



# BARTIN-AMASRA KARAYOLUNUN PEYZAJ ÖZELLİKLERİNİN PEYZAJ PLANLAMA AÇISINDAN İRDELENMESİ VE SORUNLARIN GİDERİLMESİNE ÇEŞİTLİ ÖNERİLER

Ömer Lütfü ÇORBACI<sup>\*1</sup>, Mustafa VAR<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Ankara Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ankara

<sup>2</sup>Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Trabzon

## ÖZET

Bu araştırmada, Bartın'ı Amasra ilçesine bağlayan karayolunun peyzaj planlamalarına ışık tutacak verilerin tespit edilmesi, peyzaj planlama açısından ortaya koyduğu genel sorunların belirlenmesi ve alınacak önlemleri kapsamaktadır. Araştırma alanı, Bartın-Amasra karayolunun 16 km'lik yol güzergâhını ve yakın çevresinin görsel peyzaj özelliklerini içerir. Buna göre karayolunun tanıtımı amacı ile peyzaj elemanları olarak toprak özellikleri, iklim durumu ve doğal bitki örtüsü incelenmiştir. Uygulama çalışmasından elde edilen veriler doğrultusunda görsel değerler açısından sorunlar belirlenmiş ve öneriler getirilmiş, bunlardan yararlanılarak yol güzergâhının manzara yolu olarak planlanması için gerekli tasarım ilkeleri saptanmıştır.

**Anahtar kelimeler:** Karayolu, Peyzaj planlama, Görsel analiz, Manzara yolu.

## LANDSCAPE CHARACTERISTICS OF THE HIGHWAY BETWEEN BARTIN-AMASRA AND DETERMINATION OF THE PROBLEMS CONCERNING LANDSCAPE PLANNING

### ABSTRACT

This research includes obtaining the data that will shed light on landscape planning of the highway connecting Bartın to Amasra landscape planning, fixing the general problems in terms of landscape planning and the precautions to be taken. The research area covers the 16 km highway between Bartın and Amasra and visual landscape characteristics of its nearby environment. In order to identify the highway, landscape elements like geomorphological characteristics, soil characteristics, climate conditions and natural vegetation have been examined. With the help of data obtained in terms of visual elements and some suggestions have been made, by making use of these design principles which are needed to design the road as a viewing road have been determined.

**Keywords:** Highway, Landscape planning, Visual analysis, Viewing road.

### 1. GİRİŞ

Karayolu ulaşımının; insanoğlunun toplayıcılıktan üreticiliğe geçtiği ilk dönemlerde başlamış olduğu düşünülmekte ve özellikle Romalılar döneminde askeri amaçlı atlı ulaşım için yapılan yollarla değerlendirildiği bilinmektedir. Yakın yüzyılda ise karayolu taşımacılığı bir süre duraklamış ve demiryolu önem kazanmış olsa da 19. yüzyılın sonunda otomobilin icadı ile karayolları yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Ülkemizde de yolcu taşımacılığının %94'ü, yük taşımacılığının ise %91'i karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bilindiği üzere karayolu projeleri, genellikle karayolunu kullananların veya bu hizmetten yararlananların, ekonomik, sosyal ve kültürel düzeyini yükseltmek amacıyla

\* Yazışma yapılacak yazar: omerlutfucorbaci@hotmail.com

Makale metni 03.05.2011 tarihinde dergiye ulaştırılmış, 27.05.2011 tarihinde basım kararı alınmıştır.

gerçekleştirilmektedir. Karayolu kapasitesinin, artırılması ve üst yapının iyileştirilmesi, seyahat süresini azaltmakta ve işletme maliyetlerini düşürmektedir (Altan ve Önsoy 1985; Selimoğlu, 1994; Anonim, 1994). Ancak karayolu projelerinin bu olumlu katkılarının yanında, civardaki topluluklar ve doğal çevre üzerinde de belirgin bazı olumsuz etkilerde bulunduğu bilinmektedir. Nitekim insanlar ve çevre, karayolu çalışmalarından doğrudan veya dolaylı olarak etkilenmektedir. Örneğin, alıştıkları ulaşım yollarının yok olması, gürültü ve hava kirliliğinin artması ve trafik kazalarındaki artış bu olumsuz etkilerin başında gelmektedir. Bunun yanı sıra karayolunun doğal çevrede meydana getirdiği yıkım başta toprak ve su erozyonu olmak üzere kendini göstermekte ve yine akarsu ve yeraltı sularında değişiklikler yaparak hayvan ve bitki yaşamlarını olumsuz yönde etkilemektedir (Anonim, 1994).

Hızla gelişen teknolojinin istenmeyen etkileri; doğal kaynakların bilinçsizce tüketilmesi, çevre kirliliği ve doğal peyzajda bozulmalar şeklinde ortaya çıkmaktadır. Endüstri atıklarının yanı sıra, teknolojinin geliştirdiği araçlar gürültü kirliliğine de neden olmaktadır. Bunun yanı sıra doğal peyzaj ise plansız, çirkin ve sağlıksız yapılaşma sonucu görünüm kirliliğine maruz kalmaktadır. Zamanında önlem alınmadığı takdirde doğada oluşan zararların giderilmesi, uzun bir süre ve maliyeti getirmekte ve bu peyzaj onarımın sağlanması hususunda başta peyzaj mimarları olmak üzere şehir ve bölge planlamacıları ile orman mühendislerine önemli görevler düşmektedir. Nitekim, karayolları içinden geçtikleri peyzajı bozmadan, onunla uyum içinde, modern trafiğe ve turizm ihtiyaçlarına cevap veren bir düzen içinde olmalıdır. Dolayısıyla çeşitli meslek disiplinlerinin bu konuda birlikte çalışmaları düşünülmektedir. Çünkü yol yapım çalışmalarında dikkat edilmesi gereken noktalar, sadece trafik konstrüksiyon değil aynı zamanda estetik açıdan değerli yaşayan ve sağlıklı bir peyzaj planlaması yapılmasıdır (Akdoğan, 1967). Böylelikle, karayolu peyzaj planlaması ile seyahat edenlere güzel bir perspektif içinden geçme olanağı sağlanmış olur. Bunun için yol açma çalışmaları sırasında yapılan tahribat, bilinçli çalışmalar sayesinde onarılarak, doğal ve kültürel değerler korunmuş olur (Köseoğlu, 1980).

Dünya da karayolu peyzaj planlama çalışmaları ile ilgili ilk örnekler; 1930'larda başlamıştır. Bu tarihlerde karayollarında meydana gelen erozyonu önlemek için peyzaj mimarları ve orman mühendisleri bağ kütükleri ve ağaççıkların kullanılması olanaklarını incelemişlerdir (Sosyaler, 1973). Özgen (1982)'e göre bu konudaki çalışmalar karayolunun çevreye uydurulması amacıyla başlatılmıştır. Cron (1959), Bugge et al (1959), Crowe (1960), Simonds (1961), bu konuya öncülük etmişlerdir. Karayolunun çevreye uyumu çalışmaları komşu peyzajdan karayolunun görünümü olarak tanımlanmış, giderek bu çalışmalar yoldan peyzajın görünümünü de içermeye başlamıştır. Yol ağaçlandırmaları ise kültüre, yöresel koşullara ve davranışlara bağlı olarak değişiklik göstermiştir. Örneğin, Bayraktar (1980)'e göre 18. yüzyılın başlarında, Fransız krallığında önemli derecede söz sahibi olan karayolu mühendisi *Gautier*, yolu çok fazla gölgelendirdiğinden ve yolun çabuk kurumasına engel olduğundan yol kenarında bulunan ağaç ve çalı formlarının kesilmesini uygun bulmuştur. Ancak Rönesans devri ve özellikle Fransız Barok stilinde ise, buna tamamen karşıt bir anlayış ve uygulama hakim olmuştur. Barok üslubuna uygun radyal yollar beş sıralı ağaçları ile şehirleri kat edip kırsal kesimlere ulaşmıştır. "Alle" olarak adlandırılan, iki tarafı düzgün sıralı yollar, bu devir ve adı geçen üslup ile başlamıştır (Selimoğlu, 1994). 19. asır Avrupa'sında yol ağacı manzarayı güzelleştirmeyi ve toza engel olmayı amaçlıyordu. Bu amaç için uzun süre meyve ağaçlarından yararlanılmıştır (Koç, 1979).

