dan %41.49'a yükselen Gümüşhane ilinde gerçekleşmiştir. Kırsal alandan süzülmenin en az yaşandığı iller ise Rize ve Trabzon'dur. 2000 ile 2010 yılları arasında ise, en fazla kentleşme oranında artışın yaşandığı il ise %54,6 ile Artvin'dir. Artvin ilini ise Giresun ve Trabzon illeri %58,3 ve %54.43 ile takip etmektedir. 2014 yılında kentleşme oranının en düşük olduğu il ise %57.78 ile Artvin'dir. Benzer şekilde Gümüşhane, Giresun ve Rize %60.11, %62.94 ve %64.13 ile Artvin'den sonra şehirleşme oranının düşük olduğu iller olmaktadır. 2000 ile 2014 yılları arasında kentleşme oranlarındaki artışlar bakımından ise sırasıyla Rize, Giresun ve Artvin illerinin %14, %16 ve %32 ile en az kentleşme oranında artışın yaşandığı iller olduğu görülmektedir (Şekil 3).

Şekil 3. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki kentsel nüfus oranları ve değişimi (1965-2014)



Kaynak: TÜİK verilerinden oluşturulmuştur.

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde kentleşme, şehir sayısı ve büyüklüğüne göre değerlendirildiğinde ise, 2014 yılı itibarıyla bölgede nüfusu 10.000 ve üzeri olan 50 şehir bulunduğu görülmektedir (Tablo 2). 29 şehir ise Doğu Karadeniz Bölgesi sınırları içerisinde olup nüfus oranının 10.000'nin altında bulunmaktadır. Bölgedeki şehirsiz nüfusun yaklaşık %43,4'ünün küçük ölçekteki (10-49 bin), 43 şehirsiz alanda yaşadığı görülmektedir (Tablo 2). Kentsel nüfusun yaklaşık %34,8 ise orta büyüklükteki 6 şehirde yaşamaktadır. Büyük ölçekli şehirlerde ise sadece Trabzon ilinde olmak üzere kentsel nüfusun yaklaşık %14,5 yaşamaktadır. Tarihsel olarak durum değerlendirildiğinde ise, 1990 ile 2014 yılları arasında 10-20 bin nüfuslu küçük ölçekteki kent sayısında sadece 1 şehir artışı gerçekleşmesine rağmen, özellikle 20-50 bin sınıftaki kent sayısı 10'dan 21'e yükselmiştir. Bu durumun şüphesiz 1990 yılında 10 bin altında olan 45 şehirden 11'inin 10 bin şehir sınıfına, 20-50 sınıftan ise sadece 1 şehrin orta büyüklükte şehir kategorisine geçmesinden kaynakladığı söylenebilir. 1990'lı yıla nazaran özellikle

20-50 arasındaki sınıfta 3 şehir nüfus artışı göstererek orta büyüklükteki şehir kategorisine çıkararak bu kategorideki şehir sayısını 2'den 6'ya ulaştığı gözlenmektedir.

Tablo 2. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde kent sayılarının farklı nüfus büyüklüğüne göre dağılımı

2014	10-20	20-50	50-100	100-300	300-500	500-1000	1000+	Toplam
Artvin	4	1						5
Giresun	3	2		1				6
Gümüşhane	1	2						3
Ordu	7	6		3				16
Rize	2	2		1				5
Trabzon	5	8		1	1			15
Doğu Karadeniz	22	21	0	6	1	0	0	50

Kaynak: TÜİK verilerinden oluşturulmuştur.

Sonuç olarak, 1990 ile 2014 yılları arasındaki durum değerlendirildiğinde, kent büyüklüğüne göre küçük ölçekteki kent sayısından orta ve büyük ölçekli kent sayısına doğru bir geçişin yaşandığı görülmektedir. 10 bin ve altındaki şehir sayısı ise 49'dan 29'a düşmüş, 20 şehir ise 10 bin üzeri nüfuslu sınıfına dâhil olmuştur. Bölgedeki büyük (500,000-1 milyon nüfuslu) ve metropolitan (1 milyon üzeri nüfuslu) şehir ise bulunmamaktadır.

## 2. Kentleşme Sonucu Ortaya Çıkan Temel Sorunlar

Kentleşme, yeryüzünde toplumsal, ekonomik ve siyasal hayat üzerinde ciddi etkisi olan atropojenik zorlayıcılardan bir tanesi olarak kabul edilmektedir. Özellikle 20 yüzyılın ikinci yarısından sonra gelişmekte olan ülkelerde kentleşme oranı hızlı bir artış göstermiştir. 1950'li yıllarda dünya nüfusunun yaklaşık %30'u (2.8 milyar) şehir merkezlerinde yaşarken, 2008 yılında bu oran %50'nin üzerine çıkmıştır. 2050 yılında ise bu oranın %70 (5,3 milyar) seviyelerine ulaşacağı tahmin edilmektedir (United Nations, 2007).

Kentleşme yapısı ve sonuçlarının demografik, ekonomik, sosyal ve toplumsal yapı üzerindeki etkisi ve boyutları gelişmişlik düzeyine bağlı olarak ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Her ne kadar dengeli ve planlı sanayileşmeyle paralel olarak gerçekleşse de, gelişmiş ülkelerde kırdan kitleler halinde kent merkezlerine göç edenler barınma, yoksulluk, uyum, sosyopsikolojik sorunlar, yabancılaştırma, suç oranlarında artış, trafik, altyapı ve çevre problemleri gibi sorunlarla karşı karşıya kalmaktadırlar (Kaya, 2014: 66). Gelişmiş ülkeler kentleşme sürecinde meydana gelen bu sorunlar ile mücadelede ciddi mesafe kaydetmelerine rağmen, gelişmekte ve az gelişmiş ülkelerde sorunun boyutları ve derinliği daha fazla olmaktadır. Söz konusu ülkelerde karşılaşılan ekonomik ve toplumsal problemler konut yetersizliği, gecekondulaşma, işsizlik, istihdamın sektörel dağılımındaki dengesizliği,

altyapı hizmetlerinin yetersizliği, trafik sorunu, hava ve gürültü kirliliği başta olmak üzere çevrenin tahribi, dengesiz ve plansız yerleşme düzeni, suç oranlarında artış, yoksulluk ve diğer toplumsal ve kültürel değişimler şeklinde belli başlıklar altında sınıflandırılmaktadır (Kaya, 2014: 67).

### 2.1. Konut Sorunları

Şehirlerde gereklilik arz eden ve diğerlerine nazaran oldukça ekonomik külfet getiren hususlardan bir tanesi konut sorunudur. Konut insanların yeme, içme, beslenme gibi temel ihtiyaçlarından biri olan barınma ihtiyacını karşılayacak özelliklere sahip ve belli bir mekânsal büyüklüğe sahip, içinde birey ya da ailelerin yaşamasını mümkün kılacak barınak özelliğine sahip olan ve toplumsal alanda sosyal, ekonomik ve fiziksel bir karşılığı olan kavram şeklinde tanımlanmaktadır (İMO, 2011: 1). Başka bir ifadeyle, “aslında temel ihtiyaçlarımız arasında yer alan beden ısısını belirli bir seviyede tutmayı sağlayan üstelikte bunu kalıcı bir biçimde yapmayı mümkün kılan bir ihtiyaçtır.” (Şahin, 2010: 161). Konut sorunu ise günümüz toplumsal sistemin temel sorunlardan olan ve merkezi, yerel, özel sektör ve sivil toplum başta olmak üzere çok aktörlü bir süreci gerekli kılan bir olgu şeklinde tanımlanmaktadır (İMO, 2011: 1-2). Ayrıca, konut problemi, “ülke içindeki nüfus hareketinin kentsel alanlarda meydana getirdiği konut arzı ile konut talebi arasındaki dengesizlikten ortaya çıkan” durum olarak tanımlanabilir (akt. Şahin, 2010: 161). Keleş'e göre konut problemi, gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkeler için mevcut teknolojik ve bilimsel ilerlemelerin hala çözüm bulmada sıkıntı çektiği, genellikle hızlı kentleşme ve gelir dağılımındaki dengesizlikten kaynaklanan, nicel olduğu kadar nitel bakımından da önem arz eden bir problemdir (Keleş, 2013: 373). Konut probleminin değerlendirilmesinde ve devletlerin vermiş oldukları tepkide gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde farklılık gözlenmektedir. Örneğin Türkiye gibi teknoloji ve kurumsallaşma bakımından belli bir düzeye ulaşmış olan ülkelerde problemin gerek nicelik gerekse nitelik bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir (Ören ve Yüksel, 2013: 4).

