

TMMOB MİMARLAR ODASI TRABZON ŞUBESİ  
DÜNYA MİMARLIK GÜNÜ ETKİNLİĞİ

PANEL

DOĞU KARADENİZ  
**KENT VE MİMARLIK**  
TARTIŞMALARI

6 EKİM 2025

**SONUÇ BİLDİRGESİ**



# DOĞU KARADENİZ KENT VE MİMARLIK TARTIŞMALARI PANELİ

6 Ekim 2025

*Ortahisar Belediyesi Çok Amaçlı Salonu, Ortahisar / Trabzon*





Adres: Kemer kaya Mahallesi Halkevi Caddesi No:41 Ortahisar / Trabzon

Telefon: +90 462 321 17 97

Mail: [trabzon@mo.org.tr](mailto:trabzon@mo.org.tr)

YouTube: Mimarlar Odası Trabzon Şubesi

Instagram: /mimodtrb

Facebook: /TrabzonMimod

TMMOB Mimarlar Odası Trabzon Şubesi tarafından yayına hazırlanmıştır. Kaynak gösterilerek yapılacak alıntılar dışında, yayıncının izni olmadan hiçbir yolla çoğaltılamaz

Bu sonuç bildirisi, Mimarlar Odası Trabzon Şubesi tarafından 6 Ekim 2025 tarihinde düzenlenen

**Doğu Karadeniz Kent ve Mimarlık Tartışmaları Paneli** kapsamında gerçekleştirilen değerlendirme, tartışma ve ortak görüşlerin bir ürünü olarak hazırlanmıştır.

Panelin gerçekleştirilmesine verdikleri katkılardan dolayı Trabzon Büyükşehir Belediyesi'ne ve Ortahisar Belediyesi'ne teşekkür ederiz.

# İÇİNDEKİLER

|    |                                                                                                               |    |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| •  | ÖNSÖZ .....                                                                                                   | 1  |
| •  | AÇILIŞ KONUŞMALARI.....                                                                                       | 2  |
|    | Serbülent Vural (TMMOB Mimarlar Odası Trabzon Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı).....                             | 2  |
|    | Zeynep Eres Özdoğan (TMMOB Mimarlar Odası Genel Başkanı) .....                                                | 4  |
|    | Geçmişten Günümüze Doğu Karadeniz Kentleri ve Müdahale Biçimleri<br>Prof. Dr. Ahmet Melih Öksüz .....         | 6  |
| 1. | OTURUM: Doğu Karadeniz’de Kırsal ve Kentsel Değişim / Dönüşüm                                                 | 9  |
|    | Kıyı Kentleri Üzerine - Prof. Dr. Adem Erdem Erbaş .....                                                      | 10 |
|    | Kentsel Dönüşüm Uygulamaları - Prof. Dr. Cenap Sancar .....                                                   | 12 |
|    | Doğu Karadeniz Kırsalında Yapılaşma Baskısı ve Yok Olan Değerler<br>Dr. Öğr. Üyesi Hamiyet Özen .....         | 18 |
| 2. | OTURUM: Kent - Kıyı ve Ulaşım                                                                                 | 25 |
|    | Bir Yol Mücadelesi: Tanjant – Bekir Gerçek .....                                                              | 26 |
|    | Ordu’nun Yol Deneyimi: Yola Gelmeyenler - Havva Güner Eriş .....                                              | 29 |
|    | Kıyı Kentlerinde Ulaşım Sorunu - Dr. Öğr. Üyesi Gökhan Hüseyin Erkan ....                                     | 30 |
|    | Kıyı Dolguları: Denize Ulaşmak İçin Denizden Uzaklaşan Kentler<br>Ercan Şen .....                             | 33 |
| 3. | OTURUM: Afetler ve Çevre Sorunları                                                                            | 38 |
|    | Doğu Karadeniz’de Kentsel Seller - Prof. Dr. Dilek Şen Beyazlı .....                                          | 39 |
|    | Doğu Karadeniz ve Çevre Sorunları - Doç. Dr. Oğuz Kurdoğlu .....                                              | 42 |
|    | Karadeniz ve Madenler - Cemalettin Küçük .....                                                                | 52 |
|    | Karadeniz’in Altına Dinamit Üstüne Granit: Karadeniz’de Dolgu, Taşocağı<br>ve Kıyı Sorunları - Ömer Şan ..... | 55 |
|    | SONUÇ BİLDİRGESİ                                                                                              | 58 |

