



Ulusal Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 7 Sayı: 34 Volume: 7 Issue: 34

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

**ARDEŞEN(RİZE) YÖRESİ'NDE TELEFERİK KURULUMU VE KULLANIMININ SOSYAL
HAYATA VE EKONOMİYE ETKİSİ**
**CABLE CAR INSTALLATION AND THE IMPACT OF ITS USAGE ON SOCIAL LIFE AND
ECONOMY IN THE ARDEŞEN (RİZE) REGION**

Tamer ÖZLÜ*

Savaş ÇAĞLAK**

Halim ŞAMLIOĞLU***

Öz

Coğrafya insan hayatında birçok olayı etkilediği gibi ulaşım faaliyetlerini de etkilemektedir. Ardeşen Yöresi'nde coğrafi şartlardan dolayı ulaşımda yaygın olarak teleferik kullanılmaktadır. Özellikle çay tarımı yapılan arazilerde çayların taşınması amacıyla teleferik yaygın olarak kullanılan ulaşım aracı olmuştur. Son yıllarda ise Fırtına Deresi vb. turistik alanlarda turizm amacıyla kullanılmaktadır. Çalışmada teleferik kullanımının insan hayatı üzerindeki etkisi araştırılmış olup, yöredeki teleferik kullanımlarının iyileştirilmesi konusunda öneri verilmesi amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ardeşen, Teleferik, Fırtına Vadisi.

Abstract

Geography effects many factors in human life . It also effects the transportation activities. Due to to pographic conditions , cable car is used widely in the Ardeşen district. Especially the transportation of tea in lands where tea is cultivated has been the main area of usage. In recent years places Fırtına Valley have been used for touristic purposes. In this study, an investigation of the effect of cable car on human life is carried out, The objective of the study is to develop recommendations to improve the utilisation of the cable car in the district.

Keywords: Ardeşen, Cable car, Fırtına Valley.

1. GİRİŞ

*Teleferik, birbirinden uzak iki yer arasında, havada gerilmiş olan bir ya da birkaç çelik halat üzerinde bağlanarak yol alan asılı taşıta verilen genel isimdir.*Teleferik sistemleri halatlı iletim sistemleri grubunda olup, genellikle insanların taşınmasında kullanılmaktadır (Demirsoy, M., 2013).

İnsan hayatındaki önemine vurgu yapmak için, düzenlenen bu çalışma ile teleferiğin ne tür aşamalardan geçtiği anlatılmak istenmiştir. Öyle ki teleferik trafik sorunlarına az da olsa çözüm üreten, ekonomik anlamda kar sağlayan ve çevre dostu olan bir teknolojidir.

Teleferik tekniğinin kullanımı, M.Ö.250 yıllarında Çin'de surların inşaatında kullanılacak malzemelerin halatla basit iletimi ile başlamıştır. 1915 yılında Avusturya-İtalya Alp Savaşları'nda 1.000 askerin halatla iletimi yapılmıştır. Dünya'da ilk kabinli teleferik tesisi ise 1935 yılında Sun-Valley, U.S.A., (A.B.D.) de gerçekleştirilmiştir. Sonraki yıllarda sırasıyla 3'lü ve 4'lü kabinli teleferik, çift-tek halatlı 20'li kabin Fransa, 24'lü kabin Avusturya, çok halatlı, 30'lu kabin, 1 çekici ve 2 taşıyıcı halat-İsviçre, iki halatlı sarkaç yol, çift katlı kabin, 180 kişilik-İsviçre tesisleri kullanılmaya başlanmıştır(Demirsoy, M., 2013).

* Yrd.Doç.Dr.,Ondokuz Mayıs Üniversitesi,Fen-Edebiyat Fakültesi,Coğrafya Bölümü.

** Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü.

*** Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü.

Teleferik sistemlerinin genelde tercih edildikleri yerler engebeli arazilerde ve zorlu ulaşım hatları güzergâhlarındadır. Turizm amaçlı kurulan ve doğa ile iç içe bir yolculuk imkânı sunan bu sistem uygulanacağı yerlerin coğrafyasına uyum sağlamak zorundadır.

Sosyo-ekonomik olarak bakıldığında, Türkiye’de kullanılan, özellikle Rize’nin Ardeşen İlçesi’ndeki teleferik sistemleri çay tarımında, çay yüklerinin taşınması amacıyla kullanılmaktadır.

1.1. Amaç, Materyal ve Yöntem

Ardeşen Yöresi düşünüldüğünde teleferiğin önemi; sağladığı yararları, kurulumunun ve kullanımının ekonomiye ve sosyal hayata etkisi incelenmiştir. Aynı zamanda Fırtına Vadisi boyunca kara yolu yanı sıra bir teleferik güzergâhı düşüncesi üzerine küçük ölçekli bir çalışma yapılmıştır. Teleferik kurulumundaki sıkıntılar çalışılmakla birlikte gereken malzemelerde incelenmiştir. İnsan hayatındaki önemi göz önünde bulundurularak, kolaylıkları ve avantajları çalışılmak istenmiştir. Ardeşen Yöresi ve Çevresi’nde ki çay üretimi ve taşıma sistemleri içinde önemli bir yere sahip olan teleferiğin dağılımı ve kullanım oranları belirlenmiştir.

Araştırmaliteratür taraması yapılarak başlanmış, teleferik ve kullanımı hakkında bilgiler toplanmıştır. Ayrıca Ardeşen Belediyesi, Ardeşen Nüfus Müdürlüğü ve Türkiye İstatistik Kurumu’nun çalışmaları incelenmiş ve çalışmalar fotoğraf çekimi ile desteklenmiştir. Bu çalışmada araziye belli aralıklarla gidilmiştir. Ayrıca ilgili kurum ve kuruluşlardaki personellerle röportaj yapılmıştır. Bilgisayarlarda haritalar hazırlanmış ve çeşitli internet sitelerinden yararlanılmıştır.

1.2. Araştırma Sahası’nın Coğrafi Yeri ve Sınırları

Araştırma Sahamız D1’e göre Doğu Karadeniz Bölgesi’nde, D2’ye göre Trabzon Alt Bölgesi’nde ve D3 içerisinde yer alan Rize İli’ne bağlı Ardeşen İlçesidir. İlçe 40°-22’ ve 41°-28’ doğu meridyenleri ile 40°-20’ ve 41°-20’ kuzey paralelleri arasında yer almakta olup, güneyinde Çamlıhemşin, doğusunda Fındıklı, batısında Pazar İlçeleri ve kuzeyinde Karadeniz bulunmaktadır (D1, D2, D3 istatistikî bölge birimleri).

