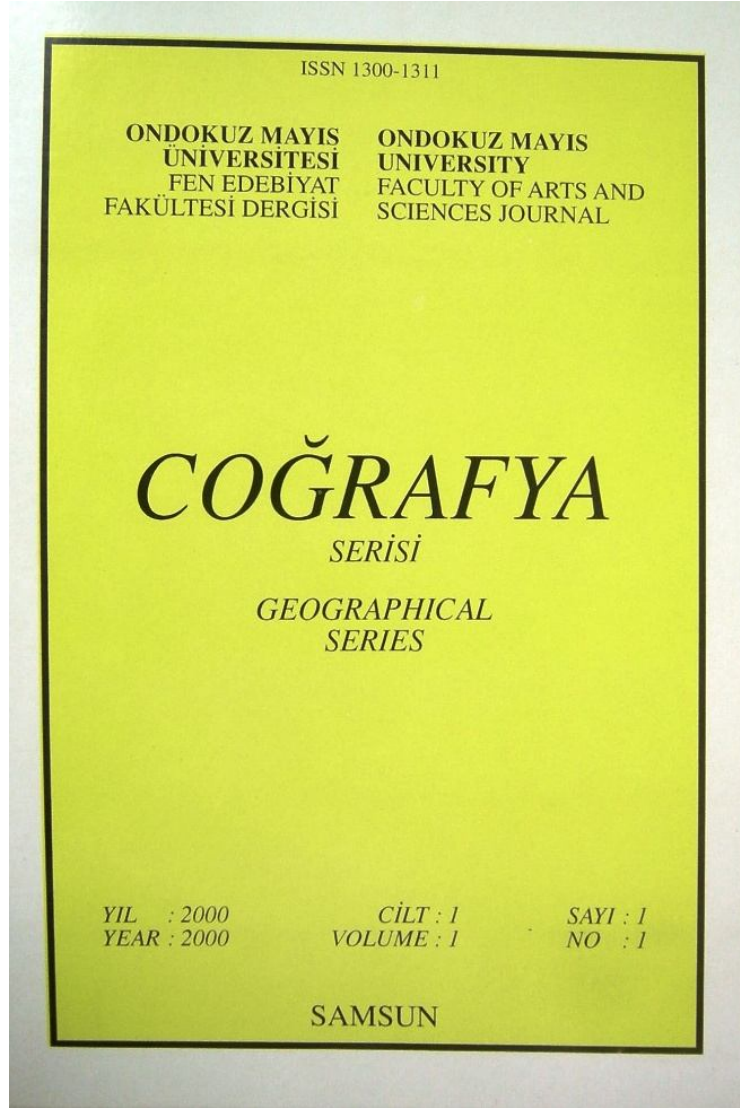




CEVDET YILMAZ (2000) "Turizmin Gelişmesinde Jeomorfolojik Faktörlerin Engelleme Rolü: Batı Karadeniz Bölümü, Sinop-İnebolu Arası Örneği", **OMÜ Fen-Ed. Fak. Dergisi, Coğrafya Serisi, Sayı:1** (155–170), Samsun.

**TURİZMİN GELİŞMESİNDE
JEOMORFOLOJİK FAKTÖRLERİN
ENGELLEYİCİ ROLÜ:
Batı Karadeniz Bölümü, Sinop-İnebolu Arası Örneği ¹**

Cevdet
YILMAZ ²

Giriş

Özellikle 1950’li yıllardan itibaren dünya turizminde çok hızlı bir gelişme yaşanmıştır. Uluslararası turizm hareketleri son 40 yılda % 1640 oranında artarak 415 milyon kişiye ve turizm gelirleri de yine aynı dönemde % 10952 oranında artarak 1990 yılında 230 milyar doları bulmuştur (TOBB 1991:1). Gelişmiş zengin ülkelerden belli başlı turizm alanlarına doğru gittikçe artan oranda devam eden uluslararası turizm hareketinden Türkiye de etkilenmiş, özellikle dış ödemeler dengesi açığını kapatmak için bu sektöre büyük önem vermiştir. Bunun sonucu olarak da ülkemizin turizm gelirleri 1992 yılı itibariyle 3,5-4 milyar dolara yaklaşmış, gelen yabancı turist sayısı da 7 milyon kişiyi bulmuştur. Başta Turizm Bakanlığı olmak üzere ilgili kurum ve kuruluşlar hem daha çok dış turizm geliri elde etmek, hem de iç turizm talebini karşılamak üzere Türkiye turizmini “çeşitlendirmek ve yaygınlaştırmak” için çalışmalar başlatmışlardır. *Yayla turizmi, dağcılık, rafting, trekking, vb.* isimler altında lanse edilen bu projelere ilgili kesimlerden destek beklenildiği yetkililer tarafından sık sık dile getirilmektedir. *Sinop-İnebolu arası kıyı kesiminin coğrafi özellikleri ile turizm potansiyelinin* ortaya çıkarılmasına yönelik olarak tarafımızdan sürdürülen bir araştırma projesi çerçevesinde biz de bu çalışmalara bir katkıda bulunmak istiyoruz.