Amerika'da ise 1890-1900 yıllarda yol ağaçlandırmaları işi birer toprak izden ibaret olan yolları tozdan kurtarmak ve sıcak bölgelerde gölge sağlamak amacıyla yapılmıştır (Köseoğlu, 1980). Ancak, 1930'lu yıllarda ulaşım yoğunluğunun artması, yolların genişletilmesi, yola yakın ağaçların neden olduğu kazalar, güzergah değişiklikleri vb. gibi nedenlerden dolayı Amerika Birleşik Devletlerinde yol ağaçlandırma politikaları olumsuz yönde etkilenmiştir (Kramer, 1990). Fakat özellikle 1965'den sonra arazinin doğal yapısına uyan bir yol planlamasının esasları ortaya konmuş ve karayolunun doğal güzelliği, karayolu estetiği ve yol kenarı gelişimi üzerinde durulmuştur (Selimoğlu, 1994).

Ülkemizde yapılan karayolu peyzaj planlama ile ilgili ilk çalışma; Saatçioğlu'nun (1960), yol kenarı ağaçlarının silvikültürel ve estetik özelliklerini incelediği çalışmadır. Daha sonra Akdoğan (1967), Ankara-İstanbul karayolu peyzaj planlamasının özelliklerini ve ilkelerini saptamıştır. Ege kıyılarının peyzaj ve rekreasyon planlaması konusunda yaptığı araştırmada Bayraktar (1975), karayolları peyzaj planlamasına da yer vermiştir. İlk geniş kapsamlı peyzaj uygulama projesi Pamay ve arkadaşları tarafından Boğaz İçi Çevre Yolları'nın bazı kesimleri için yapılmıştır (Bayraktar, 1980). Daha sonra Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü Karayolu Peyzaj Planlaması'nın değişik yönlerini içeren bir seminer hazırlanmış ve bildirileri yayınlanmıştır (Anonim, 1979). Yine Acar (1993), Trabzon-Rize arası karayolu ve yakın çevresinin doğal, sosyo-kültürel ve görsel değerlerinin peyzaj

gelişimindeki rolü ve peyzaj planlama açısından incelenmesi üzerine yaptığı araştırmada; karayolu ve yakın çevresinde planlı bir peyzaj gelişimi sağlayabilmek için yolun “manzara yolu” olarak değerlendirme olanaklarını araştırmıştır. Altunal (1998) ise, karayolları ağaçlandırma çalışmalarının kritiği yapmış, karayolları ağaçlandırmasında tür seçiminin üzerinde durmuştur. Araştırmamızda ise Batı Karadeniz Bölgesi'nin en önemli turizm merkezlerinden birisi olan Amasra ilçesini Bartın'a bağlayan 16 km'lik karayolu, sahip olduğu tarihsel ve doğal kaynak değerleri nedeniyle seçilmiş ve peyzaj planlama ilkeleri açısından incelenmiştir. Böylelikle bu karayolunun peyzaj planlamalarına ışık tutacak gerekli verilerin tespit edilmesi, peyzaj mimarlığı açısından mevcut sorunların belirlenmesi, yapılan ve yapılacak olan yeni planlamalarla turizm açısından da büyük değer kazanan bu görsel kaynakların zarar görmemeleri için alınacak önlemlerin saptanması amacıyla bu çalışma gerçekleştirilmiştir.

## 2. MATERYAL VE METOT

### 2.1. Materyal

Araştırma alanı Bartın-Amasra devlet karayolunun 16 km'lik yol güzergahını ve yakın çevresinin tüm doğal ve kültürel peyzaj özelliklerini içermektedir. Bu amaçla araştırma alanının doğal ve sosyo-kültürel verilerin belirlenmesinde Bartın iline ait daha önceki kaynaklardan (Yatgın, 1996; Yılmaz, 2001)'den yararlanılmıştır.

### 2.2. Metot

Araştırma alanının doğal ve sosyo-kültürel özelliklerinin belirlenmesi ve görsel analizinin gerçekleştirilmesi konusunda öncelikle veri toplama safhası gerçekleştirilmiştir. Daha sonra alanın doğal peyzaj özellikleri olarak alanın konumu, yeryüzü şekli, florası ve iklimik verileri için ilgili kurumlardan çeşitli dökümanlar temin edilmiştir. Görsel yapının belirlenmesi amacıyla ortalama 40 km/s hızla hareket eden bir araçla ve yaklaşık 70-75°'lik toplam görüş açısıyla fotoğraf ve videolar çekilmiştir (Hornbeck, 1968; Özgen, 1982). Yönlendirme öğelerinin, karar noktalarının ve görsel karmaşanın belirlenmesi de Özgen (1982)'e göre gerçekleştirilmiştir.

Araştırma alanının mekan analizinin belirlenmesi için karayolu ile yakın çevresi bütün olarak değerlendirilmiş ve Bartın-Amasra karayolu yedi ayrı tipte mekana ayrılmıştır. Bunlar; manzara etkisi (vista), genişlemiş mekan, yarı genişlemiş mekan, kuşatılmış mekan, yarı kuşatılmış mekan, yarı açık mekan ve tek taraflı kapalı mekan'dır.

Araştırma kapsamında Bartın-Amasra ve Amasra-Bartın güzergahı olmak üzere gidiş ve geliş yönünde araştırma alanının farklı algılanabileceğinden dolayı başlıca iki anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Anket soruları yörede yaşayanlara ve ziyaretçilere sorulmuştur. Anket formlarının uygulanacağı kişi sayısının belirlenmesinde Sümbüloğlu (1977) tarafından belirtilen formülden yararlanılmıştır. Buna göre anketin uygulanacağı kişi sayısı Amasra ilçesinde 24 kişi; Bartın ilinde de 56 kişi olarak belirlenmiş ancak anketin daha kapsamlı olması için toplam 100 kişiyle anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Anket soruları iki bölüm halinde hazırlanmış olup ilk bölümde araştırma alanına ait bilgiler (20 adet soru); ikinci bölümde ise katılımcılara ait özellikler (4 adet soru) yer almıştır. Anket sonucunda elde edilen veriler SPSS istatistik programı kullanılarak değerlendirilmiştir. Doğal peyzaj elemanlarının ikili ilişkilerinin belirlenmesinde Khi-Kare testi uygulanmıştır. Görsel analizler ise yazılı ve sözlü literatür ışığında incelenmiştir. Elde edilen tüm bilgi, belge ve analizler neticesinde araştırma alanına ilişkin sorunlar ve bunları giderici öneriler belirtilerek tasarım ilkeleri saptanmıştır.

## 3. BULGULAR

### 3.1. Araştırma Alanının Görsel Analizi

Bartın ilini Amasra ilçesine bağlayan 16 km uzunluğundaki karayolu güzergahı ve yakın çevresi, birbiriyle ilişkili ve içinden geçtiği alanlarda yerine göre ilginç özellikler sunan, yerine göre de hoş olmayan etkilerde bulunan bir takım mekanlardan meydana gelmektedirler.

#### 3.1.1. Görsel Çevrenin Özellikleri

Araştırma alanı Bartın-Amasra güzergahının başlangıç noktasından Uğurlar köyü sapağına kadar, kuzey doğu yönünde Karaçay deresine paralel olarak devam etmektedir. Tepeler ve ormanlık alanların dere ile oluşturduğu güzel perspektifler hoş etkiler sunmaktadır. Kaçma Kurtulma Askeri Alanı'na gelindiğinde görüş alanının içerisine denizin ve doğal yeşilin oluşturduğu hakim manzara girmektedir. Ayrıca bu alanda Gömü köyüne ait taş ocağının oluşturduğu hoş olmayan manzaralarda izlenebilmektedir. Kuşkayası Yol Anıtı gerek tarihi özelliği gerekse de bulunduğu konum itibarıyla güzergah boyunca çok güzel görünümlere sahip önemli bir alandır. Bakacak Noktası'nda ise, Amasra ilçesi görüş alanına girip, deniz ve yeşille birlikte hoş panoramalar sunar. Bu noktada aynı zamanda, TKİ tesislerinin oluşturduğu olumsuz görüntüde mevcuttur. Amasra ilçesine yaklaştıkça yol kenarındaki çarpık yapılaşma çirkin görüntüler sunmaktadır.

### 3.1.1.1. Mekan Analizi

Mekanların algılanmasında kişinin bakış açısının ve kültür düzeyi yanı sıra, iklim ve hareket faktörlerinin etkisi de bulunmaktadır. Peyzaj mimarlığı uygulamaları kentsel alandan kırsal alana kadar doğal ve kültürel çevreye ait birçok çalışma konularını kapsamaktadır. Bu bağlamda, bitki örtüsü, yüzey şekilleri, hidroloji, yerleşim alanları, tarihi kalıntılar vb. gibi birçok etmenin incelenmesi sonucunda araştırma alanında farklı peyzaj birimleri belirlenmiştir.