Ardeşen İlçesi, Rize İl merkezine 47 km. uzaklıkta olup, 585 km²’lik toplam alana sahiptir ve Rize’nin en büyük ilçesidir (Şekil 1).



Şekil 1. Ardeşen İlçesi’nin lokasyon haritası.

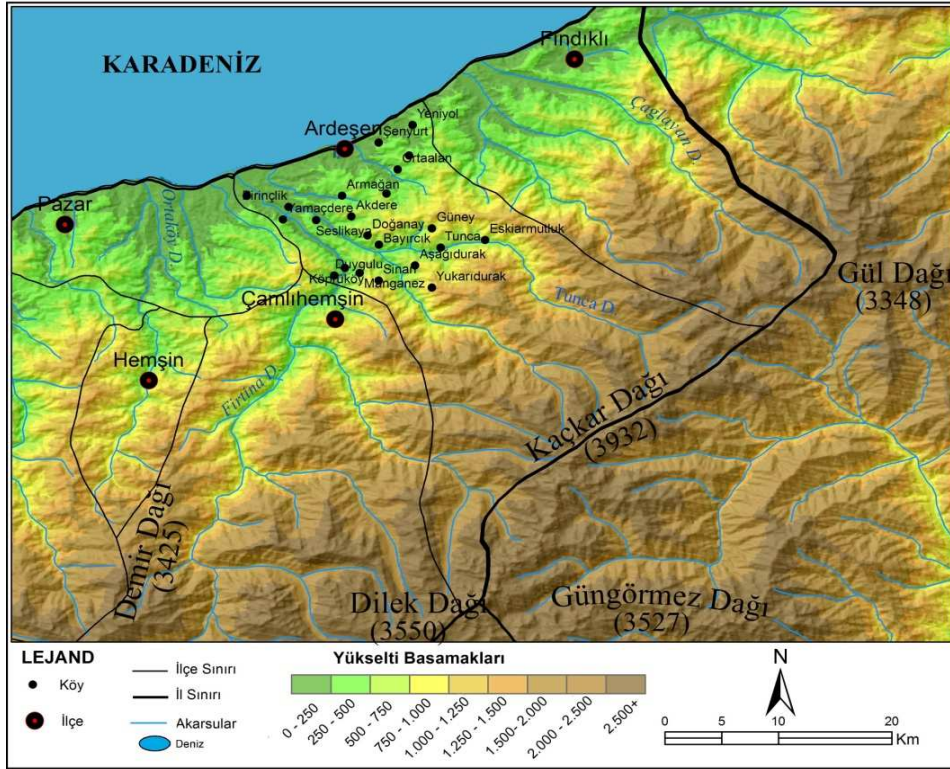
İlçe arazisi Tunca ve Fırtına Dereleri başta olmak üzere birçok irili ufaklı akarsu tarafından parçalanmış olup, engebeli bir topografyaya sahiptir.

2.ARDEŞEN YÖRESİ'NİN BAŞLICA COĞRAFI ÖZELLİKLERİ

2.1.Jeomorfolojik Özellikler

İlçenin doğal yapısını dar bir kıyı şeridi ile bu şeridin hemen ardından kıyıya paralel olarak uzanan dağlar belirler. Çok sayıda akarsu tarafından kesilen bu şeridin en geniş düzlüklerini taban seviyesi ovaları oluşturmaktadır. Tümüyle akarsuların getirdiği alüvyonlardan oluşan bu düzlükler, akarsuların denize kavuştuğu noktadan itibaren içeriye doğru 500-600 metreye kadar taban seviyesi ovası şeklinde, 9-10 km'ye kadar da taraça düzlükleri şeklinde uzanmaktadır. Bu düzlüklerin kıyı boyunca olan genişlikleri ise yaklaşık olarak 200 m ile 1000 m arasında değişmekte olup, hemen tamamı yerleşik alanlardır. Bunlardan en geniş olanı ise Ardeşen İlçe Merkezi'nin yerleşim alanını da oluşturan Fırtına Deresi'nin oluşturduğu birikim ovasıdır.

Güneyde Erzurum il sınırını belirleyen Doğu Karadeniz Dağ Silsilesi'nin içerisinde Kaçkar Dağı(3932m.) bulunmakta olup,bu sıra üzerinde buzul dönemlerine ait şekillere de rastlanmaktadır. Bu dağ silsilesi genç yapıli akarsular tarafından parçalanmıştır. Bölgenin bol yağış almasından dolayı akarsuların debileri yüksektir ve kısa mesafede denize döküldükleri için aşınım kuvvetlidir. Bu akarsuların en önemlileri ise ilçe merkezine dökülen Fırtına Deresi ve Tunca Deresi'dir(Şekil 2).



