

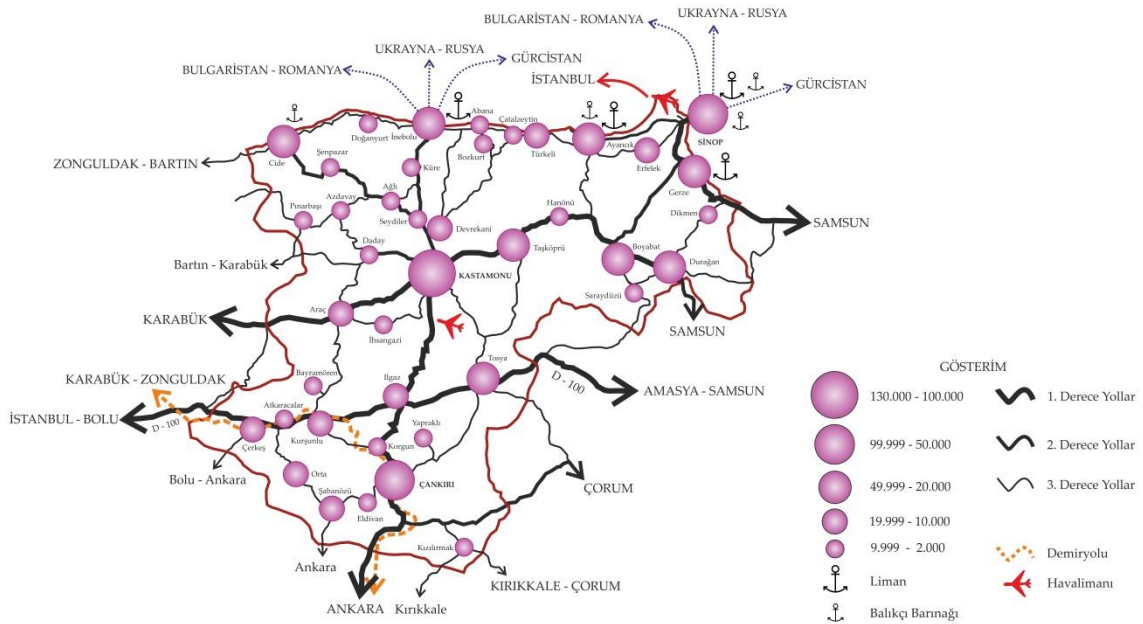
T.C. KUZEY ANADOLU KALKINMA AJANSI

1. Ulaştırma

Ulaştırma; sermaye, işgücü, hizmetler ve malların ülke düzeyinde ve uluslararası düzeyde en hızlı biçimde hareket etmesi için büyük önem arz etmektedir. Bu altyapının güçlü olmasının yanı sıra çeşitli olması da önemlidir. Bölgede ise ulaşım alternatifleri çeşitli olmakla birlikte ulaşım bağlantıları bazı coğrafi kısıtlamalar dolayısıyla zayıf kalmaktadır. Çankırı İli Ankara'ya karayolu ve demiryolu ile bağlanırken, Kastamonu İli'nin Ilgaz Dağı nedeniyle Ankara ile karayolu bağlantısı zayıf kalmaktadır. Sinop İli ise İstanbul'a havayolu ile bağlı olmasına rağmen deniz yolu bağlantıları zayıf kalmaktadır. İlin karayolu ağı da son yıllarda artan yatırımlara rağmen yetersiz kalmaktadır. Sonuç olarak, Bölge illerinin büyük iller ve bölge ülkelerinin kıyı kentleri ile olan ulaşım bağlantılarının zayıflığı Bölgeyi her yönden olumsuz etkilemektedir. Oysaki TR82 Bölgesi güneyde Ankara'ya, batıda İstanbul'a, doğuda Samsun'a ve kuzeyde Karadeniz'e kıyısı olan ülkelere yakın stratejik bir konumdadır.

Bölge içindeki yerleşimler ve bu yerleşimlerin ana ulaşım hatları ile ilişkilerine bakıldığında, Bölge dağınık bir yerleşime sahip olduğu görülmektedir. D-100 (E-80) karayolu ve Ankara – Zonguldak demiryolu hattı Çankırı İli'nden geçmesine rağmen Bölge nüfusu Kastamonu İl Merkezi'nden geçen ve Karadeniz kıyı şeridi boyunca uzanan ikinci ve üçüncü derece yollar üzerinde yoğunlaşmıştır (Bkz. Harita 1).