¹ Bu araştırma, 3-7 Mayıs 1993’te Ankara’da toplanan *Uluslararası 14. Türkiye Jeomorfoloji Bilimsel ve Teknik Kurultayı*’nda bildiri olarak sunulmuştur.

² Yrd. Doç. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü öğretim üyesi

Araştırma sahası ile ilgili olarak coğrafyacılar tarafından az da olsa bazı araştırmalar yapılmış ve yayınlanmıştır. Bu çalışmalar daha çok Sinop (KÖKSAL 1972 ve AKKAN 1975) ve Kastamonu (KURTER 1971 ve 1982) merkezlidir. Bunların dışında, bölgenin tümünü ele almakla birlikte yöre hakkında bilgi veren çalışmalar da vardır. Bunlar EMİROĞLU (1968), SÜR (1972), KÖKSAL (1988), NİŞANCI (1988), TANDOĞAN (1990), EROL (1989, 1991) ve ŞAHİN (1991)'dir. Konusunu araştırma sahasından alan ve bu yöreden örnekler veren başlıca çalışmalar ise ÖNER / ÇİÇEK'E (1987) aittir.

Sinop-İnebolu arasında kalan Karadeniz kıyı kuşağı turizm bakımından çok zengin fizikî ve beşerî çekiciliklere sahip olmasına rağmen mevcut bu potansiyelin henüz değerlendirilebildiğini söylemek güçtür. Bunun başlıca sebebi yörenin fizikî coğrafya şartlarıdır. Sahanın turizm potansiyeli ayrıntılı şekilde başka bir yayında ele alınacağından, burada bunlardan sadece isim olarak bahsedilecektir. Bu makalede esas olarak yörenin turizm potansiyelinin değerlendirilmesini engelleyen başlıca fizikî faktörler üzerinde durulacaktır.

1. Sinop-İnebolu arası kıyı kuşağının genel özellikleri ve başlıca turistik çekicilikler

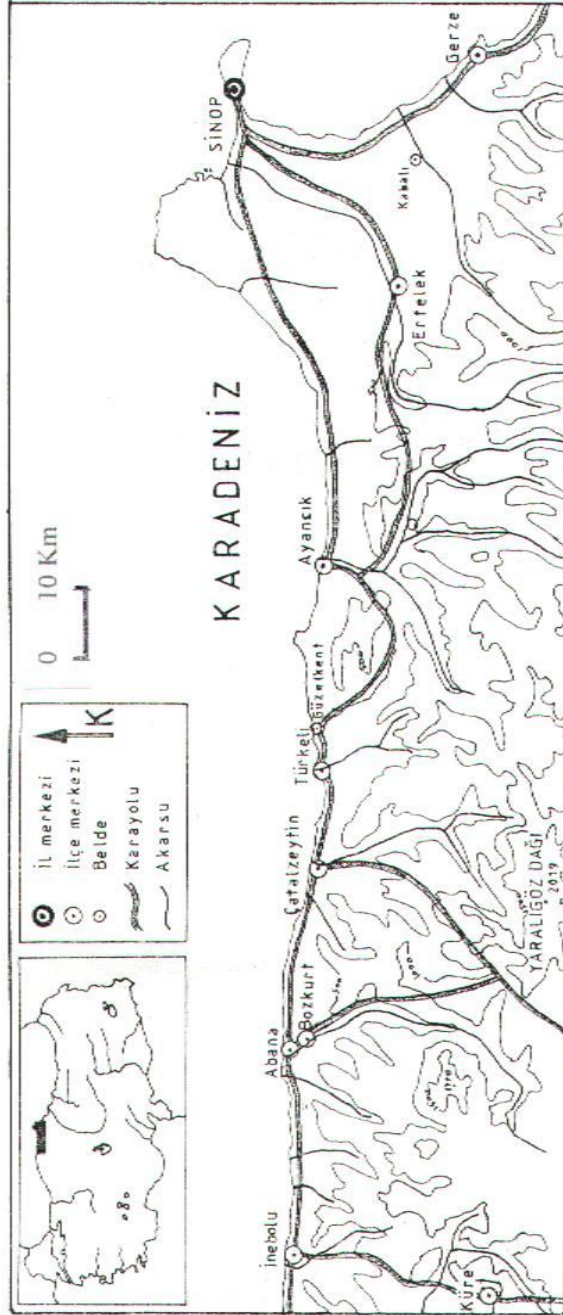
a. Fizikî özellikler ve bunlara bağlı çekicilikler

Araştırma sahası, Batı Karadeniz Bölümü'nün Sinop-İnebolu arasında kalan kıyı kuşağını kapsamaktadır (*Şekil 1*). Yöre, yeryüzü şekilleri bakımından başlıca 3 kesimden meydana gelmektedir. Bunlar; Kıyının hemen gerisinden başlayarak tüm iç kesimleri kaplayan yer yer tahrip edilmiş zengin bir orman örtüsüne sahip dağlık saha, bu dağlık alanlardan çıkarak Karadeniz'e dökülen akarsuların oluşturduğu vadiler ve falezler ile çakıllı veya kumlu plajlardan meydana gelen kıyı kuşağıdır.

