

Karadeniz Sahil Yolunun Kıyı Kentleri Üzerine Etkileri

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

Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

19 Mayıs Üniversitesi

Eğitim Fakültesi

cyilmaz@omu.edu.tr

- *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.*



- 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 sahiptir. 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.

- Araştırmada Karadeniz Sahil Yolu'nun Samsun'dan Sarp Sınır Kapısı'na kadar olan güzergâh boyunca içinden veya yakınından geçtiği kıyı kentleri üzerindeki mevcut ve muhtemel etkileri şehir coğrafyası açısından ele alınmıştır. Çalışmada bu etkiler esas olarak; *kentsel gelişim ve değişim, kentsel yönetim, trafik ve yol güvenliği, nüfus hareketleri ve kentsel altyapı* üzerine tesirleri olmak üzere 5 başlık altında özetlenmiştir. Araştırmada; başlangıcından günümüze Karadeniz Sahil Yolu inşaatı ile ilgili çevresel sorunlar, yolun bölgesel gelişim üzerine etkileri ve bu yol üzerinde yer alan kentlerin çeşitli özellikleri gibi hususlar daha önce bazı coğrafyacılar (Uzun 2000, Bekdemir 2007 vd.) tarafından ele alındığı için burada ayrıca üzerinde durulmamıştır.

- **1. Kentsel gelişim ve değişim üzerine etkileri**
- Karadeniz kıyı kentleri deniz ile gerideki dağlık kesim arasında sıkışmış durumda olup, akarsu boylarınca (T şeklinde) bir miktar içeri sokulanlar dışında, ancak doğu-batı ekseninde *lineer (çizgisel-hattî)* olarak gelişme göstermektedirler. 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 kıyı ve kıyıya yakın kesimde bulunan arsa fiyatlarını arttırmakta, bu durum ise bitişik nizam ve çok katlı yapılaşmayı körükleyerek çarpık yapılaşmayı hızlandırmaktadır. Çarpık yapılaşma ise; bir yandan dar ve çıkmaz sokaklarla ulaşımın güçleşmesine, çoğu yerde tek yön trafik uygulamasına geçilmesine, binaların birbirini gölgelemesine, zaten varolan rutubet ve nem yoluyla çeşitli hastalıklara, ısıtmada ve aydınlatmada da enerji israfına neden olmaktadır. Diğer yandan da, bölge insanının özellikle denizi görme isteğinin de etkisi ile bine kat sayılarının artmasında etkili olmaktadır. Nitekim birçok kent merkezinde daha şimdiden 20 katı bulan binalar yapılmıştır. Bunların sayısı her geçen yıl artmaktadır.



- Yol boyu sıralanan bu yüksek binaların sayısı arttıkça kentlerin öngörünüm alanı kapanmaktadır. Bu durum zamanla denizin etkisinin iç kesimlere girmesine engel olacaktır. Kentlerin binalarla perdelemesi sonucu deniz görünmeyeceği gibi, kent merkezleri rüzgâr alamayacaktır. Karadeniz üzerinden gelen temiz havanın engellenmesi kentlerdeki hava kirliliğini arttırmakta, özellikle kışın baca gazlarından çıkan kirli havanın çabuk dağılması engellenmektedir. Ayrıca yol boyundaki yapılaşma bu hızla giderse, yakın bir gelecekte bu yoldan geçenler güneye baktıklarında Karadeniz Bölgesi'nin çay ve fındık bahçeleriyle kaplı alışıl gelmiş yeşil alanları yerine sadece beton bir duvar göreceklerdir.



- Karayolunun getirdiği ulaşım kolaylığı sayesinde mevcut kentlerin hinterlandlarında da büyük değişimler yaşanmaktadır. Küçük kentler büyük bir hızla 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 arttırırken, diğer yandan da küçük yerleşmelerdeki ticari faaliyetleri şimdiden yok etmeye başlamıştır.

- Yerleşmenin kıyı boyunca uzanması merkezileşmeyi de önlemektedir. Çarşamba ve Terme gibi ova üzerine dairesel olarak genişlemiş, ya da Ordu ve Trabzon gibi nispeten kıyı gerisine doğru yayılma gösteren birkaç kent dışında şehirlerin çizgisel olarak km'lerce uzanması çok sayıda merkezsiz yerleşmenin ortaya çıkmasına neden olmakta, bu durum kentler arasında kolay 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.
- Kıyı boyundaki bu yapılaşma çoğu zaman kentlerin kendi iç dinamiklerinden kaynaklanan ve dışa taşma şeklinde görülen alansal yayılma sonucu ortaya çıkmaktadır. Fakat bunun yanında bu bölgeden yurt içi veya yurtdışına göç etmiş kişilerin kesin geri dönüşlerinde kullanmak ya da yazlık ev ihtiyaçları için bu kıyıları seçmeleri ve boş buldukları her yere yerleşmek istemelerinin de bu hızlı yapılaşma sürecinde büyük etkisi vardır.