Harita 1: Ulaşım Ağı ve Nüfusa Göre Yerleşim Kademelenmeleri

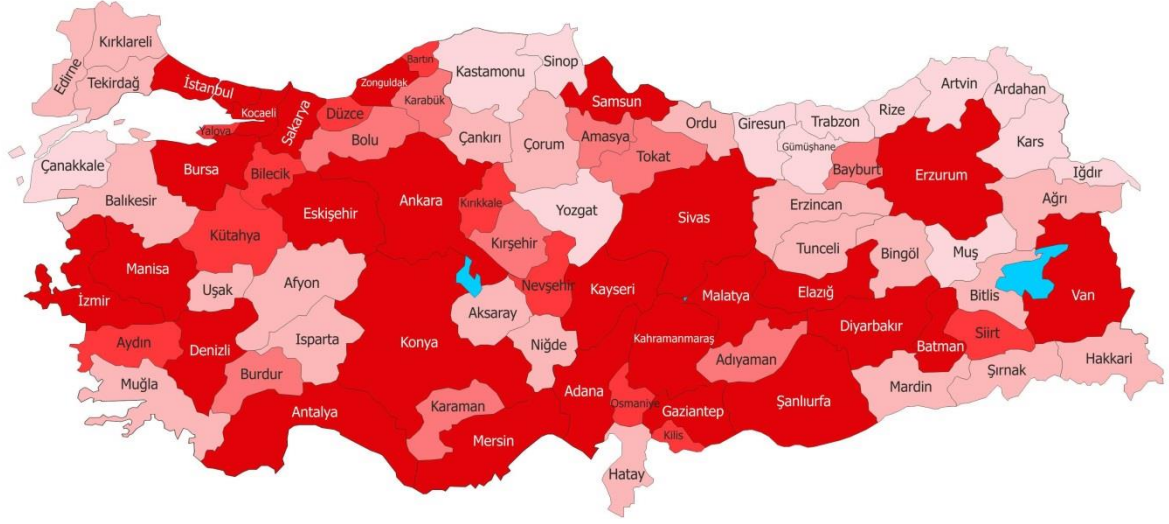


Kaynak: (Türkiye İstatistik Kurumu, f) Karayolları Genel Müdürlüğü, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi verileri kullanılarak tarafımızca çizilmiştir.

Bölgedeki farklı coğrafi koşullar, farklı etkiler doğurmakta dolayısıyla Bölge illerinin erişilebilirlikleri ise birbirinden farklı olmaktadır. Örneğin en yakın hizmet merkezine erişimde Bölge illeri arasında farklılıklar göze çarpmakta olup, Bölgenin bu anlamdaki erişilebilirliği düşük kalmaktadır. Bölge illeri Doğu Karadeniz ve Güney Doğu Anadolu'da bulunan illerle yakın bir özellik sergilemektedir (Bkz. Harita 2).

T.C. KUZAY ANADOLU KALKINMA AJANSI

Harita 2: En Yakın Hizmet Merkezine Erişim

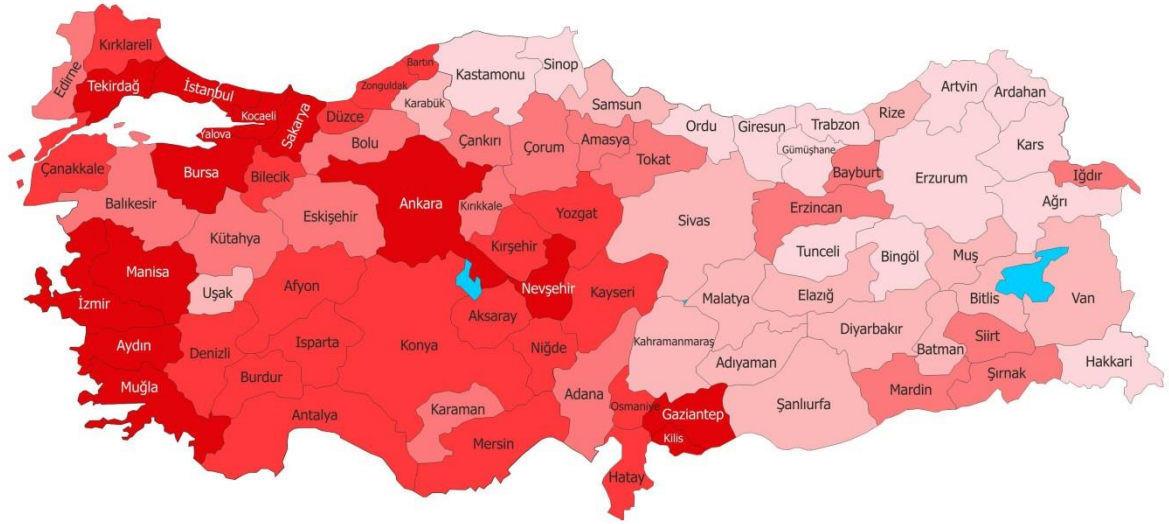


Gösterim 0 - 24 (26) 34 - 36 (11) 36 - 45 (9) 45 - 61 (20) 61 - 100 (15)

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 2012) verileri kullanılarak tarafımızca çizilmiştir.

Bölge illeri aynı zamanda kırsal alana erişimde de benzer özellikler sergilemektedir (Bkz. Harita 3). Köy yollarının uzunluğu ve kalitesinin düşük olması ve Bölgenin coğrafi yapısının engebeli oluşu nedeniyle Bölgede kırsal alana erişim diğer birçok bölgeye göre zayıf kalmaktadır. Kastamonu ve Sinop kırsal alana erişimde en son kategoride yer almaktayken, Çankırı ise orta kategoridedir.

Harita 3: Kırsal Alana Erişim



Gösterim 69,7 - 100 (14) 55,5 - 69,7 (20) 41,8 - 55,5 (18) 24,7 - 41,8 (15) 7,5 - 24,7 (14)

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 2012) verileri kullanılarak tarafımızca çizilmiştir.

Erişilebilirlik sorunları mevcut durumda ön plana çıksa da Bölgenin erişilebilirliğini artıracak birçok ulaştırma yatırımı da yapılmaktadır. Bu ulaştırma yatırımları illerin kendine özgü ulaştırma sorunlarını çözmek üzere yapılmaktadır. Örneğin, yapımına başlanan ve 2014 yılında bitirilmesi planlanan Ilgaz Tüneli, 2013 yılı içerisinde açılan Kastamonu Havalimanı, İnebolu Limanı'nın geliştirilmesi, Sinop ve Yalta arasında feribot seferlerinin başlaması ve Sinop Havalimanı'nın yenilenmesi ile mevcut nüfus dağılımı örüntüsünün değişmesi beklenmektedir. Bölgedeki ulaşımında bu niceliksel ve niteliksel

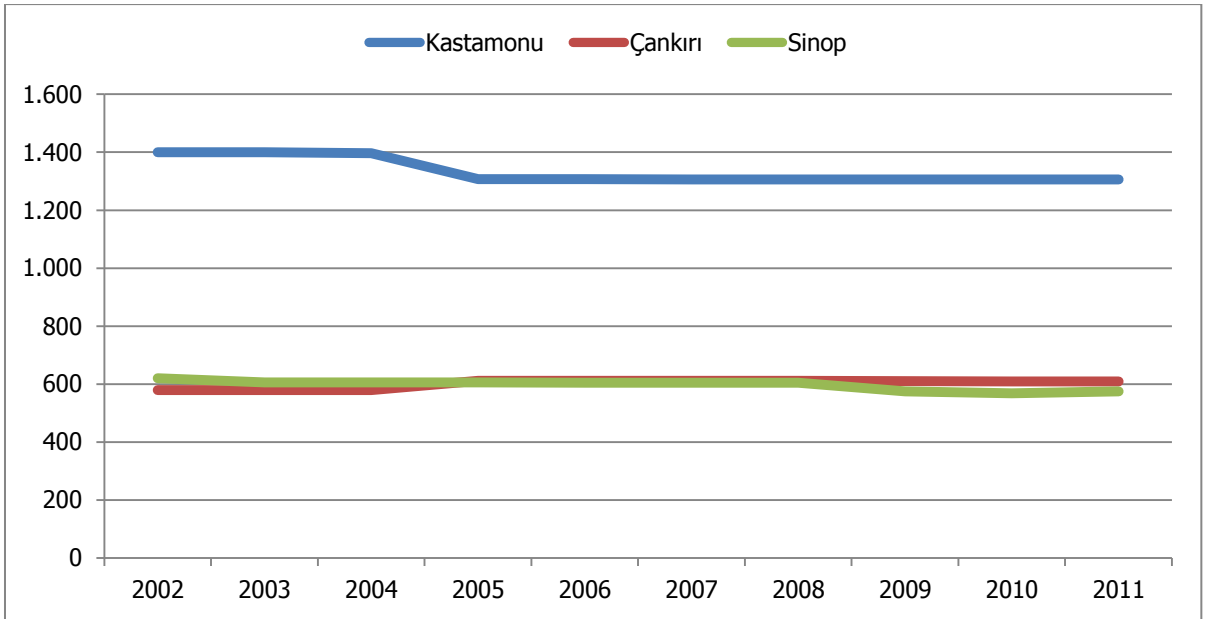
T.C. KUZAY ANADOLU KALKINMA AJANSI

değişimler nüfus artışını tetikleyecek ve İnebolu – Kastamonu – Ilgaz – Çankırı karayolu hattındaki yerleşim yerlerindeki nüfus ve bu hat üzerindeki mal, hizmet ve insan akışı yoğunlaşacaktır. Bölgenin bağlantıları, bu yatırımların tamamlanmasından sonra İnebolu ve Sinop üzerinden Karadeniz Havzasındaki ülkeler, Ankara ve Adana – Mersin üzerinden Akdeniz Havzasındaki ülkeler, Kastamonu ve Sinop Havalimanı üzerinden başta İstanbul olmak üzere Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile güçlenecektir.

1.1. Karayolları

Bölgede karayollarının uzun yıllar gelişmemiş olması bölgenin büyük pazarlar ile bütünleşmesini engellemiş ve büyük nüfus kayıpları yaşanmasında etkili olmuştur. 2002 – 2011 yılları arasında Bölgedeki il ve devlet yolu uzunlukları çoğunlukla sabit kalmıştır (Bkz. Grafik 1).

Grafik 1: İl ve Devlet Yolu Toplam Uzunluğu, 2002 – 2011 (Km)



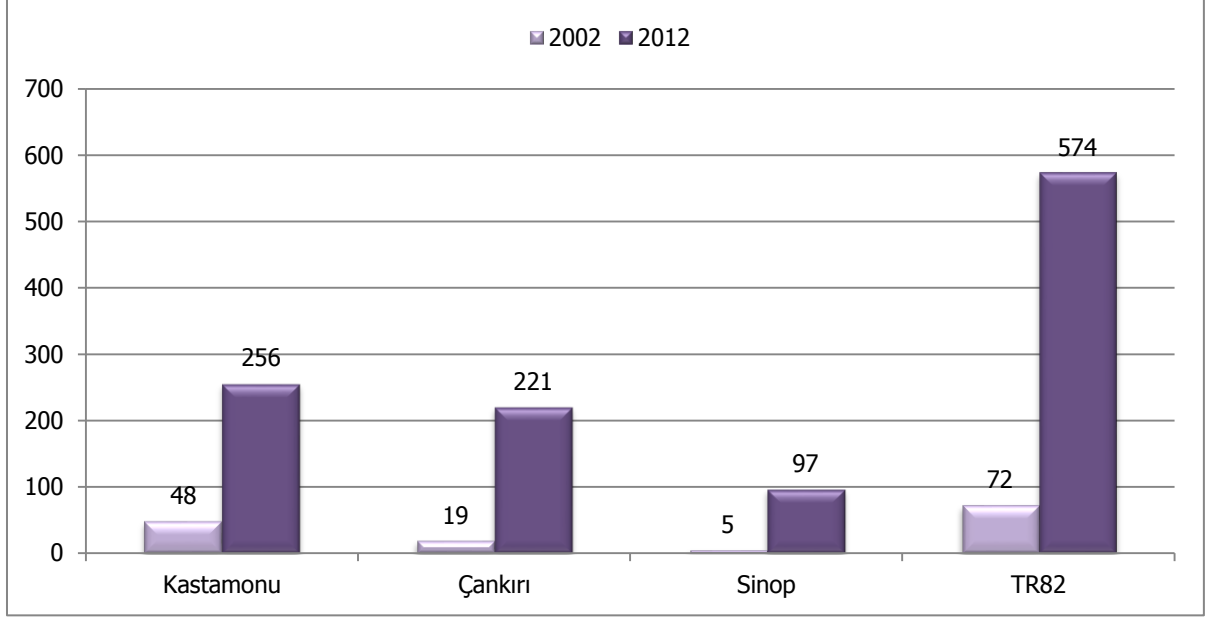
Kaynak: (Türkiye İstatistik Kurumu, ı)

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre Bölgedeki il ve devlet yollarındaki trafik hacminin en yüksek olduğu bölgeler il merkezleri olurken, Bölgeyi İstanbul, Ankara ve Samsun'a bağlayan ana yollarda ve OSB'lerin bulunduğu noktalarda trafik hacmi yüksektir. Trafik hacminin büyük bölümünü otomobiller oluştururken, OSB'lere yakın bölgelerde ve yük taşımacılığında transit olarak kullanılan anayollarda kamyon trafiği artmaktadır. Örneğin Samsun ve Çorum'u İstanbul'a bağlayan D-100 karayolu üzerindeki kamyon trafiği Sinop'u Samsun'a bağlayan anayoldaki kamyon trafiğine göre oldukça yüksektir.

Bölgede son yıllarda karayolları yatırımı artarak devam etmektedir. Bu yatırımların sonucunda Bölgede bölünmüş yol uzunluğu 2002 yılında 72 km iken 2012 yılında yaklaşık 8 katına ulaşarak 574 km uzunluğa ulaşmıştır (Bkz. Grafik 2). D-100 karayolunun Çankırı İli içerisinde kalan bölümünde yapılan iyileştirmeler ile bölünmüş yolun niteliği artmış Bölgenin İstanbul ve Samsun ile bağlantısı güçlenmiştir. Ayrıca Kastamonu'yu Sinop'a bağlayan yollarda da bölünmüş yol yatırımları artmış ve yolların kalitesi yükselmiştir. Sinop – Samsun karayolu yatırımları ile birlikte Sinop – Samsun bağlantısı güçlenmiş; hat üzerinde bulunan Sinop'un Gerze ve Dikmen ilçelerinin cazibesi artmıştır. Ilgaz Tüneli yatırımının da tamamlanacağı düşünüldüğünde Bölgede yer alan illerin kendi aralarında ve komşu illerle fonksiyonel ilişkisi daha da güçlenecektir.