Türkiye'de konut sorununa yönelik oluşturulan politikalara ilk olarak 1940'lı yılların sonunda rastlamak mümkündür. 1945'te kentleşmenin hızlanmaya başlaması ile sanayide çalışan nüfus artmış, büyük kentlerde gecekondu bölgeleri oluşmaya başlamıştır (Keleş, 2012: 460). Uzun bir süre boyunca ülke içinde yaşanan göç hareketleri önemli etkiler doğurmamış, bu nedenle oluşabilecek sorunlara yönelik öngörüler geliştirilememiştir. Bu dönemde gecekondu bölgeleri olarak oluşan alanlarda izinsiz yapılaşmaya yönelik yasal düzenlemeler yapılmaya çalışılmıştır (Keleş, 2012: 461). Sanayileşmenin arttığı İkinci Dünya Savaşı sonrasında ise hızlı bir kentleşme süreci yaşanmasına rağmen büyük ölçüde yoksulluğun olduğu kır öven, kentleşme karşıtı bir görüş hâkim olmuştur (Tekeli, 2011: 144). Her ne kadar kentleşme korkuyla yaklaşılan bir kavram olarak görülse de, toplum tabanında, yoksulluğun arttığı, kırdan kaçarak kente yerleşme isteğinin ortaya çıktığı, gecekondu kümelerinin çoğaldığı ve bu plansız kentleşme sonucu konut sorunu büyümeye başladığı bir döneme girilmiştir. 1980 son-

rası ise süreç tamamen farklı bir boyut almış ve kentsel sorunların temelini konut problemi yerleştirilmiştir. Bu dönemden sonra, artık kontrol edilemez boyutta olarak görülmeye başlanan gecekondu bölgeleri için siyasi ve idari mekanizmalar tarafından önlemler alınması gereği iyice hissedilmiştir. Ancak bölgelerarası gelişmişlik farklılıklarının giderek artması sorunun giderek büyümesine yol açmıştır.

Türkiye’de gecekondu sorununu, toplumsal etkilerini göz önünde bulundurarak, bir konut sorunundan çok daha fazlası olarak değerlendirmek gerekmektedir (Keleş, 2012: 497). Kırsaldan kentlere göç, hızlı kentleşme, plansız ve düzensiz bir şekilde kentin belirli bölgelerine yığılma gibi süreçlerin sonucunda ortaya çıkan gecekondulaşma aslında konut sorununun yanında kentleşme, kent hayatına uyum sağlama gibi değerlerin oluşması ile toplumsal sorunlara yol açmaktadır. Düşük gelirli istihdam alanlarında çalışan, kente ve kent yaşamına kültürel farklılıklardan ötürü uyum sağlayamayan nüfusun, yasal olmayan yollarla yaptığı sağlıksız konutlar gecekondu olarak adlandırılmaktadır (Bal, 2015: 147).

## **2.2. Kentsel Ulaşım Sorunları**

Kentsel ulaşım sorunları kentleşme süreci içerisinde ortaya çıkan, kontrol edilebilir nitelikte olması güç ekonomik ve toplumsal sonuçları içeren, ulaşım ile ilgili sorunlardır. Bölgesel faktörler, kentleşme olgusu, kentsel arazi kullanımı, yollar, park yerleri, kent içi ulaşım, toplu taşıma ve sinyalizasyon sistemi gibi etkenler kentsel ulaşım sorununa etki etmektedir (Özdemir, vd., 2005: 416-417). Nitekim gün geçtikçe kentlerde yaşayan nüfusun artması ile araç kullanım sayıları artmakta, bu da ulaşım sorunlarının çoğalmasına ve yaşam kalitesinin düşmesine yol açmaktadır.

## **2.3. İşsizlik ve İstihdam Sorunları**

Kentleşme süreci ile sosyoekonomik alanda karşılaşılan temel problemler arasında gösterilen bir diğer sorun işgücüne katılım ve işsizlik gelmektedir. Kırsal alanların cazibesini kaybetmesi ve kentsel alanlara olan göçün artması ile kentsel nüfus artış göstermektedir. Ancak, kentsel alanlarda yeterli imkân ve işgücü olanakların olmaması, işsizliği artmasına ve marjinal ya da illegal işlere olan yönelimin artmasına neden olmaktadır. Başka bir ifadeyle, nüfus yoğunluğu ve kentleşme oranları gibi temel parametreler kentsel alanlardaki sosyal etkileşimi değiştirmekte, bu da işsizlik eğilimi başta olmak üzere sosyoekonomik değişkenler üzerinde etkili olmaktadır (Sato ve Zenou, 2014: 20-21).

## **2.4. Çevre Sorunları**

Ekonomik ve sosyal kalkınmanın bir göstergesi olarak kabul edilen şehirleşme olgusu beraberinde su ve hava kirliliği, atık problemi, ekosistemin bozulması gibi birçok yerel ve küresel ölçekli çevre sorunlarına neden olmaktadır (Cui, 2012: 2). Özellikle ülkelerin gelişmişlik düzeyine bağlı olarak kent merkezlerinde artan nüfus ile ekonomik faaliyetlerinde artış meydana gelmekte, bu büyüme ve değişim karşısında yeterli ve kapsayıcı planların olmayışı çevre kirliliğini ile sonuçlanmaktadır. Zamansal olarak şehirlerde

yaşayanların arazi kullanımı, su, enerji ve besin tüketim biçimi değişmekte, kentsel nüfusun çevre ile olan etkileşimi de buna paralel olarak farklılaşmaktadır (Torrey, 2004). Kentleşmenin doğal çevre üzerindeki etkisinin ve meydana getirdiği yıkımın boyutlarının ve derinliğinin doğru olarak tespit edilmesi, "kent" ve "kentleşme" başta olmak üzere temel kavramlar hususunda her bir ülkede farklı bir tutum ve öngörü gerçekleştiğinden, çok zor olmaktadır. Ayrıca yapılan değerlendirmede kapsamlı bir sonuç çıkarırken dikkatli davranılmasında fayda görülmektedir.

Kentsel nüfusun besin maddesi ve enerji başta olmak üzere tüketim biçim ve davranışları kırsalda yaşayanlardan oldukça farklılık göstermektedir. Kentsel alanlarda yaşam standartlarının artışına bağlı olarak daha fazla elektronik malzemeler, uzun ömürlü malların tüketimi, kömür ve doğal gaz gibi fosil kaynakların kullanımı ve araç kullanımı daha fazla olmaktadır. Bununla birlikte, ısınma, yemek pişirme, ulaşım başta olmak üzere belli alanlardaki tüketim davranışlarının farklılaşmasına bağlı olarak kırsal alana nazaran enerjiye olan talep daha fazla olmaktadır. Sonuç olarak, kırsal alanlara nazaran tüketim biçimi ve davranışlarının farklılığı ile ortaya çıkan çevre kirliliğinin biçimi ve boyutu da daha fazla önem arz etmektedir. Burada altı çizilmesi gereken bir diğer husus ise, büyük nüfuslu şehirlerde daha fazla çevre kirliliğinin olacağı öngörüsünden ziyade, şehirlerde yaşayan insanların tüketim davranış ve biçiminin önemli olduğu unutulmamalıdır. Nitekim küçük ölçekli şehirlerde daha fazla çevre kirliliğinin olması da çok sık karşılaşılan bir durumdur (Torrey, 2004).

Hızlı şehirleşme, endüstrileşme ve nüfus artışı ile ilgili olarak karşılaşılan çevre problemlerinin başında ülkelerin gelişmişlik düzeyine, zamana ve yereldeki tüketim davranış biçimine bağlı olarak farklılık gösteren katı atıklar<sup>1</sup> gelmektedir (Yılmaz ve Bozkurt, 2010: 12). Kentsel katı atıklar, evsel, ticari, endüstriyel, kurumsal, tıbbi, inşaat-yıkım malzemeleri ve kentsel hizmetler gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır (Yılmaz ve Bozkurt, 2010: 12). Kentsel alanlarda meydana gelen söz konusu katı atıkların yönetiminin sorumlu birimlerin başında ise yerel yönetimler gelmektedir. Yerel yönetimler son dönemlerde özellikle özel sektör ile işbirliğine giderek etkili katı atık yönetimini gerçekleştirmektedir. Katı atıkların başarılı bir şekilde yönetiminde geçmiş yıllarda sadece uzaklaştırma anlayışı hâkim iken, günümüzde başvurulan çağdaş yöntemlerin başında düzenli/düzensiz depolama, kompostlama, geri dönüştürme, yakma, gömme ve dereye ve göle dökme yöntemleri gelmektedir (Yılmaz ve Bozkurt, 2010: 13).