- **2. 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 kent ya da kentsel alana (Samsun ile Sarp'ın ilk hecelerinden yola çıkarak, daha iyi bir isim bulununcaya kadar) kısaca **SAMSA** adını öneriyoruz.
- Birbirine yaklaşmış ve birbirinin devamı niteliğindeki bu büyük çizgisel kenti oluşturan belediyeler daha şimdiden katı ve sıvı atık, temiz su, çirkin yapılaşma, trafik yoğunluğu, arsa sıkıntısı vbg. tek başlarına çözemeyecekleri çok sayıda alt ve üst yapı problemleri ile karşı karşıyadırlar.

- Bunlardan önde gelenleri olan; temiz ve güvenilir içme suyu temini, katı atıkların bertarafı ve kanalizasyon gibi sorunların 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.
- 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.

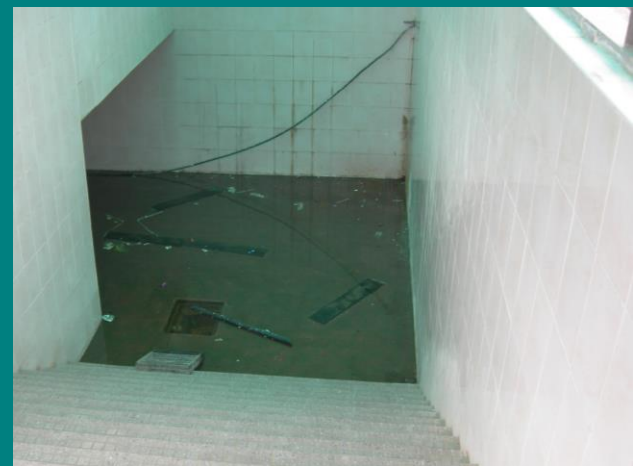
- **3. Trafik ve yol güvenliği üzerine etkileri**
- Sanılanın aksine Karadeniz Sahil Yolu hız, güvenlik ve konforla eş anlama gelen bir *otoyol* değildir. 2+2 gidiş-gelişli ve esas olarak kentlerin içinden veya hemen kıyısında bulunduğu denizden kazanılmış dolgular üzerinden geçen *bölünmüş (duble)*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



- Karadeniz Sahil Yolu Samsun'dan Sarp'a kadar çok az yerde yan yola sahiptir. Geri kalan çok büyük kısmında şehir içi yol durumundadır.
- 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 3*).
- Birçok yerde yol ortasındaki bariyerler nedeniyle insanlar önlerinden geçen yoldan karşıya geçmek istediklerinde kilometrelerce ileri ya da geri gitmek zorunda kalarak ayrı bir mahrumiyet daha yaşamaktadırlar.

- 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 başlamıştır. Bugün yola cephesi olan evlerde oturmak isteyen bölge insanı yakın bir gelecekte trafik gürültüsünden kurtulmak için yetkili kurum ve kuruluşlardan *karayolu ses perdeleri* talep edeceği günler yakındır. Karayolu kent geçişlerinde özellikle otobüs ve kamyon gibi büyük araçlardan kaynaklanan egzoz gazı emisyon rakamları ise şimdiden şikayet edilir boyutlara ulaşmıştır.

- Karadeniz Sahil Yolu'nun trafik ve yol güvenliği açısında 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.
- Kıyıdaki 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 inşa safhalarında maalesef dikkate alınmamıştır. Demiryolu dışında, limanlara işlerlik kazandırılarak denizyolunun, havaalanlarına işlerlik kazandırılarak da havayolunun öneminin arttırılması, taksi ve dolmuş yerine otobüslerle toplu taşıma yapılması karayolu üzerindeki baskının hafifletilmesi açısından geç kalınmış fakat mutlaka alınması gereken tedbirlerdir.







- **4. 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 taşımali 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.

- 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 dağılışı 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

- Özellikle mevsimlik göç olarak görülen bölgedeki bu nüfus hareketliliği aynı zamanda kentle bütünleşmemiş nüfusun da kaynağıdır. Bu nüfus ne kırdan kopmakta, ne de kendini tam olarak kente ait hissetmemektedir. Bu nedenledir ki Karadeniz kıyı kentleri aynı zamanda kültürel yozlaşma ve bozulmanın da en fazla görüldüğü yerler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazı kentlerde sivil toplum örgütü kabul edilen derneklerin sayısının yüzleri geçmesi sadece alkol ruhsatı alabilmek içindir.
- 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. Benzer durum daha önce bu bölgeden yurtdışına giden ve geri dönüş yapan gurbetçiler için de söz konusudur. Bu kişiler kırsal kesimdeki mevcut yaşam zorluğunu dikkate alarak, gerektiğinde yaz mevsiminde köylerine gidiş geliş yapmak üzere, çoğunlukla kıyı kentlerine yerleşmektedirler

- Karadeniz Sahil Yolu üzerinde bulunan ve nüfusu 10.000'in üzerinde olan kentlerin toplam nüfusları 1990'da 1.223.000 iken, 10 yıllık dönemde %0 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 3) eski ile yeni rakamlar arasında sağlıklı bir karşılaştırma yapmak zor olmakla birlikte, Karadeniz Sahil Yolu'nun kıyı kentlerinin nüfuslarında gözle görülür 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.

