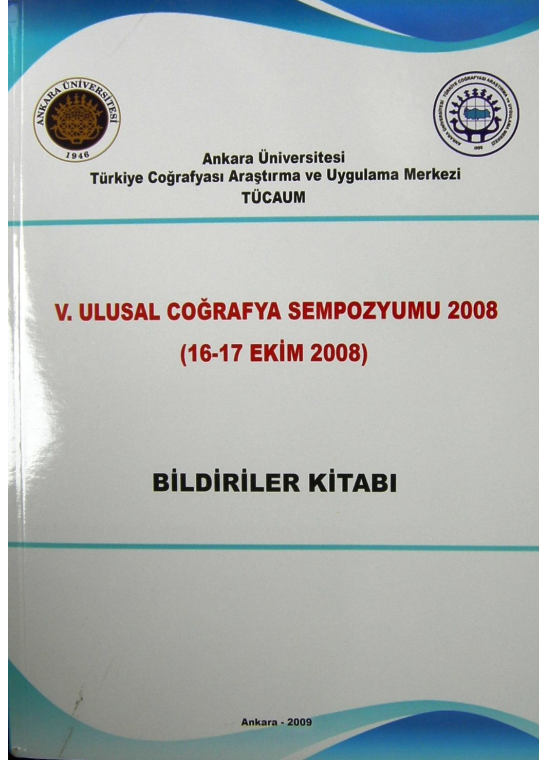




CEVDET YILMAZ (2009) “*Karadeniz Sahil Yolunun Kıyı Kentleri Üzerine Etkileri - The impacts of Black Sea Coastal Dual Carriageway on shore cities in the North Anatolia (Turkey)*”, Ankara Üniversitesi, Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi, (TÜCAUM) **V.Ulusal Coğrafya Sempozyumu 2008**, (16-17 Ekim 2008), **Bildiriler Kitabı**, (147-157), Ankara.

Karadeniz Sahil Yolunun Kıyı Kentleri Üzerine Etkileri

The impacts of Black Sea Coastal Dual Carriageway on shore cities in the North Anatolia (Turkey)

Cevdet Yılmaz*

19 Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Samsun.

Öz: Karadeniz Sahil Yolu Türkiye'nin en önemli alt yapı projelerinden biridir. Samsun - Sarp Sınır Kapısı arasında 542 km uzunluğa sahip olan yol, 5 il ve 30 ilçe merkezinden geçmekte, yaklaşık 1,5 milyon kişiye doğrudan hizmet vermektedir. Karadeniz Sahil Yolu'nun 2007 yılında hizmete girmesi birçok yeni sorunu da beraberinde getirmiştir. Örneğin: Bölgede nüfus hareketliliği artmış, özellikle kırdan kente göçler hızlanmıştır. Kıyı boyunca kentsel altyapı yetersiz kalmış, çirkin yapılaşma çoğalmıştır. Kent içi ve kentler arası yollarda yeni trafik sorunları ortaya çıkmıştır. Hepsinden önemlisi kıyı boyunca kentlerin çizgisel olarak gelişmesi ve zamanla bunların birleşmesi sonucu yüzlerce km uzunluğunda yeni ve farklı bir kentsel görünüm meydana gelmektedir. Samsun ile Sarp arasında yer alan bu kentsel görünüm (yeni bir isim bulununcaya kadar) tarafımızdan SAMSA olarak adlandırılmıştır. Karadeniz Sahil Yolu'na bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümü için; karayolunun geçtiği kentlerin belediyeleri arasında birlik sağlanmalı, müşterek sorunlar için ortak bir yönetim modeli geliştirilmelidir. Örneğin; bölgenin kültür ve tabiat varlıkları tespit edilmeli, yol boyu görülen hızlı kentleşme karşısında bunlar korunmalıdır. İstanbul'da Boğaziçi öngörünüm alanını düzenleyen Boğaziçi Kanunu benzeri bir yasa çıkartılarak Karadeniz Sahil Yolu güzergâhı üzerindeki yapılaşma ileride ortaya çıkabilecek sorunlara karşı bugünden kontrol altına alınmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz Sahil Yolu, Karadeniz Kıyı Kentleri, Ulaşım, Samsa, Karadeniz Öngörünüm Alanı

Abstract: Black Sea Coastal Dual Carriageway Project is currently one of the most important highway projects in Turkey. The highway between the Samsun and Sarp (Hopa) border-gate measures 542 km, passes from 5 cities and 30 towns and directly serves to about 1,5 million people. Putting into operation in 2007, the Black Sea Highway brought many new problems. For instance: Population movement increased in the region, especially the migration from rural area to cities has accelerated. Urban infrastructure along the coast became insufficient, unattractive constructions has increased. New troubles for in-city and intercity traffic safety has come in to existence. More important, because of linear development and joining of coastal cities, an unusual urban view has been created that continues for hundreds of kilometers. This urban formation between Samsun and Sarp is nominated as SAMSA by us (until a new name will be found). In order to overcome the problems that arise from the Black Sea Highway, the highway passing municipalities have to corporate and build up a common management model for their common problems. The cultural and natural monuments of the region must be determined and protected against the destructive effects of rapid urbanization. A law must come into force, like the one that organize the İstanbul Boğaziçi frontal view area and the urbanization along the Black Sea Highway must be taken under control against upcoming problems.

Keywords: Black Sea Coastal Dual Carriageway, Black Sea Coastal Cities, Transport, Samsa, Black Sea Frontal View Area

* İletişim yazarı: C. Yılmaz, e-posta: cyilmaz@omu.edu.tr.