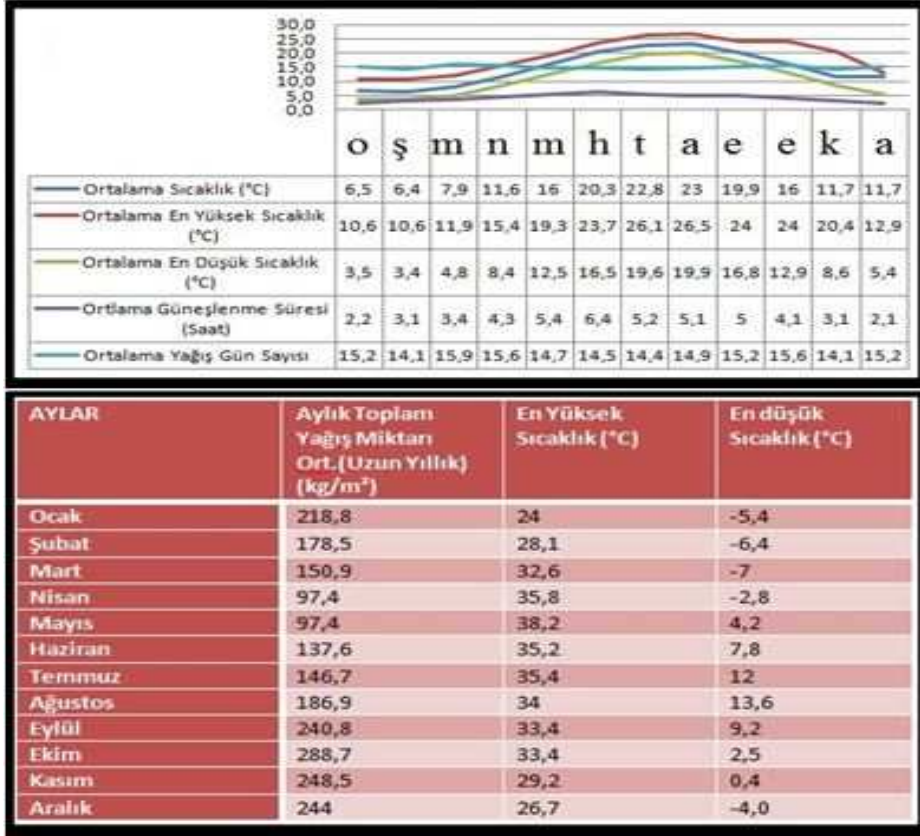
Şekil 2. Ardeşen İlçesi ve Yakın Çevresi'nin Fiziki Coğrafya Haritası (yüksekti basamakları) .

İlçe arazisi akarsular tarafından çok fazla parçalanması nedeniyle, engebeli bir topoğrafyaya sahiptir. Sahip olduğu topoğrafyadan dolayı ulaşım faaliyetlerinde güçlükler çekilmektedir. Bu güçlükleri yöre halkı teleferik kullanarak aşmaktadır.

2.2.İklim Özellikleri

Doğu Karadeniz İklim koşulları İlçe için de geçerli olup, saha ılıman ve bol yağışlıdır. Yıllık ortalama sıcaklık 13,5 °C'dir. En soğuk ay şubat (ortalama 6,4°C), en sıcak ay ise Ağustos olup (ortalama 23°C), dir. Ardeşen İlçesi Türkiye'nin en çok yağış alan ilçelerinden biri olup, kurak mevsimi yoktur. Her mevsim düzenli olarak yağış görülmektedir. Fakat en fazla yağış sonbahar en az ise ilkbahar aylarında düşmektedir. Yıllık yağış miktarı 2.300 mmnin üzerindedir. Nem oranı her zaman %75'lerin üstüne çıkmaktadır(Tablo 1).

Tablo 1. Uzun yıllık ortalama sıcaklık ve yağış değerleri, ölçülen en yüksek ve en düşük değerler(1960-2012).



Kaynak: <http://www.dmigm.gov.tr>

Araştırma Sahası genel olarak değerlendirildiğinde, yerel ve genel basınç şartlarından dolayırüzgarlar farklı yönlerden esmektedir. Kış aylarında Doğu Anadolu Antisiklonunun ve Sibirya Antisiklonunun birleşmesi; güneydeki 2500-3000 metreye yakın yükseltideki dağları aşarak fön etkisi oluşturabilmektedir. Bu durum, kış aylarında sıcaklıkların düşmesini engellediği gibi artmasını da sağlamaktadır.

2.3.Bitki Örtüsü

Sarp ve engebeli arazi yapısının ve ikliminin de etkisiyle İlçe'nin bitki örtüsü, genelde 700-2300 m yüksekliğindeki kısımları kaplayan ormanlardan oluşmaktadır. Tarıma elverişli arazi % 13, orman alanı % 24, çayır mera alanı % 32, taşlık, kayalık, akarsu ve yerleşim alanı ise% 31'dir (Foto 1).



Foto 1. Ardeşen İlçesi Akkaya Köyü kuzey yamacında görünen geniş yapraklı ağaçlardan bir görünüm.

Kıyı boyunca sürekli otlatma ve tahribat sonucunda geniş yapraklı ağaçlar çalı formunda kalmaktadır. Ancak bu durum bu vadi için geçerli değildir. Ayrıca bu sahada Akdeniz kökenli bitkilerde bulunmaktadır. Sahada Akdeniz'e ait Defne (*Laurusnobilis*) ve Funda (*Ericaarborea*) görülmektedir. Karadeniz'e ait sahada görülen türler ise; Muşmula (*Mespilusgermanica*), Orman gülü (*Rhododendronponticum*) ve Kızılcık (*Cornus mas*) tır.

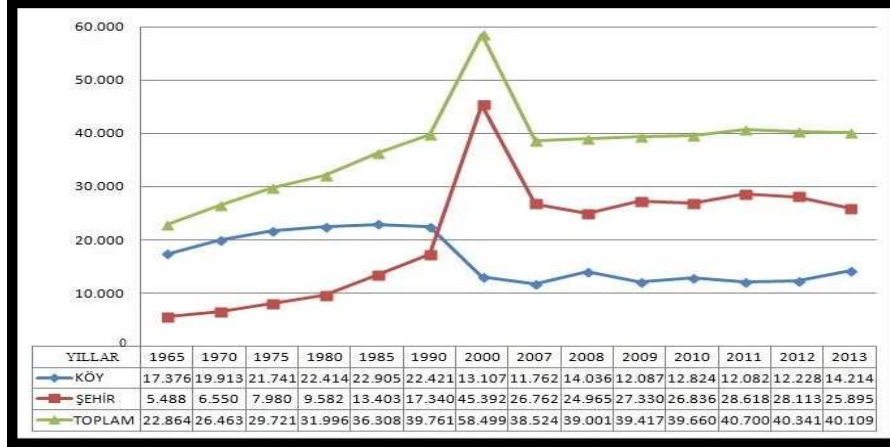
Her mevsim yağışlı, yazları serin geçen ve kışları pek soğuk olmayan okyanus iklimine sahip bölgelerde, su isteği orta derecede geniş yapraklı orman toplulukları yer alır. Kayınlar (*Fagusorientalis*) bu alanda 1000 metrenin üzerine çıkar. Buralarda Kızılağaç(*Alnusglutinosa*) oldukça yaygındır. Bununla beraber İhlamur(*Tiliagrandifolia*), Kestane (*Castaneasativa*), Karaağaç (*Ulmuscampestris*), Gürgen(*Carpinusbetulus*) de bulunmaktadır. Ağaçlık katında ise Ormangülü(*Rhododendronponticum*), Fındık (*Corylusavellana*), Karayemiş(*Prunus laurcerasus*), üvez(*Sorbusaria*) gibi türlerhakimdir.