Araştırma alanındaki görsel nitelikler incelenerek Bartın-Amasra karayolu güzergahı yedi ayrı tipte mekana ayrılmıştır (Şekil 1).

**Manzara Etkisi (Vista):** Uzaktaki peyzajın görüş alanına girmesi sonucu oluşur. Manzaraları, genellikle hoş sürprizler ve eşsiz peyzaj güzellikleri oluşturur. Manzaralar aracın bulunduğu konuma göre durağan ve hareketli olmak üzere ikiye ayrılabilirler. Araştırma alanında özellikle Kaçma Kurtulma Askeri Alanı'na geldikten sonra, birdenbire denizin ve onunla birlikte yeşilin oluşturduğu hoş manzaraların ortaya çıkması, hareketli manzaraya örnek olarak gösterilebilir. Bakacak Noktası ise yolcuların araçlarını yol kenarına park ederek manzarayı izleyebilecekleri düzenlenmiş bir alandır. Beklenmedik bir anda Amasra ilçesinin hoş görünümlerinin izlendiği, durağan manzaraya güzel bir örnektir. Amasra-Bartın güzergahında ise iğne yapraklı ve geniş yapraklı bitkilerin karışık olarak oluşturdukları tepe manzaraları dikkati çeker. Bu tip alanlar yolculuk yapanların üzerinde rahatlatıcı etki sağlarlar.

**Genişlemiş Mekan:** Güzergah boyunca aniden ortaya çıkan açık çayırılık, düzlük vb. gibi görünümler sürücü ve yolcuların psikolojik olarak duygu ve davranışlarının etkilenmesinde önemli rol oynarlar. Araştırma alanında bu tipte mekanlara özellikle Kaman ve Kazpınarı köylerinde geçerken fazlaca rastlamak mümkündür.

**Yarı Genişlemiş Mekan:** Genişlemiş olan mekanlar yol kenarı boyunca bulunan bitki örtüleri tarafından perdeleniyor fakat; bu perdelemelerden geri planda kalan peyzaj algılanabiliyorsa bu mekanlar yarı genişlemiş mekanları oluştururlar. Karaçay deresinin oluşturduğu mekan bitki örtüleri ile kısmen kapatıldığı için yarı genişlemiş mekana örnek olarak gösterilebilir.

**Kuşatılmış Mekan:** Yolculuk boyunca yol çevresindeki mekan geniş olmasına rağmen bitkiler kaya grupları, dağlar, vb. gibi doğal objeler tarafından çevrelenmiş olduğundan algılanamamaktadır. Görüş uzaklığı 500 m'den azdır ve ileride görüş alanı içerisine dağ girmektedir.

**Yarı Kuşatılmış Mekan:** Yol güzergahında görüş alanı kuşatılmış mekanda olduğu gibi bitki ve kaya grupları tarafından kapatılmış fakat görüş mesafesi 1500 m'den fazladır. Özellikle Bartın-Amasra güzergahında, Arıt sapağından Uğurlar köyü sapağına kadar olan alanlarda bu tip mekanlar kısmen görüş alanına girmektedir.

**Yarı Açık Mekan:** Yol kullanıcılarının görüş çizgisi, yatay yani yola paralel olup görüş alanında açık peyzaj alanları bulunmaktadır. Seyahat boyunca görüş bazen yarmalar ya da bitki örtüsüyle kesilirler. İki tip yarı açık mekandan söz edilebilir. Birincisi; açık olan görüşün deniz, düzlük, vb. gibi oluşumlardan oluşmasıdır. Araştırma alanında bu tip mekanları Kaçma Kurtulma Askeri Alanı'nı ile Amasra ilçesi arasında görmek mümkündür. İkincisi; ufuk çizgisinin görülebilir olmasıdır. Araştırma alanında Kaçma Kurtulma Askeri Alanı gelindiğinde bu tip mekan hissi algılanmaktadır.

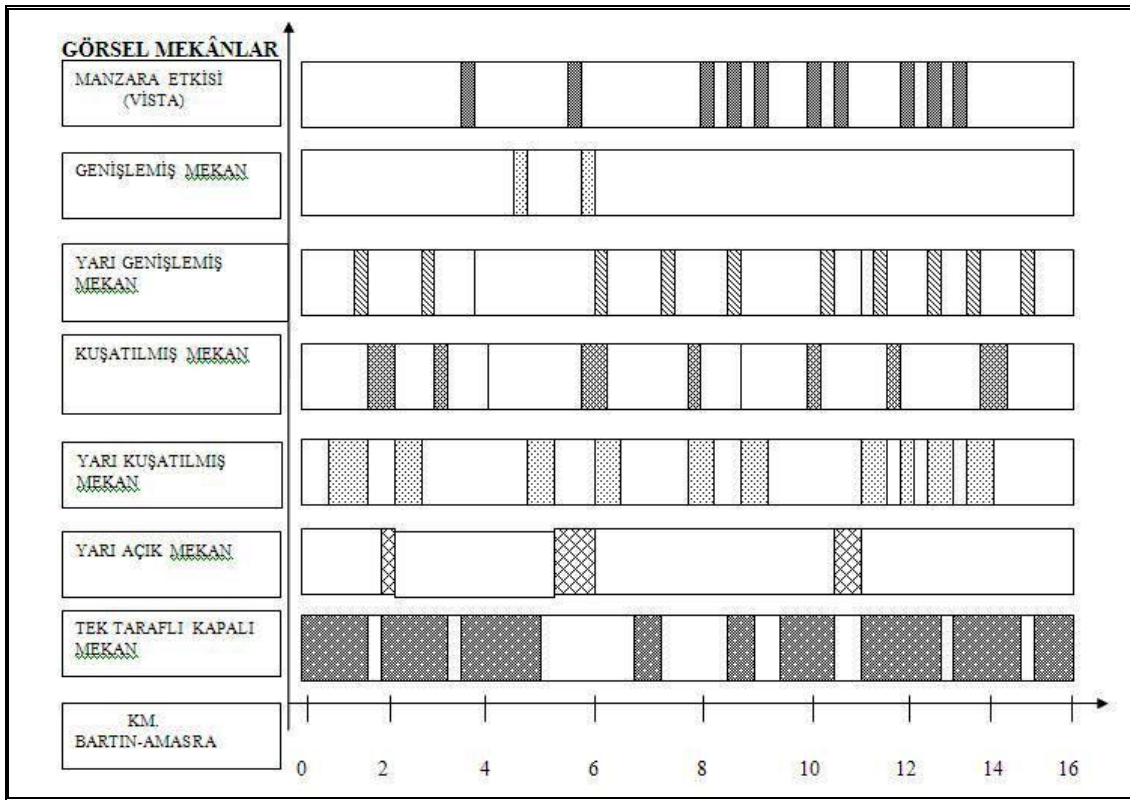
**Tek Taraflı Kapalı Mekan:** Görüş açısı bakımından çok kısıtlı olan , araştırma alanında yolun sadece deniz manzarasını algılaya bildiği, diğer taraftan yolun öteki kısmında ön ve arka alanın birleştiği bir yapının bulunduğu mekanlardır. Kaçma Kurtulma Askeri Alanı ile Bakacak Noktası arasında kalan bu tür mekanlardan oluşmaktadır.

### 3.1.1.2. Görsel Zonun ve Peyzaj Alanlarının Belirlenmesi

Araştırma alanında önce farklı niteliklere sahip peyzaj alanlarının ayırım özellikleri belirlenmiştir. Peyzaj alanlarının belirlenmesinde hava fotoğrafları ve arazide yapılan gözlemlerden yararlanılmıştır. Ayrıca topografya, bitki örtüsü, yerleşim ve tarım alanları gibi özellikler de göz önüne alınmıştır.

Ayrıntılı olarak yapılan inceleme yol orta çizgisinden iki tarafa doğru yaklaşık olarak 100 m'lik bir şerit içinde yapılmıştır. Fakat alan içindeki topoğrafik engeller, binalar, bitki örtüsü, vb. gibi nesnelerin yoldan görüşü engellediği yerlerde araştırma alanı görüldüğü kadarıyla incelenmiştir.

Araştırma alanında çevrenin görsel yapılarına göre dokuz peyzaj alanına ayrılmıştır. Bunlar; ormanlık alan, Karaçay Piknik Alanı, Pelikan Askeri Alanı, Uğurlar köyü sapağı, Kaman ve Kazpınarı köyleri, Kaçma Kurtulma Askeri Alanı, Kuş Kayası Yol Anıtı, Bakacak Noktası, eğimli ve ağaçlık alan.



Şekil 1. Araştırma alanında görsel mekanların topluca gösterimi.