Giriş

Ulaşım, yeryüzünde bölgeler arası ilişkilerin kurulmasında ve mekânsal farkların giderilmesinde en önemli araçlardan biridir. Ulaşım çeşitleri arasında *karayolu ulaşımı* ise hiç şüphesiz coğrafi görünüm üzerinde en etkili olanıdır. 1987 yılında ihale edilen ve 2007 yılında resmi açılışı yapılan Karadeniz Sahil Yolu; bölgedeki ulaşım arz ve talebini yeniden düzenlemesi yanında, sebep olduğu nüfus hareketleri ve bunlara bağlı kentsel gelişme ve değişimler üzerindeki etkileri nedeniyle çok yönlü olarak ele alınması gereken bir konudur. 4,2 Milyar Dolar maliyetiyle Türkiye'nin en büyük altyapı projelerinden biri olan bu yol, Batıda Samsun'dan başlayarak doğuda Sarp Sınır Kapısı'na kadar 542 km uzunluğa sahiptir¹. Çarşamba Ovası ve Perşembe Yarımadası hariç genellikle kıyı çizgisini takip eden yol, toplam nüfusları 1.500.000'i bulan 5 il ve 30 ilçe merkezinden geçmekte, ayrıca Türkiye ile Kafkaslar ve Orta Asya'yı birbirine bağlamaktadır (Şekil 1).



Şekil 1. Karadeniz Sahil Yolu güzergâhı.

Araştırmada, şehir coğrafyası açısından, Karadeniz Sahil Yolu'nun Samsun'dan Sarp Sınır Kapısı'na kadar olan güzergâh boyunca içinden veya yanından geçtiği kıyı kentleri üzerindeki mevcut ve muhtemel etkileri üzerinde durulmuştur. Çalışmada bu etkiler; nüfus hareketleri, kentsel altyapı, trafik ve yol güvenliği, kentsel gelişme ve kentsel yönetim olmak üzere 5 başlık altında özetlenmiştir. Araştırmada; karayolu güzergâhı ile ilgili çevresel sorunlar, karayolunun getirdiği ulaşım kolaylığı, bölgesel gelişme ve turizme katkısı vb. gibi, daha önce üzerinde çok sayıda araştırma yapılmış ve yayınlanmış olan ekonomik, sosyal ve çevresel konular üzerinde durulmamıştır.

1. Nüfus hareketliliği üzerine etkileri

Karadeniz Sahil Yolu'nun tamamlanması kıyılarda yer alan kent merkezlerinin cazibesini daha da arttırmıştır. Yeni yol, getirdiği ulaşım kolaylığı sayesinde bölgede zaten var olan göçleri hızlandırmış, nüfus hareketliliği üzerinde etkin rol oynamaya başlamıştır.

Bölgede, herkesçe bilinen itici ve çekici unsurlara ilave olarak, kırdan kente göç sürecinde etkili olan en önemli faktörlerden biri de özellikle çay ve fındık tarımının yaygınlaşmasıyla *tarlaların ekili halden dikili hale gelmesi* sonucu, yazın birkaç ay hariç, köylülerin yıl boyu toprağa bağlı olmaktan kurtulmuş olmalarıdır. Kırdan nüfus azaldıkça ulaşım, eğitim, sağlık ve diğer hizmetlerin köye ulaşması zorlaşmakta ve maliyeti artmaktadır. Bölgede zaten varolan işsizlik ve geçim sıkıntısı yanında, özellikle taşınmalı eğitime geçilmesiyle çocuklarını daha güvenli ve daha iyi ortamda okutmak isteyen aileler, kendilerini bütün yıl boyu toprağa bağlayan bir faaliyetin olmamasını da göz önüne alarak, en yakın ilçe merkezleri başta olmak üzere kentlere göç etmektedirler.

¹ Karayolunun daha sonra projeye dâhil edilen 160 km'lik Samsun-Sinop kesiminde yol yapım çalışmaları devam etmekte olup, Samsun – Bafra arası tamamlanmak üzeredir. Karadeniz Sahil Yolu'nda esas trafik yoğunluğu Samsun-Sarp arasında olduğu için araştırmada bu kesim ele alınmıştır.

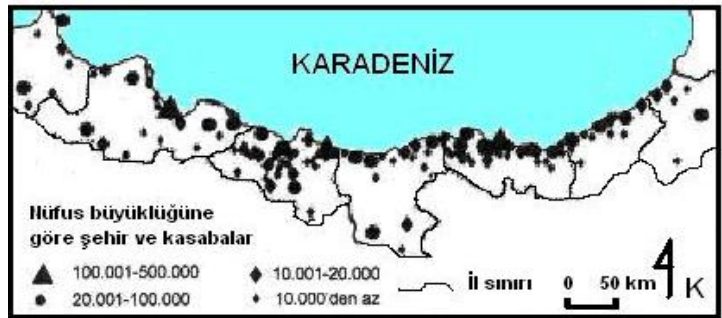
Karadeniz sahili boyunca tüm kırsal alanlardan, İstanbul gibi büyük kentlere olan göçler yanında, kıyı kentlerine doğru olan göçler sonucunda bölge nüfusu kıyı boyunca toplanmaya başlamıştır. Bu durum bölge içi nüfus dağılış dengesini bütünüyle bozmuş, adeta kırların boşalmasına neden olmuştur. Özellikle 50-750 m yükselti seviyeleri arasında kalan fındık ve çay kuşağı büyük bir hızla boşalmakta, Ordu'dan Hopa'ya kadar olan kesimde kıyı kentlerindeki insan sayısını arttıran ve şehirlerin hızla büyümesine sebep olan nüfusun esas kaynağını söz konusu yükselti basamakları arasında bulunan fındık ve çay üreticileri oluşturmaktadır (Yılmaz 2005a)². Örneğin fındık toplama zamanı olan ağustos ayında kıyı kentlerinin adeta boşalması, buna karşılık köylerdeki kalabalıklaşma göç eden nüfusun kaynağı, yönü ve başlıca özellikleri hakkında önemli ipuçları vermektedir.