### **3. Doğu Karadeniz Bölgesinin Kentleşme Yapısı ve Sorunlarının Değerlendirilmesi**

Doğu Karadeniz bölgesi kentsel yapı ve değişimi ve bu husustan karşılaşılan problemler belirli parametreler bakımından ülke yaygın eğilimden çok az

<sup>1</sup> Katı atık, "evsel, ticari ve/veya endüstriyel faaliyetler sonucu oluşan ve tüketicisi tarafından artık işe yaramadığı gerekçesiyle atılan, ancak, çevre ve insan sağlığı yanında diğer toplumsal yararları nedeniyle düzenli biçimde uzaklaştırılması gereken maddeler" olarak tanımlanmaktadır (aktaran Yılmaz, 2010: 13)

da olsa farklılık göstermektedir. Coğrafi yapı, yüksek alanlardaki dağınık yerleşim yapısına nazaran dar şerit halinde kıyı alanlarda kümelenmiş küçük yerleşim biçimi, bu bölgenin kentleşme yapısının en temel belirleyicisi konumunda olmaktadır. Nitekim bu bölümde araştırmanın temel sorunlarını oluşturan Doğu Karadeniz bölgesinde kentleşme yapısı ve değişiminin meydana getirmiş olduğu temel sorunlar değerlendirilmektedir.<sup>2</sup>

### 3.1. Konut ve Gecekondulaşma Problemleri

Türkiye’de özellikle 1950’li yıllardan sonra hızlı bir şehirleşme sürecine girdiğini gösteren yeterli veri ve çalışma mevcuttur. Bu dönemde kırdan kente olan göçün artış göstermesi, kentlerde yığılma ve nüfus artışı, konut sorununun, ekonomik, sosyal ve mekânsal yansımalarının ortaya çıkmasına neden olmuştur ki bu da beraberinde plansız ve çarpık kentleşme problemini ortaya çıkarmıştır. Bir başka ifadeyle, şehirlerde artan nüfus kitleleri konut talebini<sup>3</sup> artırmış, yetersiz arsa üretimi ve kişilerin artan konut istenci gerek merkezi gerek yerel otoriteler tarafından yeterli karşılığı ve desteği görmediğinden çarpık kentleşme ve gecekondulaşma problemleri baş göstermiştir (Demir ve Palabıyık, 2004: 4). Konut problemi sadece karar vericiler ve planlamacılar açısından değil, kentsel alanlarda yaşayanlar açısından oldukça fazla ekonomik külfete neden olması nedeniyle de irdelenmesi gereken kentleşme sorunları arasında yer almaktadır. Nitekim TÜİK verilerine göre, 2010-2012 yılları için Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane şehirlerinde hane halkı tüketim harcamalarına bakıldığında konut ve kira harcamaları %23,4 ile ikinci, ulaştırma ise %16,3 ile üçüncü sırada yer almaktadır (TÜİK, 2015).

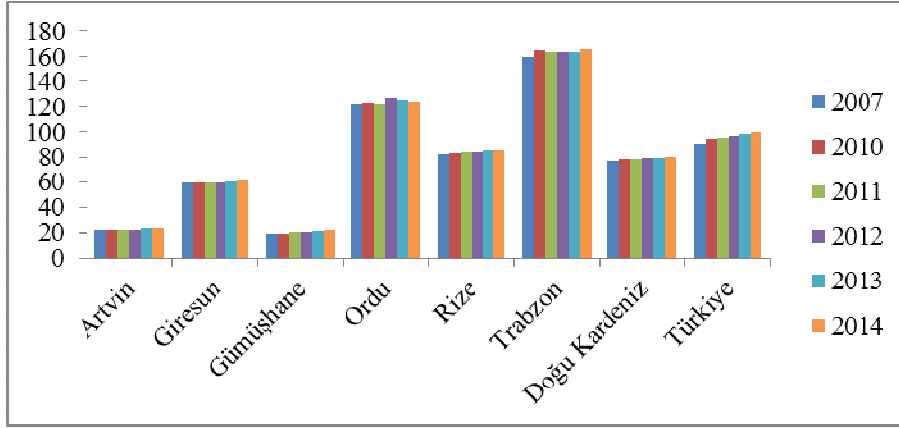
Kentleşme yapısı ve değişimi özellikle kentsel alanlardaki nüfus yoğunluğu ile yakından ilişkilidir. Nitekim Doğu Karadeniz bölgesi illeri için nüfus yoğunlukları değerlendirildiğinde, Trabzon ve Ordu illinin sırasıyla 165,7 ve 123,6 ile ülke ortalamasının üzerinde olduğu görülmektedir (Şekil 4). 2007-2014 arasında Türkiye nüfus yoğunluğu ortalaması yaklaşık %10’luk bir artış göstermesine rağmen, Doğu Karadeniz Bölgesi nüfus yoğunluğu artış oranının %3,2 ile ülke ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. İller bazında ise, aynı dönem için Artvin ilinin %0,94 ile en az, Gümüşhane ilinin ise 11,7 ile en fazla nüfus yoğunluğu artışına sahip iller olduğu görülmektedir (Şekil 4).

---

<sup>2</sup> Çalışmanın ikinci kısmında da belirtildiği üzere “kentleşme” kavramı çok boyutlu olması nedeniyle sadece nüfus hareketi olarak değerlendirme yanlış olacaktır. Nitekim bu bölümde temel sorunlar olarak, özellikle konut ve gecekondulaşma, ulaşım, işgücü ve işsizlik ile çevre sorunlarına odaklanmıştır. Diğer sosyoekonomik, toplumsal ve kültürel hususlar değerlendirilmemiştir.

<sup>3</sup> Konut talebi ile konut ihtiyacı farklı çıkarımları mümkün kılan kavramlardır. Nitekim Konut talebi “konut piyasasında ancak ödeme gücüne sahip olup da konut satın alabileceklerin sayısını ifade etmek için kullanılan bir kavramdır” konut ihtiyacı ise “kişilerin insan onuruna yaraşır biçimde yaşamasını mümkün kılan konut sayısı için kullanılan bir kavramdır” Yusuf Şahin, Kentleşme Politikası, Murathan yayınevi, İstanbul. s.162.

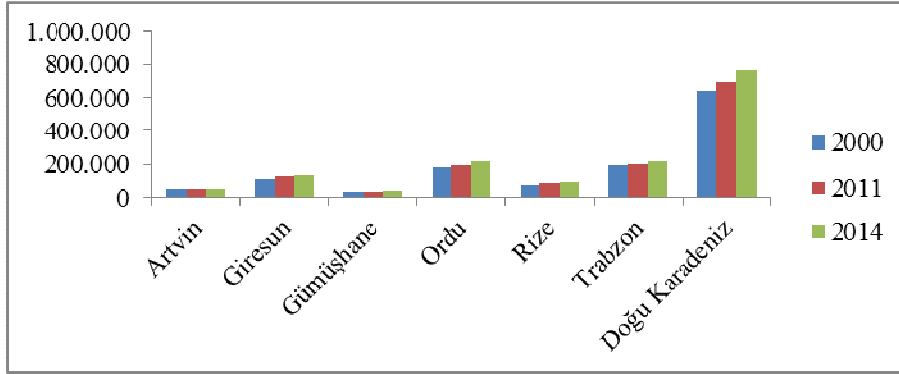
Şekil 4. Doğu Karadeniz Bölgesi nüfus yoğunlukları (2007-2014)



Kaynak, TÜİK verilerden faydalanılarak oluşturulmuştur

Hane halkı sayısı ve büyüklüğü ve zamansal olarak değişimi kentleşme yapısı üzerinde etkili olan parametreler arasında değerlendirilebilir. Şekil 5'te görüldüğü üzere Türkiye'deki hane halkı sayısı 2000-2014 yılları arasında yaklaşık %45,39 oranında artış göstererek 21 milyon 910 bin 75'e yükselmiştir. Doğu Karadeniz bölgesi için aynı dönem içerisinde 639 bin 847'den 763 bin 981'e çıkarak yaklaşık %19,4 artış göstermiştir. İller bazında durum değerlendirildiğinde ise, Artvin ilinin nüfusu %13,5 artış ile 52,438'e, Giresun ilinin nüfusu %19,8 artış ile 136,859'a, Gümüşhane ilinin nüfusu %18,4 artış ile 41,477'e, Ordu ilinin nüfusu %24,3 artış ile 218,840'a, Rize ilinin nüfusu %25,1 artış ile 94,444'e, Trabzon ilinin nüfusu ise %14 artış ile 219,923'e çıkmıştır (Şekil 5).