### 3.1.2. Manzara Değeri Olan Alanların Belirlenmesi

Bartın-Amasra güzergahında belirlenen manzara noktaları şunlardır; tepelerin oluşturduğu manzaralar, Kaçma Kurtulma Askeri Alanı, Bakacak Noktası, Kuşkayası Yol Anıtı, dikili taş, Karaçay deresi.

### 3.1.3. Yönlendirme Öğelerinin Belirlenmesi

Alan içindeki yönlendirme öğeleri şunlardır: Karaçay deresi, ormanlık alan, Karaçay Piknik Alanı, Pelikan Askeri Alanı, Kaman ve Kazpınarı köyleri, Kaçma Kurtulma Askeri Alanı ve radar, Kuşkayası Yol Anıtı, benzin istasyonu, deniz ve kıyı, tehlikeli virajlar, TKİ lojmanları ve reklam panolarıdır.

### 3.1.4. Karar Noktalarının Belirlenmesi

Araştırma alanında yapılan gözlemler ve incelemeler sonucunda önemli sapaclar ve varış noktaları tespit edilmiştir. Sapacların ve varış noktalarının trafik yükleri göz önüne alınmış, bununla ilgili gerekli bilgiler TCK 156. Şube Şefliği'nden sözlü olarak alınmıştır. Buna göre araştırma alanındaki önemli sapaclar ve varış noktaları, Bartın-Amasra yönünde buldukları noktaya göre şunlardır: Uzun köy sapağı (600 m), Karaçay Piknik Alanı sapağı (900 m), Taş Köprü ve çeşme (3480 m), Uğurlar köyü sapağı (3500 m), Kamanlar köyü sapağı (4300 m), Top deresi-Bostanlar köyü sapağı (7400 m), Kaçma Kurtulma Askeri Alan sapağı (9100 m), Kuş Kayası Yol Anıtı (1010 m), Asker Suyu Çeşmesi (1040 m), Bakacak Noktası sapağı (11700 m), Gömü-Tarlaağı köyü sapağı (11800 m), Bakacak Kır Aile Bahçesi (1220 m), Amasra çöp dökme alanı sapağı (1280 m), TKİ lojmanları (1360 m), Amasra girişi ve TKİ sapağı (1450 m)'dir.

Araştırma alanında yapılan incelemeler ve gözlemler sonucu, sapağın ve varış noktalarının hissedilmemesine neden olan önemli görünümlemlerle çelişen karar noktaları belirlenmiştir. Buna göre Bartın-Amasra yönünde beş çelişkili kesim saptanmıştır. Bunlar; Uğurlar köyü sapağı, Top deresi-Bostanlar sapağı, Kuşkayası Yol Anıtı, Gömü-Tarlaağı sapağı ve Amasra girişi-TKİ sapağı'dır. Amasra-Bartın yönünde ise, üç çelişkili kesim bulunmaktadır: Kaçma Kurtulma Askeri Alan sapağı, Asker Suyu Çeşmesi, Uzun köy sapağıdır.

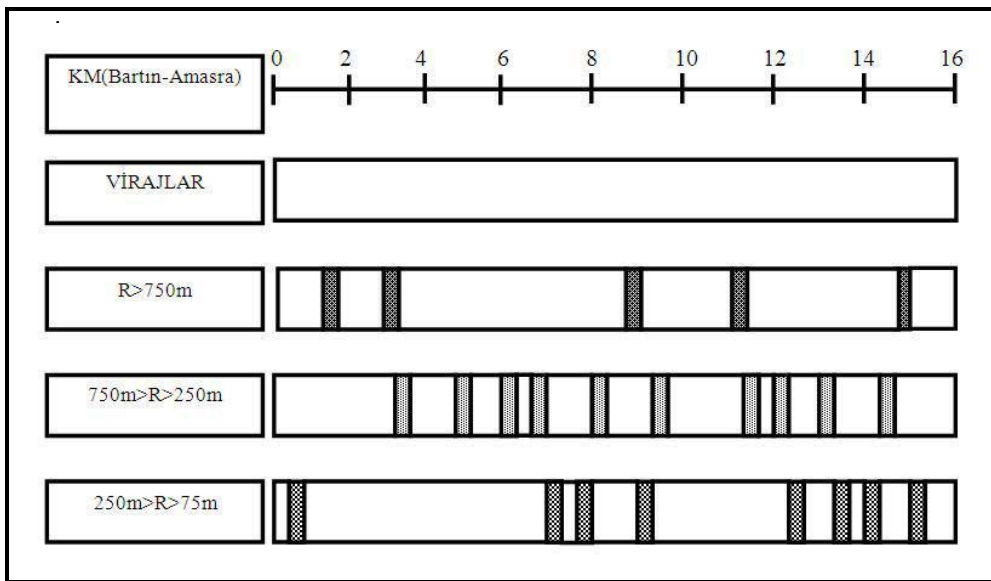
### 3.1.5. Görsel Karmaşa

Araştırma alanı boyunca sürücüler, araç hızı ile orantılı olarak görüş alanının genişliğinin ve uzunluğunun değişmesi sonucu ortaya çıkan tekdüzelik ve karmaşadan doğrudan etkilenir. Tekdüzelik; sıkıntı, dikkat azalması ve uyku getirebileceği gibi karmaşada dikkat dağılması, şaşırma ve bunların sonucunda yorgunluk meydana getirebilir. Manzara değeri olan yollarda manzaraların monoton olması sonucu sürücüde sıkıntı oluşturabilir. Karayollarında görsel karmaşa, yön, eğim, viraj ve kuşatılma gibi öğelerden doğrudan ilişkilidir. Görsel karmaşa dikkat gereksinimi ve görsel baskı olmak üzere iki bölüme ayrılmaktadır.

#### 3.1.5.1. Dikkat Gereksinimi

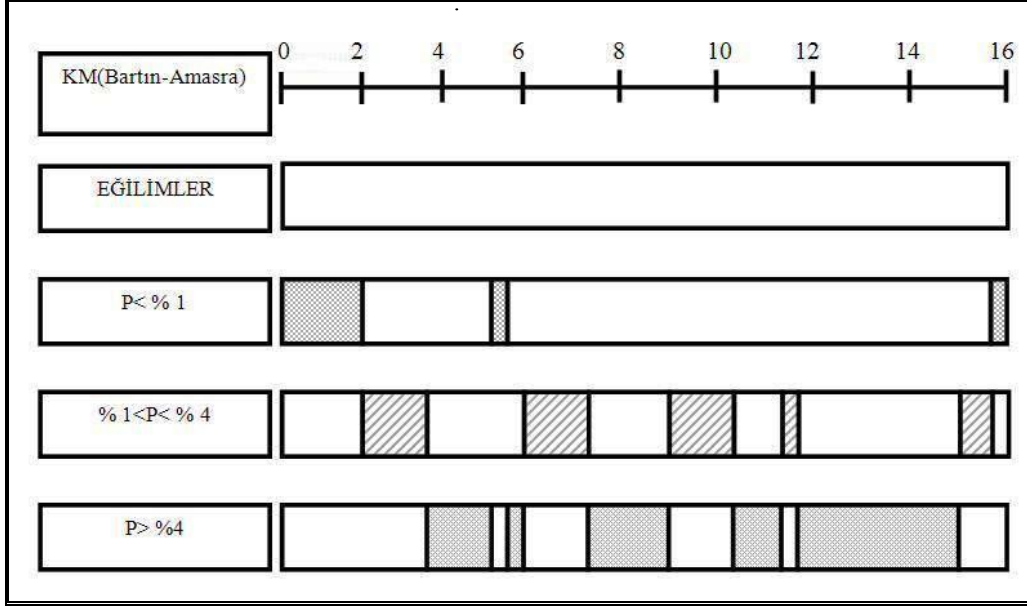
Dikkat gereksinimini, virajlar, eğimler, karar noktaları, karayolu tipi ve araç yüzdeleri etkilemektedir. Araştırma alanındaki dikkat gereksinimini bulabilmek için bu etmenler değerlendirilmeye tabi tutulmuştur.

**Virajlar:** Araştırma alanının ormanlık bir alandan geçmesi ve belli bir noktaya kadar yükselen eğiminin düşmeye başlamasıyla virajlar tehlikeli konuma gelmiştir. Araştırma alanında Bartın-Amasra güzergahındaki Kazpınarı köyünü geçip Amasra ilçesine kadar olan alanda kısım kısım bulunmaktadır. Araştırma alanındaki virajlar Şekil 2'de topluca görülmektedir.



Şekil 2. Araştırma alanındaki virajların topluca gösterimi.