Diğer yandan, Karadeniz Sahil Yolu bölgeden dışarıya göçleri hızlandırırken, aynı oranda ters göçe de imkân hazırlamıştır. Ankara ve İstanbul gibi büyük şehirlerde yaşayan yöre insanının bir kısmı emeklilik vb. kazanımlardan sonra, ulaşım kolaylığının da cazibesıyla, memleketlerine dönmektedirler. Bu kişiler kırsal kesimdeki mevcut yaşam zorluğunu dikkate alarak, gerektiğinde yaz mevsiminde köylerine gidiş geliş yapmak üzere, çoğunlukla kıyı kentlerine yerleşmektedirler (Foto 1).

Karadeniz Sahil Yolu üzerinde bulunan ve nüfusu 10.000'in üzerinde olan kentlerin toplam nüfusları 1990'da 1.223.000 iken, 10 yıllık dönemde %32 artarak 2000 yılında 1.598.000'e çıkmıştır. Bu artış Türkiye ortalamasının 2 katıdır. 2000 yılına göre 2007 yılı nüfus tespiti farklı bir sistemle yapıldığı için (Şekil 2) eski ile yeni rakamlar arasında sağlıklı bir karşılaştırma yapmak zor olmakla birlikte, Karadeniz Sahil Yolu'nun kıyı kentlerinin nüfuslarında gözle görünür artışlara neden olduğu açıktır. Fakat bölgede kır ve kent nüfusunun yaz ve kış mevsimlerine göre sürekli hareket halinde olması kırsal ve kentsel nüfusun tam olarak tespitine imkân vermemektedir. Adrese dayalı yeni nüfus tespit sistemi sayesinde nüfus hareketlerinin miktarı ve yönü ancak sonraki yıllarda belki tam olarak ölçülebilecektir.



Foto 1. Kırsal kente olan göçler sonucu hızla büyüyen Fatsa ilçe merkezi.



Şekil 2. 2000 yılı verilerine göre Karadeniz Bölgesi'nde kent ve kasabaların dağılışı (Yüceşahin vd. 2004'den).

2. Kentsel altyapı üzerine etkileri

Karadeniz Sahil Yolu, içinden veya kenarından geçtiği kıyı kentlerine sağladığı ulaşım kolaylığı yanında, bu kentlerin zaten var olan altyapı problemlerine yenilerinin eklenmesine de neden olmuştur. Bunlardan en önemlileri sel-taşkın felaketleri, katı atıkların imhası ve temiz güvenilir içme suyu temininde yaşanan güçlüklerdir.

Karadeniz kıyı kentleri çoğunlukla, akarsuların; taşıdıkları malzemelerle koyları doldurarak, ya da *azmak* adı verilen çıkıntılar yaparak oluşturdukları ırmak ağızları civarında kurulup gelişmişlerdir.

² Burada 0-50 m yükselti arasında bulunanlar, kıyı kentlerinin yakın çevresinde en fazla 5 km mesafeye kadar olan köylerde yaşayanlardır. Bunlar ulaşım kolaylığı ve kentlere olan yakınlıkları sayesinde köylerden kentlere günde bir kez gidip gelmekte, inşaat, sanayi ve hizmet sektörlerinde çalışmakta, bir kısmı da balıkçılık, sebzecilik gibi çeşitli işler yaparak geçimlerini sağlamaktadırlar. Buna karşılık 750 m'nin üstünde kalan köylerde ise tahıl tarımı, ormancılık ve yaylacılıkla birlikte hayvancılık eskisi kadar olmasa da hâlâ devam etmektedir. Gerek 0-50 m yükselti arasında bulunanlar, gerekse 750 m'nin üstünde yaşayanların 50-750 m'ler arasındaki fındık kuşağındakilere göre göçe daha az katılmalarının sebebi budur.

Son yıllarda nüfus artışına bağlı olarak bu kentler bir yandan sahil boyunca doğu-batı eksenli, diğer yandan da ırmakların taşkın yatakları boyunca güneye doğru gelişme göstermektedirler. Akarsuların taşkın yataklarının yerleşme ve küçük sanayi siteleri gibi diğer faaliyetler için iskân edilmesi, mevcut akarsu yataklarının suni olarak daraltılması ile mümkün olmuştur. Bu durum hemen her selde akarsuların kendilerine tahsis edilen (!) yataklardan çıkmasına ve taşkınlara sebep olmaktadır.

Yeni karayolunun akarsuların denizle buluştuğu kıyı çizgisinde alçak köprüler üzerinden geçirilmiş olması da başka bir sorundur. Yol seviyesine paralel olarak alçak inşa edilen köprüler sel sırasında tıkanabilmekte, adeta küçük bir baraj vazifesi görerek kıyı kentlerinin sular altında kalmasına neden olmaktadır (*Foto 2*).



Foto 2. Karadeniz Sahil Yolu güzergâhındaki hemen bütün köprülerin ortak özelliği; yolun yükselti seviyesine bağlı olarak alçak inşa edilmiş olmaları ve sel-taşkın durumlarında tıkanma riski bulunmalarıdır. a) Setlerle kontrol altına (?) alınmış ırmak yatağı ve sahilde Karadeniz Sahil Yolu geçiş köprüsü (Fatsa). b) Sürmene köprüsü genel görünümü. c) Bulancak köprüsü alttan görünümü.