1000 m yükseklikten sonra Kayınla beraber Ladinler karışık halde bulunmaktadır. 1500 m den sonra Ladinler yaygınlaşmaya başlar. Ladinin (*Piceaorientalis*) bu kadar yükseğe çıkmasını ve yetişmesini sağlayan, yörede meydana gelen sis olayıdır. Yüksek kesimlerde Ladinle birlikte Sarıçam karışık halde bulunurken, sonrasında Sarıçam (*Pinus silvestris*)hakim tür olarak kalır. 2000 m ve diğer yükseltilerde ise yüksek dağ çayırları bulunmaktadır(Atalay,İ., 2007).

2.4. Nüfus Özellikleri

Ardeşen İlçesi 1965 yılından bu yana düzenli olarak artan bir nüfus yapısına sahiptir.2000 yılına kadar köy nüfusu şehir nüfusundan fazla iken, bu yıldan sonra şehir nüfusu artmakta köy nüfusu ise azalmaya başlamaktadır.1990 yılına kadar artan köy nüfusu 2000 yılına doğru tekrar azalmaya başlamıştır.2008 yılında artan köy nüfusu 2009 da azalır, 2013 yılına kadar yavaşça artmıştır. Son yıllarda köylere bir göç hareketi başlamıştır (Tablo 2).

Tablo 2.Yıllara göre Ardeşen Nüfusu.



Kaynak: <http://rapor.tuik.gov.tr> .

Çalışma Sahası'nda genellikle erkek nüfus göç hareketine katılmakta, kadın nüfus yörede kalmaktadır. Mevsimlik göçten daha çok kalıcı göçler olmaktadır. Kırlarda önemli bir göç sorunu vardır. Kırlar neredeyse ıssız kalmaktadır. Tatil aylarında özellikle yaz mevsiminde nüfus nisbi olarak kısmen artış kazansa da bu sadece iki ay gibi kısa bir süre geçerlidir. Genel itibari ile köyler boşalmaktadır. Büyük şehirlere göçler yaşanmaktadır. Köylerde genellikle yaşlı nüfus ikamet etmektedir. Resmi kayıtlara göre köy nüfus haritası Şekil 3'teki gibidir.

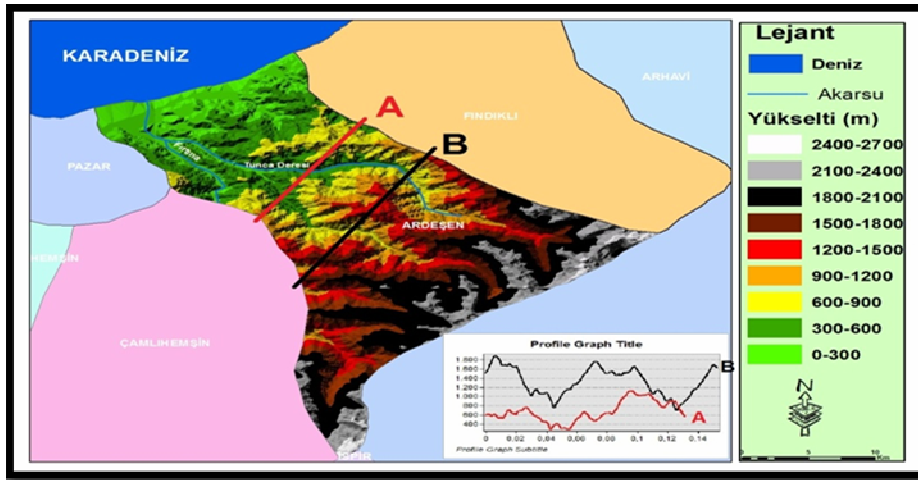
fabrikalarda çoğu kez mevsimlik , bazı atölye ve fabrikaların paketleme bölümlerinde de yıl boyu işçi çalıştırılmaktadır.

Ardeşen'de gayri resmi olarak yapıla gelen silah üretimini, yasal çerçeveye oturtmak ve istihdam yaratmak amacıyla ASİLSAN A.Ş. 1991 yılında KOSGEB öncülüğünde 99 ortaklı 6 milyar TL sermayeli olarak, İl Özel İdaresi ve TESK iştiraki ile kurulmuştur (Kaynak: <http://www.ardesen.bel.tr>).

3.ARDEŞEN COĞRAFYASI'NIN TELEFERİK KULLANIMINA ETKİSİ

Rize İl'i Karadeniz Bölgemizin Doğu Karadeniz Bölümü'nde yer alan,dağların kıyıya dik uzandığı bir kesiminde bulunmaktadır. Rize'nin Ardeşen İlçesi göz önüne alındığında da fiziki coğrafya şartlarının dağlık ve engebeli olduğu görülmektedir (Şekil.4). Ardeşen'de bu dağlık ve engebeli coğrafyanın, ulaşım zorluklarına ve günlük hayata olumsuz etkileri görülmektedir.

İnsanların yaşam şekline yön veren coğrafya, yaşamak ve yaşam alanı sağlamak için insanlara alternatifseçenekler meydana getirmelerinde rehber olmaktadır.



Şekil 5. Ardeşen İlçesi engebeli arazi yapısı ve akarsu vadileri haritası.

Genelde Çalışma Sahası'nda teleferik kullanımı, çay ulaşımını sağlamak için tercih edilmektedir. Turizm merkezlerinde de kısmen kullanılmaktadır (Foto 2).