Ayancık Meteoroloji İstasyonunun verilerine göre yörede tipik *Karadeniz iklimi* hüküm sürmektedir. Akdeniz veya Ege Bölgelerimizin kıyı kesimlerinde görülen ve turizm için ideal denebilecek iklim özelliklerine sahip olunmasa da, turizmin nispeten geliştiği Karadeniz kıyı kuşağının diğer yörelerindeki potansiyel burada da vardır.

Yörenin hidrografik özellikleri de Karadeniz bölgesinin genel özelliklerini yansıtmaktadır. İlkbahar ve sonbahar ayları başta olmak üzere yağışlı dönem ve günlerde kabaran akarsular diğer zamanlarda cılız bir karaktere bürünür. Yörede nüfusun yoğun olarak toplandığı başlıca merkezler de (Ayancık, Güzelkent, Türkeli, Çatalzeytin, Abana, Bozkurt ve İnebolu) bu akarsuların denize döküldükleri yerlerde kurulmuşlardır.

Yöre, Türkiye'nin en zengin orman örtüsüne sahip köşelerinden birisidir. Çoğu yerde kıyının hemen gerisinden itibaren başlayan ormanlardaki başlıca ağaç çeşitleri çam, köknar, meşe, gürgen, kayın, dişbudak, karaağaç ve kavaktır.



Şekil 1: Araştırma sahasının lokasyon ve topografya haritası

Genel olarak ifade edilen bu fizikî özelliklere bağlı olarak yöredeki başlıca çekicilikler ise plajlar (Sinop-Sarıkum, Ayancık-Çamurcu, Güzelkent, Türkeli-Güllüsu, Çatalzeytin, Abana, İnebolu, vd.), koylar (Sinop-Hamsilos, Sinop-Aklıman, Çatalzeytin-Ginolu, vd.), göller (Sarıkum Tabiatı Koruma Alanı ve Gölü, Ayancık-Akgöl, vd.), yaylalar (Türkeli-Kurugöl, Çatalzeytin-Koru, vd.), akarsulara bağlı olarak tatlı su balıkçılığı, olta balıkçılığı ve zengin orman örtüsüne bağlı olarak avcılık vd. sayılabilir.

b. Beşerî özellikler ve bunlara bağlı çekicilikler

Beşerî coğrafya özelliklerine bakıldığında, yöre aynı zamanda Türkiye'nin nüfus yoğunluğu en az olan kesimlerinden birisidir. Yerleşme dağınıktır. Kırsal yerleşmeler mahallelerden meydana gelmişlerdir. Her biri 4-6 mahalleden meydana gelen köy muhtarlıklarının büyük kısmının nüfusu 500 kişinin altındadır. İlçe merkezlerinde önceki yıllara göre nüfus bir miktar artmış görünse de, köylerin hemen tamamında iç göç vermeleri nedeniyle nüfuslarında bir azalma görülmektedir (*Tablo 1*). Köylerde nüfusun azalmasına bağlı olarak (ör. orman tahribi de azalmış, böylece) doğal görünümün muhafazası kolaylaşmış, yöredeki (taş örtülü ahşap meskenler gibi orijinal sayılabilecek) kırsal mimari korunabilmiştir.

Tablo 1: Araştırma sahasında yer alan ilçelerin nüfus miktarları

	1985		1990	
İlçeler	İlçe merkezi	Bucak ve köyler	İlçe merkezi	Bucak ve köyler
<i>Ayancık</i>	9 534	32 898	+ 14 421	- 26 153
<i>Türkeli</i>	4 203	20 001	+ 4 534	- 17 874
<i>Çatalzeytin</i>	2 986	11 910	+ 3 179	- 7 865
<i>Abana</i>	2 624	1 419	+ 3 921	- 1 070
<i>Bozkurt</i>	3 945	10 227	+ 4 310	- 7 924
<i>İnebolu</i>	7 699	21 469	+ 8 372	- 19 277

(Kaynak: DİE)

Yörede iktisadî faaliyetler yok denecek kadar azdır. Ayancık'taki kereste fabrikası ile Abana'daki elektrik motorları fabrikası dışında büyük çaplı bir yatırım yoktur. Yöredeki geniş orman varlığı dışında yer altı ve yerüstü önemli bir zenginlik kaynağı da bulunmadığı gibi, halkın devlete satabileceği tütün, şeker pancarı vb. bir tekel ürünü de yetiştirilmemektedir. EMİROĞLU'nun (1968) da belirttiği gibi, Karadeniz'in diğer kıyılarında önemli bir geçim kaynağı olan balıkçılık bu yörede gelişmemiştir.