Şekil 5. Doğu Karadeniz Bölgesi illerin hane halkı sayısı değişimi (2011-2014)

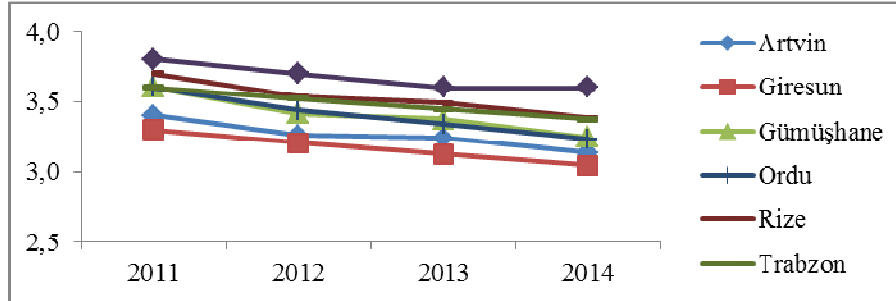


Kaynak, TÜİK ve 2000 yılı için Şahin (2010: 278)'den elde edilmiştir.

Hane halkı büyüklükleri bakımından durum değerlendirildiğinde ise, Türkiye ortalamasının 2011-2014 döneminde 3,8'den 3,6'ya düştüğü görülmektedir. Aynı dönem için Doğu Karadeniz Bölgesinde ise hane halkı büyüklüğü

ortalaması 3,5'ten 3,2'ye düşmüştür. İller bazında ise, tüm şehirlerde aynı dönem içerisinde yaklaşık 0,2-0,4'luk bir azalış olduğunu görülmektedir. Doğu Karadeniz Bölgesi illeri hane halkı büyüklükleri ortalaması Türkiye ortalamasının altındadır (Şekil 6). 2014 TÜİK verilerine göre bölge illerine bağlı ilçelerin içerisinde, Giresun'un Çamoluk ilçesi 2,22 ile en az, Ordu'nun Çaybaşı ilçesi 3,96 ile en fazla hane halkı ortalamasına sahip ilçelerdir.

Şekil 6. Doğu Karadeniz Bölgesi illerin hane halkı büyüklükleri (2011-2014)



Kaynak, TÜİK

Doğu Karadeniz bölgesinde hane halkı sayısının artışına ve büyüklüğünde yaşanan değişime bağlı olarak konut ihtiyacı da artış göstermiştir. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere Doğu Karadeniz Bölgesindeki konut ihtiyacı 2000-2010 yılları arasında yaklaşık %30 oranında artmıştır. İller bazında konut ihtiyacı incelendiğinde, özellikle %44,8 ile Rize ve %39,3 ile Trabzon illerinin ihtiyaç düzeylerinin daha yüksek olduğu görülmektedir (Tablo 3).

Tablo.3. Doğu Karadeniz Bölgesi konut ihtiyacı değişimi (2000 ve 2010)

	2000 Yılı Konut İhtiyacı	2010 Yılı Konut İhtiyacı	2000-2010 Konut İhtiyacında Artış
<b>Artvin</b>	20.761	25.759	4.998
<b>Giresun</b>	64.343	79.007	14.664
<b>Gümüşhane</b>	14.47	18.044	3.574
<b>Rize</b>	46.862	67.863	21.001
<b>Ordu</b>	84.546	97.887	13.341
<b>Trabzon</b>	109.196	152.137	42.941
<b>Doğu Karadeniz</b>	340.178	440.697	100.519

Kaynak: İnşaat Mühendisler Odası (2011)

### 3.2. Ulaşım Sektöründe Karşılaşılan Problemler

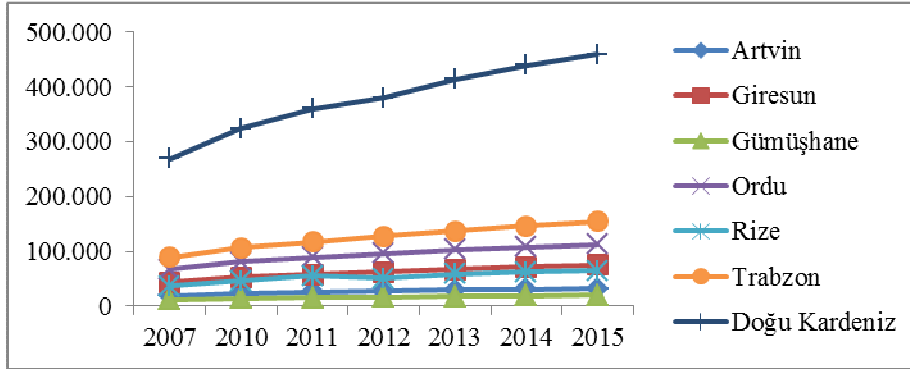
Doğu Karadeniz bölgesinde, özellikle coğrafi koşulların da etkisiyle, kentlerde yerleşim yoğunluğunun artmasının ve ulaşımın toplumsal maliyetinin düşmesinin mümkün olmadığı ileri sürülebilir. Bununla birlikte, bölgenin çeşitli bölümlerinde kentsel iskân alanların yaygınlaşması söz konusuysen kimi bölümlerinde yoğunluğun çoğaldığı, toplu taşımaya yönelik maliyetlerin arttığı ve buna koşut olarak toplu taşımaya talebin düşük oranda seyrettiği



derek bireysel araç kullanımında artışın gerçekleştiği gözlenmektedir. Mevcut ulaşım imkânlarının geliştirilmesi noktasında yaşanan sıkıntılara rağmen araç kullanım sayısının artması, alansal sıkıntılardan ötürü yayalaştırma ve benzeri projelerin uygulanamaması kent içi ulaşımında yoğunlukların oluşmasına ve ekonomik ve toplumsal açıdan maliyetin artmasına yol açmaktadır.

TÜİK (2015) motorlu kara taşıt verilerine göre, 2007-2015 dönemi içerisinde Türkiye genelinde taşıt sayısı yaklaşık 12,9 milyondan 19,5 milyona çıkarak %51,7'lik bir artış göstermiştir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde ise, taşıt sayısı %70,61'lik artış göstererek 269.168'den 459.235'e çıkmıştır. İller bazında ise, 2015 yılında araç sayısının en fazla olduğu il Trabzon, araç sayısının en az olduğu il Gümüşhane'dir. Artış sırasına göre diğer iller ise Ordu, Giresun, Rize ve Artvin şeklinde sıralanmaktadır (Şekil 7). 2007-2015 dönemi için, Doğu Karadeniz illerinin tümünün taşıt sayısı artışının ülke ortalamasının üzerinde olduğu görülmektedir. Motorlu araç sayısının en fazla artış gösterdiği Rize ili %77,95 ile ilk sırada, Artvin ili ise, %64,23 ile son sırada yer almaktadır. Bin kişiye düşen araç sayısına göre değerlendirildiğinde, 2007-2014 verilerine göre Türkiye'de bu sayı %19,5 artış ile 242'ye, Doğu Karadeniz bölgesinde ise %32,9 ile artış ile 171'e ulaşmıştır. Başka ifadeyle Doğu Karadeniz Bölgesi'nde nüfus artışı ülke ortalaması altında kalmasına rağmen, kişi başına düşen araç sayısındaki artış ülke ortalamasından çok üstünde gerçekleşmiştir. İller bazında durum değerlendirildiğinde ise, 2014 yılı için Trabzon ve Rize illeri 192 ve 189 ile ilk sıralarda yer alırken, Gümüşhane ve Ordu illeri 133 ve 150 ile en alt sırada yer almaktadır. Aynı dönem içerisinde kişi başı araç sayısı artış oranlarına bakıldığında ise, Trabzon ilinin %37,27 ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Diğer iller ise %33,52, %33,03, %30,92, %26,05 ve %18,39 artış oranları ile sırasıyla Ordu, Rize, Giresun, Artvin ve Gümüşhane illeridir.