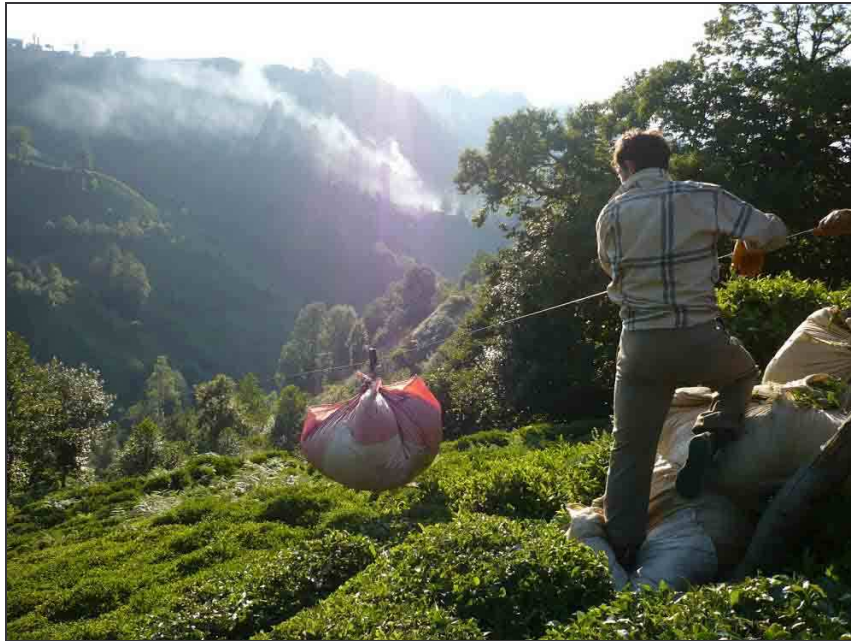


Foto 2. Engebeli arazide çay taşıma amaçlı kurulan teleferik sistemi.

4. TELEFERİĞİN KURULUMU VE TELEFERİK ÇEŞİTLERİ

Başta da belirtildiği gibi teleferik, birbirinden uzak iki yer arasında, havada gerilmiş olan bir ya da birkaç çelik halat üzerinde bağlanarak yol alan asılı taşıta verilen genel isimdir. Bahsedilen birbirinden uzak iki yer arasında gerilen bu hat öncelikle insan gücüne ve zekâsına dayanmaktadır.

Her şeyden önce kurulumda arazi tespiti yapılmalıdır. Gerekliliği hakkında veri toplanmalıdır. Çevredeki arazi sahipleri ile görüş alışverişinde bulunulmalı, ortaklık teklif edilmelidir. Teleferik güzergâhı için geçilecek yerlerdeki arazi sorunlarına çözüm aranmalı ve buralardaki arazi sahipleri ile görüşülmelidir. Eğer aktarmalar kurulacaksa, kurulacak teleferik için, arazi sahipleri ile görüşülüp izin alınmalıdır.

En önemlisi kurulumda dikkatli olmak ve dayanıklılığı sağlamaktır. Düzgün hattı çekmek bu işin en zor kısmıdır. Var olan yollar boyunca çelik halatı taşıyıp hattı germek neredeyse imkânsızdır. Coğrafyaya bakıldığında da engebeli arazi yapısı ile Ardeşen İlçesi bu durumu doğrulamaktadır. Bunun için çelik halatı kurulacak yerler arasında, (başlangıç ile bitiş arasında) dümdüz bir yol alınmalıdır. Bu esnada sığ ağaçlıklar, kayalıklar sarp vadiler ile karşılaşılabilir(Foto 3).

Maddi kaynak olarak insanların kendi imkânları ile karşıladığı bu sistem, aslında şartları fazla da zorlamamaktadır. Arazi sorun olsa bile çevre sınır arazi sahipleri ile ortaklık yapılmakta, kurulum esnasında harcanan masraflar ortak hesap oluşturulup, oluşturulan bu hesaptan karşılanmaktadır. Ortalama bir teleferiğin masrafı 1.000 TL yi bulabilmektedir. Bu masraf mesafeye göre değişmektedir. İki hat arasında mesafe arttıkça maliyet artmakta, mesafe azaldıkça maliyet de azalmaktadır.



Foto 3. Engebeli Arazi (Rafting tesislerinde kurulan turizm amaçlı teleferik sistemi)

Devletten elektrik kullanımı için izin çıkartılıp, kullanılacak elektriğe vergi verilir. Teleferiğin kurulacağı alan ve mesafe arttıkça masraflarda artmaktadır. Bunu en aza indirmek için de ortaklık kurulmalıdır.



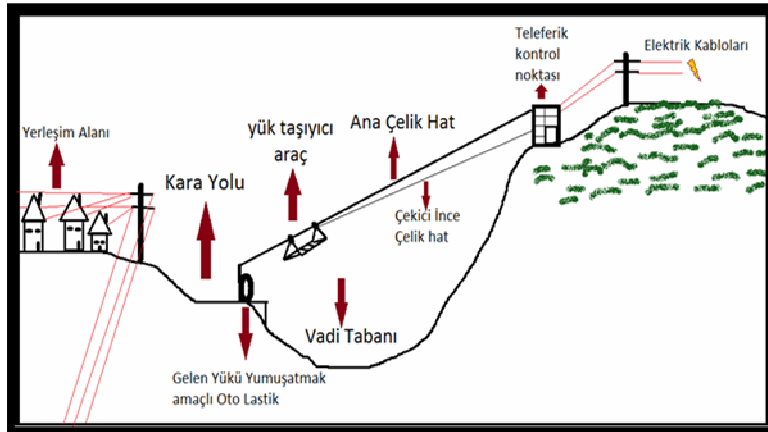
Foto 4.Ana hat ve arazi yapısı (vadi ve gerilmiş teleferik hattı)

Teleferik kurulumunda 3 çeşit sistem vardır; motorlu, motorlu makara vefrensis sistemli olanlarıdır.

4.1.Motorlu Teleferik

Motorlu teleferik için gereken malzemeler, araç ve gereçler genellikle sanayi çıkışlı olmaktadır. Demir kalıplar, çekici motorlar, çelik halatlar vb.dir.

Kurulan mesafeye göre motor ve çelik hat tercih edilmelidir.Sanayi çıkışlı kasa, yatak temin edildikten sonra, elektrik gücü ile ince çekici hat yatağa ve kasağa bağlanır.Bu hattın ucuna da yük taşıyıcı araç monte edilir (Şekil 6).



Şekil 6.Motorlu teleferik ve sistemi (Ölçeksizdir).