Buna yardımcı olan bir diğer faktör de Karadeniz Sahil Yolu'nun çoğu yerde şehir içi trafiği rahatlatmak için kıyıda dolgu sahası üzerinden geçirilmiş olmasıdır (*Foto 3*). Yeni karayolu deniz tahribine karşı dayanıklı olması için kıyıdaki yerleşmelerin seviyesine oranla, daha yüksekte inşa edilmiştir. Bu durum aşırı yağışlarda kentlerin cadde ve sokaklarında biriken yağmur sularının doğrudan denize tahliyesinin önünde bir engel oluşturmaktadır³.



Foto 3. İnşa safhası ve bitirilerek trafiğe açılmış hali ile yükseltilmiş yola Karadeniz Sahil Yolu'nun Giresun ili sınırları içinde kalan değişik kesimlerinden örnekler. Yükseltilmiş yol özellikle yerleşim alanlarında aşırı yağışlarda biriken yüzey sularının doğal akışla denize tahliyesini engelleyerek sorun yaratmaktadır.

Bu üç olumsuz etkenin bir araya gelmesi, yani; *dar yatak, alçak köprüler ve yükseltilmiş yol* nedeniyle kıyı kentlerinde görülen sellerin şiddeti ve verdiği zararı arttırmıştır. 06.07.2006'da yaşanan şiddetli yağışlar sonucu Samsun-Çarşamba'dan Trabzon-Of'a kadar kıyıdaki kentlerin çoğununun yol, kanalizasyon ve içme suyu şebekelerini tahrip eden sellerde bu üç faktör rol oynamıştır (*Foto 4*).

³ Çözüm; kentlerin sel tehlikesine karşı akarsu yataklarından uzak durmaları, yatakların temiz tutulması ve akarsuların yaylalar sahasına kadar olan üst kısımlarından itibaren bir erken uyarı sistemi ile donatılmasıdır. Çünkü kıyı kentlerini vuran seller gerideki dağlık kesime düşen yağıştan kaynaklanmaktadır. Özellikle şiddetli ve uzun süreli sağanak yağışlar, akarsu boylarının kısa, vadi yamaçlarının dik, tabanlarının da dar olması gibi faktörler yanında, zeminin de kısa sürede suya doygun hale gelmesiyle hızla yüzeysel akışa geçmekte ve taşkınlara sebep olmaktadır. Sel sularını ani ve beklenmedik yükselişi vadi içlerinde ve akarsu ağzlarında kurulmuş yerleşmeleri çoğu zaman hazırlıksız yakalayarak büyük zararlara sebep olmaktadır.



Foto 4. Aşırı yağışlar, ırmak boylarının yerleşmeye açılması sonucu daraltılmış yatağına sığmayan sel suları ve kıyıda yer alan alçak köprülerin tıkanarak küçük birer baraja dönüşmesi gibi nedenler sonucu 6.7.2006'da yaşanan ve büyük zararlara sebep olan Ünye sel felaketinden görüntüler (Kaynak: İHA ve DHA).

Karadeniz Sahil Yolu boyunca kent sayısı ve kentlerde yaşayan nüfus miktarı çoğaldıkça katı ve sıvı atık sorunları da artmaktadır. Kentlerin başlıca çöp depolama alanları akarsu kenarlarıdır. Karadeniz Sahil Yolu inşaatı sırasında yıllarca çöpler dolgu sahasına boşaltılmış, yolun bitmesi ile atıklar tekrar ırmak kıyılarına dökülmeye başlanmıştır (Foto 5). Sel ve taşkınlarda akarsular bu çöpleri denize ulaştırmakta, sonra aynı çöpler dalga ve kıyı akıntıları ile sahilleri kirletmektedir. Bu sorun artık tek tek belediyelerin üstesinden geleceği bir durum olmaktan çıkmış, bölgesel düzeyde ele alınması gereken bir problem haline gelmiştir (Yılmaz 2005b).

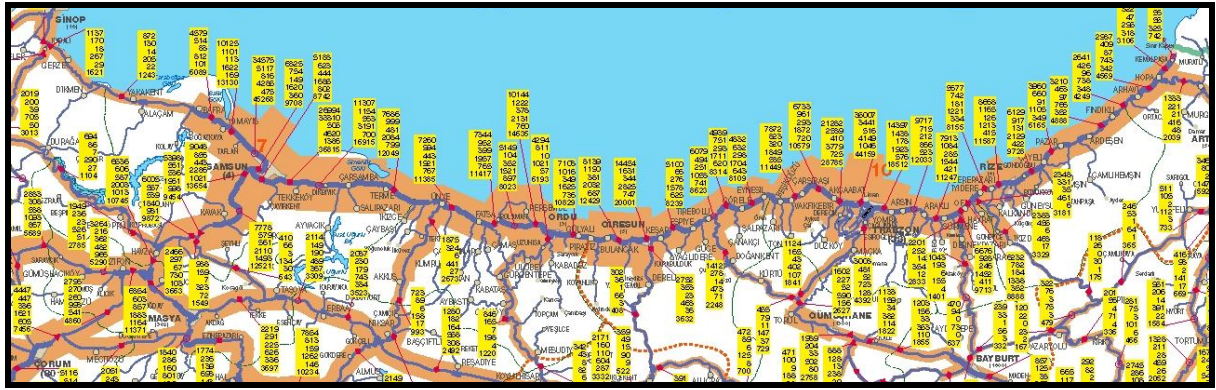


Foto 5. En önemli sorunlarından biri de katı atıklardır. a) Yol inşaatı süresince kıyı kentlerinin atıklarını depoladıkları dolgu sahaları. b ve c) Akarsu ya da yol kenarlarına depolanıp yakılarak imha edilen diğer kent çöplükleri. d) Bulancak'ta daha önce ırmak kenarına depolanıp saklanan çöplerin seller sonucu açığa çıkmış korkunç görüntüsü. e) Melet çayı kenarında halen aktif olarak kullanılan Ordu kent çöplüğü. f) Akarsu kenarlarına depolanan katı atıkların sellerle denize taşınması ve bunların tekrar dalgalarla kıyıya atılması sonucu ortaya çıkan çöp dolu sahiller; Bolaman Plajı.