**Eğimler:** Yoldaki eğim miktarını artması hız denetiminin de zorunlu olarak artmasına sebep olmakta bu da dikkat gereksinimini artırmaktadır. Araştırma alanındaki eğimler Şekil 3’de topluca görülmektedir



Şekil 3. Araştırma alanındaki eğimlerin topluca gösterimi

**Karayolu ve Araç Tipi:** Bartın-Amasra yolu gidiş gelişi ayrılmamış ve iki şeritli bir yoldur. Bu şeritler yolun çeşitli kesimlerinde zorunlu sebeplerden dolayı çok daralmakta bu yüzden de dikkat gereksinimi artmaktadır. Araştırma alanının ağır araç trafiği yüzdesi Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) 156. Şube Şefliği’nden alınan bilgilere göre tespit edilmiştir. Buna göre ağır araç trafiğini oranı %20 olduğu ve bu değer karayolu kriterlerine göre yüksek olduğu saptanmıştır. Bu ağır araç trafiğinin artmasına; Amasra ilçesinde bulunan limana gelen yük gemilerinden gelen malların taşınması, TKİ tesislerinde işlenen kömür madeninin taşınması ve yeni yol yapım çalışmaları sırasında ağır iş makinelerinin kullanılması sebep olmaktadır.

### 3.1.5.2. Görsel Baskı

Yol güzergahının çevresinde veya dışındaki nesnelerin sürücü üzerinde oluşturduğu görsel etkidir. Araştırma alanında önemli görünüm diğer alanlar ve özelliklerin yarattığı karmaşa, yol kenarlarını etkisi ve karayolu donatımının neden olduğu baskı, görsel baskıyı oluşturmaktadır.

**Önemli Görünümler:** Görsel peyzaj alanları, manzara ve yönlendirme öğelerinin birleşmesiyle ortaya çıkan görünümünün değerlendirilmesidir. Araştırma alanında yer alan önemli görünümlere; deniz ve kıyı, Kuşkayaası Yol Anıtı, Bakacak Noktası, Kaçma Kurtulma Askeri Alanı, Pelikan Askeri Alanı, Karaçay Piknik Alanı, Asker Suyu Çeşmesi örnek gösterilebilir. Önemli görünüm yolculuk sırasında belirli özelliklerinden dolayı akılda kalabilen nesnelere oluşmaktadır.

**Görsel Alan Karmaşası:** Yol güzergahı üzerinde ve gidiş gelişi olarak görsel karmaşanın baskılarını saptamak ve değerlendirmek amacıyla anket çalışmasında bu konuya da değinilmiştir.

**Görsel Kenardaki Karmaşa:** Araştırma alanının yol kenarında bulunan bitki örtüsünün, yapıların ve topografyanın oluşturduğu nesne yada nesne grupları kenar biçimlerini oluşturmaktadır. Görsel kenardaki karmaşanın tespiti için 1/25 000’lik haritalardan ve yol boyunca araç içinden yapılan gözlemlerden yararlanılmıştır. Araştırma alanında tespit edilen kenar biçimleri şunlardır: Arıt sapağından Uğurlar köyü sapağına kadar olan alanda doğrusal, Uğurlar köyü sapağından Kaman köyü sapağına kadar olan alanda kıvrımlı, Kaman ve Kazpınarı köyleri arasında olan alanda kenarsız, Kaçma Kurtulma Askeri Alanı ile Amasra ilçesine kadar olan alanda ise aralıklı olduğu saptanmıştır.

**Donatıma İlişkin Görsel Baskı:** Karayollarında mevcut olan, köprüler, setler, önemli kavşaklar, kazı ve dolgular, istinat duvarları, bahçe sınır elemanları, dinlenme ve servis alanları, vb. gibi alanlar kullanımına göre görsel baskıya neden olabilmektedir. Araştırma alanında görsel baskının en yüksek olduğu kesimler, her iki kenarında da yola çok yakın binaları bulunan Kaman ve Kazpınarı köyleridir. Bu alanda yerleşim merkezlerinde iç içe geçişlerin olduğu tespit edilmiştir. Bakacak Noktası ile Amasra ilçesi arasında bulunan, birbirine çok yakın ve dar bir kurpla geçen tehlikeli virajlarda görsel baskıya neden olmaktadır. Askeri alanların sınır elemanları ve gözetleme kulelerinin, gerek biçim ve renk gerekse yola çok yakın olması rahatsızlık yaratmaktadır. Reklam panolarının düzensiz ve çok sayıda dizilmesi baskının artmasına sebep olmaktadır.

### 3.2. Anket Sonuçlarından Elde Edilen Bulgular

Bartın ve Amasra ilçe merkezlerinde uygulanan anketlerden elde edilen sonuçlar ile alana gidilerek elde edilen gözlemler, araştırma alanının karayolu gelişimi açısından doğal ve kültürel değerlerini ortaya koymayı sağlamıştır. Araştırma alanında belirlenmiş olan manzara noktalarından görüp hoşlandıkları, ilgi duydukları alanlar sorulmuş ve alınan yanıtlar Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1. Ankete katılanların görüp hoşlandıkları ve ilgi duydukları noktalarının dağılımı

Belirlenmiş olan manzara noktalarından görüp hoşlandığımız, ilgi duyduğumuz hangileridir?				
Güzergah		Bartın-Amasra	Amasra-Bartın	Toplam
Tepelerin oluşturduğu manzara	Sayı	23	32	55
	%	16.5	22.7	19.7
Kaçma Kurtulma Askeri Alanı	Sayı	4	4	8
	%	2.8	2.9	2.9
Bakacak Noktası	Sayı	33	24	57
	%	23.8	17.0	20.4
Kuşkayası Yol Anıtı	Sayı	26	28	54
	%	18.7	19.9	19.2
Dikilitaş	Sayı	7	6	13
	%	5.0	4.2	4.6
Deniz ve kıyı	Sayı	33	40	73
	%	23.8	28.4	26.0
Karaçay deresi	Sayı	13	7	20
	%	9.4	4.9	7.2
Toplam		139	141	280

Tablo 1 incelendiğinde Bartın-Amasra güzergahını kullananların %23.8’lik gibi büyük bir bölümünün Bakacak Noktası’yla deniz ve kıyıyı, Amasra-Bartın güzergahını kullananların %28.4’lük büyük bir çoğunluğunun ise deniz ve kıyıyı tercih ettikleri öğrenilmiştir. Bartın-Amasra güzergahında %18.7’lik oranı ile Kuşkayası Yol Anıtı, Amasra-Bartın güzergahında ise %22.7’lik oranı ile tepelerin oluşturduğu manzaralar ikinci sırada yer almaktadır. Kaçma Kurtulma Askeri Alanı gibi çok güzel görünümlere sahip olan bir alan, %2.9’luk oranı ile her iki güzergahta da en az tercih edilen manzara noktası olmuştur. Bunun nedeni, askeri bir bölgede yer almasından dolayı araçların park etmelerinin yasak olmasıdır. Ankete katılanların hoşlandıkları manzara noktalarında dikkati çeken özelliklerin dağılımı Tablo 2’de gösterilmiştir.

Bartın-Amasra güzergahında %37.7’lik ve Amasra-Bartın güzergahında %38.3’lük oranı ile deniz ve kıyı birinci sırayı, Bartın-Amasra güzergahında %31.6’lık ve Amasra-Bartın güzergahında %30.9’luk oranı ile tepelerin oluşturduğu manzara ikinci sırayı almaktadır (Tablo 2). Araştırma alanı içerisinde tarihi değere sahip alanların çok sayıda olması, özellikle Türkiye’de başka bir eşi olmayan Kuşkayası Yol Anıtı’nın güzergah üzerinde bulunması tarihi özelliğin ön plana çıkmasını sağlamıştır. Deredeki suyun akışkanlığı ise bitki örtüsünün yoğunluğundan dolayı çok az hissedilmektedir. Güzergah boyunca alanda rahat bir şekilde varış noktasına ulaşabilmek için gerekli elemanlar Tablo 3’de gösterilmiştir.