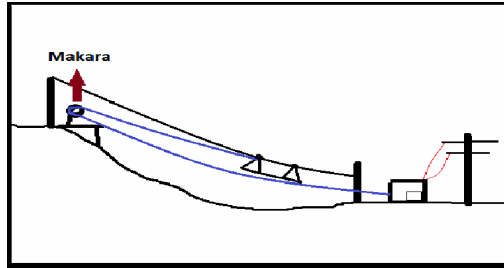


Foto 5. Motorlu teleferik sade hatsız görünümü ve boyalı hali

4.2. Motorlu Makaralı Teleferik

Motorlu ve eğim yönlü olur. Motorlu teleferik, öncesinde belirttiğimiz gibi motorla çalışır çelik hat düz gerilir ancak kontrol paneli aşağı kısımda olduğu için, ince çekici çelik hat yukarı kısımda bir makaraya takılır ve çift yönlü olur.

Bu sistemde diğer motorlu teleferik hattı gibi gereken malzemeler kullanılmaktadır. Tek farkı teleferik kontrol noktası yüksekte değil, hattın geçtiği nokta olarak bakıldığında aşağı kısımdadır. Bunun içinde teleferiği yukarıya çekmek için makara sistemi kullanılmaktadır. Aşağıdan ince çekici çelik hattı saran mekanizma yukarıdaki bir makaradan geçerek devir daim yapmaktadır (Şekil 6).



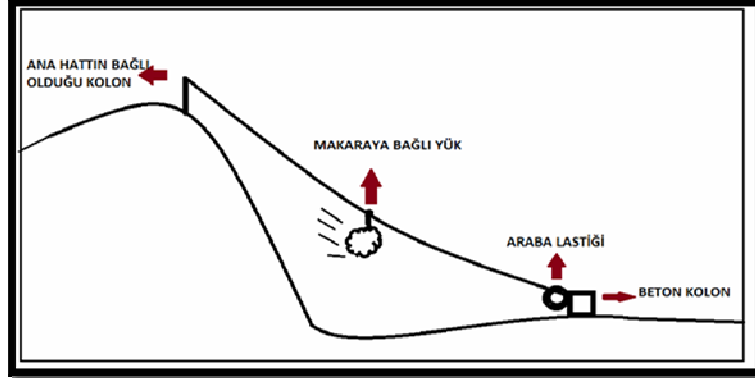
Şekil 7. Dik yukarı makaralı hat (Ölçeksizdir).



Foto 5. Çift makara sistemli teleferik.

4.3.Düz Hat (Frensiz-Makaralı)

Bu sistemde iki nokta arasında eğim hesaplanır ve kalın çelik halat ile hat gerilir. İki nokta arasında eğim ve mesafe ne kadar fazla ise yükün hızı ve çarpma şiddeti de o kadar fazla olur. Frensizdir ve yavaşlatma sistemi sadece aşağı kısmındaki araba lastiğidir. Frensiz sade düz hat olduğundan çarpma anında kazalar meydana gelebilmektedir.



Şekil 8.Frensiz düz iletim sistemi (Ölçeksizdir).

Bu sistemde kullanılan iletim sistemleri içinde en önemli araç demirden yapılmış kancalı makaradır. Bu kanca teleferik hattının kurulu olduğu çelik halat üzerinden yamaç aşağı yer çekiminin etkisi ile hareket eder. Hareket sırasında kancadaki bilye görev alır.

5.TELEFERİK KULLANIMI VE ULAŞIM İLE İLİŞKİSİ

Teleferik kullanımı öncelikle insan gücü ve tekniğine dayanmaktadır. İlkel şartlar altında yöre insanı tarafından kullanılan teleferik, ince çelik halat ve motor gücü sayesinde ulaşımı sağlamaktadır. Dik aşağı indirirken yada çekerken fren gücü kullanılır.Çekerken ise elektrik ve motora ihtiyaç vardır.Çekici ince halatı yönlendirmek için bir araca ihtiyaç da duyulabilir (Foto 6).Genelde kullanıcılar tecrübeli olanlardır.Çünkü kullanımında en ufak bir dikkatsizlik kazaya sebebiyet verebilir.İnsan yaralanmalarına ve ölümlerine de yol açabilir.



Foto 6.Teleferik kullanım anı.

Bir kazaya örnek olarak;"Rize'de 40 yaşındaki Erkan Mengen ile 6 yaşındaki kızı Gökçe'nin çay tarlasına gitmek için, bindikleri ilkel teleferiğin çelik halatı kopmuş. Kızını hızla hareket eden kabinde tarlaya atan baba Erkan Mengen kabinle zemine çakılarak hayatını kaybetmiş, Olayda Erkan Mengen'in , kızı Gökçe ise ağır yaralanmıştır." Bunun ile ilgili kurumların yaptığı açıklama ise şöyle ;" Doğu Karadeniz'de yoğun olarak kullanılan ilkel teleferiklerle ilgili bir süre önce açıklamalarda bulunan Makine Mühendisleri Odası Rize Şube Başkanı Metin Bıçakçı, konuya ilişkin rapor hazırladıklarını belirterek, standartlara uygun olmaması ve kullanılan malzemelerin yetersizliği nedeniyle zaman zaman kazalar yaşandığını hatırlatmış, "İlkel teleferiklerin projesi hazırlanırken herhangi bir mühendislik hizmeti alınmıyor, gelişigüzel yapılıyor. İmalat ve montajı da ciddiyyetten uzak yapılıyor, dikkatsiz ve özensiz kullanılıyor. Bölgede 20 bine yakın ilkel teleferik bulunduğu tahmin

ediliyor. Yük taşımacılığının yanında insan taşımacılığının da yapıldığı ilkel teleferiklere bir an önce standart getirilmesi gerekiyor. Raporumuza rağmen her hangi bir önlem alınmadı. Önlem için illa birilerinin ölmesi mi gerekir?" açıklamasında bulunmuştur. (Kaynak ve Tarih: <http://www.lazhaber.com>, 11 Mayıs 2013 Cumartesi).

Ardeşen İlçesi'nde teleferiğe yöre halkı "Vagon" adı da vermektedir. Vagon'un kelime anlamı ise; yük ve yolcu taşımakta kullanılan, lokomotifin çektiği demir yolu aracıdır. Ardeşen İlçesi'nde teleferik kullanım oranları köylere göre değişmektedir. Bu değişim nüfusa ve arazi yapılarına göre belirmektedir. Başlangıçta nüfusu çok olan yerleşim birimlerinin daha fazla teleferik kullanacağı düşünülmemelidir. Çünkü bu yerlerde arazi yapısı da önemlidir. Engbeli arazilerde Teleferik daha fazla tercih edilmektedir. Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, teleferik kullanım oranları köylere göre verilmiştir (Tablo 3).

Tablo 3. Teleferik kullanım oranları.

Köy Adı	Teleferik Kullanım (Tahmini) Oranları
Akkaya	25
Beyazkaya	24
Prinçlik	25
Armağan	32
Şenyurt	21
Yamaçdere	25
Seslikaya	45
Akdere	15
Gündoğan	25
Ortalan	30
Duygulu	33
Doğanay	15
Bayırcık	12
Manganez	7
Sinan	3
Aşağıdurak	35
Güney	7
Eski Armutluk	45
Yukarıdurak	30
Tunca (Belde)	135

Ardeşen'in arazi yapısı düşünüldüğünde, teleferik kullanımı genelde çay tarımında, hasat edilen ürünün nakledilmesi için kullanılmaktadır. İnsan ulaşımı ve turizm amaçlı bir teleferik kullanımından kısmen söz edilebilir. Örneğin; rafting merkezlerindeki teleferik ve telesiyer sistemlerinde olduğu gibi.

Teleferik kullanımının en önemli yanı ulaşım masraflarını ve zorluklarını en aza indirmesidir. Çalışma Sahası'nda kamyon ve kamyonet gibi ulaşım ve yük araçları tercih edilmektedir. Ancak tercih edilen araçların, ekonomik olmaması (yakıt ve ekipman masrafları) düşünüldüğünde teleferik kullanımının önemi bir kez daha öne çıkmaktadır. Ancak, teleferiğin de bel fitiği gibi bazı sağlık sorunlarına sebep olduğu da gözden uzak tutulmamalıdır.

Teleferik kullanımının en önemli özelliklerinden biride karayolunun gidemediği zorlu arazi şartlarında kullanılabilir olmasıdır. Bu nedenle otomobillerin, kamyonetlerin vs. gidemediği yerlerde yük taşınabilmekte ve zaman kazanılmaktadır. Ayrıca bir teleferik hattı germek bir yol açmaktan daha karlıdır. Çünkü vadi yamacındaki bir araziye yol yapmak için saatlerce işçi ve makine kiralamak gerekmektedir. Bu da milyonlarca lira ve zaman kaybı demektir. Aynı zamanda doğaya zarar verilebilmekte ve orman içinde ki canlıların yaşam alanları (ekolojik alanlar) tahrip edilebilmektedir. Teleferik kurulumu tabiata en az zararı verecek şekilde tasarlanı ve kullanılır. Ne bir ağaç kesilir ne de toprak örtüsüne zarar verilir.

Sahaya bakıldığında ekonomi tarıma dayanmaktadır. Tarımda en önemli gelir ise çay üretiminden sağlanır (Foto 5). Bununla birlikte kısmen kivi, mısır vs. tarımı da yapılmaktadır. Kivi hariç, diğer üretim malları genelde aileye (geçim tipi) yetecek kadar üretilmekte olup, kısmen ticareti yapılmaktadır.



Foto 7. Bir çay bahçesinden görünüm.



Foto 8. Çay yüklü teleferik

Çay üretimi ve hasadı yöre ekonomisi için önemlidir. Ancak hasat edilen çayların taşınması zorluklar yaşatmaktadır. Bunun için yörede kullanılan araçların %85 i kamyonet ve uzun kasalı, yüksek bagaj kapasiteli araçlardır. Araçların yakıt olarak, benzin tüketmesi, bozuk yollar ve engebeli coğrafya ulaşım ve taşıma masraflarını artırmaktadır. Bunun için; daha az masraflı, zaman kazandıran, ulaşımında kaybedilen zamanı en aza indiren teleferikler tercih edilmektedir (Foto 6).

Araştırma Sahası doğal güzellikleri ile birlikte düşünüldüğünde, eko turizm faaliyetleri açısından önem verilmesi gereken bir yerdir. Sit alanı olarak kabul edilen, Milli Park ilan edilen Fırtına Vadisi ve Ekosistemi önemli doğa turizm mekanı durumundadır. Ancak sahaya yeteri kadar yatırım ve önem gösterilmemle birlikte, çeşitli enerji firmalarının (nehir tipi santral yapımı nedeniyle) akarsu yatağına müdahaleleri, bilinçsiz yapılaşmalar doğa ekosistemine zarar verebilmektedir. Fırtına Vadisi üzerindeki doğal güzellikler ve Ayder Yaylası önemli turizm potansiyeline sahiptir. 37 km'lik kara yolu ve yoğun trafik, önemli çevresel sorunlara yol açmaktadır. Bunun önüne geçmek ve daha fazla doğayı korumak için yeni bir ulaşım hattı kurulmalı ve yöre kalkındırılmalıdır. Bu ulaşım hattı da Fırtına Vadisi boyunca insan ulaşımı ve turizm amaçlı teleferik güzergahı olarak adlandırılabilir.

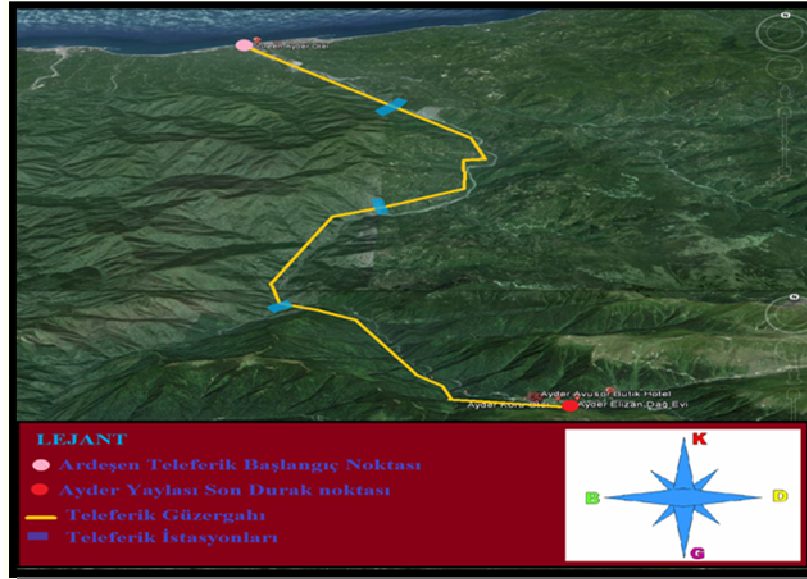


Foto 9. Fırtına Vadisi'nden görünüm.