Kıyı kuşağı üzerinde hızlı kentleşmeye bağlı olarak ortaya çıkan bir diğer sorun da temiz ve güvenilir içme suyu ihtiyacıdır. Kıyı kentlerinin başlıca içme suyu kaynakları yanlarında akan ırmaklardan doğrudan ya da bunların yataklarından derin sondajla elde ettikleri sudur. Bölge genelinde iç kesimlere giden yolların ırmak yataklarını takip etmesi, yerleşmelerin de zamanla bu yol ve ırmak boylarına toplanmasına neden olmuştur. Katı ve sıvı atıklarını ırmak kenarlarına boşaltılan bu yerleşmeler yüzünden akarsular çok hızlı bir şekilde kirlenmiştir. Daha yukarıda yaylalar sahasında içilebilir özellikteki bu temiz sular, kıyıya ulaştıklarında artık içilemez hale gelmiş bulunmaktadır (Yılmaz 2007). Bölge genelinde akarsular katı atık depolama yerleri olmaktan bir an önce çıkarılmalıdır. Bu akarsularımızın her birine, temiz ve güvenilir içme suyu kaynağı olarak gereken önem ve değer verilmeli, hepsi çeşitli kirleticilere karşı titizlikle korunmalıdır.

3. Trafik ve yol güvenliği üzerine etkileri

Sanılanın aksine Karadeniz Sahil Yolu hız, güvenlik ve konforla eş anlama gelen bir *otoyol* değildir. 2+2 gidiş-gelişli ve esas olarak kentlerin içinden veya hemen kıyısında bulunduğu denizden kazanılmış dolgular üzerinden geçen bölünmüş (duble) bir yoldur. Bu nedenle yüksek hızda seyretmek mümkün değildir. Hızlı kentleşmeye bağlı olarak kıyıdaki kentlerin yol boyunca birbirleri ile birleşmeye başlamışlardır. Karadeniz Sahil Yolu da hızla şehir içi bir yola dönüştürmektedir (Şekil 2).



Şekil 2. Sinop-Sarp arası Karadeniz Sahil Yolu 2007 yılı trafik akım haritası (Kaynak: www.kgm.gov.tr/ttrafikharita2007)

Karadeniz Sahil Yolu Samsun'dan Sarp'a kadar çok az yerde yan yola sahiptir. Geri kalan çok büyük kısmında şehir içi yol durumundadır. Böyle olunca, transit ulaşım ile kent içi ulaşım aynı yolu kullanmakta, bu durum küçük-büyük, hızlı-yavaş çok çeşitli niteliklere sahip araç yoğunluğunu arttırarak trafik ve yol güvenliği üzerinde olumsuz etkiler yapmaktadır.

Karayolu birçok yerde kentlerin içinden geçtiği için yol boyunca sürekli aydınlatma yanında, trafik lambalarına ve alt-üst yaya geçitlerine ihtiyaç vardır. Yaya ve yol güvenliği için bütün yol boyunca aralara kilometrelerce uzunluğunda bariyerler yapılması gerekmektedir. Gerek kent merkezlerinde gerekse ara yollarda bu bariyerlerin yapıldığı yerlerde ise karayolu yerleşmeleri ikiye bölerek kent içi bütünlüğü bozmakta, adeta yerleşmeleri iki parçaya ayırmaktadır.

Buna bağlı bir başka husus ise; kıyı kentlerinde önceden beri varolan yanlış arazi kullanımı ve gelişigüzel yapılaşma nedeniyle kent merkezlerinde yeşil alanların yok denecek kadar az olmasıdır. Karadeniz Sahil Yolu inşaatı vesilesiyle bu kentlerin başlıca yeşil veya açık alanları karayolunun kuzeyinde çoğunlukla yeni dolgu sahaları üzerinde inşa edilmişlerdir. Yeni oluşturulan bu rekreasyon alanlarından kentsel nüfusun yararlanması için halkın karayolundan bir şekilde karşıya geçmesini gerekli kılmakta. Bu ise yaya güvenliği açısından ayrı bir sorun oluşturmaktadır (Foto 6).

Özellikle il ve ilçe merkezlerine giriş ve çıkışlar proje gereği yükseltilmiş köprü-viyadüklerle sağlanmıştır. Bu durum karayolu güzergâhı boyunca kent merkezleri arasında kalan yerlere de ulaşımı engellemekte, birçok yerde ters ve yan yollar da olmadığından bu tür yerleşmelerde insanlar önlerinden geçen yoldan karşıya geçmek istediklerinde kilometrelerce ileri ya da geri gitmek zorunda kalarak ayrı bir mahrumiyet daha yaşamaktadırlar.



Foto 6. Karadeniz Sahil Yolu'nun çeşitli kesimlerinden görünüm: Henüz yolun çok az kısmında alt ve üst geçit vardır. Yol boyunca yerleşmenin devamlılık göstermesi hemen her yere yaya geçidi yapılmasını gerektirmektedir. Bu olmadığı takdirde yoldan karşıya geçiş kazalara davetiye çıkartan serbest geçişlerle sağlanmaktadır (üstte). Karadeniz Sahil Yolu'nun birçok yerde şehir içi yola dönüşmesi sonucu aralara demir bariyerler yapmak gerekmektedir. Özellikle bazı yerleşmelerde rekreasyon alanlarının yeni dolgu sahası üzerine yapılması ve aradan da karayolunun geçiyor olması trafik ve yol güvenliği açısından ayrı bir sorundur (ortada). Karayolunun geçtiği çok az merkezde yan yollar vardır. Yan yolların olmadığı yerlerde transit ulaşım ile şehir içi ulaşım iç içe geçmiş durumda olup, bu tür yerleşmelerde indi bindi yaptıran dolmuşlarla TIR kamyonlarının bir arada olması yanı sıra yolun bir şeridinin zamanla otoparka dönüşmesi de ayrı bir sorundur (altta).