Tablo 2. Yol güzergahının boyunca manzara noktalarında dikkati çeken özelliklerin dağılımı

Hoşlandığınız manzara noktalarının dikkati çeken özellikler hangileridir?				
Güzerghah		Bartın-Amasra	Amasra-Bartın	Toplam
Deniz ve kıyı	Sayı	37	41	78
	%	37.7	38.3	38.0
Dağların oluşturduğu güzel manzara	Sayı	31	33	64
	%	31.6	30.9	31.2
Tarihi değere sahip olması	Sayı	25	25	50
	%	25.6	23.3	24.4
Deredeki suyun akışkanlığı	Sayı	5	8	13
	%	5.1	7.5	6.4
Toplam		98	107	205

Tablo 3. Güzerghah boyunca yol kullanıcılarını alanda rahat bir şekilde varış noktasına ulaştırmaya yönlendirebilecek elemanların dağılımı

Güzerghah boyunca sizi alanda rahat bir şekilde varış noktasına ulaştırmaya yönlendirecek özellikler hangileridir?				
Güzerghah		Bartın-Amasra	Amasra-Bartın	Toplam
Trafik işaret ve levhaları	Sayı	28	28	56
	%	38.4	43.1	40.6
Yol boyu yerleşim	Sayı	7	8	15
	%	9.6	12.3	10.9
Bahçe duvarları ve çitleri	Sayı	4	1	5
	%	5.4	1.5	3.6
Keskin virajlar	Sayı	14	16	30
	%	19.2	24.6	21.7
Kenardaki kavaklık ve fındıklıklar	Sayı	9	7	16
	%	12.3	10.8	11.6
Karaçay deresi	Sayı	11	5	16
	%	15.1	7.7	11.6
Toplam		73	65	138

Bartın-Amasra güzergahında %38.4'lük ve Amasra-Bartın güzergahında %43.1'lik oranı ile trafik işaret ve levhaları ilk sırada yer almaktadır (Tablo 3). Keskin virajlar %21.7'lik oranı ile her iki güzergahta da en çok hissedilen ikinci yönlendirme elemanıdır. Diğer taraftan %3.6'lık oranı ile bahçe duvarları ve çitleri kullanıcılar tarafından en az tespit edilen yönlendirme elemanlarıdır. Araştırmaya konu olan güzergahı kullananların, tercih ettikleri karayolu ve yakın çevresinin özellikleri Tablo 4'de verilmiştir.

Bartın-Amasra güzergahında %25'lik oran ile uyarıcı çevre, Amasra-Bartın güzergahında ise %19.9 oranı ile ilginç çevre en çok tercih edilen özellik olmuştur. %15.8'lik oranı ile dinamik çevre Bartın-Amasra güzergahında ve %17'lik oranı ile hoş çevre Amasra-Bartın güzergahında ikinci sırada yer almıştır. Sakin çevre Bartın-Amasra güzergahında %2.8'lik oranla temsil edilirken Amasra-Bartın güzergahında bu oran %8.6'ya ulaşmaktadır. Statik çevre, %2.9'luk oran ile her iki güzergahta da en az algılanan çevre özelliği göstermektedir (Tablo 4). Anket yapılan kişilerin %77'si güzergah boyunca gerekli manevrayı yaparken manzarayı izleyemediklerini, %23'ü ise izleyebildiklerini belirtmişlerdir. Güzerghah boyunca manzaranın görülüp görülmemeye dağılımı Tablo 5'de; katılımcıların manzarayı izleyememe sebeplerinin dağılımı ise Tablo 6'da görülmektedir.

Tablo 4. Ankete katılanların yol güzergahı ve yakın çevresi hakkındaki düşüncelerinin dağılımı

Karayolu ve yakın çevresini nasıl değerlendiriyorsunuz?				
Güzerghah		Bartın-Amasra	Amasra-Bartın	Toplam
Sıkıcı	Sayı	7	6	13
	%	6.5	5.8	6.0
Sakin	Sayı	3	9	12
	%	2.8	8.6	5.8
Basit	Sayı	5	1	6
	%	4.6	0.9	2.9
Statik	Sayı	3	1	4
	%	2.8	0.9	2.0
Hoş değil	Sayı	6	7	13
	%	5.6	6.8	6.0
İlginç	Sayı	14	21	35
	%	12.9	19.9	16.3
Uyarıcı	Sayı	27	13	40
	%	25.0	12.2	18.6
Karışık	Sayı	13	17	30
	%	12.0	16.0	14.0
Dinamik	Sayı	17	13	30
	%	15.8	12.2	14.0
Hoş	Sayı	13	18	31
	%	12.0	17.0	14.4
Toplam		108	106	217

Bartın-Amasra güzergahında ankete katılanların %16'sı manzarayı izleyebilirken %84'ü izleyemediklerini ifade etmişlerdir. Amasra-Bartın güzergahında ise %30'u izleyebildiklerini %70'i de izleyemediklerini belirtmişlerdir (Tablo 5). Ayrıca, yol güzergahının manzarayı izleyebilmek için çok uygun olmadığı anlaşılmaktadır. Ankete katılanlardan Bartın-Amasra güzergahını kullananların %51.6'sı ve Amasra-Bartın güzergahını kullananlardan %73.9'u yolun çok dar ve virajlı olmasının manzaraları izleyememelerine sebep olduklarını belirtmişlerdir. Hemen ardından Bartın-Amasra güzergahının %35.4'lük ve Amasra-Bartın güzergahının %17.4'lük oranı ile görüş mesafesinin az oluşu gelmektedir. Manzara noktalarının izlenememesinde yol güzergahının çok satıh ve geometrik olmasının çok az bir etkisinin olduğu tablodan anlaşılmaktadır (Tablo 6).

Tablo 5. Güzerghah boyunca gerekli manevraları yaparken (öndeki aracı geçme, fren yapma, aracı kullanma vb.) manzaranın görülüp görülmemesi dağılımı

Güzerghah boyunca gerekli manevraları yaparken (öndeki aracı geçme, aracı kullanma, fren yapma vb. gibi) manzarayı izliye biliyor musunuz?				
Güzerghah		Bartın-Amasra	Amasra-Bartın	Toplam
Evet	Sayı	8	15	23
	%	16.0	30.0	23.0
Hayır	Sayı	42	35	77
	%	84.0	70.0	77.0
Toplam		50	50	100

Tablo 6. Ankete katılanların güzergahta manzarayı izleyememe sebeplerinin dağılımı

Güzergah boyunca manzaranın izlenememesinin sebepleri nelerdir?				
Güzergah		Bartın-Amasra	Amasra-Bartın	Toplam
Çok satıh ve geometrik	Sayı	4	2	6
	%	13.0	8.7	11.1
Yol dar ve virajlı	Sayı	16	17	33
	%	51.6	73.9	61.1
Görüş mesafesi az	Sayı	11	4	15
	%	35.4	17.4	27.8
Toplam		31	23	54

Yol güzergahında tehlikeli hissedilen noktalar Tablo 7’de verilmiştir. Sonuçlar incelendiğinde Bartın-Amasra güzergahında %42.5’lik ve Amasra-Bartın güzergahında %43.5’lik oranı ile Amasra girişindeki üç tehlikeli viraj en tehlikeli hissedilen nokta olarak tespit edilmiştir. Uğurlar sapağı öncesindeki taş köprü Bartın-Amasra güzergahında %33.7’lik oranı ile daha tehlikeli hissedilirken Amasra-Bartın güzergahında bu oran %23.5’e düşmektedir. Kaçma Kurtulma Askeri Alanı’nı geçtikten sonraki viraj ise Bartın-Amasra güzergahında %22.3’lük bir oran gösterirken Amasra-Bartın güzergahında bu oran %33’e çıkmaktadır. Ayrıca, uluslar arası bir değere sahip olan Kuşkayası Yol Anıtı’nın ankete katılanların %92.2’si vurgulanmadığını belirtirken %7.8’i vurgulandığını söylemişlerdir. Öğrenim durumuna göre değerlendirme yapıldığında; yüksekokul veya üniversite mezunlarının %60.1’i yol anıtının vurgulanmadığını belirtmişlerdir.

Tablo 7. Yol güzergahında tehlikeli hissedilen noktaların dağılımı

Güzergah boyunca tehlikeli hissettiğiniz yerler hangileridir?				
Güzergah		Bartın-Amasra	Amasra-Bartın	Toplam
Uğurlar sapağı öncesindeki taş köprü	Sayı	27	20	47
	%	33.7	23.5	28.5
Amasra girişindeki üç tehlikeli viraj	Sayı	34	37	71
	%	42.5	43.5	43.0
Kaçma Kurtulma Askeri Alanı’nı geçtikten sonraki viraj	Sayı	19	28	47
	%	23.8	33.0	28.5
Toplam		80	85	165

Araştırma alanı içindeki yerleşim alanları içinde karayolu çevresindeki toplumsal olaylardan oluşan rahatsız edici etkiler Tablo 8’de görülmektedir. Yapılan anket çalışmaları neticesinde, araçların yol üstüne park etmesi Bartın-Amasra güzergahında %32.8’lik oran ve Amasra-Bartın güzergahında %30.9’luk oran ile en çok tercih edilen etmen olmuştur. İkinci olarak Bartın-Amasra güzergahı %32.8’lik oran ve Amasra-Bartın güzergahında %30.9’luk oran ile yolun pazar yeri olarak kullanılması belirlenmiştir. Ürünlerin kurutulması %9.2’lik oran ile her iki güzergahta da en az tercih edilen rahatsız edici etken olarak tespit edilmiştir (Tablo 8).