Ardeşen İlçesi ile Ayder Yaylası arasında 37 km lik bir karayolu vardır. Ayder Yaylası ortalama 1600 m yükseklikte konuşlanmış olup, heybetli dağlar ve ormanların yeşilliğiyle bezenmiş sakin bir güzelliştir. Özellikle yerli ve yabancı turist ziyaretçi sayısı fazla olan Ayder Yaylası'nda, Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında turizm faaliyetleri artmaktadır. Bu artış ulaşımın yoğunluğuna ve otopark sorununa yol açmaktadır. Bunun önüne geçmek için ise Ardeşen İlçesi ve Ayder Yaylası arası bir teleferik güzergahı oluşturulabilir (Şekil 9).

Bu proje ile otomobil yoğunluğu azaltılabilir. Egzoz ve araba seslerinin yarattığı çevre ve gürültü kirliliğinin doğaya verdiği zararın önüne geçilebilir. İnsanlar eşsiz manzaranın keyfini çıkararak, üç istasyonlu bir güzergah üzerinde Ayder Yaylası'na gidip gelebilir. Doğasında dostu olan bu proje yöre halkında kalkınmasına yardımcı olabilir.

Eğer Ayder Yaylası'nı Davos'un alternatifi yapmak istiyorsak, doğa dostu yatırımlardan kaçınılmamalıdır. Hem Ardeşen İlçesi hem de Ayder Yaylası için bu önemli bir proje olabilir



Şekil 9. Düşünülen teleferik güzergahı haritası.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırma Sahası'nda nüfus göçü yaşanmakta, kadın nüfusun erkek nüfustan fazla olduğu gözlenmektedir. Ardeşen İlçe topografyasının engebeli bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. Ekonomik olarak, yöre insanının temel geçim kaynağı tarım, özellikle çay tarımıdır. Çay üretimi ve taşınması topografyanın yapısı gereği zorluklar yaşatmakta bunun için teleferik hatları kullanılmaktadır. Teleferik hatlarının yanında kamyonet ve yük taşıyabilen araçlar da tercih edilmektedir.

Türkiye'nin en önemli çay üretim ortamına sahip olan Rize ve Çevresi'nde teleferik kullanımı ve kurulumuna devlet destekli yatırımlar yapılmalı ayrıca doğal güzelliklerin tahrip edilmesine de izin verilmemelidir. Turizm ve Ulaşım Bakanlığı'nın da yatırıma yeterince önem vermemesinden dolayı turizm sezonunda otopark ve trafik sorunları yaşanmaktadır. Ulaşım kolaylıkları yaşanması için destek sağlanmalıdır. Devlet destekli krediler verilerek özel çay taşıma araçları önerilmeli ya da özel araçlar belirlenip, akaryakıt fiyatlarında düzenleme yapılmalıdır. Teleferik kullanım kursları oluşturulmalıdır. Daha az riskli teleferik hatları kurulması için insanlar eğitilmelidir. Bu eğitim sırasında coğrafyanın ve doğal ortamın önemi anlatılmalı, insanlara doğanın ekolojik olarak korunmasından bahsedilmelidir. Teleferik kullanımı ve kurulumu için devlet teşvik sağlamalıdır.

Doğa güzellikleri ön plana çıkarılmalı, turizm potansiyeli arttırılmalıdır. Özellikle turizm potansiyeli yüksek olan mekanlarda ulaşım sorunları çözülmelidir. Ardeşen İlçesi-Ayder Yaylası arası teleferik hattı kurulup, çeşitli mesafelerde istasyonlar yapılmalıdır. Bu teleferik hattı boyunca doğa gözlem istasyonları oluşturulmalıdır.

KAYNAKÇA

- ATALAY,İ.,2004. Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği,Mete Basım Matbaacılık,İzmir.
- ATALAY,İ.,2012. Genel Fiziki Coğrafya,Mete Basım Matbaacılık,7.Baskı,İzmir.
- ATALAY, İ. MORTAN, K. 2007. Resimli ve Haritalı Türkiye Bölgesel Coğrafyası. İnkılap Kitapevi Baskı Tesisleri, 4. Baskı, İstanbul.
- BAYRAKDAR,C.,2006, Fırtına Deresi Havzası'nın Uygulamalı Etüdü (Yüksek Lisans Tezi),İ.Ü., Coğrafya Ana Bilim Dalı,İstanbul.
- ÇOLAK,H,E.,YOMRALIOĞLU,T. 2007. Coğrafi Bilgi Sistemleri ile İstatistiksel Kanser Haritalarının Üretilmesi: Trabzon Örneği. Ankara. s:3-4 sa:60 TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası. 11. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı. Ankara.
- DEMİRİSOY, M., 2013.Teleferik ve Telesiyej Tekniği, Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Makine Mühendisliği Bölümü. Bornova-İzmir.
- ERİNÇ,S.,2010.Jeomorfoloji I,Der Yayınları,İstanbul.
- EROL,O.,2008,Genel Klimatoloji,Çantay Kitabevi,İstanbul.
- KUTBANOĞLU C.,ÖZKAVAK H., 2013.Isparta İli için Alternatif Toplu Taşıma Sistemi
- ÖKSÜZ, M. (2013). İyidere Havzası'nda Kurulan Nehir Tipi Hidroelektrik Santrallerin Çevresel Etkileri. Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Samsun.

İnternet Siteleri

- Tahtalı Teleferik. 2012. İnternet Sitesi. <http://www.tahtali.com/turkce/teleferik.htm>
- Teleferiknedir?2012.İnternet Sitesi. <http://www.tr.wikipedia.org/wiki/Teleferik>
- TÜİK, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS).
- Türkiye İller Ansiklopedisi, 2. Cilt, Doğan Gazetecilik A.Ş, Metinler Yayıncılık, 2005, İstanbul.
- İnsan taşımak üzere tasarımlanan kablolu tesisat yönetmeliği 2000/9/AT
- www.dogabotanik.com
- www.rizeninsesi.net/2013/07/09/rizede-teleferik-kazasi/
- www.tirenler.com.tr/index.php/12-sample-content/48-teleferik-kurulum