Ayrıca, yerleşmelerin çizgisel olarak yol boyu gelişmesi, her geçen gün yol kenarında yürüyen yaya sayısını, kaldırımlara park eden araç sayısını ve yolda indi bindi yaptıran dolmuş sayısını arttırmakta, bütün bunlar trafik problemlerini çoğaltarak ölümlü ve yaralanmalı kazaların yaşanmasına neden olmaktadır.

Karadeniz Sahil Yolu çok hızlı bir şekilde şehir içi yola dönüşmektedir. Türkiye'de şehir içi trafikte hız sınırının 50 km/saat olması, kurallara uyulduğu takdirde zamanla karayolundaki trafiğin yavaşlamasına, aksi takdirde ise trafik ihlallerinin artmasına ve kazalara neden olacaktır.

Karadeniz sahil yolu ayrıca üzerinden geçen araç sayısının artışına bağlı olarak, içinden veya kenarından geçtiği kentler için bir gürültü kaynağı olmaya başlamış, egzoz gazı emisyon rakamları ise şimdiden şikayet edilir hale gelmiştir.

Karadeniz Sahil Yolu'nun trafik ve yol güvenliği açısından belki en önemli problemi *alternatifsiz bir yol olmasından* kaynaklanmaktadır. Büyük kazalar olduğunda, yağışlı mevsimlerde rastlanan sel-taşkın ve heyelanlarda, ya da özellikle kışın meydana gelen deniz-dalga tahribi nedeniyle bazen yol ulaşımına kapanmakta, tahribat giderilinceye kadar trafik akışı kesilmekte ve kilometrelerce uzunlukta araç kuyrukları oluşarak yolun açılması beklenmektedir. Bu durumda karayolunun (bugün

için kullanılmayan deniz ulaşımı dışında) tek alternatifi ancak kıyı kentlerini gerideki dağlık kütleyi aşarak Çoruh-Kelkit vadi oluğu güzergâhına bağlayan denize dik yollar olmaktadır. Bu durumda Karadeniz Sahil Yolu üzerindeki birkaç yüz metrelik alanda meydana gelen bir kesinti, özellikle TIR gibi büyük araçlar tarafından aşılması zor yüzlerce kilometrelik yol anlamına gelmektedir.

Kıyıda yerleşme yoğunluğu ve artan trafik hacmi nedeniyle Karadeniz Sahil Yolu bir müddet sonra ihtiyaca cevap vermeyecektir. İleride toplu taşımayı gerçekleştirecek olan demiryolu ulaşımı ve bunun için yol güzergâhı boyunca boş alan yaratılması gibi alternatif tedbirler proje ve inşaat safhalarında maalesef dikkate alınmamıştır (Uzun 2000). Demiryolu dışında, limanlara işlerlik kazandırılarak deniz yolunun, havaalanlarına işlerlik kazandırılarak da havayolunun öneminin artırılması, taksi ve dolmuş yerine otobüslerle toplu taşıma yapılması karayolu üzerindeki baskının hafifletilmesi açısından geç kalınmış fakat mutlaka alınması gereken tedbirlerdir.

4. Kentsel gelişim ve değişim üzerine etkileri

Kıyı kentleri deniz ile gerideki dağlık kesim arasında sıkışmış durumda olup, akarsu boyları vasıtası ile bir miktar içerlere sokulmaları dışında, ancak doğu-batı ekseninde lineer (çizgisel-hattî) olarak gelişme gösterebilmektedir. Yol boyunca sıralanan kentlerin belediye sınırları birbirini izlemekte ve zaman geçtikçe adeta bir şehir bitmeden öteki başlar hale gelmektedir. Yeni karayolu bu durumu daha da belirgin hale getirmiştir. Kentlerin arasında kalan bazı boşlukların da zamanla dolması ile Samsun'dan Sarp'a kadar uzanan bir hat boyu (çizgisel) şehir ortaya çıkmaktadır. Şimdiden gözle görünür bir şekilde izlenebilen bu çizgisel şehir birçok sorunu da beraberinde getirecektir. Bunlardan bazıları şu şekilde özetlenebilir;

Kentlerin yol boyunca ve denize nazır olarak uzanması kıyıda arsa fiyatlarını arttırmakta, bu durum aşırı yapılaşma ve kat sayısının yükselmesine yol açmaktadır. Denizi görme isteği kat sayısını daha da arttıracaktır. Nitekim Trabzon ve Rize'de olduğu gibi daha şimdiden 20 katı bulan binalar yapılmıştır. Bunların sayısı her geçen yıl artmaktadır (Foto 7).



Foto 7. Bölgede kırdan kente göçün en fazla hissedildiği yerlerden biri Akçaabat'tır. Kıyıda yığılma ve buna bağlı yer darlığı burada yüksek katlı ve bir o kadar da çirkin bina sayısının hızla artmasına neden olmaktadır.

Yol boyu sıralanan bu yüksek binaların sayısı arttıkça kentlerin önü kapanacak ve zamanla denizin etkisinin iç kesimlere girmesi engellenecektir. Kentlerin binalarla perdelemesi sonucu ne deniz görünecek, ne de kent merkezine rüzgâr gelecektir. Karadeniz'den gelen hava sirkülasyonu engellenecek, bu durum kentlerdeki hava kirliliğini arttıracak, özellikle kışın baca gazlarından çıkan

kirli havanın çabuk dağılması engellenecektir. Ayrıca yol boyu yapılaşma bu hızla giderse, yoldan geçenler güneye baktıklarında çay ve fındık bahçeleriyle kaplı alışageldikleri yeşil alanlar yerine sadece beton bir duvar göreceklardır (Foto 8).