Bütün bunlara karşılık, başta Abana olmak üzere Ayancık ve İnebolu'da pansiyonculuk gelişmeye, ikinci evlerin sayısı da artmaya başlamıştır. Özellikle Ayancık ve Türkeli yörelerinden yurtdışına olan göçler sonucunda yöre halkının yabancılara karşı tutumu çok olumlu olup, bu durum turizm için önemli bir avantajdır. Yurt dışındaki işçiler yanlarında turist getirmeleri, bulundukları ülkelerde yöreyi tanıtmaları, kesin dönüşlerinde yatırım yapmaları vb. açılardan önemli bir potansiyele de sahiptirler.

2. Sinop-İnebolu arası kıyı kuşağında turizmin gelişmesini engelleyen başlıca faktörler

Yörede turizmin gelişmesini engelleyen başlıca faktör düzenli ve yeterli bir ulaşım alt yapısının bulunmamasıdır. Bunda da en büyük etken yörenin sahip olduğu jeomorfolojik yapı ve iklim özellikleridir.

a. Jeomorfolojik faktörler

Yörenin genelinde görülen dağlık ve engebelik yapı bir yandan hayatı zorlaştırıp dışarıya göçü hızlandırırken, diğer yandan da ulaşım yolları üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle, turizm gibi gelir getirici muhtemel gelişme olanaklarını kısıtlamakta veya engellemektedir.

Sinop-İnebolu arasında kalan sahanın turizm potansiyelinin açığa çıkmasını engelleyen hususların başında mevcut ulaşım alt yapısının yetersizliği gelmektedir. Arazi yapısı, başlıca ulaşım vasıtası olan karayolunun nitelikli olarak inşa edilmesini güçleştirdiği gibi, mevcut yolun da sık sık kesintiye uğramasına neden olmaktadır. Buradaki en önemli faktör de **heyelânlardır**. Litoloji, iklim, bitki örtüsü, eğim, insanın müdahalesi gibi faktörlerin etkisi altında meydana gelen heyelanlar araştırma sahasında oldukça yaygın olup, yörede kesintisiz bir ulaşım şebekesi kurulmasını güçleştirmektedir.

Sinop-İnebolu arasında ulaşımı sağlayan karayolu Sinop'tan itibaren incelenmiş, 30'dan fazla küçük büyük heyelan sahası tespit edilmiştir. Bunlardan bir kısmının, *Karadeniz Sahil Yolunun* bu bölümünde, ulaşımı 1 haftaya kadar engellediği zamanlar olmuştur. Bazılarında toprak kayması sürekli olduğundan, bu tür heyelan sahalarında Karayolları Gn. Md.'nün iş makineleri hazır tutulmaktadır.

Sinop şehir merkezine girişte (Sinop-Ayancık yol ayrımından) itibaren Ayancık ilçe merkezine kadar olan 50 km.lik mesafede tespit edilen başlıca heyelanlar şunlardır; 11. km'de Sarıkum mevki, 20. km'de İncirpınarı mevki, 22., 24. (Foto 1), 25., 26., 28. ve 31. km'lerde Yeniçam mevki, 34., 39. ve 43. km.lerde Şerefiye mevki, 46. ve 49. km'lerde Aliköy mevki heyelanları. Bunlardan en büyüğü ve ulaşımı en çok aksatanı 31. km'deki Yeniçam mevki heyelan sahasıdır (Foto 2). Burada arazi devamlı hareket halinde olduğundan iş makineleri de buna bağlı olarak sürekli hazır bekletilmekte, kayma oldukça müdahale etmektedirler. Sinop-Ayancık arasındaki (Erfelek üzerinden ve iç kısımlardan) geçen yol dar ve kenarları uçurumlarla dolu olduğundan, yeni yol sahilden geçirilmeye çalışılmış, burada da aktüel falezler buna engel olmuştur. Yol da mecburen kıydan nispeten uzaktan, adı geçen heyelan sahalarından geçirilmiştir.

Ayancık – Türkeli ilçe merkezleri arasında kalan saha Batı Karadeniz sahil şeridinin en engebeli ve geçilmesi zor kısımlarından birisidir. Bu nedenle bu iki kasabanın arasında kalan 36 km'lik yol Ayancık'tan itibaren, kıyılar (oldukça yüksek ve dik aktüel **falezler** nedeniyle) ulaşımına geçit vermediğinden, iç kısımdan geçirilmiştir. Yine bu yol güzergâhı da sık sık heyelanlara maruz kalmaktadır. Bunlardan en önemlileri (Ayancık'tan itibaren) 15. ve 18. km'lerde yer alan Zaviye ve Ömerdüz köyleri heyelanlarıdır. Özellikle Zaviye köyü bütünüyle heyelan bölgesi üzerinde kurulmuş olup 1968'de büyük bir felaket yaşamış, köy evlerinin yaklaşık yarısı heyelan sonucu yıkılmıştır. Yine aynı yol üzerinde 26. ve 28. km.lerde de ulaşımı sık sık aksatan ve mevcut yolu iyice daraltan Karabey köyü heyelan sahası bulunmaktadır. Zaviye ve Ömerdüz'de yamaç kayması şeklinde olan heyelanlar Karabey'de (yolun vadi tabanına inmesi nedeniyle) **akarsu kapmaları** sonucu oluşmaktadır.

30. km'deki Güzelkent'te tekrar sahile inen yol, buradan itibaren İnebolu'ya kadar (bazen kıydan, bazen falezlerin üzerinden geçerek) denizi görerek devam etmektedir. Özellikle Güzelkent – Türkeli arasında kalan 5 km'lik yolun büyük kısmı heyelan sahasıdır. Aşırı eğim nedeniyle kıyı

çizgisine yakın geçirilen yol bir yandan **dalgaların etkisi**, diğer yandan da eğim ve tabakaların denize doğru dalımlı olması nedeniyle sürekli hareket halindedir. Bu nedenle kıyı boyunca yolun bozulmasını engellemek için yapılan setler hemen her yıl dalgalar tarafından tahrip edilmektedir (*Foto 3 ve Foto 4*).

Türkeli – Çatalzeytin arasında kalan 10 km'lik sahil yolu da kıydan geçirilmiştir. Fakat burada aktüel falezler yoğun olduğu için yol müsait olan yerlerde kıyı çizgisine yakın inşa edilmiş (ki buralarda da yine dalgaların yolu tahribi söz konusudur, *Foto 5*), doğrudan dalgalara maruz kalabilecek yerlerde ise yol aktüel falezlerin yamaçlarından geçirilmiştir. Bu yamaçlar üzerinden geçen karayolunda iki arabanın yan yana geçmesi imkânsız olduğundan, yolun bu kesimlerinde karşılaşılan araçların geçiş yapabilmeleri için sık sık *araç cepleri* yapılmak zorunda kalınmıştır (*Foto 6*). Deniz seviyesinden yaklaşık 100 m yukarıdan geçen yolun bir kenarı uçurum (ki burada çok sayıda ölümlü kazalar olmuştur), diğer tarafı ise sürekli taş düşme tehlikesinin yaşandığı gevşek dokulu kayalardan meydana gelmektedir. Özellikle bu kesim, *Karadeniz Sahil Yolu*'nun (Sarp'tan İnebolu'ya kadar olan kesimindeki) en dar ve tehlikeli bölümü olup, yaklaşık 4 km uzunluğundadır. Bu bölümün son derece sarp ve engebeli olması, aşağıdan veya yukarıdan alternatif bir yol güzergâhını da imkânsız hale getirmiştir.

Sinop – İnebolu arasında kalan *Karadeniz Sahil Yolu*'nun Çatalzeytin'den itibaren Abana ve İnebolu'ya kadar olan kesimi de sık sık heyelan ve dalgaların etkisine maruz kalacak şekilde devam etmektedir. Özellikle Çatalzeytin-Abana arasında yolun önemli bir kısmı kıydaki yüksek diklikler nedeniyle içerden geçirilmiştir. Dağlık ve engebelik yapı bir yandan yolun son derece **virajlı** olmasına neden olurken, diğer yandan da sık aralıklı **derin vadi şebekesi** nedeniyle **yol inişli- yokuşlu** bir hâl almıştır.

Yine bu bölümde kıyı diklikleri, aktüel falezler ve kıyılarda yol yapımını güçleştiren diğer faktörler (*Foto 7*) nedeniyle, yolun sahilden daha iç ve yüksek seviyelerden geçirildiği bazı yerlerde de, karayolu güzergâhı **kaya düşmeleri** tehlikesi yüzünden (*Foto 8*) güvenilir olmaktan çıkmıştır.

Araştırma sahasında turizmin gelişmesini engelleyen jeomorfolojik faktörlerin etkisi sadece karada değil, denizde de etkisini göstermektedir. Yörede yüksek kıyılar büyük yer tutmakta, buna karşılık alçak kıyılar adını verdiğimiz plajlar ise nadir görülmektedir. Mevcut bu plajlarda da çok kısa mesafede su derinleşmekte, bu da denizin bu yöredeki özelliklerini iyi

bilmeyen yabancılar ve iyi yüzme bilmeyenler için boğulma riskini beraberinde getirmektedir.

Kıyıların dik ve doğal liman oluşumuna imkân vermemesi yanında, zaten az ve dağınık olan nüfus nedeniyle karayoluna alternatif bir denizyolu ulaşımı da söz konusu değildir.

b. İklim

Yörede turizmin gelişmesini engelleyen diğer önemli bir faktör iklimdir. Ülkemizde turizm mevsimi olarak kabul edilen yaz dönemi Akdeniz ve Ege bölgelerimizde ne kadar uzunsa, bu yörede de o kadar kısadır. Genellikle 2 ayı geçmeyen bu süre içinde de iklimde bir istikrar görülmez. Ör. Güzel ve güneşli bir günün ortasında aniden çıkan bir rüzgar denize girmeyi engelleyebilir veya o an denizde olan kişilerin can güvenliğini tehdit edebilir (Foto 9).

Tablo 2: Ayancık Meteoroloji İstasyonu verileri

	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek.	K	A	YILLIK
Ort. Sıc. ($^{\circ}\text{C}$)	8.7	9.1	10.0	13.7	18.5	22.5	25.2	25.1	22.3	17.8	15.6	11.6	16.6
Ort. Nisbi Nem (%)	75	71	76	74	72	70	70	71	72	74	70	72	72
Ort. Yağış (mm)	124	87.5	75.2	49.0	50.6	54.6	34.9	62.1	92.6	98.4	134	139	1003
Yağışlı Gün	14.6	12.8	13.4	8.8	9.4	7.6	4.4	5.6	9.2	9.6	11.9	12.9	120
Ort. Kar Yağışlı Gün	2.6	2.9	0.7	0.1	-	-	-	-	-	-	0.2	0.4	6.9
Ort. Sisli Gün	3.4	2.8	3.9	3.6	3.1	1.6	0.2	0.3	1.2	1.4	2.7	2.2	26.4

(Kaynak: DMİGM)

Araştırma sahasının merkezinde yer alan Ayancık'ın iklim özellikleri Tablo 2'de gösterilmiştir. Yıllık ortalama sıcaklık 15-16 $^{\circ}\text{C}$, ortalama en yüksek sıcaklık 25 $^{\circ}\text{C}$, en düşük sıcaklık ise 9 $^{\circ}\text{C}$ 'dir. Yıllık açık

günler ortalaması 46, kapalı günler ortalaması 127 ve bulutlu günler ortalaması da 192'dir. Şüphesiz bu değerler yüksekler çıkıldıkça, özellikle yaylalar sahasında değişecektir. Deniz suyu sıcaklıkları ise Haziran – Eylül ayları arasında 23-24 °C civarındadır. Uzun yıllık rasatlara bakıldığında açık günler ortalamasının 2 ayın bile altında olması yörede turizmin gelişmesini engelleyen en önemli faktörlerden birisidir.

Hava şartlarının yöredeki bir başka etkisi de yükselti ile beraber kendini göstermektedir. Araştırma sahasını iç bölgelere bağlayan (Çangal Dağları geçişi) Ayancık-Boyabat yolu ile, (Yaralıgöz Dağları geçişi) Çatalzeytin-Devrekâni, Abana-Devrekâni ve (Küre Dağları geçişi) İnebolu-Kastamonu yolları sık sık kışın **kar**, ilkbahar ve sonbahar aylarında da **sis** nedeniyle (kısa süreli de olsa) ulaşımı kapanmaktadır.

Sonuç ve öneriler

Batı Karadeniz Bölümü kıyı kuşağında, Sinop-İnebolu arasında kalan araştırma sahası, bozulmamış doğal güzellikleriyle büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Bu yöre, son yıllarda ülkemizde ısrarla vurgulanan *geliştirilebilecek alternatif turizm alanlarına* güzel bir örnektir. Yöre, sahip olduğu bu potansiyele rağmen turizm bakımından tanınmış ve değerlendirilmiş bir saha değildir. Bunun en önemli nedeni de fizikî coğrafya şartlarıdır. Bu şartlar nedeniyle ulaşım altyapısı gelişmemiş, Karadeniz sahil şeridinde adeta bir *çıkma sokak* gibi kalmıştır. Nitekim *Karadeniz Sahil Turu* denilince Sarp-Sinop arası akla gelmekte, bu faaliyet Sinop şehrinin batısına geçmemektedir.

Başta fizikî coğrafya şartları olmak üzere, yörenin gelişmesini ve kalkınmasını güçleştiren olumsuz faktörlere rağmen araştırma sahasında aşağıdaki tedbirler alındığında mutlaka bir gelişme kaydedilecektir. Bunlar;

1. Mevcut karayolu riskler en aza indirilecek şekilde ıslah edilmelidir. Heyelan sahalarına alternatif güzergâhlar belirlenmeli, ulaşımın kesintiye uğramasına izin verilmemelidir. Yöredeki mevcut Ayancık-Çaylıoğlu, Çatalzeytin-Ginolu, Abana ve İnebolu limanları da muhtemel *deniz yolculuğu* veya *yat turizmine* uygun hale getirilmelidir.

2. “*Karadeniz Sahil Turu*” adı altında teşvik edilen seyahatlerin güzergâhı Sarp-Sinop arasından kurtarılmalı, İstanbul Boğazı'na kadar olan tüm Karadeniz sahil şeridi bu güzergâha dahil edilmelidir. Turizm katalog ve broşürlerinde bu hususa ayrı bir önem verilmelidir.

3. Yöredeki fizikî şartlar değiştirilemeyeceğine göre, bu şartlara uygun turizm çeşitlerinin reklâmı yapılmalı ve teşvik edilmelidir. Ör. Eko turizm gibi.

4. Yörede turizm mevsimi kısa olsa bile, bu çok büyük bir dezavantaj değildir. Çünkü, Türkiye genelinde de tatile çıkılan aylar yine yaklaşık olarak iki ayla sınırlıdır. Bu iki ay iyi değerlendirilmelidir. Özellikle Ayancık, Türkeli ve Çatalzeytin ilçelerinden binlerce kişi çeşitli Batı Avrupa ülkelerinde işçi olarak çalışmaktadır. Bunların da izin dönemi yaz aylarına rastladığından, bu kişilerden de turizmde yararlanılabilir. Hâтта, bunların çok katlı ve boş durumdaki evleri ikinci ev (yazlık) veya pansiyon olarak değerlendirilebileceği gibi, kesin dönüş yapanlardan da yatırımcı ve (yabancı dil bilmeleri gibi avantajları nedeniyle) işletmeci olarak yararlanılabilir.

5. Turizm mevsiminin kısa olması konaklama ile ilgili altyapının kurulmasını engellemektedir³. Yörede sadece Abana'da bir tatil köyü bulunmakta, diğerlerinde küçük birkaç pansiyon hizmet vermektedir. Konaklama ile ilgili problemi çözmek için yörede “*güzergâh turizmi*”ne öncelik verilmelidir. Sahil kesiminde yeri müsait olan belediye ve muhtarlıklar ziyaretçilerin konaklamaları için elektriği, suyu ve tuvaleti olan, güvenliği sağlanmış kamping yerleri yapmalıdırlar. Böylece betonlaşma ve çirkin yapılaşma da olmadan, önce gelen-geçenlerin sayısı arttırılarak yörenin reklâmı yapılacak, sonra onların konaklama taleplerine bağlı olarak pansiyonculuk gelişecektir⁴.

Bu ve benzeri öneriler dikkate alındığında ve gereği yapıldığında, yörenin geri kalmışlığı az da olsa giderilecek, Türkiye alternatif bir turizm alanı kazanmış olacaktır.

³ Ör. Maliyetinin aynı olduğu göz önüne alındığında, herhangi bir turizm yatırımcısı (bu yöredeki gibi) 2 ay hizmet verecek bir saha yerine (Akdeniz sahili gibi) 8-10 ay hizmet verecek bir yeri inşaat alanı olarak tercih edecektir.

⁴ Bu düşüncelerimiz teklif olarak araştırma sahasındaki Güzelkent ve Türkeli belediyelerine iletilmiş, bunlardan Güzelkent Belediyesi kasaba içinde bir kamping alanı oluşturmuştur. Türkeli Belediyesi de plaj kenarında betondan yapımayı düşündüğü tesisleri, önerimiz üzerine, sökülüp yeniden inşa edilebilir tarzda (bungolo tipinde) ahşaptan yapmıştır.

Kaynaklar

- AKKAN, E. (1975) **Sinop Yarımadasının Jeomorfolojisi**, A.Ü. DTCF Yay.No:261, Ankara
- BALCI, H. (1962) **Karayolu Faaliyetlerinin Türkiye'deki Fizikî Coğrafya Şartları**, Yenidesen Matbaası, İstanbul.
- EMİROĞLU, M. (1968) *"Batı Karadeniz Bölümünde Denizin Ekonomik Değerini Kısıtlayan Faktörler"*, A.Ü.DTCF, Coğ. Arş. Dergisi, Sayı:2, Ankara, (251-283).
- EROL, O. (1989) *"Türkiye'de Kıyıların Doğal Niteliği, Kıyının ve Kıyı Varlıklarının Korunmasına İlişkin Kıyı Kanunu Uygulamaları Konusuna Jeomorfolojik Yaklaşım"*, İ.Ü. Dz. Bil. ve Coğrafya Enst. Bülteni, Sayı:6, İstanbul, (15-46).
- EROL, O. (1991) **1/1 000 000 Ölçekli Türkiye Jeomorfoloji Haritası**, MTA Matb., Ankara.
- GRÖTZBACH, E. (1984) *"Spatial Structure and Development Prospects of Tourism in The Black Sea Region of Turkey"*, Ege Coğrafya Dergisi, Sayı:2, İzmir, (198-209).
- KOMİSYON (1992) **Karadeniz'in Sorunları ve Bölgesel Plânlama**, Ankara'daki Karadeniz İl Dernekleri Yay.No:2, Ankara.
- KÖKSAL, A. (1972) *"Turizm Coğrafyası Bakımından Sinop"*, A.Ü.DTCF Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı:5-6, Ankara, (223-228).
- KÖKSAL, A. (1988) *"Karadeniz Bölgesinin Turizm Coğrafyası"*, 1.Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, (13-17 Ekim 1986), Samsun, (69-76).
- KURTER, A. (1971) **Kastamonu ve Çevresinin İklimi**, İ.Ü. Coğ. Enst. Yay.No:62, İstanbul.
- KURTER, A. (1982) **Kastamonu ve Çevresinin Doğal Görünümü**, İ.Ü. Edebiyat Fak.Yay.No:2930, İstanbul.
- MTA (1961) **1/500 000 Ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası**, Sinop Paftası, Ankara.
- NİŞANCI, A. (1988) *"Karadeniz Bölgesinin İklim Özellikleri ve Farklı Yöreleri"*, 1.Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986), 19 Mayıs Üniv. Yay., Samsun, (223-233).

- ÖNER, E. / ÇİÇEK, İ. (1987) *"Heyelan Olayları ve Karadeniz Kıyı Şeridinden Örnekler"*, **Jeomorfoloji Dergisi, Sayı:15**, Ankara, (53-64).
- ÖZGÜÇ, N. (1984) **Turizm Coğrafyası**, İ.Ü. Edebiyat Fak. Yay. No:3203, İstanbul.
- SİNOP VALİLİĞİ (1992) **Sinop İli Turizm Envanteri**, İl Turizm Md. Yayını, Sinop.
- SÜR, Ö. (1972) *"Heyelan Olaylarına Sebep Olan Faktörler ve Bunların Türkiye'de Etkili Bulunduğu Alanlar"*, **A.Ü. DTCF Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı:1-2**, Ankara, (215-223).
- ŞAHİN, C. (1991) **Türkiye Afetler Coğrafyası**, Gazi Üniv.Yay. No:172, Ankara.
- TANDOĞAN, A. (1990) *"Karadeniz Bölgesi ve Kıyı Kesimde Yer Alan İllerin Türkiye Nüfus Hareketleri İçersindeki Yeri"*, **2.Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, Samsun, (438-467).
- TOBB (1991) **Turizmin Türkiye Ekonomisindeki Yeri ve Önemi**, TOBB Ekonomik ve Sosyal Sorunlar- Çözüm Önerileri Dizisi:2, Ankara.
- TÜMERTEKİN, E. (1987) **Ulaşım Coğrafyası**, İ.Ü.Coğrafya Enst.Yay. No:85, İstanbul.



Foto 1: Sinop - Ayancık karayolunun 24. km'sindeki bu heyelan yaklaşık 300 m aşağıda bulunan deniz seviyesine kadar devam etmektedir.

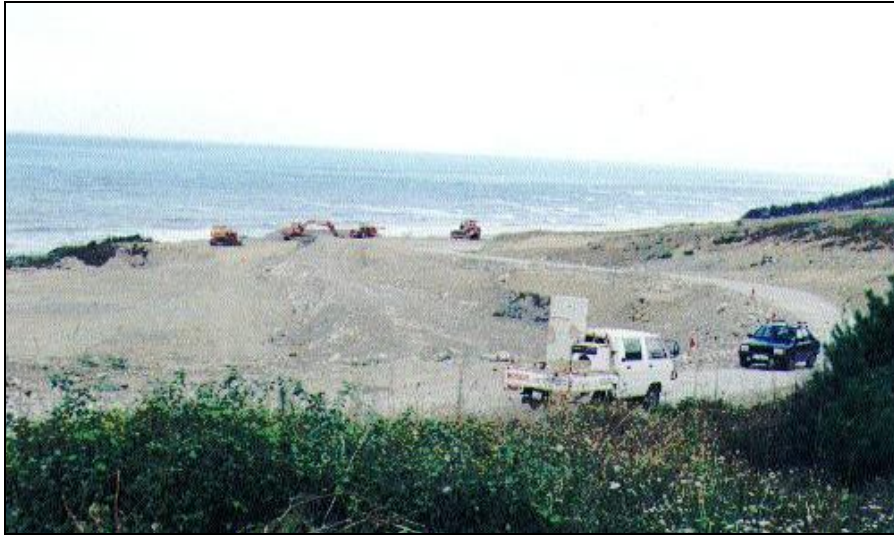


Foto 2: Sinop - Ayancık karayolunun 31. km'sinde sürekli hareket halindeki heyelan sahası. Burada Karayolları sürekli olarak dozer bulundurmaktadır.



Foto 3: Güzelkent - Türkeli arası. Yamaçlar eğimi takip ederek sürekli hareket halinde. Daire içindeki kısım Foto 4'te yakından gösterilmiştir.



Foto 4: Türkeli - Güzelkent arası. Daire içindekiler daha önce yapılan setlerin kalıntılarıdır.



Foto 5: Türkeli - Çatalzeytin arası. Yolun kaymasını engellemek için yapılan seti dalgalar parçalamış.



Foto 6: Türkeli - Çatalzeytin arasında yolun en dar olduğu kesimden bir görünüm. Yolun bu kısmında, yaklaşık 4 km boyunca, karşı yönden gelen araçlar birbirlerine “cep” adı verilen yerlerde duraklayarak yol vermekte ve ancak bu şekilde geçişebilmektedirler.



Foto 7: Çatalzeytin - Abana arasında yolun sahile inmesini engelleyen kayalar



Foto 8: Çatalzeytin - Abana arasında yolun asılı kayaların altından geçirilen kısımdan bir görünüm



Foto 9: Hava durumundaki istikrarsızlık denize de yansımakta, ani değişiklikler boğulmalara neden olmaktadır. Fotoğrafta Türkeli plajında yeni boğulmuş bir gencin (ilkel usullerle, el ele tutuşularak deniz dibinin taranması şeklindeki) arama-kurtarma faaliyetini göstermektedir.