T.C.
KUZAY ANADOLU KALKINMA AJANSI

Grafik 2: Bölünmüş Yol Uzunluğu, 2002 – 2012 (Km)



Kaynak: (Karayolları 15. Bölge Müdürlüğü)

1.2. Demiryolları

Sürdürülebilir ulaşım için önemli bir yer tutan demiryolları coğrafi zorluklar nedeniyle Bölgede gelişkin değildir. Ancak Ankara – Zonguldak Demiryolu hattının 172 km'lik bölümü Çankırı il sınırları içerisinde geçmekte ve Çankırı'ya lojistik avantaj sağlamaktadır. Mevcut hatta yapılacak iyileştirme çalışmaları demiryolu ulaşımını geliştirecek ve hattın Çankırı'ya katkısı da artacaktır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 2035 yılına kadar yapımını tamamlayacağı ve Ankara – Samsun hızlı tren hattına bağlanacak olan Çankırı – Çorum konvansiyonel demiryolu hattı da Bölgeye artı değer katacaktır. Bölgenin hızlı bir gelişme yaşacağı düşünüldüğünde alternatif demiryolları hatlarının da sanayi bölgelerini gözeterek geliştirilmesi önem taşımaktadır. Araç, Kastamonu, Taşköprü, Hanönü, Boyabat ve Sinop hattında ve Çankırı, Ilgaz, Kastamonu, Seydiler, Küre ve İnebolu hattında taşınan yük miktarı yüksek oranlarda artacaktır.

1.3. Havayolları

Sanayi ve turizmin gelişimi için oldukça önemli bir yere sahip olan havayolları, Bölgede gelişme aşamasındadır (Bkz.Tablo 1). Hali hazırda Bölgede yalnızca Sinop İl Merkezi'nde yer alan havalimanı faal durumdadır. 1993 yılında açılan havalimanı 2001 yılında kapatılmış ancak 15 Temmuz 2008'de tekrar açılmıştır. Tekrar açılmasından bugüne kadar hızlı bir gelişme kaydeden havalimanı kapasitesini daha etkin kullanmaya başlamıştır.

Tablo 1: Havalimanları Özellikleri

	Kastamonu Havalimanı	Sinop Havalimanı
Uçuş Yapılan İller	İstanbul	İstanbul
Pist Uzunluğu (m.)	2.250 x 60	1.652 x 30
Uçak Kapasitesi	2	1
Yıllık Yolcu Kapasitesi	200.000*	150.000
Otopark Kapasitesi	74	80
Şehre Uzaklık (km.)	10	8
Ulaşım Biçimi	Servis ve Taksi	Servis ve Taksi

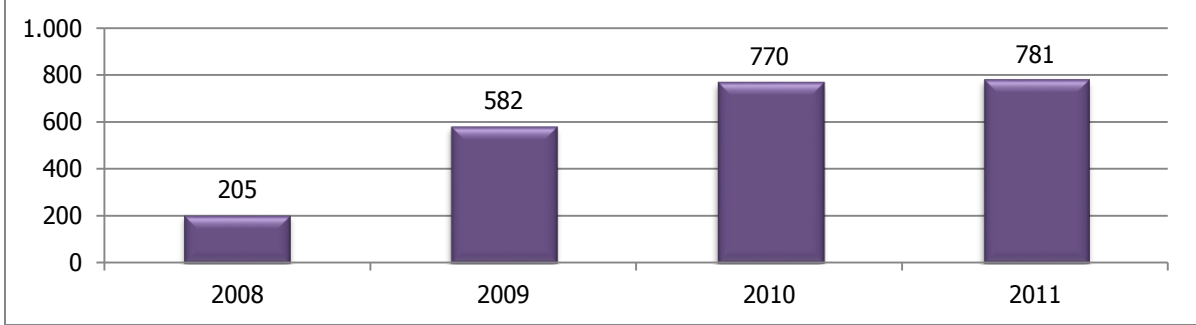
* Verilen bilgiler tahminidir.