Foto 8. Kent merkezlerindeki yapılaşma (a) şehirlerin önce yol boyunca çizgisel büyümesine (b), ardından Karadeniz Sahil Yolu'nun getirdiği ulaşım kolaylığına bağlı olarak kentlerin daha uzağına doğru yayılış göstermektedir (c).

Kıyılarda konut yoğunluğunun artması arsaya olan talebi arttıracak, bu ise; arsa darlığına, tarlaların arsa haline gelmesine ve miras yoluyla aşırı parçalanmaya neden olacak, gerektiğinde büyük yatırımlar için arazi bulmak da güçleşecektir.

Karayolunun getirdiği ulaşım kolaylığı sayesinde mevcut kentlerin hinterlandlarında da büyük değişimler yaşanmaktadır. Küçük kentler yakınlarındaki daha büyük kentlerin etkisine girmektedir. Yerel halk büyük alışverişlerini idarî açıdan bağlı oldukları ilçe merkezlerinden ya da kendilerine en yakın kentlerden değil, ucuz ve bol çeşit olduğunu düşündüğü daha büyük merkezlerden yapmaya başlamıştır. Bu durum bir yandan küçük merkezler ile büyük merkezler arasında gidiş gelişleri ve buna bağlı trafik yoğunluğunu arttırmış, diğer yandan da küçük yerleşmelerdeki ticari faaliyetleri şimdiden yok etmeye başlamıştır.

Yerleşmenin kıyı boyunca uzanması merkezileşmeyi önlemektedir. Bu durum çok sayıda merkezsiz yerleşmenin ortaya çıkmasına neden olmakta, yerleşmeler arasında iletişim kurulmasını da engellemektedir. Böylece zaten birlikte iş yapma becerisi ve geleneği olmayan Karadenizli daha da bireyselleşmekte, ortak girişim ortamı da büyük ölçüde ortadan kalkmaktadır.

5. Kentsel yönetim

Bugün açıkça görülmektedir ki Karadeniz Sahil Yolu'na bağlı olarak, mevcut kentler arasında kalan boşlukların da zamanla dolması sonucu, Samsun'dan Sarp'a kadar uzanan yeni bir kent ortaya çıkmaktadır. Biz bu birleşik kente (daha iyi bir isim bulununcaya kadar ve Samsun ile Sarp'ın ilk hecelerinden yola çıkarak) kısaca *SAMSA* adını veriyoruz. Birbirine geçmiş ve birbirinin devamı niteliğindeki bu büyük çizgisel kenti oluşturan belediyelerin tek başlarına çözemeyecekleri çok sayıda çeşitli altyapı ve üstyapı problemleri vardır ve bundan sonra da olacaktır.

Bunlardan önde gelenleri olan; temiz ve güvenilir içme suyu temininden, katı atık ve kanalizasyon sorunlarına kadar çok sayıda meselenin çözümü için ortak akıl ve işbirliğine ihtiyaç vardır. İlginç olan husus Karadeniz sahili boyunca yer alan kıyı kentlerinin hemen hepsinin kuruluş yerleri birbirlerine benzediği için, problemleri de birbirine benzemektedir. Bu durumda birinin üstesinden geldiği bir sorun diğeri için de bir çözüm modeli olacaktır. Nitekim Rize ve Trabzon kent belediyeleri katı atık sorununu çözmek için birlikte hareket etme kararı almışlardır. Örneğin araştırma sahasında yer alan il ve ilçelerin gerideki dağlık alanlar üzerinde yer alan yaylalar sahası ile ilgili sorunları bile aynı olup, bunların çözümleri de yine birbirine benzemektedir.

Bütün bunlara karşılık belediyeler arası işbirliği bazen de kaçınılmaz olmaktadır. Örneğin bir belediyenin denize boşalttığı atık kıyı akıntıları ile diğerinin sahilini kirletmektedir. Bu gibi durumlar da yine kent yönetimleri arasında işbirliğini ve ortak idare anlayışını zorunlu kılmaktadır. Sorunların daha fazla artmadan çözümü için *Karadeniz Kıyısı Belediyeler Birliği*, ya da *Karadeniz Kentleri Ortak Yönetim Birimi* gibi kuruluş ve organizasyonlara daha şimdiden büyük ihtiyaç vardır.

Sonuç

Karadeniz Sahil Yolu Türkiye’yi Kafkaslara ve oradan Orta Asya’ya bağlayan uluslararası bir yol olduğu kadar tüm Karadeniz Kıyı kentlerini yerel ölçekte birbirine, ulusal ölçekte de büyük kentlere bağlayan ülkemizin en önemli altyapı yatırımlarından biridir. Bu yol bölgenin geri kalmışlık sebebini ortadan kaldırma iddiası yanında, getirdiği ulaşım kolaylığı ile bir yandan yatırımları bölgeye çekeceği farz edilirken, diğer yandan da nüfus hareketlerini daha da kolaylaştırarak iç ve dış göçleri hızlandırmaktadır.

