

E2. İBRET, B.Ü., "Ulaşımın Kastamonu İçin Önemi", *Kastamonu'nun Kalkınmasında Temel Çıkış Yolları Sempozyumu*, Kastamonu Belediyesi Yay. Kastamonu, 1998.

KALKINMANIN KÜLTÜREL VE SOSYAL BOYUTU

HEDEF 2015



BU KATALOG KASTAMONU BELEDİYESİ VE ZEYTİNBURNU TÜM KASTAMONULULAR KÜLTÜR VE DAYANIŞMA DERNEĞİ İŞBİRLİĞİYLE YAPILMIŞTIR

Kastamonu'nun
Kalkınmasında
Temel Çıkış Yolları
Konulu Toplantıda ki
Tebliğler

Hazırlayan;
Kastamonu Belediyesi
Araştırma-Planlama Kurulu

ULAŞIMIN KASTAMONU İÇİN ÖNEMİ

B.Ünal İBRET

Karadeniz Bölgesi'nin Batı Karadeniz Bölümü içerisinde bulunan Kastamonu vilayeti, ülkemizin batısında olmasına rağmen, sosyo-ekonomik açıdan Türkiye'nin gelişmemiş yörelerinden birisidir.

Coğrafi özellikler dikkate alındığında, Karadeniz Bölgesiyle İç Anadolu Bölgesi arasında geçiş özelliği taşıyan Kastamonu'nun gelişmemesinde fiziki özelliklerinin yanı sıra, beşeri münasebeler ve idari tercihlerde rol oynamıştır.

Tarih boyunca Karadeniz ve Anadolu'nun iç bölgeleri arasında bir koridor olan Kastamonu yöresi bu stratejik önemi sebebiyle dikkat çekmiştir.

Selçuklu döneminde Batı Karadeniz bölümünün en önemli limanı olan Sinop limanı üzerinden gelen Kervan Yolu, Kastamonu şehrinden geçerek Ankara ve Konya'ya ulaşmaktaydı. Osmanlı döneminde de Sinop ve İnebolu limanlarından gelen yollar, Kastamonu şehrinden geçerek Anadolu'nun iç kesimlerine uzanmakta, bu durum Kastamonu ekonomisine büyük faydalar sağlamaktaydı.

Kurtuluş Savaşı sırasında, mücadelenin merkezi olan Ankara ve dolayısıyla İç Anadolu'yu en kısa yoldan deniz ulaşımına bağlayan İnebolu-Kastamonu-Ankara yolunun önemi anlaşılmış ve İstanbul ile Karadeniz üzerinden gelen malzemeler İnebolu Limanı vasıtasıyla Ankara'ya ulaştırılmıştır. Günümüzde 330 km karayolu bağlantısıyla Türkiye'nin başkenti olmasının yanı sıra büyük bir nüfus ve ekonomik potansiyele sahip merkez olan Ankara'ya ulaşan İnebolu-Kastamonu -Ankara hattı, topografik engeller ve demiryolu bağlantısının olması sebebiyle, bu üstünlüğünü Samsun limanına kapırmıştır. İnebolu Limanının geçmişteki gibi yeniden önem kazanması için, genişletilmesi, liman hizmetlerinin artırılması ve Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'la İnebolu Limanı arasında ticari işbirliğinin yapılması gereklidir.

Zonguldak yöresinde bulunan maden kömürünün Türkiye'nin iç bölgelerine sevkiyatı ve Karabük demir-çelik işletmelerinin ihtiyacı olan demir cevherinin temini amacıyla kullanılan karaelmas demiryolu hattı Çankırı şehrine ulaştıktan sonra kuzeybatıya yönelerek, Kurşunlu ve Atkaracalar üzerinden Karabük'e, oradan da Zonguldak'ta denize ulaşmaktadır. Bu hattın Ankara-Zonguldak arasındaki uzunluğu 493 km'dir. Karaelmas demiryolu hattı, Çankırı'dan sonra Karabük'e ulaşabilmek için 193 km yol gitmektedir. Oysa bu demiryolu hattı 20-25 km daha uzatılarak Kastamonu ve oradan Karabük'e bağlanmış olsaydı, Karabük ile Çankırı arası demiryolu uzunluğu yaklaşık 210-220 km arasında değişecek ancak Kastamonu demiryolu ağına bağlanmış olacaktı. Kastamonu şehrinden İnebolu Limanı'na

uzatılacak yaklaşık 90 km'lik ek bir demiryolu hattının yapımıyla da, Ankara şehrinin Inebolu'da denizle buluşması yaklaşık 100 km daha kısılacaktı. Demiryollarının Anadolu sahine yayıldığı ilk zamanlarda, demiryolunun Kastamonu'ya geleceği şeklindeki haberler, sık sık Kastamonu yerel basınında gündeme getirilmiştir.

Kastamonu şehri karayolu ulaşımı açısından, Karadeniz bölgesini iç Anadolu ve Marmara bölgesine bağlayan hatlar üzerinde bir menzıl noktasıdır. Geçmişte, Doğu ve Orta Karadeniz üzerinden gelerek Marmara'ya ve Batı Anadolu'ya ulaşan yollar Durağan'dan itibaren Gökırmak vadisini takip ederek Kastamonu şehrine ulaşmaktaydı. Günümüzde Gökırmak vadisini takip eden bu hattın yerini Kargı'dan itibaren Devrez vadisini kullanarak Tosya, Ilgaz ve Kurşunlu üzerinden Gerede'ye ulaşan E-80 karayolu almıştır. E-80 karayolu, Karadeniz ve Doğu Anadolu'yu, Marmara ve Batı Anadolu'ya bağlaması açısından Türkiye'nin en önemli karayollarından birisidir. Türkiye'yi Sarp sınır kapısı vasıtasıyla, Gürcistan ve Azerbeycan üzerinden Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'ne bağlayarak, Doğu ve Orta Karadeniz'de ekonomik kalkınmayı hızlandırmak amacıyla planlanan Karadeniz otoyolunun güzergahı, Samsun'dan itibaren Kastamonu ve bütün Batı Karadenizi'de kalkındırmak için Kastamonu şehrinde geçinmelidir. Bu otoyol Samsun'dan sonra Bafra ve Alaçam'a oradan güneye yönelerek Durağan üzerinden Kastamonu'ya ulaşmalı, Kastamonu'dan Karabük'e ve Karabük'ten de kuzeyde Zonguldak'a güneyde ise Bolu'da Ankara-İstanbul otoyoluna bağlanmalıdır.

Kadıdağı mevkinde yapılan havaalanı sayesinde Kastamonu hava ulaşımına bağlanmıştır. Ancak yeterli yolcu potansiyelinin olmaması sebebiyle bu işletme hakkınca kullanılamamaktadır. Kastamonu için büyük bir avantaj olan havaalanının özellikle turizm alanında değerlendirilmesi ve bu amaçla gerek yurt içi ve gerekse yurt dışındaki turizm acentalarıyla bağlantıların yapılması gereklidir.

Sonuç olarak Kastamonu'nun tarihte olduğu gibi günümüzde de canlı bir yöre haline getirilmesinde ulaşımın payı büyük olacaktır. Çünkü ticaretin temeli olan karşılıklı mal mübadelesinin yapılmasında ulaşım esas rolü oynamaktadır. Ne yazık ki Kastamonu sadece karayolu ulaşımına mahkum edilmiş karayolu ulaşımında da topoğrafik engellere bağlı olarak özellikle kış aylarında ortaya çıkan zorluklar sebebiyle, Kastamonu Ilgaz Dağları'nın gerisinde kalmıştır. Bu sebeple Kastamonu'nun ekonomik olarak gelişmesi için , öncelikle ulaşım imkanlarının artırılması gereklidir.