# • ÖNSÖZ

## Doğu Karadeniz Kent ve Mimarlık Buluşmaları Paneline Dair...

“Doğu Karadeniz Kent ve Mimarlık Tartışmaları Paneli”, bölgenin geçmişten günümüze uzanan kentleşme, mimarlık ve çevre serüvenine çok yönlü bir bakış getirmek ve sorunların tüm paydaşları ve kentlilerle tartışıldığı bir mecra ve tartışma geleneği oluşturulması amacıyla düzenlenmiştir. Coğrafi koşulları, tarihsel birikimi ve özgün kültürel dokusuyla kendine has bir karaktere sahip olan Doğu Karadeniz kentleri, günümüzde hızlı dönüşüm süreçlerinin, plansız yapılaşmanın ve doğaya müdahalenin baskısı altındadır. Bu panel, bu karmaşık süreçleri yalnızca teknik birer sorun olarak değil, aynı zamanda toplumsal, kültürel ve ekolojik birer mesele olarak ele almayı hedeflemiştir.

Etkinlik boyunca, mimarlık ve şehir planlama disiplinlerinden çevre bilimlerine uzanan geniş bir yelpazede uzmanlar, akademisyenler ve yerel aktörler bir araya gelerek bölgenin güncel durumunu değerlendirmiştir. Kırsal ve kentsel değişim/dönüşüm, kıyı kentlerinde planlama sorunları, kıyı dolguları ve kıyı kullanımı, ulaşımın kentsel mekân üzerindeki etkileri, afet riskleri, madenler ve çevre krizleri gibi konular, disiplinler arası bir bakışla tartışılmıştır. Katılımcılar, her kentsel müdahalenin sadece yapısal değil, aynı zamanda kültürel ve ekolojik sonuçlar doğurduğunu vurgulamış; doğayla uyumlu, yer kimliğine saygılı bir yapılaşma anlayışının gerekliliğini ön plana çıkarmıştır.

Bu panel sonuç bildirgesi, panelde sunulan konuşmaların derlenmiş hallerini ve tüm konuşmalardan çıkarılan sonuç bildirgesini içermektedir\*. Böylece Doğu Karadeniz’in mimarlık ve şehircilik gündeminin belgelenmesi, bölgenin geleceğine dair ortak bir farkındalık yaratılması ve daha sürdürülebilir bir kentleşme anlayışı için düşünsel bir zemin sunulması amaçlanmıştır. Bu vesileyle, emeği geçen tüm kurum ve konuşmacılara teşekkür eder; bu panelin, Doğu Karadeniz’in hem doğal hem kültürel mirasını koruyan bir mimarlık ve planlama kültürünün gelişmesine katkı sağlamasını dileriz.

**TMMOB Mimarlar Odası Trabzon Şubesi Yönetim Kurulu**

**Aralık 2025**

\* Panel konuşmalarının video kayıtlarına Mimarlar Odası Trabzon Şubesi Youtube kanalından ulaşabilirsiniz. <http://www.youtube.com/@mimodtrb>

## • AÇILIŞ KONUŞMALARI

### **Serbülent Vural (TMMOB Mimarlar Odası Trabzon Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı)**

Değerli Belediye Başkanlarım, Belediye Başkan Yardımcıları, Mimarlar Odası Genel Başkanım ve Yönetim Kurulu Üyeleri, kamu kurumları ve belediyelerimizin değerli yönetici ve temsilcileri, meslek odaları başkanları, değerli meslektaşlarım, kıymetli konuşmacılar, basınımızın güzide temsilcileri ve sevgili konuklar...

Hepinizi Mimarlar Odası Trabzon Şubesi adına sevgi ve saygıyla selamlıyor, hoş geldiniz diyorum.

Bugün, her yıl Ekim ayının ilk pazartesi günü kutlanan Dünya Mimarlık Günü vesilesiyle bir aradayız.

Dünya Mimarlık Günü, Uluslararası Mimarlar Birliği (UIA) tarafından belirlenen bir tema çerçevesinde, tüm dünyadaki mimarların ortak sesiyle kutlanmaktadır.

2025 yılı için belirlenen tema “Dayanıklılık İçin Tasarla” (Design for Strength) dır. Bu tema yalnızca fiziksel dayanıklılığa değil, aynı zamanda toplumsal, kültürel ve ekolojik dayanıklılığa da dikkat çekmektedir.