Şekil 7. Doğu Karadeniz Bölgesi illerinde 2007-2015 dönemi motorlu araç sayısı



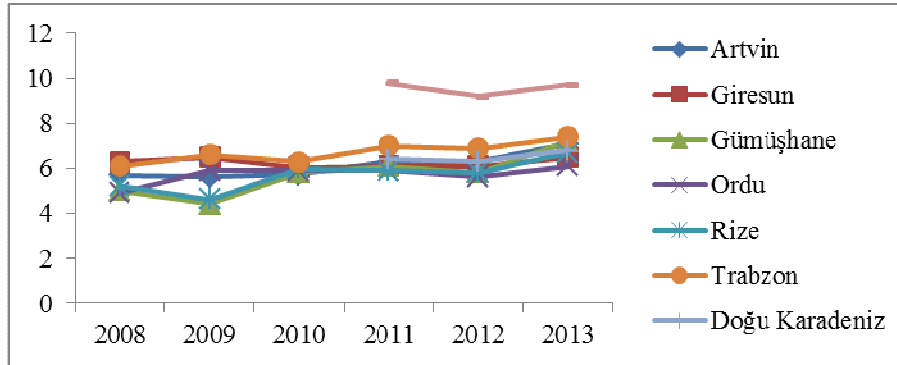
Kaynak TÜİK, (2015 Temmuz ayı verisi kullanılmıştır).

### 3.3. Ekonomi ve İşgücü Alanındaki Etkileri

Kentleşmenin ekonomik boyuttaki ve istihdam alanındaki etkileri Türkiye için iki boyutlu olarak değerlendirilmelidir. Özellikle bölgelerarası gelişmişlik farklarının artması, gelişmiş kentlere hızlı ve dengesiz şekilde göçlerin yaşanması ve nüfus dengesinin orantısız şekilde dağılması sonucunda istihdam verileri göç veren ve göç alan kentler üzerinde değişiklik arz etmiştir. Bölgelerarası ve bölge içi göçler hem ülke içinde hem de bölge içinde çeşitli illerin ekonomik açıdan gelişmişlik düzeyini artmasına rağmen çoğu ilde yeterli kalkınma eğilimini yakaladığını söylemek mümkün değildir. Özellikle Doğu Karadeniz’de hemen hemen tüm iller uzun süre göç vermiş, nüfus artış hızında bölgesel olarak ilerleme kaydedilmemiştir. Gerek coğrafi koşulların etkisi, gerekse nüfus artış hızının düşük seviyelerde seyretmesi sonucunda bölgede yeni istihdam alanlarının oluşturulmasına yönelik yeterli gelişme gösterilmemiştir. Nitekim bölgedeki işsizlik ve işsizlik oranları söz konusu sebeplerden dolayı düşük düzeyde seyretmiştir (Şekil 8 ve 9).

TÜİK 2013 verilerine göre Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane illerinde 15 yaş üstü işsizlik oranı %6,8 olduğu görülmektedir ki bu oran ülke ortalamasının (%9,7) oldukça altındadır. Her bir il için durum değerlendirildiğinde ise, Trabzon, Gümüşhane ve Artvin illerinin sırası ile %7,4, %7,2, %7,1 oranları ile en fazla işsizlik oranına sahip şehirler olduğu ileri sürülebilir. Buna ilaveten, işsizlik oranı 2008-2013 dönemi içerisinde %44’lük bir artış ile en fazla Gümüşhane ilinde gerçekleşmiştir. Rize ve Artvin illerinde ise sırası ile %29 ve %25’lik artışın gerçekleştiği görülmektedir (Şekil 8).

Şekil 8. Doğu Karadeniz Bölgesi illerinde 2008-2013 dönemi İşsizlik oranları

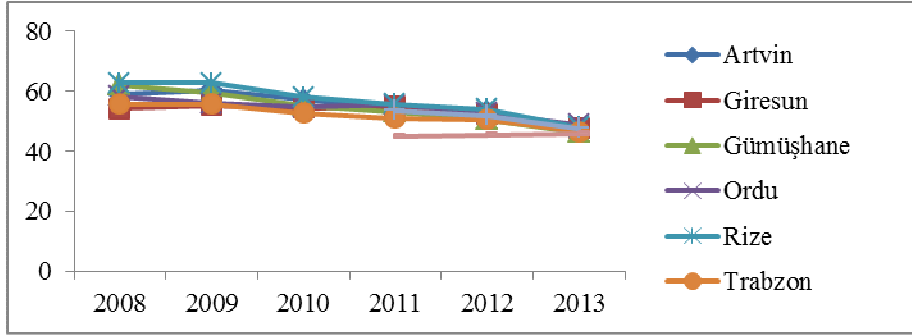


Kaynak: TÜİK (seçilmiş istatistiklere göre il raporlarından faydalanılmıştır).

İşsizlik oranı yanı sıra kentleşmenin olumsuz etkilediği bir diğer iktisadi faaliyetlere ilişkin gösterge istihdam ve işgücüne katılım oranlarıdır. Nitekim Türkiye’de istihdam oranı 2015 yılında 2013 yılına nazaran yaklaşık 2,6’lık artış ile %47,1’e ulaştığı açıklanmıştır. 2013 yılı için Doğu Karadeniz’de istihdam oranı %47,6 ile ülke ortalamasının üstünde olduğu görülmektedir (Şekil 9). İstihdam oranlarının 2008-2013 dönemi için, Gümüşhane, Rize ve Artvin illerinde ise sırası ile %26, %23 ve %20’lik azalış ile en

fazla düşüşün yaşandığı iller arasında yer almaktadırlar (TÜİK, 2015). Benzer şekilde, TÜİK 2013 yılında ülke işgücüne katılım oranını %51,1 olarak açıklamıştır ki bu oran Doğu Karadeniz Bölgesi ortalamasına (%51) oldukça yakın bir değerdir. İller bazında ise 2008-2013 dönemi için Gümüşhane ve Rize illeri sırasıyla %24 ve %22'lik azalış ile işgücüne katılım oranlarında en fazla düşüşü yaşadığı iller olmaktadır. Doğu Karadeniz bölgesinde istihdam edilenlerin yaklaşık %47,1'i Tarım, %38,6 hizmet ve %14,3'ü ise sanayi sektöründe istihdam edildiği bir başka dikkate çeken husustur.

Şekil 9. Doğu Karadeniz Bölgesi illerinde 2008-2013 dönemi istihdam oranları

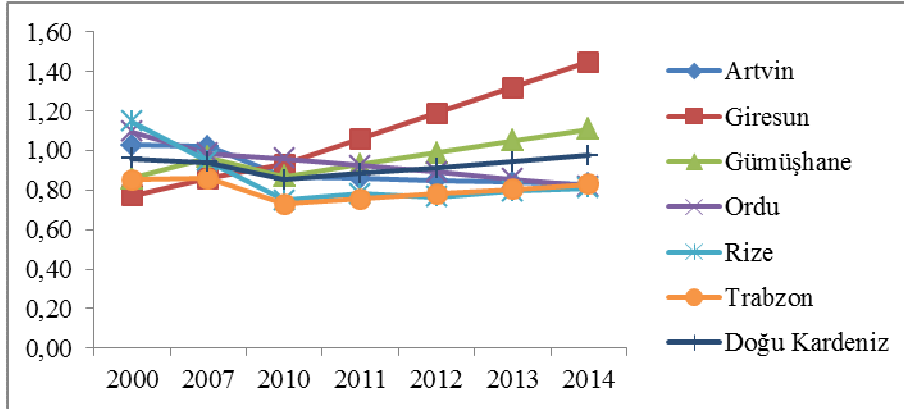


Kaynak TÜİK, (seçilmiş istatistiklere göre il raporlarından faydalanılmıştır).

### 3.4. Doğu Karadeniz'de Çevre Kirliliği ve Karşılaşılan Problemler

Küresel, ulusal ve yerel ölçekte çevre kirliliğini önlemek, özellikle zengin doğal kaynaklara sahip bölgelerde doğal kaynakların plansız kullanımını engellemek için etkili ve kapsamlı bir çevre yönetim anlayışı gereklidir. Doğu Karadeniz çevre kirliliği temel göstergeleri bakımından Türkiye ortalamasının altında olduğu ileri sürülebilir. TÜİK 2012 verilerine göre Türkiye sınırları içerisinde toplanan atık miktarı 25.844.572 ton iken, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde 554.453 ton olduğu açıklanmıştır (Tablo 4).

Şekil 10. Doğu Karadeniz Bölgesi kişi başı katı atık miktarı (2000-2014)



Kaynak: TÜİK verilerinden oluşturulmuştur.