Karadeniz Sahil Yolu’nun en önemli etkileri içinden veya kenarından geçtiği kentler üzerine olmaktadır. Mevcut kentlerin çizgisel olarak büyümeleri sonucu neredeyse 500 km uzunluğunda bir şehirsiz alan ortaya çıkmaktadır. Bu kentsel oluşum daha şimdiden katı atıkların izalesi, temiz içme suyu temini, trafik güvenliği, hızlı ve çarpık kentleşme gibi çok sayıda ve giderek artan oranda alt ve üstyapı problemleri yaşamaktadır. Bunlardan en önemlisi hiç şüphesiz mavi ile yeşilin arasından geçen Karadeniz Sahil Yolu güzergâhının çarpık kentleşme sonucu, çok hızlı bir şekilde çirkin ve ucube bir beton bariyer dönüşmesi tehlikesidir. Bunun önüne geçebilmek için çok acil olarak yasal bir düzenleme yapılmalıdır. Bölgenin kültür ve tabiat varlıklarının tespiti, korunması ve ihyası yanında, kentsel gelişmelerin bölgesel ölçekte ele alınarak çirkin yapılaşmanın önüne geçilmesi amacını taşıması gereken ve Karadeniz kıyı kuşağı öngörünüm alanını kapsayan bu kanun asla geciktirilmemelidir⁴.

Kaynaklar

- Anonim (2006) *Karadeniz Sahil Yolu*, Karayolları Gn. Md., Ankara, <http://www.kgm.gov.tr>, (Son erişim: 30.8.2006).
- Anonim (2007) *Black Sea Coastal Road*, <http://www.wdf.org/gspc/virtual2001/pdf/YigitPaper.pdf> (Son erişim 8.8.2007).
- Anonim (2008) *Karadeniz Sahil Yolu*, (<http://forum.arkitera.com>, Son erişim: 01.04.2008).
- DPT-JICA (2000) *Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişim Planı (DOKAP)*, Nihai Rapor, DPT, Ankara.
- Özçakmak, Ş. (2006) “Denizini Kaybeden Karadeniz”, *Milliyet Gazetesi Yazı Dizisi*, 26-31 Temmuz 2006, İstanbul.
- Uzun, A. (2000) “Karadeniz Sahil Yolunun Doğal Kıyılar Üzerindeki Etkileri ve Ulaşım Sorununa Coğrafi Bir Bakış”, *OMÜ Fen Ed. Fak. Dergisi, Coğrafya Serisi, Sayı:1*, Samsun, 59-80.
- Yılmaz, C. (2005a) “Ordu İlinin Nüfus Özellikleri”, *Orta Karadeniz Kültürü*, (Editörler: B.Yediyıldız - H.Kaynar - S. Küçük), Siyasal Kitabevi Yayını, Ankara, 253–278.
- Yılmaz, C. (2005b) “Karadeniz Bölgesi Kıyı Kentleri Katı Atık Yönetim Modeli”, *I. Çevre ve Ormanlık Şurası “Tebliğler” Kitabı, 1. Cilt*, Çevre ve Orman Bakanlığı Yay. No: 273, ISBN:975-8273-78-7, Ankara, 48-55.
- Yılmaz, C. (2007) “Karadeniz Kentleri Susuzluk Tehdidinde”, *26 Mart 2007 CNN Türk*, (www.arkitera.com, 10.04.2008).
- Yüceşahin, M.- Bayar, R.-Özgür, M. (2004) “Türkiye’de Şehirleşmenin Mekânsal Dağılışı ve Değişimi”, *Coğrafi Bilimler Dergisi, Cilt 2 Sayı 1*, Ankara, 23-40.

⁴ “Karadeniz Kıyıları Öngörünüm Alanı Koruma Kanunu”, ya da başka bir isimle çıkartılmasını önerdiğimiz bu kanunun bir benzeri, bilindiği gibi daha önce İstanbul’da Boğaziçi öngörünüm alanı ile ilgili olarak 1983’te TBMM’de kabul edilmiş ve uygulamaya konulmuştur. Kısaca “Boğaziçi Yasası” olarak bilinen 2960 sayılı kanunun amacı; *Boğaziçi’nin kültürel ve tarihi değerleri ile doğal güzelliklerini kamu yararı gözetilerek korumak ve geliştirmek, bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamak ve bunun için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemektir.* Bugün aynı gerekçeler Karadeniz Sahil Yolu güzergâhı için de geçerlidir. Aradaki tek fark Karadeniz kıyı kuşağı için yapılan planlama sadece öngörünüm alanını değil, gerideki etkilenme alanını da içine katacak şekilde olmalıdır. Çünkü kıyıdaki yapılaşma, artan refah düzeyi ve ulaşımındaki gelişmelere bağlı olarak gerideki yüksek yaylalar sahasını da etkilemekte, benzer çirkin yapılaşma burada da görülmektedir. Yaylalar sahası geçmişte olduğu gibi gelecekte de kıyıdaki yerleşmelerin nefes alma sahası olmaya devam edecek, zamanla her biri kıyı kentlerinin sayfiyesi durumuna gelecektir. Nitekim geçmişte baktığımızda, 1950’li yıllara kadar Melet ırmağının ağız kısmındaki bataklıklara bağlı sivrisinek ve sıtmadan bunalan Orduluların Çambaşı yaylasını yaz mevsiminde sayfiye yeri olarak kullanmaları bizim için önemli bir ipucudur. Kıyıdaki betonlaşma böyle giderse halkın biraz nefes almak için ileride yaylalara daha fazla talep göstereceği açıktır. Yaylalar aynı zamanda temiz içme suyu kaynaklarının başlangıç noktası olduğu kadar aşağıdaki kentleri tehdit eden sel ve taşkınların da çıkış yerleridir. Bu arada kıyı ile yaylaları birbirine bağlayan yol kenarlarında da küçük büyük kasabalar şeklinde çarpık ve plansız kentlerin ortaya çıktığı unutulmamalıdır. Bütün bunlar birlikte düşünüldüğünde yapılacak yasal düzenlemeler kıyı kuşağı ile sınırlı kalmamalı, *öngörünüm alanı* yanında mutlaka *geri görünüm ve etkilenme alanını* da kapsamalıdır.