Günümüzde mimarların görevi sadece bina yapmak değildir. Değişen iklim koşullarına, kentleşme baskılarına ve toplumsal kırılganlıklara karşı insan ve çevre merkezli bir direnç kültürü inşa etmekle yükümlüüz. Biz mimarlar, kentlerimizi ve yaşam alanlarımızı bu bilinçle tasarlamak zorundayız.

Bugün burada gerçekleştirdiğimiz “Doğu Karadeniz Kent ve Mimarlık Tartışmaları” başlıklı panel, işte bu farkındalığı büyütme amacı taşımaktadır. Amacımız; Doğu Karadeniz’in geçmişten bugüne geçirdiği dönüşümü, kentleşme baskılarını, çevresel tehditleri ve planlama sorunlarını uluslararası, ulusal ve yerel bir perspektifle tartışmaktır.

Kentimizin sorunlarını yalnızca mimarların değil; şehir plancılarının, mühendislerin, çevrecilerin, yerel yönetimlerin, kamu kurumlarının ve gazetecilerin de hep birlikte konuşması gerektiğine inanıyoruz.

Çünkü kent hepimizin ortak yaşam alanıdır; çözüm de ancak ortak akılla mümkündür.

Gün boyunca sürececek panelimiz üç oturumdan oluşmaktadır.

Birinci oturumda Doğu Karadeniz'deki kırsal ve kentsel değişim üzerine konuşmalar yer alacak; kıyı kentlerinin dönüşümü, kırsalda artan yapılaşma baskısı ve yitirilen değerler tartışılacaktır.

İkinci oturum, kent, kıyı ve ulaşım ilişkisine odaklanacaktır. Ulaşım projeleriyle kıyıların dönüşümü, dolgu alanları ve yol politikalarının kent yaşamına etkileri masaya yatırılacaktır.

Üçüncü oturumda ise afetler ve çevre sorunları ele alınacaktır. Sel felaketlerinden maden faaliyetlerine, dolgu ve taş ocaklarının yarattığı çevresel yıkıma kadar bölgenin en can alıcı meseleleri tartışılacaktır.

Günün sonunda düzenlenecek forum oturumunda ise tüm bu başlıkları birlikte değerlendirerek önerilerimizi ve çözüm yollarımızı ortak bir çerçevede paylaşacağız.

Doğu Karadeniz, bir yandan olağanüstü doğal ve kültürel zenginlikleriyle bizi büyülerken; diğer yandan plansız yapılaşma, kıyı dolguları, ulaşım projeleri ve çevre tahribatı ile giderek kimliğini kaybediyor. Kırsal alanlarda geleneksel dokuların yerini betonarme yapılar alıyor; dere yatakları dolduruluyor, ormanlar tahrip ediliyor. Bu durum yalnızca doğayı değil, aynı zamanda insanın mekânla kurduğu bağı da zedeliyor.

İşte bu panel, bu gerçekliği fark etmek, nedenlerini tartışmak ve doğru yönelimleri birlikte belirlemek için çok kıymetli bir fırsattır. Elbette tüm sorunlarımızı bir panel etkinliğinde konuşmak ve çözüm üretmek mümkün olmayacaktır. Ancak bu buluşmayı bir başlangıç olarak kabul edip, bir kent geleneği haline getirmeyi arzu ediyoruz.

Bu vesileyle etkinliğimizin gerçekleşmesinde emeği geçen herkese teşekkür etmek istiyorum. Başta bu sürece verdikleri destekten dolayı ve burada bizlerle oldukları için Mimarlar Odası Genel Merkez Yönetimine, etkinliğimize katkı sunan Trabzon Büyükşehir Belediyesi ve Ortahisar Belediyesine, zaman ayırıp bilgi ve deneyimlerini bizlerle paylaşacak olan değerli konuşmacılarımıza, organizasyonda büyük emek veren ekip arkadaşlarımıza, çalışanlarımıza,



gönüllülerimize ve bugün burada bulunarak tartışmalara katkı sunacak tüm katılımcılara içtenlikle teşekkürlerimi sunuyorum.

Dünya Mimarlık Günü'nün ruhuna uygun olarak burada ortaya konacak fikirlerin, eleştirilerin ve önerilerin yalnızca bugünü değil, yarınlarımızı da daha dayanıklı, yaşanabilir ve adil kılacağına inanıyorum.

“Dayanıklılık İçin Tasarla” çağrısına kulak verelim. Kentlerimizi, doğayı ve toplumu güçlendirecek bir varoluşu birlikte üretelim.

Hepinize verimli, ufuk açıcı bir panel diliyor, teşekkür ediyorum.

## **Zeynep Eres Özdoğan (TMMOB Mimarlar Odası Genel Başkanı)**

Sayın belediye başkanlarım, değerli mimar meslektaşlarım, sevgili konuklar; Hepiniz, Uluslararası Mimarlar Birliği'nin düzenlediği *Dünya Mimarlık Günü* kapsamında, Trabzon Şubemiz tarafından gerçekleştirilecek olan “Doğu Karadeniz Kent ve Mimarlık Tartışmaları Paneli” ne hoş geldiniz.

Mimarlar Odası'nın da kurucu üyesi olduğu Uluslararası Mimarlar Birliği, 1985 yılından bu yana her ekim ayının ilk pazartesi gününü Dünya Mimarlık Günü olarak belirlemiştir.

Bugün çerçevesinde, önceden belirlenen bir tema etrafında, tüm dünyadaki meslek örgütlerinin ve mimarlar odalarının bu konularla ilgili etkinlikler düzenlemesi hem mimar meslektaşlarımızın hem de toplumun, kamuoyunun bu konular hakkında aydınlanması ve karşılıklı bilgi alışverişi içinde olması amaçlanır.

Uluslararası Mimarlar Birliği'nin bu yaklaşımı doğrultusunda, bizler de Türkiye Mimarlar Odası olarak, şubelerimizin ekim ayı boyunca hem meslektaşlarımıza hem de tüm topluma yönelik, dünya genelinde tanımlanmış sorunları ve ülkemiz özelindeki meseleleri tartışmaya açan etkinlikler düzenlemelerini çok önemsiyoruz. Bu nedenle Trabzon Şubemizin yönetimini, Trabzonlu mimarları ve kentlileri bir araya getirdikleri, yerel yönetimlerle birlikte böyle anlamlı bir etkinliği gerçekleştirdikleri için içtenlikle kutluyorum.

Uluslararası Mimarlar Birliği, bu yılın temasını “Dayanıklılık İçin Tasarım” (Design for Strength) olarak belirledi. Bu konuyu ele aldığımızda öncelikle küresel ölçekte düşünmemiz gerekiyor; çünkü birliğin belirlediği her tema, dünya ölçeğinde değerlendirilerek oluşturuluyor.

Ben 2000 yılını anımsatmak istiyorum. Yeni bir binyıla girerken hepimiz büyük bir heyecan içindeydik. 20. yüzyılda yaşanan savaşların, acıların gemište kalacağını, yeni yüzyılın modern, teknolojisi gelişmiş, demokrasisi güçlenmiş bir dünya getireceğini umuyorduk. Ancak bugün, bu 25 yılı yaşadktan sonra görüyoruz ki, rakamların değişmesi, yeni bir yüzyıla girmek, dünyada ya da ölkemizde huzuru garanti etmiyor. Ne yazık ki hâlâ bir ateř çemberinin içindeyiz. Ölkemizin çevresinde yaşanan savaşlar, kıyımlar, soykırımlar... Bizde böyle bir durum olmasa da yakın gemište çok büyük bir deprem felaketi yaşadık. On bir ilimiz ağır hasar aldı; kolumuz kanadımız kırıldı. Bu süreç sadece deprem bölgesini değil, bütün ölkeyi etkiledi.

Bir yandan doğa kaynaklı yıkımlar, bir yandan insan eliyle yaratılan savaşlar ve tahribatlar; diğer yandan doğadaki değişimler... İster “iklim krizi”, ister “iklim değişikliği” diyelim — artık açıkça görüyoruz ki iklimde ciddi değişimler yaşanıyor. Bu şaşırtıcı değil. Doğada her şey gibi iklim de değişkendir. Nasıl depremler yer kabuğundaki hareketlerin bir sonucuysa, iklim de bin yıllar içinde dönüşür. Ancak bugün yaşadığımız değişimlerin hızı ve etkisi, doğaldan çok insan kaynaklı. Yağmur rejimlerinin değişmesi, ortalama sıcaklıklardaki artışlar, mevsimlerin kayması... Tüm bu etkenler, artık yaşam alanlarımızı tehdit eder boyuta gelmiştir.

İnsanın güvenli, mutlu ve sağlıklı yaşayabileceği kentleri oluşturmak mimarların temel görevidir.

Biz mimarlar, toplumun her kesimi için — genç, yaşlı, ocuk, eğitimli ya da değil fark etmeksizin — herkesin huzurla yaşayabileceği mekânlar üretmek zorundayız. Ama bütün bunları yaparken, yalnız bugünü değil, geleceği de düşünmeliyiz. Dayanıklı, sürdürülebilir, uzun erimli tasarımlar üretmek bizim sorumluluğumuzdur.

Bir depremde yok olan yaşam alanları, çöken yapılar ya da tahrip edilen çevreler bizim hayal ettiğimiz mimarlık değildir. Bizler eğitimimiz boyunca sağlam, güvenli ve yaşanabilir mekânların nasıl tasarlanacağını öğreniyoruz. Ancak bu bilgilerin kentlere ve yaşama yansıması yalnızca mimarların çabasıyla mümkün değildir. Bu noktada yerel yönetimlerin ve merkezi yönetimin yasal düzenlemeleri büyük

önem taşır. Eğitimle kazanılan bilginin doğru biçimde kente aktarılabilmesi için bu iş birliği şarttır.

İşte bu bağlamda, yerel yönetimlerle birlikte düzenlenen bu panel çok değerlidir. Sorunların dile getirilmesi kadar, her sorunun bir çözümü olduğunu da göstermek açısından önemli bir fırsattır.

Bu etkinliği düzenleyen Trabzon Şubemize, bize destek veren yerel yönetim başkanlarımıza, üniversitelerden hocalarımıza, öğrencilerimize ve meslektaşlarımıza teşekkür ediyorum.

Ayrıca bu panele katılan, konuşma yapacak olan tüm değerli konuklarımıza da katkıları için şükranlarımı sunuyorum.

Uluslararası Mimarlar Birliği'nin tanımladığı “Dayanıklılık İçin Tasarım” teması, ülkemiz açısından da büyük önem taşımaktadır. Yakın dönemde yaşadığımız afetler, krizler ve dönüşümler bize göstermiştir ki; geleceği güvence altına almak için mimarlığın, planlamanın ve yönetimin birlikte düşünülmesi gerekmektedir.

Ülkemizin ekonomik koşullarını gözetirken, kentlerde insanların sağlıklı, mutlu ve güvende yaşayabileceği bir yaşam ortamı tasarlamak hepimizin ortak görevidir.

Bu inançla, panelimizin başarılı geçmesini diliyor; katkı sunan herkese tekrar teşekkür ediyorum.

## Geçmişten Günümüze Doğu Karadeniz Kentleri ve Müdahale Biçimleri

*Prof. Dr. Ahmet Melih Öksüz (Mimarlık Bölümü Şehircilik Anabilim Dalı Başkanı)*

Saygıdeğer Belediye Başkanları, Mimarlar Odası Genel Başkanı ve yönetim kurulu üyeleri, değerli meslektaşlarım, sevgili öğrenciler ve konuklar;

Hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Sunumumun başlığı programda “Geçmişten Günümüze Doğu Karadeniz Kentleri” olarak yazılmış. Ancak bu başlık, kentlerin tarihini anlatacağım anlamına gelmiyor. Asıl amacım, bu

kentlere nasıl müdahale ettiğimiz, müdahale anlayışımız ve bu kentler üzerinde nasıl sonuçlar doğurduğu üzerine bir değerlendirme yapmaktır.

Doğu Karadeniz kentleri -özellikle kıyı kentleri- birbirine çok benzer bir doğal yapıya sahiptir. Bir yanda dağlar, diğer yanda Karadeniz, arada sıkışmış, kıyı boyunca uzanan yerleşmeler. Bu ortak topografya, kentlerin karşılaştığı sorunların da benzeşmesine yol açıyor. Ne yazık ki bu kentlerde uygulanan projeler çoğu zaman bütüncül bir kentsel planın parçası olmaktan uzak, projeci bir anlayışla önerilen noktasal niteliktedir. Çoğu, belediye başkanlarının seçim vaatlerinden ya da merkezi idarenin genel politikalarından doğar. “Her ile bir havaalanı, her ile bir stadyum, her ile bir üniversite” gibi söylemler bu yaklaşımın bir yansımasıdır. Bu projelerde mevcut kentsel yapıyla ve kent imar planları ile bütünleşme ve uyum sorunları ön plana çıkar. Belediyeler arası ilişkiler, yapılan çalışmalarda belediyelerin birbirini kopyalama eğilimini güçlendirir: Trabzon’da gündeme gelen bir “güney çevreyolu” projesi kısa sürede Giresun Güney Çevre yolu, Rize Güney Çevre yolu şeklinde tartışılmaya başlanır ve tekrarlanır. Ancak bu tekrarlar, yerel bağlama özgü çözümler üretmediği için sorunlar da tekrarlanır.

## **Doğaya Müdahale ve Dolgu Alanları**

Trabzon ve benzeri kentlerdeki kıyı dolguları bu anlayışın en somut örneklerindendir. Kıyı dolgusuyla kamusal yararı ve zorunluluğu tartışmalı kullanımlar olan düğün salonu, karavan parkı ya da alışveriş merkezi yapmak vb. gerekçelerle meşrulaştırılmaya çalışılmaktadır. “Doğaya rağmen” bir kent üretme biçimidir. Bu yaklaşımın temelinde, doğayı insanın hizmetinde gören bir bakış açısı vardır. Oysa dünyamız sınırlı bir alandır; her müdahale yeni bir tahribat doğurur. Mimarlık mesleği, doğaya olabildiğince az müdahale etmeyi, yalnızca toplumun ortak yararı söz konusu olduğunda bu sınırı genişletmeyi gerektirir. Bu düşüncenin tarihsel kökleri Orta Çağ’a kadar uzanır. Aziz Augustinus’un “Tanrı doğayı insan için yaratmıştır” anlayışı, daha sonra Francis Bacon’un doğayı “bilim aracılığıyla denetim altına alma” fikriyle birleşerek modern Batı dünyasında doğa üzerinde tahakküm kurma arzusunu doğurmuştur. Günümüzde çevre tahribatının kökeninde de bu düşünce yatmaktadır.

## **Trabzon’dan Uygulama Örnekleri**

### **Akyazı Dolgu Alanı**

2008’de planlanan Akyazı dolgu alanı, başlangıçta 66 hektarken kısa sürede 87 hektara çıkarılmıştır. Dolgu planı 2008 yılında 2824 nüfuslu bir belde olan Akyazı

Belediyesi meclisinde 35.000 kişilik stadyum alanı olarak onanmış, ardından uygulamada 40.980 kişilik stadyum olarak gerçekleştirilmiştir. Dolgu alanının diğer yarısında planlanan kruvazör liman ve ilgili otel ve alışveriş merkezleri daha sonra kaldırılarak şehir hastanesi yapılmış son aşamada ise Şehir hastanesinin yatak kapasitesinin 900'den 1200'e çıkartılacağı gazetelerde yer almıştır. Bu değişiklikler planlama anlayışının ne kadar keyfi olduğunu göstermektedir. Bu süreç, planlama ilkelerinden uzak, proje odaklı bir anlayışın açık örneğidir.

### **Zağnos ve Tabakhane Vadileri**

Kentsel dönüşüm adı altında yürütülen Zağnos ve Tabakhane projeleri, başlangıçta kentin hava koridorlarını ve doğal topoğrafyasını yeniden canlandırma amacı taşıırken, uygulama sürecinde yoğun yapılaşma ve kamusal alan kaybına dönüşmüştür. TOKİ eliyle vadilere yapılan çok katlı binalar başlangıçta dönüşümün gerekçesi olarak ileri sürülen “kentlin hava koridorlarının açılması” ilkesiyle bağdaşmamaktadır. Yapılan yapıların çevreye uyumu, mimari dili sorunludur. Vadilerin denizle olan sürekliliği kesilmiş, kentin doğal nefes alma kanalları kapanmıştır. Bu örnekler bize şunu gösteriyor: Kentte yapılan her müdahalenin, yalnızca işlevsel değil ekolojik, kültürel ve toplumsal bir karşılığı vardır. Bir alanı “temizlerken” kentin belleğini de siliyorsak, orada bir eksilme yaşıyor demektir.

