



Karadeniz Sahil Yolu, Esnafı Vuruyor



Ondokuzmayıs Üniversitesi (OMÜ) Eğitim Fakültesi Dekanı ve Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı öğretim üyesi Prof. Dr. Cevdet Yılmaz, Türkiye`nin en önemli alt yapı projelerinden biri olan Karadeniz Sahil Yolu`nun kıyı kentleri üzerine etkilerini araştırdı. Samsun-Sarp arasındaki 542 kilometrelik otoyolun hizmete girmesiyle bölgede nüfus hareketliğinin arttığı ve kırsallardan kente göçün hızlandığı tespit eden öğretim üyesi, göçle birlikte sahillerde aşırı yapılaşmanın arttığını, bunun sonucunda da kıyılardaki doğal görünümün giderek çirkinleştiğini kaydetti.

13.07.2013 14:40

Uzun bir serüvenine sahip Karadeniz Sahil Yolu ile ilgili ilk büyük ihale trafiğın en yoğun olduğu Çarşıbaşı-Trabzon-Araklı kesimi için 1987 yılında yapılmıştı. 6 il, 63 ilçe, 17 bucak merkezi, 9 liman, 2 havaalanı ve birçok yerleşim birimine hizmet veren 542 kilometrelik otoyol, doğrudan 1,5 milyon kişiye hizmet veriyor. 8 Nisan 2007`de Başbakan Erdoğan`ın açılışını yaptığı Karadeniz Sahil

Yolu`nun en az gelişmiş bölgelerden Doğu Karadeniz`in ekonomik açıdan canlandırmasında önemli rol oynaması bekleniyor. Ancak yapılan bilimsel araştırma, mavi ile yeşili buluşturan Doğu Karadeniz`in doğal güzelliğini giderek bozduğunu ortaya koyuyor.

Karadeniz Sahil Yolu`nun kıyı kentleri üzerine etkisine araştıran OMÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Cevdet Yılmaz, yolun nüfus hareketliliğini artırdığı, kırdan kente göçü de hızlandırdığını belirtti. Uzun yıllardır yaptığı çalışmasını bir süre önce yayınlayan Prof. Dr. Yılmaz, yolun faydasının yanında birçok sorunun ortaya çıkmasını büyük katkı sağladığının altını çizdi.

KARADENİZ SAHİL YOLU NÜFUS HAREKETLİLİĞİNİ ARTTIRDI

Karadeniz Sahil Yolu`nun tamamlanmasıyla kıyılardaki kent merkezlerinin cazibesinin arttığını ifade eden Prof. Dr. Cevdet Yılmaz, ulaşım kolaylığı sayesinde bölgede var olan göçün daha da hızlandığını vurguladı. Prof. Dr. Yılmaz, "Karayolu nüfus hareketliliği üzerinde etkin rol oynamakta, iç ve dış göçü hızlandırmaktadır. Göçler sonucunda nüfusun bir kısmı (başta İstanbul olmak üzere) bölge dışına göç ederken, bir kısmı da kıyı kentlerinde toplanmaya başlamıştır. Bu durum kırsalın boşalmasını hızlandırmıştır. Diğer yandan bu bahsedilen kadar olmasa da, Karadeniz Sahil Yolu, ters göçe de imkan hazırlamıştır. Ankara ve İstanbul gibi büyük şehirlerde yaşayan yöre insanının bir kısmı emeklilik sonrası, ulaşım kolaylığının da cazibesiyle memleketlerine dönmektedirler. Bu kişiler çoğunlukla kıyı kentlerine yerleşmektedirler." dedi.

YÜKSEK BİNALAR KENTLERİN ÖNÜNÜ KAPATIYOR

Kıyıdağı yığılma ve yer darlığı sonucu yüksek katlı bina sayısında artış gözlemlediklerine de değinen OMÜ Eğitim Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Yılmaz, **"Yol boyu sıralanan yüksek binaların sayısı arttıkça ve aralarındaki mevcut boşluklar doldukça kentlerin önü daha da kapanacak ve zamanla denizin etkisinin iç kesimlere girmesi engellenecektir. Kentlerin binalarla perdelemesi sonucu ne deniz görünecek, ne de kent merkezine rüzgar gelecektir. Karadeniz`den gelen hava sirkülasyonu engellenecek, bu durum kentlerdeki**

hava kirliliğini arttıracaktır. Nitekim özellikle kış aylarında Ünye, Fatsa gibi kentlerde bu durum net bir şekilde görülmeye başlamıştır. Ayrıca yol boyu yapılaşma bu hızla giderse, çok kısa bir zaman içinde yoldan geçenler güneye baktıklarında çay ve fındık bahçeleriyle kaplı alışageldikleri yeşil alanlar yerine sadece beton bir duvar göreceklendir." değerlendirmesinde bulundu.

ACİL YASAL DÜZENLEME YAPILMALI

Karadeniz Sahil Yolu'na bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümü için acil olarak bir yasal düzenleme yapılmasını öneren Prof. Dr. Yılmaz sözlerini şöyle sürdürdü; "Karayolunun geçtiği kentlerin belediyeleri arasında birlik sağlanmalı, müşterek sorunlar için ortak bir yönetim modeli geliştirilmelidir. Bölgenin kültür ve tabiat varlıklarının tespiti, korunması ve ihyası yanında, gelişigüzel ve çirkin kentsel gelişmelerin kontrol altına alınması için bölgesel ölçekte işbirliğine ihtiyaç vardır. **Yol boyu kentleri için `Karadeniz Kıyı Kentleri Belediyeler Birliği` kurulmalı, bu ve benzeri ortak sorunlara ortak çözümler bulunmalıdır.** Aksi takdirde Samsun'dan Sarp'a kadar uzanan yol boyunca Çin Seddi gibi bir duvar ortaya çıkacaktır. İstanbul Boğazı'nda uygulanan Boğaziçi Öngörünüm Yasası benzeri **`Karadeniz Kıyı Kentleri Öngörünüm Yasası`** adıyla bir yasa çıkartılmalı ve Karadeniz Kıyı kuşağındaki bu çirkinliğin bir an önce önüne geçilmelidir." ifadelerini kullandı.