Ayrıca, araştırma alanında renk, biçim ve parlaklık yönünden akılda kalan en önemli nesne; Bakacak Noktası’ndan görülen Amasra yerleşimini belirtmişlerdir. Hemen ardından TKİ tesislerinin çirkin görüntüsünü yer almaktadır. Yol güzergahında mevcut olan yol kenarı parkları, otobüs mola yerleri ile benzin istasyonunun kapasitesi ve niteliğinin yetersiz olduğu belirtilmiştir. Yol güzergahında görünüşleriyle olumsuz etki bırakan nesnelere başında ise Amasra çöp dökme alanı gelmektedir. Hemen ardından Bartın-Amasra güzergahında %29.9’luk oran ve Amasra-Bartın güzergahında %27.1’lik oran ile TKİ tesisleri yer almaktadır.

Tablo 8. Yerleşim alanları içinde bulunan karayolu çevresindeki toplumsal olaylardan oluşan rahatsız edici etkilerin dağılımı.

Yol güzergahı üzerindeki yerleşim alanları içinde karayolu çevresindeki toplumsal olaylardan en çok hangisi sizi rahatsız ediyor?				
Güzergah		Bartın-Amasra	Amasra-Bartın	Toplam
Yolun pazar yeri olarak kullanılması	Sayı	23	22	45
	%	32.8	30.9	31.9
Araçların yol üstüne park etmesi	Sayı	34	28	62
	%	48.6	39.4	44.0
Ürünlerin yol üstünde kurutulması	Sayı	6	7	13
	%	8.6	9.9	9.2
Kahvehaneler, taşıt atölyesi, marangozhane vb. gibi küçük işletmelerin kurulması	Sayı	7	14	21
	%	10.0	19.8	14.9
Toplam		70	71	141

## 4. SONUÇ

### 4. Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Anket sonuçları incelendiğinde aşağıdaki değerlendirmelerde bulunulmuştur:

- Belirlenmiş olan manzara noktalarından; deniz ve kıyı manzarası en fazla algılanırken, dikili taş manzarası en az algılanan manzara noktası olmuştur. Bu manzara noktalarında dikkati çeken en önemli özellik ise deniz ve kıyı manzarasına hakim olmasıdır.
- Rahat bir şekilde varış noktasına ulaştırmaya yönlendirebilecek eleman olarak trafik işaret ve levhaları ön plana çıkarken, bahçe duvarları ve çitleri en az algılanan öğeler olarak seçilmiştir.
- Karayolu ve yakın çevresinin uyarıcı bir niteliği olduğu ortaya çıkmıştır.
- Güzergahtaki ağır vasıtaların çok yoğun olduğu bu durumda dikkat ihtiyacını artırdığı belirlenmiştir.
- Gerekli manevraları yaparken manzaranın görülmediği ve bunun nedeni olarak yolun çok dar ve virajlı olması gösterilmiştir.
- Toprak ve kaya şevlerinin yoğun olması yol güzergahına yakınlığından dolayı baskı oluşturmaktadır. Diğer taraftan reklam panoları çok sayıda olsa bile en az baskı oluşturan etmen olarak yol kullanıcılarının dikkatini çekmemiştir.
- Uluslararası bir değere sahip olan Kuş Kayası Yol Anıtı'nın yeterince vurgulanmadığı ankete katılan ve çoğunluğunu üniversite-yüksek okul mezunlarının oluşturduğu grup tarafından belirlenmiştir.
- Yol güzergahında renk, biçim ve parlaklık yönünden en fazla akılda kalan manzara Bakacak Noktası'ndan görülen Amasra yerleşimidir.

### 4.2. Sorunlar ve Öneriler

Araştırma da elde edilen bilgiler ışığında aşağıda belirtilen sorunlar tespit edilmiştir:

- Yol boyunca görüş alanı arazinin topoğrafik nedenlerinden dolayı genellikle dardır. Yol güzergahının çok dar olması nedeniyle yol geometrik öğelerinin, kusurlu perspektifler görünümüleri ve optik konforun düzeltilmesi çok zordur. Denizin görüş alanına girdiği noktadan itibaren uzun süre aralıksız gözükmesi sürücülerde sıkıntı yaratmaktadır. Askeri alanların bulunduğu kesimlerde araçların durmasının yasak olması bu noktalardaki hoş manzaraların izlenmesini engellemektedir.
- Araştırma alanı içinde bitkisel toprağın azlığı nedeniyle doğal dengenin çok duyarlı olduğu kayalık kesimlerde, yeniden doğal bitkilendirme uzun zaman almaktadır. Doğal dengesi bozulan dik şevlerde heyelan, kaya düşmeleri ve bitkilerin kökleriyle birlikte yola düşmeleri sık görülmektedir. Yüksek ve dik

- şevler yolun gölgede kalmasına neden olduğundan, kar ve yağmur suları geç kurumakta ayrıca kış aylarında buzlanmaya da sebep olmaktadır.
- c. Yerleşme merkezlerindeki çizgisel gelişme yol güzergahı açısından sorun yaratmaktadır. Özellikle yaz aylarına doğru yol güzergahının hemen üzerine yetiştirdikleri ürünleri satmak için kurulan satış tezgahları plansız görüntüsünün yanında tehlikeler de oluşturmaktadır. Araştırma alanında orta ve yan refüjlerin bulunmayışı problemin daha da büyümesine neden olmaktadır.
  - d. Araştırma alanı arazi plastiği açısından çok hareketli değildir. Yolun tasarlanması ve araziye uygulanması sırasında optik konfor ve estetik açıdan görüntülerin dikkate alınmaması ve arazi topoğrafik yapısının yol yapımını güçleştirilmesi sorunların çıkmasına neden olmaktadır.
  - e. Yol, sürücülerin ve yolcuların güvenliği açısından pek güvenli değildir.
  - f. Yol güzergahının ağır trafiğe sahip olduğu, özellikle yaz aylarında taşıt gürültüsü yerleşim bölgelerini olumsuz yönde etkilemektedir.
  - g. Sapaklar uzaktan hiç fark edilmemektedir. Sapaklara gelindiğinde önemli görünümlemlerle çelişen alanlar sapağın hissedilmesini engellemektedir. Sapakları belirten trafik levhaları yetersiz kalmaktadır.
  - h. ATİ tesisleri yöreye ekonomik açıdan büyük rahatlıklar getirmesinin yanında doğal ve kültürel kaynakları olumsuz yönde etkileyerek ilçede turizm gelişmesinin yavaşlamasına sebep olmaktadır. Yola yakın yapılmış olan TKİ kurumuna ait fabrika ve lojmanlar hem çevreye zararı etkilerinden dolayı hem de çirkin yapılaşmalarından dolayı olumsuz etkiler sunmaktadır. Bu çirkin yapılaşmalar yerleşme alanlarının hoş görünümlemlerini de bozmaktadır.
  - i. Bartın-Amasra güzergahında, Amasra ilçesine gelmeden yüksek bir tepeye kurulan ve çok güzel bir manzaraya hakim olan çöp dökme alanı hem çirkin görüntüsü hem de etrafa yaydığı kötü kokuyla olumsuz bir etki oluşturmaktadır.

Araştırma sonucunda tespit edilen sorunların çözümü için aşağıda belirtilen öneriler maddeler halinde sunulmuştur:

- a. Araştırma alanında deniz ve hafif dalgalı arazi en önemli peyzaj elemanlarıdır. Yol kenarındaki görsel karmaşa düzeyi dengeli olarak yapılabilecek bitkilendirme ve manzaraya görüş sağlayacak açmalar yoluyla artırılmalıdır. Denizin tekdüze görünümü uygun kesimlerde yapılacak bitkilendirme ile perdelenmeli, bu kısım kara tarafının görüşe açık olduğu yerlerde sergilemelidir. Renkli çiçek açan, sonbahar renklenmesi yapan ağaç, ağaççık ve çalılar dikilmesi ile çevrede renk zıtlığı yaratarak ilginin artması sağlanmalıdır. Bu nedenle yöreye uygun doğal türler, yetersiz kalması durumunda egzotik türler de kullanılmalıdır.
- b. Araştırma alanında yapım nedeniyle bozulan bitki örtüsünün kısa zaman sürecinde yeniden oluşması için şev eğimleri mümkün olduğunca yumuşatılmalı şev üst kenarları yuvarlaklaştırılmalıdır. Şevlerle düzenleme yapmanın çok güç olduğu yerlerde kaya düşmelerine karşı çelik ağlar kullanılmalıdır.
- c. Araştırma alanında istinat duvarlarının ve bahçe sınır elemanlarının yapımının gerekli olduğu yerlerde yöresel renk ve bünyeye uygun yapıda basit biçimler verilebilecek malzemeler kullanılmalıdır. Şev yan kenarları çevreye uydurulmak amacı ile arazi plastiğine uygun biçimde yapılmalıdır.
- d. Yerleşim merkezlerinde üst geçit yapılması, binaların yola yakın olduğu kesimlerde yol kenarlarına bariyerlerin yapılması, karayolu giriş ve çıkışlarının azaltılması ve araçların park edebilecekleri geniş alanların bırakılması kısa sürede alınacak önlemlerdir. Yolun genişliğine göre orta ve yan refüjlerin yapılması gerekmektedir.
- e. Yolun güvenliğini sağlamak amacıyla; yolun geometrik standartları, güvenlik araçları şartnameleri proje detaylarında güvenlik hususlarının dikkate alınması ve korkuluklar gibi belirli güvenlik araçlarının uygun yerlere yerleştirilmesi sağlanmalıdır.
- f. Araştırma alanındaki duyarlı bölgelerde, tekerlek gürültüsünü azaltmak için, açık gradasyonlu asfalt kullanılmalı ve sathi kaplamadan kaçınılmalıdır. Karayolunun bitişik binalarda yarattığı gürültü etkisini azaltmak için çeşitli malzemelerden bariyerler ve tepeler bir engel olarak yerleştirilmelidir. Bitkilerle gürültünün bütünüyle engellenmesi mümkün olmamakla birlikte psikolojik açıdan rahatlatmaya yardımcı olduğundan, yol boyunca ağaçlar, ağaççık ve çalılar dikilerek gürültünün azaltılmasına yardımcı olunmalıdır.
- g. Özellikle peşpeşe gelen tehlikeli virajlardan önce araçların hız denetimini kontrol altına almak için gerekli işaret ve levhalar konulmalıdır. Bitkisel düzenlemelerle virajların ön plana çıkması sağlanmalı bununla birlikte virajla karşımıza çıkan güzel görüntüler engellenmemelidir. Hız denetimi için yola yakın ve aralıkları gittikçe sıklaşan bitkiler dikilmelidir.

- h. Araştırma alanı içindeki sapakların bağlantıları sürücülerin güvenli ve rahat biçimde yapabileceği şekile getirilmelidir. Sapak noktalarına gelinmeden sürücülerin algılayabileceği trafik levhaları yada bitkisel öğelerle sapaklar vurgulanmaktadır. Önemli görünümlele çelişen alanlarda çelişkiye sebep olmamak için bu noktalar perdelenmelidir.
- i. TKİ kurumuna ait fabrikanın çevreye vermiş olduğu etkiyi azaltmak için gerekli önlemler alınmalı, gerekirse başka alanlara taşınmalıdır.
- j. Uluslararası bir değere sahip ve mimarisıyla dikkati çeken Kuşkayası Yol Anıtı restore edilmeli ve korumaya alınmalıdır. Anıtın önünden geçen ve eski Roma yol ağının bir parçası olan Kemerdere Köprüsü'yle birlikte planlanarak bir rekreasyonel alan olarak tasarlanmalıdır.
- k. Araştırma alanında zorunlu kalınmadıkça her türlü ilan ve reklam levhalarının kaldırılması, eğer zorunlu olarak konması gerekiyorsa da özellikle yüksek manzara özelliği gösteren yerlerden uzaklaştırılması, ölçü, renk ve şekillerine ilişkin önleyici önlemler alınması sağlanmalıdır. Yol boyunca bulunan elektrik-telefon direklerinin tesisatı yeraltına alınmalıdır. Maden ve taş ocakları kaldırılmalı, çirkin görüntüleri tasarımlarla kapatılmalıdır.
- l. Özel veya tüzel kişiler tarafından yapılan yol düzenleme çalışmalarına gerek kalmadan, yol güzergahının uygun bir biçimde tasarlanması gerekmektedir. Araştırma alanında bölge insanının ve dışarıdan gelen kullanıcıların kısa süreli fakat sık sık tekrarlanan rekreasyon gereksinimlerini karşılamak ve doğal güzellikleri sergilemek için düzenlenmiş, bakımlı ve güvenceli alanlar oluşturulmalıdır.
- m. Gerek alan gerekse güzel manzara noktalarıyla rekreasyonel amaçlı tesisler için çok uygun olan Amasra çöp dökme alanı bu noktadan kaldırılarak, yol kullanıcılarının rekreasyonel etkinliklerini gerçekleştirebilecekleri alanlar haline getirilmelidir.

## KAYNAKLAR

- o Acar, C. 1993. Trabzon-Rize arası karayolu ve yakın çevresinin doğal, sosyo-kültürel ve görsel değerlerinin peyzaj gelişimindeki rolü ve peyzaj planlama açısından incelenmesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. 134 s. Trabzon
- o Akdoğan, G. 1967. Ankara-İstanbul Karayolu Güzergahının Peyzaj Özelliklerinin Etüdü ile Peyzaj Planlaması Yönünden Ele Alınması Gereken Problemler, Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, No. 158, Ankara
- o Altan, T.ve Önsoy, C. 1985. Karayollarının Diğer Alan Kullanımları ile İlişkinin Güzergah Seçimindeki Önemi. Türkiye 8. Dünya Şehircilik Günü Sanayi Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kollokyumu 1,2,3. Kasım 1984, 235-247, Adana
- o Altunal, M. 1998. Karayolları ağaçlandırma çalışmalarının kritiği, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- o Anonim, 1979. Peyzaj Mimarlığı Dergisi ile Karayolları Bülteninin Özel Sayısı, Düzenleme: Karayolları Genel Müdürlüğü, A.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ziraat Mühendisleri Odası ve Peyzaj Mimarlığı Derneği, Ankara
- o Anonim, 1994. Karayolları ve Çevre, El Kitabı, Çeviren Tuğba KİPER, İnşaat Yüksek Mühendisi.
- o Bayraktar, A. 1980. Karayollarının Ekolojik Baskılarının Peyzaj Mimarlığının Açısından İrdelenmesi ve İzmir-Ankara Karayolunda Bir Örnekleme Üzerine Araştırmalar, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, No. 423, Ege Üniversitesi Matbaası, 90s., İzmir
- o Hornbeck, P.L. 1968. Highway Esthetics, Functional Criteria For planning and Design, Harward University
- o Koç, N. 1979. Karayolları Ağaçlaması İşlev ve Estetik Yararları, Teknik Yöntemleri. Peyzaj Mimarlığı Dergisi Karayolları Özel Sayısı, 13-18, Ankara
- o Köseoğlu, M. 1980. Ege Bölgesi'nde Sosyo-Ekonomik Bakımdan Önemli Karayollarının Peyzaj Planlaması Üzerine Araştırmalar, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, No.378, E.Ü.Z.F. Ofset Ünitesi, 249, İzmir
- o Kramer, L.D. 1990. Seeking the Ideal Solution, Landscape Design, No.190, May, 1, 29 pp.
- o Özgen, Y. 1982. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde Ordu-Hopa Arası Kıyı Yolunun Peyzaj Özellikleri; Peyzaj Mimarlığı Açısından Ortaya Koyduğu Sorunlar ve Çözümü Üzerine Bir Araştırma, K.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, Trabzon
- o Saatçioğlu, F. 1960. En Önemli Silvikültürel ve Estetik Özellikleri Şehir ve Yol Ağaçları, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, Seri B, Cilt 10, Sayı 2, s. 1-24, İstanbul
- o Selimoğlu, B. 1994. Ülkemiz Otoyollarında Çevre, Düzenleme İlkelerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara

- Sosyaler, H. 1973. Yol Boylarında Erozyon Kontrolü Emniyet ve Estetik, Karayolları Genel Müdürlüğü Bakım Dairesi Başkanlığı Bakım Fen Heyeti Müdürlüğü, Ankara
- Sümüloğlu, K. 1977. Toplumsal araştırmalarda verinin önemi, Türkiye’de Toplumsal Bilim Araştırmalarında Yaklaşımlar ve Yöntemler (Der. Seyfi Karabař, Yařar Yeřilçay). Ankara: Ortadoęu Teknik Üniversitesi Türk Halkbilimi Topluluęu, 59-64, Ankara
- Yatgın, H. 1996. Amasra Yöresi Floristik Kompozisyonu, , Z.K.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi Zonguldak
- Yılmaz, B. 2001. Bartın İli ve Yakın Çevresi Peyzaj Potansiyelinin Saptanması ve Değerlendirilmesi Üzerinde Bir Araştırım, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara