

SAMSUN ARTVİN ÇİZGİSİNDE GÖRSEL POTPURI

Şevket ÇORBACIOĞLU

İnşaat Mühendisleri Odası'nın 'KÜLTÜR Bakanlığı ile birlikte düzenlediği "ULAŞIM ve ENERJİ Yatırımları ile ETKİLENECEK ORTA VE DOĞU KARADENİZ BÖLGESİNİN TARİHSEL, DOĞASAL VE GELENEKSEL KÜLTÜR MİRASININ İNCELENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ GEZİSİ" 30 HAZİRAN 2001 tarihinde Ankara'dan başladı, ve 5 Temmuz 2001'de; " yatırımlar sonrası, doğasal tarihsel doku değişimlerle birlikte kültürel ve geleneksel yaşam anlayışlarında beliren etkileşimlerin irdelendiği" **Artvin**'de düzenlenen genişletilmiş etkinlikle son buldu.

İMO GENEL BAŞKANI MUZAFFER TUNÇAĞ:

"Her gün bir olay yaşanıyor Türkiye'de, olayların peşinden koşmak zor. Bir yandan IMF heyetleri geliyor, bir yandan da Avrupa Birliği bazı şeyler empoze ediyor Türkiye'ye. Türkiye böyle zor şartlardan geçiyor. Elbette işimiz zor, kolay değil. Ama inanıyorum ki, bizler Türkiye'nin bir ucundan diğer ucuna birlik olursak, bu Türkiye'yi ezme çabalarını yenebilir, alt edebiliriz. Türkiye'yi daha müreffeh ve ilerleyen bir ülke haline getirebiliriz. Çünkü Türkiye bizim ve biz bu ülkeden vazgeçmek istemiyoruz."

Gezi; Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Artvin'deki yol ve baraj inşaatları ile bu hinderlanddaki tarihsel ve doğasal zenginliğe sahip ilçe ve beldeler bütününde tamamlandı.

"Teknik Gezi Sonuç Bildirgesi" Sayın Genel başkanımızın çalışmalarını formatlandığı için ben bu evrensel etkinliğin kısmi tarihsel ve görsel boyutunu bir **potpuri** bütününde sunmaya çalışacağım.

SAMSUN - ORDU (1.7.2001)

Kavak Çakallı sırtını aştığınızda şeftali ağaçları ile zengin vadiye giriyorsunuz. Anadolu'nun cennete açılan koridorundasınız adeta. Matasyon mevkiine yaklaştığınızda dünyadaki cennetin ilk ışıklarıyla karşılaşıyorsunuz. Göğün maviliğine denizin maviliğinin karıştığı nokta, hiç de "Karadeniz" değil. Göğün maviliğiyle yarışan masmavi bir deniz Matasyondan sağa da dönseniz sola da dönseniz, yeşilin her tonu ile mavi tonların oluşturduğu cennet bandındasınız. Sağa doğru yönelip Samsun'un doğasal görkemini sunacak **Toraman Tepesine** doğru yol alıyoruz. **Toraman** tepesinde muhteşem bir doğasallığın ve kentselliğin oluşturduğu "Ambiyansla" iç içesiniz.

Toraman tepesinin hemen altındaki **koya**; emperyal açlara dünyada ilk tokatı atan **ATATÜRK**'ün **Samsun**'a çıktığı **Bandırma Vapurunun** tıpkısı konuşlandırılmış.

Liman kenti Samsun'un güneye doğru yayıldığını görüyoruz. Yapılanma daha çok Sinop yönündeki kıyı bandında yoğunlaşmış **Atakum** ve benzeri sayısız beldeleri ortaya çıkarmış.



Samsun; Eski **Karasamsun** (Radar mevki) ve Toraman tepesi arasında sıkışarak içeriye, güneye doğru yayılıyor demiştik. Liman minyatürleşerek adeta Samsun içinde boğulur gibi. Ordu'ya doğru kıyı yerleşimlerinin önünü; aynı zamanda çevre kirliliğinin kaynağı Demirel'in övüncü sanayi bacasının konuşlandırıldığı **Azot Sanayi** kesmiş. Samsun siyasilerce ihmal edilmiş, yatırımlardan soyut potansiyel bir hinderland. Şube Başkanımız **Cevat ÖNCÜ**' nün değerlendirmesi gerçekten düşündürücü. Burada politika yapanların %70'i dışarıdan gelen insanlar. Halk bunları vekil diye göndermiş meclise. "El elin eşeğini ısıklık çalarak arar" misali, Samsun için yatırım arayışları da bu mentalitede gelişmiş. Samsun'da yatırım sürecinin ivmelenmesi "Yerel Gündem - 27" platformunun oluşumu ile yerel inisiyatiflerin öne çıkışında güç kazanır.

Samsun'un deniz, kara, hava, demiryolu hinterlandı hiç bir kıyı kentimizde olmayan varsılığa sahip. Tarihsel dokusu Anadolu tarihinin orijin zenginlikte. Doğusal zenginliği bilmem vurgulamaya gerek var mı?. Yaz ve yağmur turizminin optimize edilebileceği en büyük coğrafi ve iklimsel kolaylıklar Samsun'da. Küçük bir örnek: Samsun Toraman tepesi ve çevresi teleferik sistemi ile dinlenme ve eğlence merkezine dönüştürülecek

PROF. DR. İLHAN AVCI

Çevreye duyarlı projelerin geliştirilebilmesi için yapım sürecindeki evrensel ölçütler olan toplumsal, siyasal, teknolojik, mali, ekonomik ve çevre yapılabirlik (fizibil) raporların yatırım projelerine kesinlikle yansıtılmalıdır.

Orta ve Doğu Karadeniz ulaştırma ve enerji yatırımlarına bu çerçevede bakılmalıdır. Yatırımların sonucu ortaya çıkacak durum eleştirel açıdan daha bir duyarlılıkla değerlendirilmelidir. Böylesi yerlerdeki kayıplarının telafisi mümkün değildir.

Teknik ve teknolojik yapılabirlik olgusu mühendislik bilimi ve disiplini doğrultusunda yöredeki yatırımlara yaklaşıldığı taktirde, planlama ve sonuçlar daha anlamlı değerlendirilebilecektir.

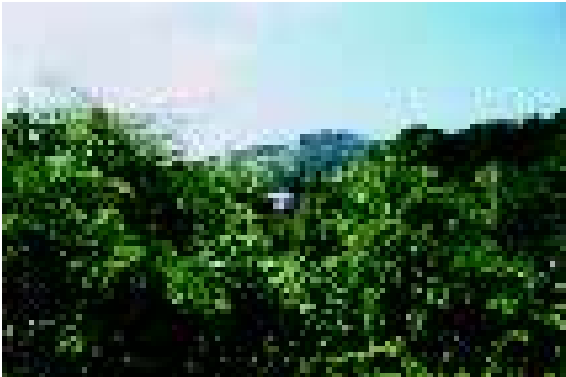
panoramik devasalığa sahip. Zengin sebze bahçeleri (seracılık yaygınlaştırılabilir), güneşin denizin uzun soluklu altın kumsalları, tarımsal sanayi ürünü tütün, denizcilik, her geçen gün artış kaydeden tarımsal sanayi ürünü fındık, mısır, karpuz, kavun vb. tarımsal ürünler yanında balıkçılık; tüm bunlar Samsun'un atıl durumdaki varlıkları... Yeter ki işlenebilsin.

İMO ARHAVİ TEMSİLCİSİ NURHAYAT ZAİM:

Maalesef ülkemizde işletmeye açılmış olan, inşaatları devam eden, proje çalışmaları biten, projelendirme çalışmaları süren ve yapımları planlanan bütün barajlar ve hidroelektrik santraller, otoyollar ve diğer yatırımlar planlanırken ve inşa edilirken, kültürel ve doğal varlıklar gözetilmeden planlanıp inşa edilmektedir. Bu uygulama insanlığın ortak "anı" ve bilimin "veri" kaynağı olan kültürel mirası yıkıma uğratmıştır, uğratmaya da devam etmektedir. Söz konusu uygulamanın sürdürülmesi halinde Türkiye Coğrafyası, evrensel düzeyde, istisnai değer taşıyan kültürel ve doğal varlıklarını büyük ölçüde yitirmiş olacaktır.

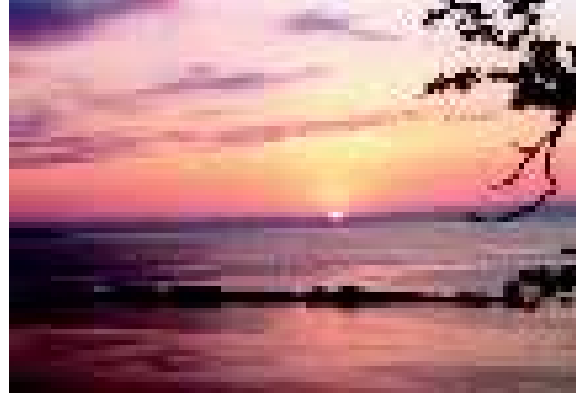
Ordu'ya doğru yol alıyoruz. Kıyıyı Azot Sanayi kapattığı için Çarşamba mavi denizden uzak. Yeşil denizin içinde Kerimbey, Tekeköy, Gelemen Çiftliği ihtişamlı doğasal görsellikler sunuyor. Azot Sanayinin yarattığı asit kirliliği, yeşilin rengini ve asabını bozsa da, bu kesimde yapılaşmanın yoğunlaştığını gözlemliyorsunuz.

Terme'ye yaklaştığınızda Denize de yaklaşıyorsunuz, Ordu'ya da. Ancak Samsun'dan uzaklaşıyorsunuz artık. Samsun bitiyor. Birilerinin bitirdiği gibi değil tabii, coğrafi sınırları bitiyor. Eğer dikkatli ve duyarlı davranılmaz ise, coğrafi dokusu da değerler bütünü de bitirilebilir. Terme'den sonra ekonomik ve siyasi rant konseptinin duyarsızlığında beliren genel anlamdaki doğasal değerlerin bitişi başlıyor.



Samsun'dan Sarp'a kadar kim ulaşım kolaylığı istemez? Bu gerçeği kim yadsıyabilir? Ama yadsınamayacak bir realite var ki, o da evrensel doğa değerlerinin varlığıdır. Doğasal zenginlikler yadsınabilir mi? onlarsız yaşanabileceği söylenebilir mi? İnsanlar

binlerce yıl doğa ve onun tevazu içinde sunduğu yollarla iç içe yaşamadı mı? Ortak yaşam, yani habitatlarını müşterek oluşturmadı mı?! Ne gariptir ki doğanın (insanın) ve Doğa'nın bu dayanışması 1997'de bozulmaya başladı. Birileri siyasi ve ekonomik rant adına milyonlarca yıl oluşan koyuları, falezleri, vadileri yok ediyor. Seçeneksiz kıyı duble yol inşaatlarına bu işlevi yüklemişler...



ORDU-GİRESUN (1.7.2001)

Yeşilin ve mavinin her tonunun zengin görselliği, doğuya yaklaştıkça yoğunluğunu artırıyor. Ordu il sınırına girip Ünye'ye yaklaşıyorsunuz. Yeşil ve mavinin buruk sevinci sizi izliyor. Sahil bandı tüm yerleşim birimleriyle görsel bir şölen sunuyor adeta. Ünye'desiniz. Bilmem nasıl anlatmalı? Karadenizin en güzel ilçesi diyebilir misiniz? Hayır! Hepsi birbirinden üstün görselliğe sahip. "Al birini, ver birine"; ver çünkü onlar evrensel doğa dizgesi. Tüm insanların ortak görsel yaşam alanı. Fakat birileri alıp çıkarsal boyutta birilerine peşkeş çekmiş. Yukarıda değindiğim gibi Güney'de kuşaklama yol-ki demiryolu ile bütünleştirilmiş yol- ile kıyılar birilerinden alınıp gerçek birilerine, insanlığa sunulabilirdi. Öyle yapılmamış Samsun'dan Sarp'a dek küçük istisnalar hariç kıyı cennet bandı yok edilme sürecine sokulduğunun ivmesi bu noktadan sonra artırılmış...

İMO ARTVİN TEMSİLCİSİ ZEKİ POLATDEMİR:

"Barajların yapımından doğan yol sorunumuz şu andaki en büyük sorunumuz haline gelmiştir. Ne yazık ki, benim ve birçok meslektaşımın da kabullendiği gibi, şu an hizmete açılan 22 kilometrelik yol, Deriner Barajı servis yolu niteliği taşımaktadır. Diğer taraftan, yapılacak olan Artvin-Erzurum yol güzergahının hâlâ belirsizliğini koruması, içine düştüğümüz handikabı iyice arttırmaktadır. Bu yol güzergahının bir an önce bütün Artvin halkının olurlarını sağlayacak şekilde düzenlenip, bizlere sunulması gerekmektedir.

Fatsa'dasınız. Benzer şeyleri yaşıyorsunuz. Perşembe Bolaman mevkiine yaklaştıkça yok etme ivmesinin düştüğünü, Duble yol inşaat ibresinin güneye kaydığını görüyorsunuz. Buruk sevincinizin ivmesi artıyor.

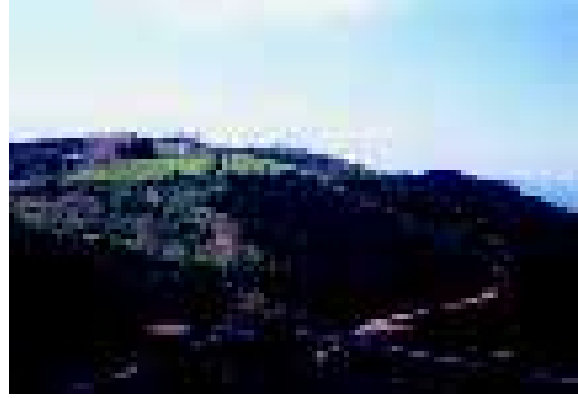
Perşembe Bolaman'ın doğasal kıyı dokusu bu noktada adeta, tüm Karadeniz adına derin bir soluk almada. Ordu Belediye Başkanı meslekdaşımız Sayın **Fikret TÜRKYILMAZ**'la görüşüyoruz. "Halkın duyarlı tepkileri Bolaman ve çevre dokusunu korudu" diyor. Çeşitli etkinliklerle eylemsel boyutta tepkilerini yükseltmişler. Kurtarmışlar. Daha doğrusu birilerinin elinden alıp insanlara tekrar iade etmişler Ordu doğasını. Perşembe/Bolaman'ın güneyinden 8 km'lik tünel ve viyadüklerle bu noktadaki kıyı bandı kurtarılmış. Bir başka sorundan da bahsedildi. Tüm Karadenizin temel sorunu olan katı atık sorunu. Hemen hemen Karadeniz kıyı bandı koy ve falezler, adeta katı atık deposuna dönüştürülmüş. Bunun için katı atık depolama projesi hazırlanıyormuş. Dış kredi ile finanse edilecek bu projenin acilen yaşama geçmesi gerektiğini düşünüyorum. Çünkü katı atıklar "Belki abartı sayılacak ama bir realite" duble yol inşaatlarının altına seriliyor ki, somut olarak gözlemledik.



Ordu Temsilcimiz **Bahri ÖZÜDOĞRU** ve Sayın Belediye Başkanı ile Boztepe'deyiz. Yazılması çizilmesi, anlatılması çok zor bir ambiyansla karşı karşıyayız. Görsel çok yaşıyoruz sanki. Boztepe'den doğanın ihtişamı karşısında adeta donup kaldık. Tüm katılımcılar yeni çevre düzenlemesi buraya olan yerel ve genel ilgiyi artırmış. Merkezi ilgililerin yerel yönetim ve yerel inisiyatifleri bu bağlamda desteklemeleri yağmur, dağ ve deniz turizmini öne çıkarmaları bu yöreyi ulusal bazda değil ulus ötesinde ilgi odağı haline getirebilir.

GİRESUN - TRABZON (2.7.2001)

Baluncak'a geldiğimizde, Ordu il sınırını bitirip Giresun il sınırına girdiğimizi anlıyoruz. Kıyı bant yerleşimleri öylesine sınırsız benzerlikler taşıyor ki, sınır belirlemeniz çok zor aslında. Bu evrensel değerler dizgesine kim



sınır koyabilir ki? Birileri dışında, sınırsız doyumsuzlar dışında...

Giresun'dayız. Samsun'da Toramantepe, Ordu'da Boztepe, Giresun'da da bir tepe -ki "Giresun kalesinin olduğu yer" diğerlerinden farksız bir doğasal sunuda bulunuyor. Atatürk; **Osman Ağa'nın (Topal Osman)** bir Kurtuluş Savaşı kahramanı olduğunu söyleyerek mezarının bu tepeye taşınmasını söylemiş. Giresun'lu

MURAT KARAYALÇIN:

"Hiç kimse Karadeniz'de yol yapımına karşı çıkmadı; ama kıyı yolunun o biçimde genişletilmesinin Karadeniz için son derece tahrip edici sonuçlar getireceği söylendi ve sonuç yaşandı. Sanırım, Samsun'dan buraya kadar gelirken, Karadeniz kıyı yolunun, Karadeniz'in topografyasını, coğrafyasını, kıyısını, denizini ne denli tahrip ettiğini bizzat görmüşsünüzdür. O nedenle, yüksekte geçen bir otoyol çözümü daha doğru gözüküyordu. Bunun bir de siyasi yönü vardı; "Karadeniz sahil kesimi ve iç kesimi" diye ikiye ayrılmış. Sahil kesimi ile iç kesimi, iktisadi olarak, toplumsal olarak birbirinden farklı nitelikler taşımaktadır. Karadeniz'in kanayan yarası, özellikle iktisadi ve toplumsal olarak Karadeniz'in kanayan yarası, iç kesimlerdir, yoğun göçler oradan gelmektedir. 1993'de yüksekte geçecek bir otoyolun, Karadeniz'deki bu toplumsal sorunu da çözeceğini düşünmüştük."

"Bir hususa daha değinmek istiyorum: Çevre duyarlılığı, özellikle mühendisler için son derece önem taşıyan bir aşamaya geldi. Yusufeli Belediye Başkanının konuşmasını hüzünle dinledim, eski bir Belediye Başkanı olarak kendisine bu duygularımı da ifade edeyim. Tasavvur edebiliyor musunuz bir kent gidiyor, bir kent kalkıyor; 9. Yüzyıldan bu yana yaşayan, hayatta olan bir kent, bu yatırımla birlikte yaşamına son veriliyor. Körfez depremiyle birlikte, bir belediye başkanının görebileceği en büyük felaketin deprem olduğunu düşündüm. Ancak bu sabah Yusufeli Belediye Başkanını düşündüğümde, daha büyük felaket olarak onu gördüm. Devletin inatla, "Sen buradan kalk git" demesi..."

Osman Ağa'yı saygın bir kurtuluş kahramanı olarak görüyor ve seviyor. Giresun kıyı bandının en yüksek noktasına konuşlandırılmış **Osman Ağa**.

Giresun Temsilcimiz **Alaattin Çakırmelikoğlu** ve eşi akşam yemeğini Yalı Restorantta verdiler. Yöresel yemeklerle donanmış nefis bir etkinlik oldu. Giresun özelinde Karadeniz'i tartıştık. Ordu Bayındırlık İl Müdürü olan **Alaattin** beyle yatırımlar çevre boyutunda kritize edildi ve çevre duyarlılığının evrensel gerekliliği dikkate alınıp yatırım projeleri hazırlanmalıydı sonucuna varıldı.



Giresun'da konakladık. **II. Başkan Akif Duman**'ın köyü ziyaret edildi, fındık bahçelerinde soluklanıp kara lahana çorbası ikram edildi konuklara. Öğlen alabalık tesislerinde otantik müzik eşliğinde yemek yendi. Görele'ye bağlı Çamlı ve Reçpli Köyünden ayrılmazdan önce Giresun'un farklı sosyal yapısını öğreniyoruz. Doğu Karadeniz'de en fazla yabancı göç alan il Giresun'muş. Akif'ler bile yıllar önce Samsun'un Kavak İlçesinden, Çamlı Köyüne göçmüşler. 200-300 yıl önce Anadolu'nun içlerinden Osmanlı baskılarıyla Ahıska Türklerinin yöreye göçte zorlandığı savlanıyor.

İnsanı ve doğasıyla Karadeniz gizemli zengin bir doku.

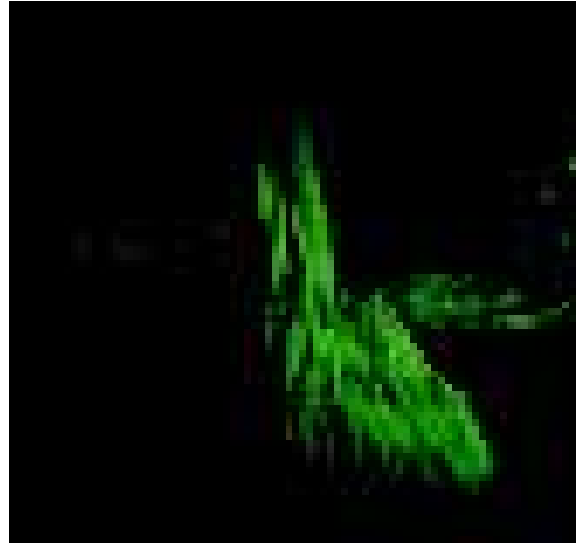
TRABZON - RİZE (2.7.2001)

Giresun'un Eynesil İlçesi Trabzon sınırında. Giresun sınırını aşarak Trabzon sınırından sınırsız doğa güzelliklerinde ilerliyoruz. Tüm aceleciliğimizle geçici olarak bir doyumsuzluğa çeşni katacak içlere doğru (Gümüşhane) yol almaya çalışıyoruz. Amacımız 18:00'de kapanan Gümüşhane'deki "**Karacadağ Mağaralarına**" yetişmek. Trabzon Şube Başkanımız **İbrahim Usta** yetkililere ulaşarak kapanan "Karaca Mağaralarını" açtırıyor.

Karaca Mağaralarına tırmanıyoruz. Trabzon - Gümüşhane il yolunu çizgiye dönüştüren devasa yükseltileri aşarak Karaca Mağaralarına ulaşıyoruz. Tam bu noktada Annemin rahatsızlığının duyumunu en küçük kardeşimden alıyorum. Kimseye belli etmemeye



çalışarak çaresizlik içinde etkinliği sürdürüyorum. **Karaca mağaraları** Karaca Köyünden (Masura Köyü) Jeoloji Mühendisi **Şükrü Erüz**'ün 1983-1990 arasında yapmış olduğu çalışmalar ile turizme kazandırılmış. 1996 yılında turizme açılan "Dolomitik kireçtaşları" içerisinde gelişen **Karacaköy karstik mağarası** daha önce yöre halkı tarafından bilinmekteymiş. Rivayet o ki mağara koyununu kaybeden bir çoban tarafından bulunmuş. Etrafı irili ufaklı ve daha büyük mağaralarla dolu olduğu söylenmektedir. Açıldığında mağarayı ilk görenlerdenim. Doğanın sunduğu dünya'nın ender oluşumlarından biri olan mağaranın, gizemli oluşumuna derinlik katan görüntüleri silinmiş. Ne de olsa elimiz değdi. Özellikle abartılı bilim kurgu filmlerindeki masmavi su birikintileri, gizemli gölcüklerin çoğu yok olmuş. Kalanları da renk değişiminde kirlenerek kent çukurlarına dönüşmüş. Yeni düzenlemeler getirilip kurallar konurken, temel yaklaşım mağaranın insanı gizem ötesine taşıyan görüntüsünün korunması olmalıdır.



Gün batımında, ilk grup Karacaköy'den süzülüp **Trabzon-Gümüşhane** il yolu üstündeki benzin istasyonuna iniyoruz. İkinci telefon beni ve eşimi daha da telaşlandırmaya başladı. Ececan'a belli etmemeye çalışarak, biran önce ikinci grubun mağaralardan dönüp konaklama yerimize ulaşmak istiyorum. Annemin

doktorlarını aradım. Bir umut ışığının belirebileceğini tümünden umutsuz olmadıklarını söylüyorlar. Bu beni kısmen de olsa rahatlatmıştı. Zigana dağlarını katederek meşhur Harşit Vadisinden geçiyoruz. Karadeniz'e özgü ilginçliklerle karşılaşıyorsunuz. Dere yatağına (Harşit Çayı) dikilmiş 3 blok... İnsanın aklı duruyor. İki ayakta bir kibrit kutusu gibi (verev) üst üste katlanmış.

Harşit Vadisindeki doğa zenginliğini ve Harşit Çayı yatağındaki hiçbir yapılabirlik ilkesiyle örtüşmeyen betonarme yapıları izleyerek, Doğanente ulaştık. Doğanentteki HES projesini görünce; Çamlıhemşin Fırtına Vadisindeki HES aklıma geldi. Dünyanın sayılı doğa / çevre dostu proje, istenirse doğa/çevre katledilmeksizin yaşama geçirilebilir.

Zigana Dağlarındaki "**Zigana Tatil Köyü**"ne dönüyoruz. Ahşap Bungalow evleri ve yerel ikramlar, otantizmi doruğa çıkaran değerler...



Ben sabah uçağıyla İstanbul'a dönmek için uğraş veriyorum (tarih 3.7.2001). Kadriye ve Ececan'ı Arhavi'ye bırakacaklar. Sevgili annemin ölümcül bir sürece girdiği kuşkusu içindeyim. Tüm katılımcılarda Egemen olan tedirgin atmosferi dağıtmaya çalışıyorum. Akşam gelen son haber beni daha umutlandırmanın ötesinde, mutlandırıyor da. Sabah Ececan'ın rahatsızlığı geziye devam etmem gereğini ortaya çıkarıyor.

Akşam batışındaki **Zigana tatil köyü**, gün aydınlığında insanları adeta büyülüyor. **Sümela Manastırına** ulaşmak için **Maçka**'ya doğru yol alıyoruz.



ARTVİN BELEDİYE BAŞKANI EMİN ÖZGÜN:

"Artvin'de altın çıkarmak isteyenlere sizlerin huzurunuzda seslenmek istiyorum. Biz yaşadığımız sürece buna izin vermeyeceğiz. Çocuklarımıza da müsaade ettirmeyeceğiz, torunlarımıza da müsaade ettirmeyeceğiz, bizden sonraki nesillerimize de müsaade ettirmeyeceğiz. Artvin'in yeşilini soldurmaya kalkanların kolunu kıracağız."

Deşetengiz bir büyü. Tarihin devasa bir sunuşu - ki Doğa ile Doğan'ın ördüğü muhteşem bir doku- 1996 yılında yaya tırmanıyoruz. Araba yolu açılmış, yakın noktaya dek minibüslerle ulaşıyorsunuz. İki km'lik bir mesafe yaya tamamlıyoruz.

1972'den beri restore ediliyor. Ödenek sorunu yıllardır devam eden **Sümela Manastırının** restorasyonu düşündürücü. Burası dinlerin üstünlük odağı olarak düşünülmemeli. Ülkemiz turizm ölçeğindeki uluslararası zirve olarak görülecek dünyanın en devasa tarihsel mirası. Bu bağlamda olguya sahip çıkılması gerektiğini düşünüyorum. Sümela Manastırını bir gerçeği daha anlatıyor. Duvar kirliliğini bizlere mal edenler, burada ilk kez duvar kirliliğini başlattıklarını gözlemliyoruz. 1741'de ilk duvar kirliliğini, manastır keşişleri başlatmış. Onu 1800'lerdeki Batılı ziyaretçileri izliyor. Tabii ki 1996'da Yakup Sönmez ve benzerlerinin bu sürece olan katkıları yadsınamaz!..

- güzelim freskler sökülüp götürülmüş. Kalanları da örselenmiş...

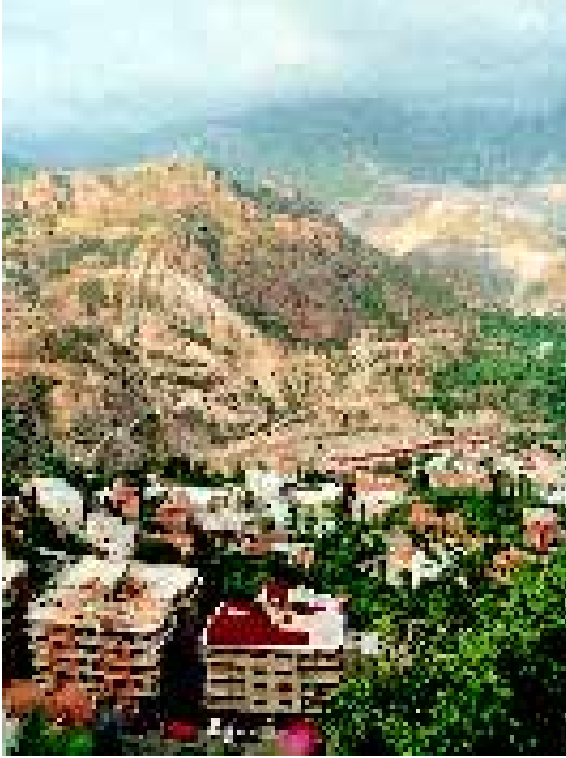
Manastır inşasında kullanılan taşlar Bayburt ve Ünye yöresinden taşınmış buraya. Şimdilerde de restorasyon çalışmaları bu yöre taşlarından sürdürülüyor...

Dün **Vakfıkebir**, **Akçaabat**'i izleyerek Trabzon'a ulaştık. **Sümela**'dan sonra **Yomra**, **Arsin**, **Araklı**, **Sürmene** ve **Of**'u izleyerek Trabzon sınırını terk ediyoruz Rize il sınırına varmak üzereyiz. Kıyılar ve azda olsa kumsal alanlar, koylar, falezler taşlarla örülüyor. Sümela'daki

DOÇ. DR. FAZLI ÇELİK (KTÜ):

" Karadeniz kıyısında yapılmakta olan, kıyı dolgu yoludur. Ben buna katliam yolu diyorum, sahil yolu da diyemiyorum. Bunun otoyol olması da mümkün değildir, istesen de yapamazsın; çünkü 1960'larda çok yanlış bir iş yaptık. "İstimlak parası vermeyelim" hesabıyla tuttular yolu Samsun-Sarp arasında, yolu genellikle kıyı kumsal üzerine oturtular. Mevcut yol, genellikle kıyılar, koylar doldurularak ve kıyılardaki, koylardaki kıvrımlara uyularak geçirilmiş bir yoldur. Şu anda yapılmakta olan ise, bu kamburun üzerine ikinci bir kambur daha koymaktır. Bugün Samsun-Sarp arasında yol boyu her taraf meskun mahaldir. Bir tespihe dizilmiş, bir ipe dizilmiş haneler gibi yol boyunca evler dizilmiştir ve yapılaşma doğu-batı istikametinde aşağı yukarı bitmiştir. Samsun-Sarp arası, doğrusal, çizgisel bir kent haline gelmiştir."

taşların işlevi burada dolgu malzemesine dönüşmüş. Taşlar ayrı ayrı işlevler üstlenerek zarar - fayda boyutunda bir kaosun aracı durumuna getirilmiş.



RİZE - ARTVİN (3.7.2001)

Kalkandere ve **Çayeli** geçişlerinde benzer olumsuzluklar, **Çayeli**'ne dek yaşanıyor. Çayeli, duble yol sürecini başlatan **Mesut Yılmaz**'ın memleketi. Çayeli kıyıları sanki gizli bir el tarafından korumaya alınmış. Keşke bu spesifik duyarlılık genel duyarlılığa dönüştürülse idi. Benim korkum; Samsun-Sarp duble yol proje mantığı, Samsun-Sinop-Zonguldak-İstanbul hattına da taşınması.

Rize'de bizi şube temsilcimiz **Mehmet Uyar** karşılıyor. Kıyı parçalanmışlığı ve yok edilişi çevre ve kıyı duyarlılığı dikkate alınmaksızın sürdürülüyor. Rize'de bir



İMO İKİNCİ BAŞKANI AKİF DUMAN :

"Bugün geldiğimiz noktada bundan geri dönüş nasıl olacak? Gerçekten son derece kaygılıyım. Artık öyle bir noktaya geldik ki, bu ülkede yaşayan duyarlı her insan, hiçbir siyasi görüşe bakmadan, uluslararası kuruluşlar ve dışa bağımlılığa topyekün karşı koymalıdır. Ülkemiz, inanılmaz derecede tüketici bir toplum haline gelmiştir, üretim tamamen bitmiştir. Tüketen toplum, üretmeden, sadece borç almaktadır; borç yoluyla tekrar dışarıdan mal almaktadır. Giderek artan dış borç, sadece bizi değil, çocuklarımızın, torunlarımızın geleceğini de tehdit etmektedir. Ne yazık ki her siyasi iktidar, dışa bağımlılığımızı biraz daha perçinlemektedir, bugün iktidarda bulunan sağ-sol ortak bir hükümet dahi bunu hızlandırmıştır. Dışa bağımlılığı önleyici, dışa bağımlılığı azaltıcı hiçbir tedbir almadığı gibi, tam tersine dışa teslimiyeti en yüksek noktalara getirme noktasındadır. Ülkemizde yapabileceğimiz çok basit bir karayolu projesini sahiplenemiyorsak, kendi ülkemizde yapacağımız bir barajın ülkemiz yararlarına, çıkarlarına olduğunu sahiplenemiyorsak, bunda hepimizin ortak suçu var demektir. Siyasilere yüklenmek kolay, bence de ilk başta elbette siyasiler suçlu, ana suçlu siyasiler. Ancak toplum olarak, birey olarak her birimizin bu geline noktalara müdahale etme bağlamında eksikliğimiz olduğunu düşünüyorum. Dolayısıyla bu geline noktada artık mutlaka ve mutlaka bu gidişe dur demek zorundayız. Bunu yapmadığımız taktirde daha çok ulusal değerimizi de yitireceğiz, daha çok ulusallığımızı yitireceğiz."

başka duyarsızlık dikkatimi çekiyor. Özellikle **Ordu**'dan sonra gözlemediğim **Kıyı yasası** dikkate alınmaksızın yaşanan kıyı yapılaşması. Rize ilindeki devasa bloklar, 1960'larda deniz dolgusu ile kazanılan alanlarda yükseliyor. Evet. Değil doğal kıyıları, oluşturulan yapı kıyıları da yapılaşmaya açılmış. Kent içi ulaşım tam anlamıyla bir kaos... Rize yerelleri ve merkezi yapı bu kaosun önüne nasıl geçer bilemem! Zaman kaybedilmeksizin bu bağlamda süreç işletilmelidir. Başta mühendis ve mimar meslek örgütleri bu konuda yoğunlaşarak sürecin işletilmesi gerektiğini söylüyorum. Meslek odaları ortak bir mekanda toplanmış. Bir birliklerlik oluşturulmuş. Önümüzdeki süreçte **TMMOB**'ye bağlı odaların oluşturduğu bu platformun, alternatif projelerle olguya müdahale edeceğine inanıyorum.

Pazar, Ardeşen, Işıklı, Fındıklı, Arhavi ve Hopa... **Hopa**'dan **Artvin**'e yöneliyoruz. Karadeniz ve yeşil denizin kesiştiği simetride inci tanesi gibi sıralanan bu ilçelerden en duyarlısı Ardeşen. Ardeşen'liler yolun Güneyden geçmesi için bir dizi etkinliklerle duyarlı tepkilerini yoğunlaştırmışlar. Sonuç almak üzereler. Belediye ve halk dayanışmasında alternatif proje hazırlanmış. Birileri istemese de kredi sorununu hallederek projeyi güneye konuşlandıracaklar. **Arhavi**

YUSUFELİ BELEDİYE BAŞKANI YUSUF SAĞLAM

Barajlar, dağcılığıyla, raftingiyle, tarihi eserleriyle, pansiyonculuğuyla, aklınıza gelebilecek her türlü turizm çeşidine cevap verebilecek bacasız fabrika durumunda olan Artvin'imizi ve Yusufeli'mizi maalesef yok edecektir... Yaklaşık 400 km'lik bir yol ağıımız var. Bu yol ağıının henüz 150 km'lik Erzurum-Artvin arasının projesi kesinleşmiştir. 3,5 yıllık çalışmadan sonra yapılan yol uzunluğu 22 kmdir ve baraj gövde genişliğinin 240 m olduğu bir yerde yol kodunun 800 m'lerden geçtiği dünyanın hiçbir yerinde görülmemiştir. Ayrıca bu 22 kmlik yolun maliyetinin 100 trilyon lira olmasına da dikkatinizi çekerim. Türkiye'deki karayollarının maliyetiyle bu maliyeti mukayese edildiğinde, buna sebep olanların bunun hesabını nasıl vereceklerini merak ediyorum."

beklemede. Aynı sürecin yöre halkı tarafından işletileceğini düşünüyorum. Eğer bu süreç yaygınlaştırılmaz ise "**Karadeniz**"in **kaya** dolgularla "**Kayadenize**" dönüşeceği endişesini taşıyorum.

ARTVİN (4-5/7/2001)

Borçka'ya saat 19:00'a dek ulaşma telaşı içindeyiz. Baraj çalışmaları nedeniyle Borçka geçişi 19:00'da kapanıyor. Sürekli İstanbul ile telefon görüşmesi içindeyim. Olumlu haberler alıyorum. Annem tepki vermeye başlamış. Fakat yine de bir an önce annem'e ulaşmak için Artvin'de geçecek 2 günü hızlandırmak adına gücün ve olanağın ötesine geçmek istercesine, Borçka geçiş saatine yetişme savaşımlı içindeyim. Geç kaldık. Borçka Baraj şantiyesinde soluğu alıyoruz.

Günün artan karanlığında baraj gövdesinin konuşlanacağı alanı geziyoruz. Devasa turbin inşaatları gövde çalışmalarını şantiye şefi arkadaşın anlatımlarıyla izlemeye çalışıyoruz.

Artvin Temsilcimiz Zeki Polatdemir'in katkılarıyla gecenin karanlığında Artvin'e doğru yol alıyoruz. Sayın Belediye Başkanı Emin Özgün ve KHGM İl Müdürü Orhan Yazıcı'nın bizlere tahsis ettiği Kafkasör tesislerine



ancak gece saat 24:00'te ulaşabildik. Herkes yorgun ve bitkin. Ormanlık alana serpiştirilmiş dağ evlerine dağılıyor herkes.

Muhteşem ambiyansla sabah tanışılıyor. Herkes mutlu, herkes şaşkın. Yaşanılan en muhteşem anı. Ağaçlardan ormanı görememek derler ya, işte bu cangıl okyanusu içinde katılımcılar ne yapacaklarını adeta bilmez durumdalar.

Ardanuç'a doğru yol alıyoruz. Servis yolu olarak açılan yol Deriner Barajı taban kotundan 800 metre yukarısından geçiyor. Yetkililer tarafından il yolu olarak kabul edilmiş. Ardanuç Belediye Başkanı; Artvin'i Erzurum'a bağlayan bu yolun kışın geçit vermeyerek Ardanuç'un yaşama olan ilişkisini koparacağını söylüyor; ki bu konuda haklı.

20.03.2001'de halka açılan tali **Cehennem Deresi** kanyonu, Artvin Ardanuç yolu üzerinde devasa kanyonun uzantısı. Görülmeye değer bir yer...

Minibüslü sabah cangıl okyanusunda yüzerek kartal yuvası Artvin'e ulaşmaya çalışıyoruz. Muhteşem ambiyansın bir noktasında durmuş, devasa Deriner

İMO TRABZON ŞUBE BAŞKANI İBRAHİM USTA:

"Tarihi sahilin, Karadeniz sahilinin doğal güzelliklerinin, alternatif çözümler dururken, göz göre yok edilmesi kabul edilemez. Bu yolda İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi olarak uzun zamandan beri savunduğumuz, noktasal çözümlerin bulunabilmesi ve bu çözümler üzerinde tartışılması gerektirir. Bazı yörelerde sivil toplum kuruluşlarının uğraşları ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün de iyi niyetli yaklaşımıyla noktasal çözümler bulunabilmiştir. Buna rağmen, maliyetin yüksek olması, müteahhitlerin buna sıcak bakmaması nedeniyle bu noktasal çözümlere gidilmemiştir. Yolu, en kolay ve en yüksek nereden geçiliyorsa, oralardan geçirmişlerdir. Bir kısım müteahhit zengin edilme yoluna gidilmiştir. Bu, bugün Türkiye'deki siyasetin iflas etme noktasına geldiğinin de bir göstergesidir. Bu yolun yapılması, burada yaşayan yöre insanının hava alması, su içmesi, yemek yemesi gibi acil ihtiyaçtır. Fakat bu şekilde ihale edilmesine karşıyız."

ARTVİN TİCARET VE SANAYİ ODASI BAŞKANI AHMET VARAN :

"Artvin'in geleceği, daha doğrusu ülkemizin geleceği, demiryollarına yapılacak olan yatırımlardan geçiyor. Ülkemiz maalesef demiryolları yatırımlarını sürdürmemiştir. Sarp Sınır kapımızın, Türkiye cumhuriyetlere ve Kafkaslara açılması için demiryolu bağlantısının yapılmasını istiyoruz. Bu ilimizin ve ülkemizin temel ihtiyacıdır."

Baraj inşaatını izliyoruz. Artvin adeta Borçka ve Deriner Barajı ile dünyanın en büyük şantiye kentine dönüşmüş. Dünya'da ender rastlanan doğa ve kent ambiyansı oluşuyor. Önü baraj gölü, yanı baraj gölleri ve ortada bir kent. Harikanın, muhteşemin ötesinde bir görsellik. **Artvin Kenti ve kendi** ile yeni bir kimlik kazanıyor. İklimi bile değişim sürecine girebilir. Beraberinde endişeleri de barındıran bir kent. Özellikle siyanürlü altın arayışı nedeniyle Ceraattepe kesilecek 96 bin Ladin'in heyelan boyutunda tüm kenti etkileyebileceği, barajın oluşturacağı iklim değişimi ile bütünleşmesinde de Sayın Necati Altun ve Belediye Başkanı Emin Özgün'ün dediği gibi, 1956'larda oluşan toprak kaymalarının yaşanabileceği söyleniyor.

Artvin doğasını her **doğanın (insanın)** anlatması güç bir görkeme sahip. Bunu özgün zamanlara ayırmak gerektiği kanaatindeyim.

Önümüzdeki yıl Arhavi ve Artvin'de başlayacak Erzurum, Kars, Sivas ve Van'ı kapsayacak böylesi bir etkinlik sürecini yaşama geçirme kararı vermek istiyoruz. Bu süreçte, özellikle Artvin ve doğa harikaları (dünya'nın en zengin) yaylalarını yazmayı düşünüyorum.

Deriner Barajı birgün boyunca incelendi. O devasa yapıt Ardanuç yolunun ürküntü veren yükseltisinde daha



da muhteşem... Ülkeye bu barajların çok şey katacağını yadsıyamıyoruz. Fakat projelerin, çevre yapılabiliği dikkate alınarak özellikle Yusufeli ve Çoruh Vadisinin doğal tarihsel dokusu korunabilirdi.



Tüm bu sorunsallıkları işleyen etkinlik 5.7.2001'de gerçekleşti. TMH aracılığıyla onları sizlere ulaştıracağımız için ikinci kez işlemeye gerek görmüyorum.

5.7.2001 etkinliğinden sonra ben Kadriye ve Ececan bir başka otobüsle İstanbul'a hareket ettik. Grup Erzurum'a doğru yol aldı. Benim için ve ailem için, buruk ve farklı heyecanla görsel heyecanların örtüştüğü bir süreçti. Ama olsun bizim için de güzeldi, diyebilirdim gezinin nedenli güzel ve faydalı olduğunu söylemeye gerek var mı?

Aclarda değil, nice böylesi etkinliklerde buluşmak üzere...

İMO SAMSUN ŞUBE BAŞKANI CEVAT ÖNCÜ:

"Karadeniz Otoyoluyla ilgili pek çok şey söyleniyor; otoyol mu double yol mu, ihtiyaç mı var mı diye. İhtiyacı kimse tartışmıyor; ama Kıyıya getirdiği katliam hakikaten büyük boyutlarda. Ama o da başlanmış bir yatırım. "Keşke olmasaydı" demekten ziyade "nasıl düzeltilir?", bunu tartışmak lazım. Biz Oda Birlikleri olarak, mademki böyle bir şey yapılıyor ve mademki geçilmesinde ısrar ediliyor, daha geniş yapıp, ortasına demiryolu hattının döşenmesi gerektiğini söyledik. Ama bu, çok şeyde olduğu gibi, siyasilerden yankı bulmadı."

DOKAP Nedir...

Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP) hedefleri şöyle:

Doğu Karadeniz Bölgesi illerinden Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Artvin, Gümüşhane ve Bayburt illerini kapsayan DOKAP Ana Planı, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) koordinasyonunda, Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) tarafından hazırlandı.

- Bölgede, 2001-2005 döneminde nüfus kaybının durdurulması, 2011-2020 döneminde ise sınırlı miktarda iç göç veya geri dönüş olması öngörülmüyor.

HOPA TİCARET VE SANAYİ ODASI BAŞKANI SİNAN ALTINSOY:

"Hopa Tüneli, uzun zaman önce projelendirilmiş ve her seçim döneminde gündeme getirilen bir konudur. Fakat seçimden sonra unutulur. Bunun üzerinde özellikle durulursa çok sevineceğiz. Bir de şunu söyleyerek bitirmek istiyorum: Hem sivil toplum kuruluşları hem devlet tarafından bölgeyi veya ili ilgilendiren konuların kesinlikle bölgemizde ele alınması lazım, hem de devletin en üst kesimlerinin başkanlık yaptığı bir şekilde yapılması lazım. Öbür türlü, Ankara'da masa başında verilen kararlar gerçekten sorunları çözüyor."

- Bölge için 2001-2005 döneminde yıllık ortalama yüzde 4; 2006-2010 döneminde de yüzde 6-7 büyüme hedefleniyor.

- Halen Türkiye ortalamasının yüzde 66'sı kadar olan bölge ortalama geliri için, 2020 yılında hedef yüzde 83'e ulaşması.

Genel senaryo

- Ana Plan'da, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin 2020 yılı hedef nüfusu, 3 milyon 447 bin kişi olarak belirlenirken, buna ulaşılabilmesi için 2005 yılından itibaren doğal nüfus artışının bölgede tutulması hedefleniyor.

- Planlama dönemi sonunda, şu anda %21 olan tarım sektörünün bölgesel hasılaya katkısının % 8.1'e indirilmesi amaçlanıyor.

- Bölgesel hasılaya sanayi katkısının % 24.3; hizmetler kesiminin katkısının ise % 67.6 olması bekleniyor.

- Verimli tarım topraklarının tarımsal kullanım için



ANKARA ARTVİNLİLER VAKFI GENEL SEKRETERİ DEMİR AKIN :

"Öncelikle olaya ideolojik bakmalıyız; yani ideolojik bakmazsak bu sorunu halledemeyiz. Bunları niçin söylüyorum? Ulaşım çok önemli bir kavram, enerji de çok önemli bir kavram, insan yaşamı için vazgeçilmez, ekonomimiz için de vazgeçilmez, bunu hiç kimse inkâr etmiyor. O halde bizim için bu kadar önemli olan bu kavramları kime devredeceğiz? Bu bir kâr alanı olarak sermayeye mi terk edilecek, yoksa bir kamu hizmeti olarak kabul edilip kamu yönetimi tarafından mı yürütülecek, yönlendirilecek? Burada tercihimizi yapmalıyız. Eğer bu sektörleri, enerjiyi de, ulaşımı da kamu hizmeti olarak kabul edip, kamu sektörü tarafından yürütülmesi, yönlendirilmesi, kullanılması, yapılması, tüketilmesi, değerlendirilmesi gereken kavramlar olarak ortaya koyarsak, sorunu bir noktada çözeriz."

korunması, orman alanlarının mümkün olduğunca ağaç dışı ürün üretimine açılması, kentleşmenin verimli tarım toprakları dışında gerçekleştirilmesi ve mera kullanımının iyileştirilmesi hedefleniyor.

- Ulaşım sisteminde temel ilke ise; karayolu, demiryolu ve hava ulaşım sistemlerinin birbirini destekleyecek şekilde entegre geliştirilmesi isteniyor.

- Bir başka hedef, Kıyı kesiminde kentleşmenin, planlı bir şekilde Rize-Trabzon gelişme koridorunda gerçekleşmesi; Ordu kenti etrafında oluşturulacak bir kalkınma odağında toplanılması öneriliyor.

Dönemler

20 yıl sürecek plan döneminde, gelişme senaryoları 3 dönemde ele alınırken, 1. dönem 2001-2005 yılları arasını, 2. dönem 2006-2010 yılları arasını, 3. dönem ise 2011-2020 yılları arasını kapsıyor.

2001-2005'te Doğu Karadeniz

2001-2005 döneminde nüfus kaybının durdurulması, yıllık ortalama % 4 büyüme öngörülmüyor.

8 yıllık eğitimin uygulanması, mesleki ve teknik eğitimin geliştirilmesi ve sağlık ve sosyal refah hizmetlerin yerel yönetimlere devredilmesi planlanıyor.





2001-2005 yılları arasında katılımcı çevre yönetimi çerçevesinde ise orman ve su havzaları yönetimine katılım, çevre etki değerlendirmesi uygulamalarının yaygınlaştırılması ve Karadeniz çevre koruması hedefleniyor.

2006-2010'da Doğu Karadeniz

Ana Plan'ın ikinci döneminde ise doğal nüfus artışının bölgede tutulması, yıllık ortalama yüzde 6-7 ekonomik büyümenin sağlanması hedefleniyor.

Bu dönemde çevre yönetiminin güçlendirilmesi başlığı altında çevre değerleri izleme sistemi, ekotoplum bilgi ağı ve Karadeniz çevre koşullarını izlenmesi planlanıyor.

2011-2020'te Doğu Karadeniz

Ana Plan'ın 3. aşamasını kapsayan 2011-2020



YEŞİL ARTVİN DERNEĞİ BAŞKANI NECATİ ALTUN

Artvin, Türkiye'nin Kafkaslar'a açılan kapısıdır, son derece stratejik özelliklere sahiptir, bu nedenle devletimizin buraya gereken önemi vermesi gerekmektedir; aksi takdirde endişelerimiz ve kuşularımız artarak sürecektir. Hepinizin bildiği gibi, yüzde 100'lere varan bir eğitim seviyesi vardır Artvin'de. Şu anda orta dereceli okullardan fen lisesi hariç hemen hemen hepsi vardır. Ayrıca, Orman Fakültemiz ve 2 yıllık meslek yüksekokulumuz var. Yeni bir eğitim fakültesinin kurulmasını istiyoruz. Yerimiz de hazırdır. Turizmin altyapısını oluşturan yollarımız; eğer bu yollar iyi planlanmazsa, turizm gelişemez. Artvin'in geleceği için bir master plana, iyi bir planlamaya ihtiyacı vardır. Artvin'in en önemli sorunlarından biri, bu plan sorunudur.

"Artvin, verimli bir arazi üzerine kurulmuş, ancak son derece hassas bir toprak yapısı olan, her zaman kaymaya müsait olan bir yer. Böyle bir yerin üzerinde altın madenciliği yapmak istiyorlar. 10 metre kalınlığındaki

dönemine ilişkin öngörülere göre ise, bölgeye sınırlı miktarda iç göç veya geriye dönüş olacak, yıllık ortalama yüzde 5-6 büyüme sağlanacak.

Bu dönemde, dünya ile bütünleşmiş bir çevre izleme sisteminin kurulması da plana alınmış bulunuyor.



Toplantı ve panel konuşmaları, tartışmaları ayrıca kitap olarak yayınlanacaktır.

(DOĞANA VE DOĞAYA) HABİTAT'A SAYGI

KARADENİZ SAHİL YOLU'NA KARŞI MİTİNG

Giresun'a bağlı Eynesil Çevre Gönüllüleri, 25 Temmuz 2001 tarihinde Karadeniz Sahil Yolu'na karşı miting yaptılar. Konuyla ilgili açıklama yapan Çevre Gönüllüleri, "Yola değil, yolun deniz ve kara doğasını tahrip etmesine karşıyız" dediler.

Yola değil tahribe karşılar

Eynesil Çevre Gönüllüleri adına basına bir açıklama yapan Mehmet Çimen, konu ile ilgili olarak şu bilgileri verdi:

"Doğu Karadeniz Sahil Yolu'nun genişletilmesi çalışmaları nedeniyle, bölgemizde birçok il ve ilçe sahili kayalarla doldurularak, yok edilmiştir. Bölgemizin temel ihtiyacı olan yol yapımı ve genişletme çalışmalarının gerekliliği konusunda en küçük bir şüphemiz yoktur. Ancak bu çalışmaların, doğanın kendine özgü yapısının yok edilerek yapılmasına karşıyız. Bu nedenle, tepkimizi dile getirmemiz zorunlu hale gelmiştir.

Doğu Karadeniz Sahil Yolu'na karşı değiliz ama, yolun deniz ve karadaki doğal hayatı tahrip ve yoketmesine sessiz kalmamız da mümkün değildir.

Giresun Geçişi

Diğer Karadeniz yerleşim alanları gibi, Giresun da çizgisel kent özelliği taşımaktadır. Şehirleşme, kıyı boyunca 6 km'yi aşarken kıydan içeri doğru genellikle 1.0 km'nin altındadır. Dolayısıyla, çağdaş ulaşımın gereği olarak çevre yolu (kuşaklama yolu) kaçınılmazdır. Şehirlerarası trafik, şehre sokulmadan götürülmelidir. Kıyı Dolgu Kıyım yolu Giresun geçişinde de uygulanmak istanmaktadır. Ancak, bilimi görmemezlikten gelen Devlet anlayışı tüm kaynaklarını tüketmiştir.

Dünya incisi koylar katledilmektedir. Kamulaştırmaya 1 birim vermemek için 1000 kat daha fazlası yolları kıvrırmak ve koyları katletmek için harcanmaktadır. Devletin hiç bir projesinde bu örnekte de olduğu gibi "ulusal servet" kavramı göz önüne alınmamaktadır. Oysa kamulaştırma için



verilen para ulusal servetten hiçbir şey götürmez. Ancak, yolların uzatılması, standartların düşürülmesi ve doğanın katledilmesi için atılan her kuruş ulusal servetten çalınmaktadır.

Çizgisel kent özelliği taşıyan Karadeniz kıyısında karayolunda ısrar edilecekse bu kuşaklama yolu olmalıdır. Kıyı dolgu yoluna sık aralıklarla katılım engellenemez. Sık sık ışıklı kavşak içeren bir yolda trafik akışı sağlanamaz. Bu bağlamda, kıyı dolgu işlevi açısından bir caddedir. Caddenin tanımı en genel anlamda, ışıklı ve/veya eş-düzye kavşak içeren şehir içi kara ulaşım yoludur.

"Karadeniz Bölgesinde Çağdaş Ulaşım Seçenekleri" Raporundan (Doç. Dr. İlyas Yılmaz, Özgür Yılmaz, Coşkun Bulut, Ayşe Akdeniz)

İMO GENEL SEKRETERİ ŞEVKET ÇORBACIOĞLU:

"Belli bir endişe var; belli ki bu endişeyi hepimiz taşıyoruz. Nedir bu endişe? Çevreye olan son derece duysuz tavırlar, olguyu artık ister istemez bu platformlarda yoğun bir şekilde tartışma noktasına getirmiş durumda. Biz, her şeyden önce insanı öne alan ve bir boyutuyla sayın hocam İlhan Avcı'nın değiştiği gibi, yapılabirlik kriterlerini dikkate alarak, doğaya ve doğana saygılı projeleri hayata geçirmek zorundayız.

"Çok ilginçtir; elbette ki Doğu Karadeniz'in bir ulaşım sorunu var, ülke genelinde bir enerji açığı sorunu var. Bunlara çözüm getirmek için geliştirilecek projelere karşı çıkmak gerçekten doğru bir yaklaşım değil. Hiç kimse böylesi projelere karşı çıkamaz; ama projelerin yerlerinin belirlenmesi veya uygulanabilirliği boyutunda bir takım eleştiriler yapılmaktadır. İster istemez burada tabii ki olguyu siyasi boyutta değerlendirmek zorundasınız ve orada şu değerlendirmeyi hiç çekinmeden yapabiliyorsunuz: "Proje siyasi ve ekonomik rant konseptinin bir ürünüdür" çünkü...

"Olayı ideolojik eksenlere oturttuk, mühendislik ve mimarlık meslek odalarının önerileri, üniversitelerimizin önerileri, duyarlı çevrenin önerileri pek dikkate alınmıyor. 1985'te, çevre, teknolojik, siyasi, mali, ekonomik ve toplumsal yapılabirlik kriterlerinin belirlendiği ve bunların çok somut bir şekilde yansıtıldığı bir proje, Karadeniz'e özgün bir proje terk edilerek, çok aceleyle getirilen 1997 yılında ihale edilen duble yol projesiyle karşı karşıya bırakılıyor. Bu projede 1985'te belirlenen kriterlerin yansıtılmadığı, dikkate alınmadığı, alelacele yaşama geçirildiği ve çevreye karşı pek duyarlı olunmadığı somut bir şekilde yaşanan revize projelerle görülüyor. Bu nedendir ki, "proje, siyasi ve ekonomik rant