En fazla atığın ise 161.086 ton ile Trabzon il sınırları içerisinde gerçekleştiği gözlenmektedir. Kişi başı atık miktarları dikkate alındığında ise, Türkiye ortalaması 1.12 kg/gün olurken Doğu Karadeniz’de bu oran 0.91 kg/gün olduğu görülmektedir (Şekil 10). Kişi başı atık miktarları bakımından, sırasıyla 1.31 ve 1.09 kg/gün ile Giresun ve Gümüşhane illeri ilk sıralarda yer alırken, 0.78 kg/gün ile Trabzon ve Rize en alt sırada yer almaktadır. Mevsimsel olarak kişi başı atık miktarları değerlendirildiğinde ise özellikle yaz aylarında ortalama değerlerde bir artış olduğu, kış aylarında ise ortalamanın altında gerçekleştiği söylenebilir.

Tablo 4. Bertaraf etme yöntemlerine göre Doğu Karadeniz illeri toplam ve kişi başı atık miktarları

	Artvin	Giresun	Gümüşhane	Ordu	Rize	Trabzon
<b>Toplanan Atık miktarı (ton/yıl)</b>	32.	114.	33.	149.	63.	161.
	232	594	373	260	908	086
<b>Kişi başı toplanan atık (Kg-Kişi-Gün)</b>	0,85	1,19	0,99	0,89	0,78	0,78
<b>Belediye çöplüklerine dökülen (ton/yıl)</b>	32.	111.	33.	145.	16.	361
	232	194	373	552	419	
<b>%</b>	100	97	100	98	26	0
<b>Düzenle depolama, sahalarına götürülen (ton/yıl)</b>					47.	160.
					489	571
<b>%</b>	0	0	0	0	74	100
<b>Kompost tesisine götürülen (ton/yıl)</b>						
<b>%</b>	0	0	0	0	0	0
<b>Açıkta yakılan (ton/yıl)</b>		1.759		1.031		55
<b>%</b>	0	2	0	1	0	0
<b>Dereye ve göle dökülen (ton/yıl)</b>				128		
<b>%</b>	0	0	0	0	0	0
<b>Gömülen (ton/yıl)</b>		1.466		2.079		83
<b>%</b>	0	1	0	1	0	0
<b>Diğer atık miktarı (ton/yıl)</b>		175		469		17
<b>%</b>	0	0	0	0	0	0

Kaynak: TÜİK

Atıkların bertaraf etme yöntemlerine göre durum değerlendirildiğinde ise, Artvin, Giresun, Gümüşhane ve Ordu illerinde ağırlıklı olarak belediye çöplüklerine döküldüğü, Rize ve Trabzon illerinde ise düzenli depolanma alan-

larında bertaraf edildiği gözlenmektedir (Tablo 4). Doğu Karadeniz Bölgesi ile Türkiye ortalaması karşılaştırıldığında, ülke genelinde %60 ile düzenli depolama tesisleri tercih edilirken Doğu Karadeniz bölgesinde %61 ile belediye çöplüklerine dökülmesi atık bertaraf yöntemleri arasında en sık başvurulan yöntem olduğunu göstermektedir. Özetle, 2000-2014 yılları arasında Doğu Karadeniz bölgesi katı atık miktarların açısından değerlendirildiğinde, özellikle Giresun, Gümüşhane ve Rize'de toplam atık miktarında ciddi bir artış, Ordu'da ise ciddi bir azalış olduğu görülmektedir. Trabzon ve Artvin illerinde ise ciddi bir değişikliğin olmadığını gözlenmektedir. Atıkların bertaraf etme yöntemlerine göre ise en fazla belediye çöplüklerine dökme ve düzenli depolamanın giderek daha yaygın atık bertaraf yöntemi olarak tercih edildiği ileri sürülebilir.

Kentleşme, endüstrileşme faaliyetleri ve nüfus artışının çevre üzerindeki etkisi bakımında bir diğer önemli husus ise toplam atık su miktarlarındaki artış ve bunun mevcut su kaynakları üzerindeki olumsuz etkileri gelmektedir (Ulusoy ve Akdemir, 2012). Özellikle düşük ve orta gelirli ülkelerde, ciddi boyutlara ulaşan su kıtlığı, endüstriyel ve diğer beşeri faaliyetleri sonucu meydana gelen atık sularının akarsuların, göllerin ve diğer yüzeysel ve yeraltı su kaynakların kirlenmesine ve su kalitesinin düşmesine neden olmaktadır. Bu nedenle atık suların deşarj edilmesi sonucu meydana gelen zararlı ve kirlenici maddeler ve patojenler uzaklaştırılmakta ya da bertaraf edilmekte, arıtılan su ise ekolojik dengeye ve insan sağlığına zarar veremeyecek şekilde çevreye verilmektedir (Polat, 2012: 58).

Bu açıdan, 2012 TÜİK verilerine göre Türkiye'de toplam deşarj edilen atık su miktarı yaklaşık 4,1 milyar m<sup>3</sup> olarak gerçekleştiği görülmektedir (Tablo 5). Doğu Karadeniz Bölgesi'nde deşarj edilen atık su miktarı ise yılda 82,589 m<sup>3</sup> olduğu görülmektedir. Doğu Karadeniz bölgesinde kanalizasyon şebekesi ile toplanan toplam atık su yaklaşık %69'u denize, %28,7'si akarsulara deşarj edilmektedir. Şehirler bağlamında ise, özellikle Trabzon ilinde 20.472 m<sup>3</sup> ile en fazla atık su denize deşarj edildiği görülmektedir (Tablo 5).

Kişi bazında deşarj edilen atık su miktarına bakıldığında Rize 190 m<sup>3</sup> ile Türkiye ortalaması ile aynı olurken, diğer illerin ortalaması Türkiye ortalamasının altında olduğu görülmektedir. 2002-2012 yılı kişi başı atık su miktarları karşılaştırıldığında Türkiye ortalaması 154 m<sup>3</sup>'ten 190 m<sup>3</sup>'e çıkarak yaklaşık %23'lük bir artış görülmektedir. Aynı dönem için iller bazında değerlendirildiğinde ise, Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu ve Rize'de sırası ile yaklaşık %69, %77, %104, %87 ve % 126'lık bir artış söz konusu iken, Trabzon ilinde % 9,5'lik bir azalma görülmektedir. Aynı zaman periyodunda Türkiye'deki toplam atık su miktarı ise 2,5 milyar m<sup>3</sup>'ten 4 milyar m<sup>3</sup>'e çıkarak, yaklaşık %63 arttığı gözlenmektedir.

Doğu Karadeniz bölgesinde atık su ile ilgili olarak altı çizilmesi gereken bir diğer önemli husus kanalizasyon şebekelerinin ve arıtma tesislerinin yetersizliğidir. 2012 TÜİK verilerine göre ülke genelinde belediyelerin yaklaşık %80'ni kanalizasyon şebekesi ile hizmet sunmaktadır ki buda yeterli düzeye hala ulaşmadığının bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Doğu

Karadeniz bölgesinde ise, belediyelerin sadece %76'sı kanalizasyon hizmeti sunulabilmektedir.

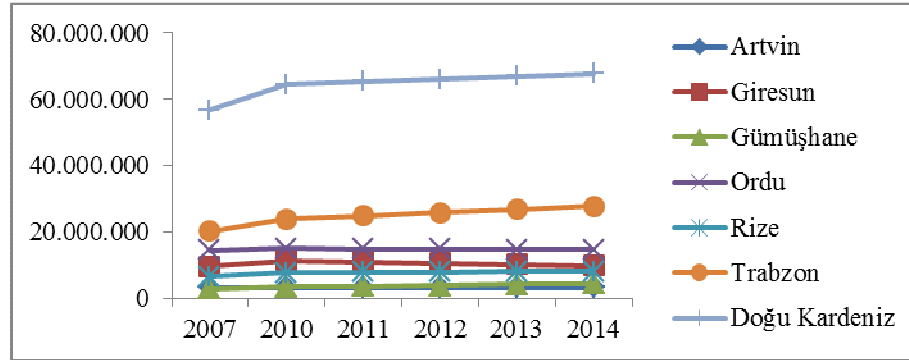
Tablo 5. Doğu Karadeniz illerinde alıcı ortama göre deşarj edilen atık su miktarları

	Artvin	Giresun	Gümüşhane	Ordu	Rize	Trabzon
<b>Deşarj edilen toplam atık su miktarı (1000 m<sup>3</sup>/yıl)</b>	5.483	12.477	4.566	23.464	13.125	23.474
<b>Denize (1000 m<sup>3</sup>/yıl)</b>	2.368	8.391	-	14.762	11.558	20.472
<b>Göle - Gölet'e (1000 m<sup>3</sup>/yıl)</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Akarsuya (1000 m<sup>3</sup>/yıl)</b>	3.114	3.570	4.370	8.223	1.512	2.912
<b>Araziye (1000 m<sup>3</sup>/yıl)</b>	-	516	135	479	55	30
<b>Baraja (1000 m<sup>3</sup>/yıl)</b>	-	-	60.00	-	-	-
<b>Diğer ortamlara (2) (1000 m<sup>3</sup>/yıl)</b>	-	-	-	-	-	60.00
<b>Deşarj edilen kişi başı atık su miktarı (litre/kişi-gün)</b>	166	158	151	163	190	142

Kaynak, TÜİK (2012)<sup>4</sup>

Kentleşmenin çevre üzerindeki etkisinin bir göstergesi de, suya olan talebin artmasıyla yeterli ve kaliteli su temininde karşılaşılan problemlerdir. Yüzeysel ve yeraltı su kaynaklarının çeşitli nedenlerden dolayı azalması, mevcut kaynakların ise kirlenmesi ve kalitesinin düşmesi özellikle gelişmekte olan ülkelerde ciddi sorun teşkil etmektedir.

Şekil 11. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde dağıtılan su miktarları m<sup>3</sup>/yıl (2007-2014)



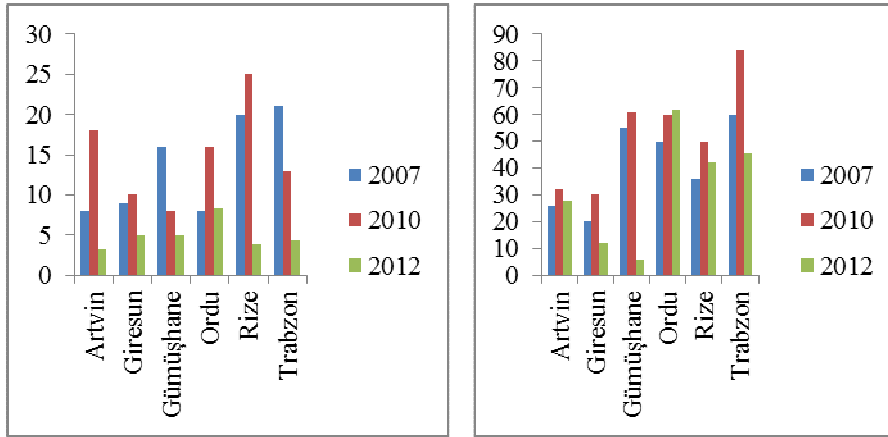
Kaynak, TÜİK

<sup>4</sup> Belediye sayısına büyükşehir belediyeleri de dâhil edilmiştir.

2004-2012 yılları arasında ülke genelinde belediyeler tarafından içme suyu şebekesi ile dağıtılan su miktarı yaklaşık 2 milyardan 2,8 milyar m<sup>3</sup>lük seviyesine çıkarak %40'lık bir artış göstermiştir. Aynı dönem içerisinde, Doğu Karadeniz bölgesinde belediyeler tarafında dağıtılan su miktarı 50,9 milyon m<sup>3</sup>'ten 66 milyon m<sup>3</sup>'e yükselerek yaklaşık %30'luk bir artış göstermiştir. Her bir il için durum değerlendirildiğinde ise, sırasıyla Trabzon, Ordu ve Giresun en fazla su tüketimin olduğu iller arasında gösterilmektedir (Şekil 11). Aynı dönem içerisinde yıllık dağıtılan su miktarını en fazla %67,5'lik bir artış ile Gümüşhane'de, %49 ve %43 ile de Rize ve Trabzon illerinde gerçekleştiği görülmektedir.

Türkiye'de kentleşme ile ilgili olarak karşılaşılan çevre problemlerinden bir diğeri de hava şartlarına bağlı olarak özellikle kış aylarında ısınmadan kaynaklanan hava kirliliğidir. Hava kirliliğinin en önemli göstergesi olarak SO<sub>2</sub> ve PM<sub>10</sub><sup>5</sup> yoğunluk değerleri gösterilmektedir. Kentleşme ile konutlaşmanın artış göstermesi, enerjiye tüketimin artması, artan motorlu taşıtlardan salınan egzoz gazları hava kirliliğine neden olmaktadır. Hava kirliliğinin temel sebebi olarak ise düşük vasıflı yakıtların kullanımı, yanlış yakma tekniklerin uygulanması ve yakma sitemlerinde gerekli bakım çalışmalarının yapılmaması gösterilebilir. Doğu Karadeniz bölgesi hava kalitesi parametreleri ortalamaları değerlendirildiğinde özellikle 2010 yılında şehir merkezlerinde rakamsal değerlerin ciddi oranda arttığı görülmektedir (Şekil 12).

Şekil 12. Doğu Karadeniz Bölgesi 2007-2012 yıllık hava kalitesi parametreleri ortalamaları (µg/m<sup>3</sup>) SO<sub>2</sub> (soldaki), PM<sub>10</sub> (sağdaki)



Kaynak, TÜİK verilerinden ve 2012 il çevre durum raporlarından faydalanılmıştır.

<sup>5</sup> "SO<sub>2</sub> yakıtların doğal olarak yapısında bulunan kükürt bileşiklerinin yanma esnasında açığa çıkmasıyla oluşan kirlenici, boğucu, renksiz ve asidik gazdır. Partikül maddeler, gaz halindeki emisyonların kimyasal dönüşümü ve yağın halinde şekillenmesi ile oluşur. Çapı 10 mikrometre altındaki partiküller maddelere PM<sub>10</sub> denir" (Çevre Durum Raporları: 2012 Özet İller)

## **Sonuç**

Doğu Karadeniz bölgesinin kentleşme yapısına ilişkin problemlerin temel kaynağı olarak coğrafik kısıtlar gösterilebilir. Kırsal alanlardaki dağınık yerleşme ve kıyı şeridi boyunca kümelenmiş kent yerleşim merkezleri bölgedeki kentleşme yapısının temel belirleyicisi konumundadır. Coğrafik yapı, yerleşim ve iskân yerleri oluşturulması ve altyapı hizmetleri maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır. Bunun yanı sıra, mevcut yerleşim alanlarındaki çarpık kentleşme yapısı, akarsu, dere ve havza yataklarının plansız ve kontrolsüz bir şekilde yerleşim alanı olarak tahsil edilmesi son dönemlerde yaşanan doğal felaketlerin yaşanmasında en önemli nedenleri arasında gösterilebilir. Nitekim Cumhuriyet'in ilk yıllarından günümüze kadar, 585 adet doğal afet yaşandığı, bunun yaklaşık %46'sının heyelan ve %4'ünün sel felaketinden kaynaklanmış olması, mevcut binaların dayanıksız ve yaşının fazla olması durumunun ciddiyetini daha fazla artırmaktadır (DOKAP).

Doğu Karadeniz bölgesinin kentleşme yapısı ile ilişkili olarak yaşanan problemler arasında, ulaşım sektörü açısından yılar itibarıyla motorlu araç sayısı artış göstermesi, özellikle mevsimsel olarak kış aylarında konutlardaki ısınma amaçlı kömür kullanımı ile araç emisyon salınım miktarında artış olması sonucunda kent merkezlerinde meydana gelen hava kirliliği gösterilebilir. Bu hususta son dönemlerde uygulanan doğal gaz kullanımı yaygınlaştırma faaliyetlerinin belirli ölçüde kömür kullanımı azalmasına neden olmasına rağmen hava kirliliği sorunu özellikle kent merkezlerinde hala devam ettiği söylenebilir. Ayrıca bölge coğrafik yapısının güneş, rüzgâr ve hidro-elektrik santraller vb. gibi yenilenebilir enerji kaynak potansiyeli oldukça yüksek olduğu yapılan kapsamlı bilimsel çalışmalarla tespit edilmiştir. Gerekli fizibilite, altyapı ve çevre tetkikler ile olası sonuçları hususunda gerekli önlemler alınması şartı ile söz konusu potansiyelden faydalanılması bölgedeki fosil yakıt tüketiminin azaltılmasına ve hava kirliliği başta olmak üzere diğer sosyoekonomik alanlarda ciddi kazanımlar sağlayabilir.