- **5. 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 güvenilir temiz içme suyu temininde yaşanan güçlüklerdir. Şöyle ki;
- Karadeniz kıyı kentleri çoğunlukla, akarsuların taşıdıkları malzemelerle koyları doldurması, ya da ırmak ağızları civarında *azmak* adı verilen çıkıntılar yaptıkları yerlerde kurulup gelişmişlerdir. 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 yapay 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



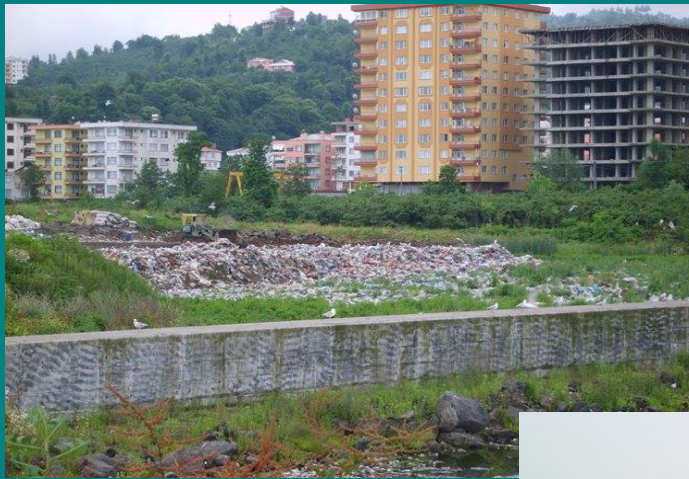
- Buna yardımcı olan bir diğ er faktör de Karadeniz Sahil Yolu’nun çoğu yerde  ehir içi trafiği rahatlatmak için kıyıda dolgu sahası üzerinden geçirilmiş olmasındır (Foto 6). Yeni karayolu deniz tahribine karşı dayanıklı olması için kıyıdaki yerleşmelerin seviyesine oranla, daha yüksekte inşa edilmiştir. Bu durum aşırı ya ı larda kentlerin cadde ve sokaklarında biriken yağmur sularının doğrudan denize tahliyesinin önünde bir engel olu urmaktadır



- 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. Şiddetli yağışlar sonucu Samsun'dan Hopa'ya kadar olan sahada çeşitli tarihlerde yaşanan ve kıyıdaki kentlerin çoğununun yol, kanalizasyon ve içme suyu şebekelerini tahrip eden sellerde bu üç faktör rol oynamıştır.
- 06.07.2006'da yaşanan ve büyük zararlara sebep olan Ünye sel felaketi.



- Karadeniz Sahil Yolu boyunca kent sayısı ve kentlerde yaşayan nüfus miktarı çoğaldıkça katı ve sıvı atık sorunları da artmaktadır. Kentlerin hemen hepsi sıvı atıklarını derin deniz deşarjı şeklinde doğrudan Karadeniz'e akıtmaktadır. Karadeniz'in yaklaşık 200 m derinlikten itibaren canlı hayatına izin vermeyen yapısı bu denizin sadece Türkiye tarafından değil, diğer Karadeniz'e komşu ülkeler tarafından da aynı şekilde kullanılmasına neden olmaktadır. Deniz kirliliği ise kıyı kentlerinin bir zamanlar en önemli geçim kaynağı olan balıkçılığı yok ederek adeta kendisini kirletenleri cezalandırmaktadır. Kentler katı atık depolama alanı olarak da daha çok akarsu kenarlarını kullanmaktadırlar. Karadeniz Sahil Yolu inşaatı sırasında yıllarca çöpler dolgu sahasına boşaltılmış, yolun bitmesi ile atıklar tekrar ırmak kıyılarına dökülmeye başlanmıştır



- Kıyı kuşağı üzerinde hızlı kentleşmeye bağlı olarak ortaya çıkan bir diğer sorun da temiz ve güvenilir içme suyu ihtiyacıdır. Kıyı kentlerinin içme sularını ya yakınlarındaki ırmaklardan doğrudan alıp arıtarak, ya da bunların yataklarından derin sondajla elde etmektedirler. 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 boşaltan 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

- **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 şehrsel 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 bariyere 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 geciktirilmemelidir.

- 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 geçmişe 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 çok sayıda çarpık ve plansız kentin varlığı unutulmamalıdır. Bütün bunlar birlikte düşünüldüğünde yapılacak yasal düzenlemeler kıyı kuşağı ile sınırlı kalmamalı, *öngörünüm alanı* yanında mutlaka *geri görünüm ve etkilenme alanını* da kapsamalıdır.

İlginiz için teşekkür eder, saygılarımı
sunarım.

C. Yılmaz