Kaynak: (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) ve (Kastamonu İl Özel İdaresi Genel Sekreterliği, 2013)

T.C. KUZAY ANADOLU KALKINMA AJANSI

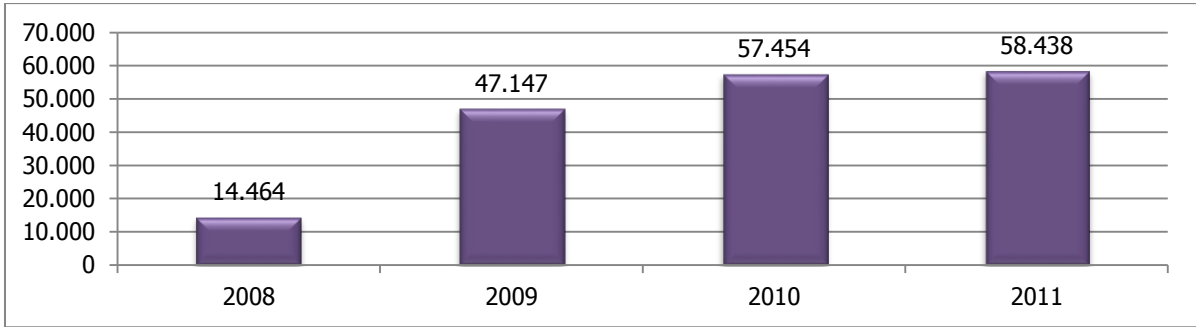
2008 – 2011 yılları arasında havalimanına inen ve kalkan toplam uçak sayısı ve taşınan yük miktarı yaklaşık 3 kattan fazla ve toplam yolcu sayısı ise 4 kattan fazla artmıştır (Bkz. Grafik 3, Grafik 4 ve Grafik 5). Sinop Havalimanı yenilenme sürecinde olup; 2.000 x 45 m.'ye uzayacak olan pisti ile mevcut yolcu ve uçak kapasitesini artıracaktır. Hali hazırda yalnızca İstanbul'a uçuş yapılmakta olup; gelişen turizm ve sanayi sektörü düşünüldüğünde Antalya, İzmir ve Ankara gibi illere ve Ortadoğu ülkelerinden de uçuş yapılması gerekliliği ortaya çıkacaktır.

Grafik 3: Sinop Havalimanında İniş-Kalkış Yapan Toplam Uçak Sayısı, 2008 – 2011



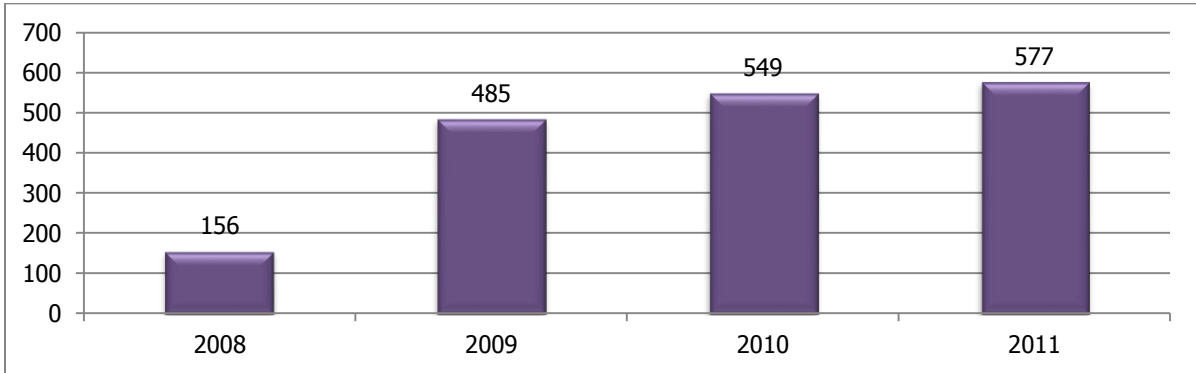
Kaynak: (Devlet Hava Meydanları İşletmesi)

Grafik 4: Sinop Havalimanı Toplam Yolcu Sayısı, 2008 – 2011



Kaynak: (Devlet Hava Meydanları İşletmesi)

Grafik 5: Sinop Havalimanı Toplam Taşınan Yük, 2008 – 2011 (Ton)



Kaynak: (Devlet Hava Meydanları İşletmesi)

Kastamonu Havalimanı ise 05 Temmuz 2013 tarihinde faaliyete açılmış olup; Kastamonu'nun ve civar illerin gelişmesini tetikleyecek önemli bir unsurdur. Seferlerini halihazırda sadece İstanbul'a yapan havalimanından DHMİ verilerine göre 2013 Ağustos yılı sonu itibarıyla 150 uçak iniş kalkış yapmış olup; toplam yolcu sayısı 10.000 ve toplam taşınan yük ise 72 ton olarak gerçekleşmiştir. Bölgenin hızlı gelişmesi göz önüne alındığında ilerleyen yıllarda İzmir, Trabzon, Erzurum, Antalya gibi illere ve Ortadoğu ülkelerinden de uçuşların yapılması gerekmektedir.