Kontrollü yerleşim alanlarının oluşturulması ve sağlıklı kentleşme yapısının gerçekleştirilmesi hiç şüphesiz bölgeden dışa göçün önlenmesinde yararlı olacaktır. Nitekim Doğu Karadeniz bölgesinde çeşitli nedenlerden (coğrafik kısıtlar, gelişmişlik düzeyi, eğitim, iş imkânları vb.) dolayı bölge dışı göç sürekli artış göstermiş bu konuda yeterli çözüm önerisi hala geliştirilmemiştir. Sonuç olarak işsizlik ve işgücüne katılım oranı başta olmak üzere sosyoekonomik göstergelerin ülke ortalamasının altında kalması kentleşme yapısına ilişkin önemli sorunlardan biri olarak değerlendirilebilir.

Bölgede çevresel kirleticiler arasında en önemlisi katı atıklardır. Kent merkezlerinde katı atık problemi katı atık depolama tesisler aracılığı ile çözülmeye çalışılırken, özellikle kırsal alanlarda yerleşimlerin dağınık olması nedeniyle ciddi bir sorun olarak varlığını devam ettirmektedir. Bu hususta bütüncül, bölge coğrafik yapı değerleri dikkate alan katı atık ve atık su yönetim anlayışının hâkim kılınması gerekmektedir. Enerji ve su verimliliği hususunda daha kapsayıcı ve teşvik edici faaliyetlerin olası sorunlarla



mücadelede ciddi kazanımlar sağlayacaktır. Çevre kirliliği ile mücadele hususunda yönetim düzeyleri (uluslararası, ulusal ve yerel) arasında ve her bir yönetim düzeyindeki paydaşlar (kamu ve kamu dışı örgütler) arasında daha fazla işbirliği ve koordinasyona sağlanması, bilinçlendirme ve teşviklerin sunulması ve gerekli hallerde yaptırımların uygulanması gerekli görülmektedir.

### KAYNAKÇA

- ALVER, Köksal (2012). Kent İmgesi. K. Alver (Der.) *Kent sosyolojisi*: İçinde 9-31. Ankara: Hece Yayınları.
- BAL, Hüseyin (2015). *Kent Sosyolojisi*. İstanbul: Sentez Yayıncılık.
- BERGEN, Lütfi (2013). *Kenti Durduran Şehir*. Ankara: MGV Yayınları.
- CANSEVER, Turgut (1996). Şehir. *Cogito*. Sayı:8: 125-130.
- COŞKUN, Ogün (2013). Doğu Anadolu Bölgesi'nde Kentleşme ve Kentsel Gelişim. *Doğu Coğrafya Dergisi*. Cilt 18, Sayı 30
- CUI, Linli. & SHI, Jun (2012). Urbanization and Its Environmental Effects in Shanghai, China, *Urban Climate* 2 (2012) 1-15
- ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI (2012). Çevre Durum Raporu, 2012 yılı özet iller, Çevresel Etki Değerlendirmesi, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü, Erişim tarihi, 10.05. 2016, [http://www.csb.gov.tr/db/ced/edirtordosya/CDR\\_OZET\\_2012.pdf](http://www.csb.gov.tr/db/ced/edirtordosya/CDR_OZET_2012.pdf)
- DEMİRKAN, Tarık (1996). Tarih Boyunca Kuşatılan Özgürlük Adaları: Kentler. *Cogito*, Sayı:8: 17-22.
- DOĞU KARADENİZ PROJESİ EYLEM PLANI- DOKAP (2014-2018), TC. Kalkınma Bakanlığı, Doğu Karadeniz Bölgesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, Erişim tarihi, 10.08.2016, <http://www.dokap.gov.tr/wp-content/uploads/2015/10/eylemplani1418.pdf>
- GARİPAĞAOĞLU, Nuriye (2010). Türkiye'de Kentleşmenin, Kent Sayısı, Kentli Nüfus Kriterlerine Göre İncelenmesi ve Coğrafi Dağılışı. *Marmara Coğrafya Dergisi*. Sayı: 22, Temmuz - 2010, s. 1-42
- GOTTDIENER, Mark & BUDD, Leslie (2005). *Key Concepts in Urban Studies*. London: SAGE Publications.
- GÖKÇE, Birsen (2007). *Türkiye'nin Toplumsal Yapısı ve Toplumsal Kurumlar*. Ankara: Savaş Yayınevi.
- İNŞAAT MÜHENDİSLER ODASI - İMO (2011). Türkiye'de Konut Sorunu ve Konut İhtiyacı Raporu. Erişim tarihi 11.10.2015, [http://www.imo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=628&tipi=4&sube=0#.VlxGztLhDU](http://www.imo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=628&tipi=4&sube=0#.VlxGztLhDU)
- KAYA, Gazanfer (2014). *Kentleşmenin Toplumsal Boyutları, Adıyaman Örneği*. Ütopya Yayınevi, Ankara, 175 s.
- KELEŞ, Ruşen (2012). *Kentleşme Politikası*, İmge kitap evi yayınları. Ankara, 703 s.
- KESKİNOK, Çağatay (2006). *Kentleşme Siyasaları*. İstanbul: Kaynak Yayınları.

- ÖZDEMİR, Turgut, TURABI, Ayşe, ÜÇER, Füsün & ARIK Ayhan (2005). Kent- sel Ulaşım Sorunları ve Çözümleri Üzerine Bir Araştırma (Balıkesir Örneği) 6. *Ulaştırma Kongresi*, 23-25 Mayıs, İstanbul.
- POLAT, Ayben (2012). Su Kaynaklarının Sürdürülebilirliği İçin Arıtılan Atık suların Yeniden Kullanımı. *Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi* 6 (1): 58-62, 2013 ISSN: 1308-0040, E-ISSN: 2146-0132, www.nobel.gen.tr
- SATO. Yasuhira & ZENOU Yves (2014). How Urbanization Affects Employment and Social Interactions. Discussion Paper, No:7914, Erişim tarihi 01.12.2015, <http://ftp.iza.org/dp7914.pdf>
- SENN. Dominique.(n.d). Water, Sanitation and Urbanisation, Sustainable Sanitation. *Water Management*, Erişim tarihi 15.11.2015, <http://www.sswm.info/content/water-sanitation-and-urbanisation>
- ŞAHİN, Yusuf (2013). *Kentleşme politikası*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- ŞENGÜL, Mihriban (2007). Kentleşen Dünya “Küreselleşme” Ve Yoksulluk: Türkiye Kentleşmesine Bir Bakış. A. Mengi (Der.) *Kent ve Politika: Antik Kentten Dünya Kentine*: İçinde 89-108. Ankara: İmge Kitabevi.
- TEKELİ, İlhan (2008). *Türkiye’de Bölgesel Eşitsizlik Ve Bölge Planlama Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- TEKELİ, İlhan (2011). *Kent, Kentli Hakları, Kentleşme Ve Kentsel Dönüşüm*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- TORREY, B., B. (2004). *Urbanization: an Environmental Force to be Reckoned with*. Population Reference Bureau, Erişim tarihi 30 Ekim, 2015, <http://www.prb.org/Publications/Articles/2004/UrbanizationAnEnvironmentalForceToBeReckonedWith.aspx>
- TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU-TÜİK (2015). *Hane halkı Tüketim Harcaması 2014*. Haber Bülteni, Sayı:18630, Erişim Tarihi 11.09.2015, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18630>
- TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU -TÜİK (2015). *İstatistiklerle Aile, 2014*, Haber Bülteni, Sayı:18624, Erişim Tarihi 11.09.2015, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18624>
- TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU -TÜİK (2015). *İşgücü İstatistikleri, Haziran 2015*, Haber Bülten, Sayı: 18641, Erişim Tarihi 10.11.2015, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18641>
- TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU -TÜİK (2015). *Motorlu kara taşıtı, Temmuz 2015*. Haber Bülteni, Sayı: 18769, Erişim Tarihi 10.11.2015, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18769>
- ULUSOY, Ahmet & AKDEMİR Tekin (2012). *Mahalli İdareler Teori, Uygulama. Maliye*, Seçkin Yayıncılık, 480 s.
- UNITED NATIONS (2007). *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*. Population Division of the Department of Economic and Social Affairs, pp. 244.
- YILDIRIM, A. (2004). Kentleşme ve Kentleşme Sürecinde Göçün Suç Olgusu Üzerindeki Etkileri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.