T.C.
KUZAY ANADOLU KALKINMA AJANSI

1.4. Denizyolları

Uzun kıyı şeridine sahip Bölgede denizyollarının yük ve yolcu taşımacılığında kullanımı sınırlıdır. Bunun en büyük nedenlerinden bir tanesi ana karayolu ve demiryolu hatlarının Bölgedeki limanlar ile bağlantısının bulunmaması ya da oldukça zayıf olmasıdır. Bölge denizyolları, ithalat – ihracat amaçlı gemiler ve kruvaziyer gemiler (Büyük gezinti gemileri) tarafından kullanılmaktadır. Kruvaziyer gemiler Bölgede sadece Sinop İl Merkezi'ne uğramaktadır. Sinop'a uğrayan yolcu gemileri ve transit yolcu sayıları sınırlı olmakla birlikte marina yatırımları ve etkin tanıtım faaliyetleri ile bu sayıları artırmak mümkündür (Bkz. Tablo 2).

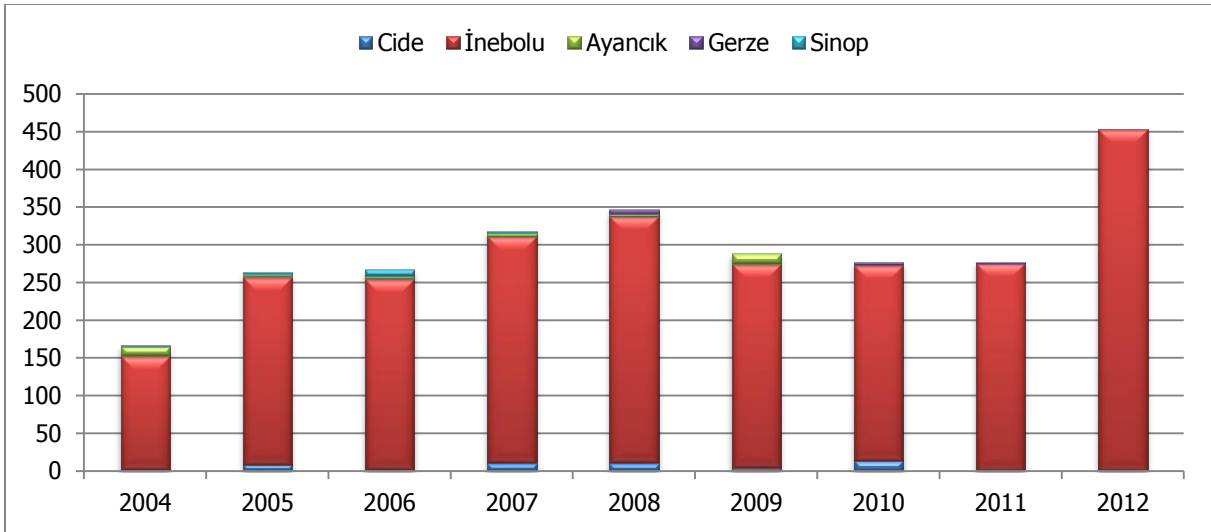
Tablo 2: Yolcu Gemileri ve Yolcu İstatistikleri, 2012

	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Yolcu Gemisi	Toplam Gemi	Transit Yolcu
Sinop	6	4	10	3.708
Türkiye	1.188	399	1.587	1.714.359

Kaynak: (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

Bölgede bulunan diğer limanlar ise daha çok yük taşımacılığında kullanılmaktadır. Kastamonu İli'nin Cide ve İnebolu ilçeleri, Sinop İli'nin Merkez, Ayancık ve Gerze ilçelerinde bulunan limanlar ithalat – ihracat ve ülke içi deniz taşımacılığında kullanılmaktadır. Söz konusu limanlar arasında en çok kullanılanı İnebolu Limanı olup; yıllar içinde bu konumunu daha da güçlendirmiştir (Bkz. Grafik 6).

Grafik 6: Toplam Elleçlenen Yük, 2004 – 2012 (Bin Ton)

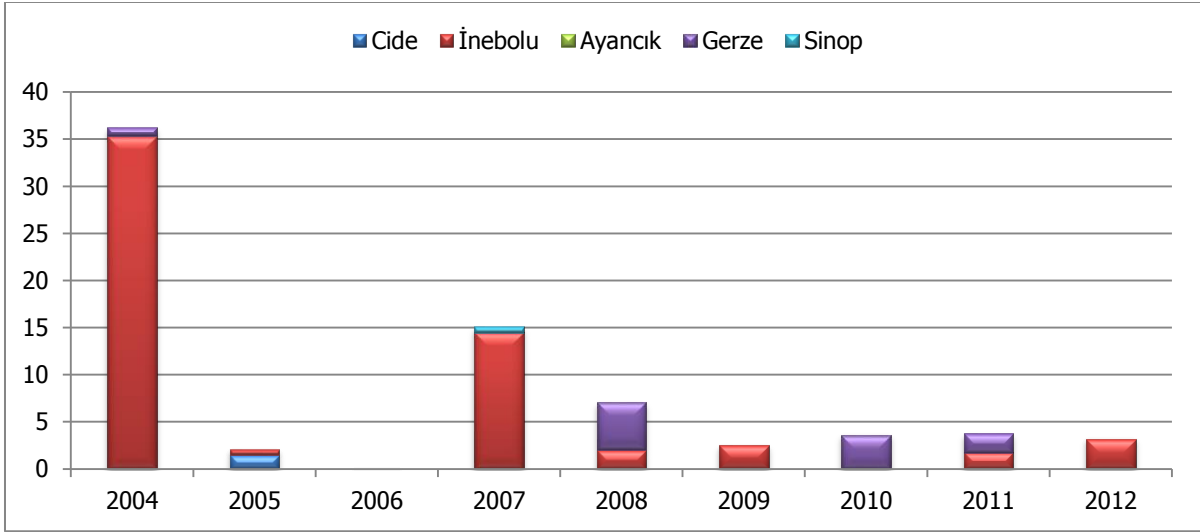


Kaynak: (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

2012 yılı içerisinde toplam yaklaşık 450.000 tonluk yük İnebolu Limanı'nda elleçlenmiştir. Ancak Bölgede elleçlenen yükün büyük bölümü yurt içi taşımacılık, yurt dışı için elleçlenen yükün büyük bölümü de ithalat amaçlıdır. Limanlardan gerçekleşen dış ticarete İnebolu Limanı öne çıkarken ihracatta Gerze ve ithalatta da Ayancık Limanı İnebolu'yu takip etmektedir (Bkz. Grafik 7 ve Grafik 8). Bölgeden yapılan ihracatın yıllara göre azaldığı görülmektedir. Ancak, Ilgaz Tüneli'nin ve tüneli tamamlayıcı yol çalışmalarının Ankara, Çankırı, Kastamonu ve İnebolu bağlantısını kolaylaştırarak limanın gelişmesi ve limandan yapılan ihracat kapasitesini artırması öngörülmektedir. Limanların gelişmesi sadece mevcut kapasitesinin artırılması şeklinde değil aynı zamanda limanların, özellikle İnebolu Limanı'nın, konteyner taşımacılığı için de uygun hale getirilmesi önemlidir.

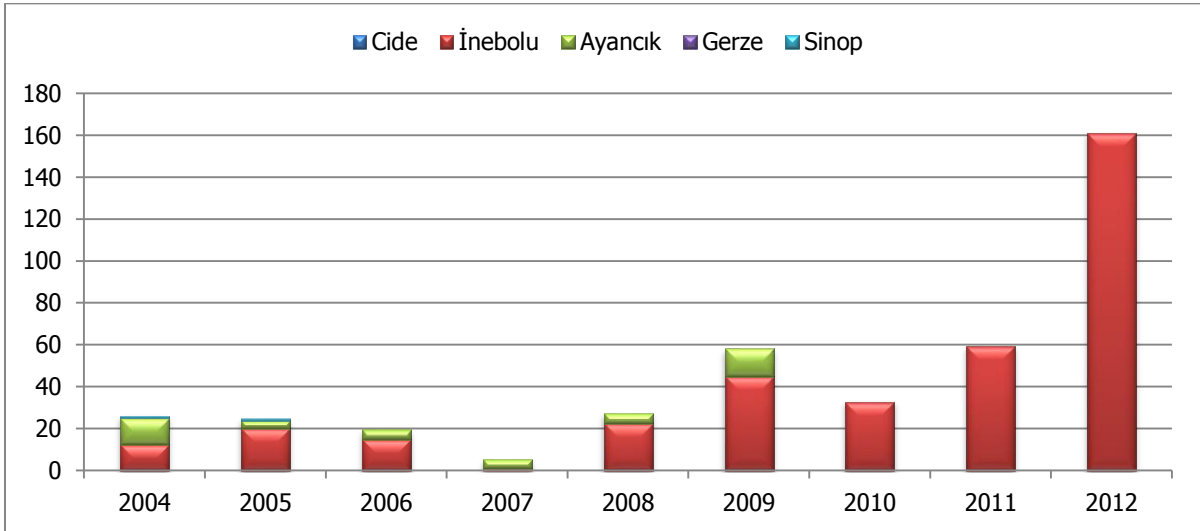
T.C.
KUZEY ANADOLU KALKINMA AJANSI

Grafik 7: Limanlarda Gerçekleşen Toplam İhracat, 2004 – 2012 (Bin Ton)



Kaynak: (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

Grafik 8: Limanlarda Gerçekleşen Toplam İthalat, 2004 – 2012 (Bin Ton)



Kaynak: (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)