### **Sonuç**

Doğu Karadeniz kentleri, coğrafi olarak benzersiz bir potansiyele sahip olsalar da, bu günkü kentlere müdahale biçimleri ve yapılan uygulamalar kamu menfaatine uygunluğu açısından tartışmalı olup, yerle uyumlu, sürdürülebilir, bütüncül planlama ilkelerinden oldukça uzaktır. Kentleri tekil projelerle değil, uzun vadeli bakış açılarıyla ele almak; mimarlığı yalnızca bina üretimi değil, yaşamın sürdürülebilirliği için bir araç olarak görmek zorundayız. Doğaya hükmetmek yerine onunla uyum içinde yaşamak, kentlerimizin ve mesleğimizin geleceği açısından en temel sorumluluğumuzdur.

# 1. OTURUM: Doğu Karadeniz’de Kırsal ve Kentsel Değişim / Dönüşüm

*Moderatör: Prof. Dr. Ahmet Melih Öksüz*



*Soldan sağa; Ahmet Melih Öksüz, Cenap Sancar, Hamiyet Özen, Adem Erdem Erbaş*

## Kıyı Kentleri Üzerine

*Prof. Dr. Adem Erdem Erbaş (MSGSÜ Mimarlık Fakültesi - Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)*

Öncelikle, nazik davetleri için Trabzon Mimarlar Odası Şubesi'ne ve Genel Merkez'e teşekkür ederim. Prof. Dr. Serbülent Vural hocam sayesinde böyle bir fırsatı yakaladım ve tekrar onur duyduğumu ifade etmek isterim. Trabzon merkez ilçesi olan Ortahisar'da büyük bir konferans salonunda bulunmak ve önemli bir tarihsel geçişe sahip bir ilçede panele katılmak benim için çok kıymetlidir.

Konuşmamı, zaman sınırlaması göz önünde bulundurularak kısa ve tartışmaya imkân verecek şekilde sunmayı tercih edeceğim. Bugünkü konuşmamı temel olarak birkaç kavramsal çerçeve üzerinden ele alacağım; bu kapsamda ele alınan konuların, Trabzon özelinde ne kadar değerli olabileceği düşünülerek oluşturulmuştur.

Kıyı kentleri üzerine çalışmalarına 2000'li yıllardan itibaren odaklandım ve bu alanda ciddi bir birikim edindim. Kıyı mekânları zorlayıcı olmasının yanı sıra oldukça keyifli konular barındırır. Genç araştırmacılara tavsiyem, belirli bir olgunluğa erişince, geline aşamadaki tartışmalarını yayınlara dönüştürmeleridir. Zira günümüz dünyasında makale ve yayın kültürü büyük önem taşımaktadır.

Son dönem araştırmalarımız uluslararası düzeyde de yürütülmektedir. 2015'ten itibaren araştırma grubumuzla birlikte Polonya, İstanbul, Almanya ve Güney Afrika'da toplantılar gerçekleştirdik. Bu çalışmalar, kentlerde ve özellikle liman kentlerinde yaşamın getirdiği sorunları tartışmamıza imkân sağlıyor.

Yer ve bağlamının önemini vurgulamak isterim. Her bölge için geçerli olan aynı reçete yoktur; bir yerde işe yarayan başka bir yerde uygulanamayabilir. Yer bağlamını anlamak, mekân çözümlemelerinde önemli bir sorumluluktur. Mekân sorunlarını çözmeden yer sorunlarını çözemezsiniz. Dolayısıyla yerin problemlerine özgü yaklaşım geliştirmek ve sahada gözlem yapmak, incelemelerde bulunmak esastır.

Saha çalışmaları, yerden öğrenilen bilgiyi tartışarak geliştirmek açısından çok önemlidir. Trabzon özelinde mekânsal planlamada stratejik planlama ve eylem

planları kavramı kritik öneme sahiptir. Bağlamından kopuk parçacıl projeler yerine, kent projelerini stratejik mekânsal planlar ve eylem planları bütünlüğü çerçevesinde bütüncül yaklaşımlarla yönetmek mümkündür.

Kent planlamasında işlevlerin birbirleriyle etkileşimi önemlidir. Örneğin, hastane gibi bir işlev tek başına var olamaz; birlikte çalıştığı arazi kullanımlarıyla kümelenir. Arazi kullanımında bu “periyodik cetvel” mantığı, ilişki kurduğu diğer işlevlerin bir araya gelmesini ve etkileşimlerini analiz etmek için kullanılabilir.

Kıyı alanlarında, mekânsal planlama çalışmaları kapsamında, dolgu alanları, deniz alanları ve kıyı ekosistemleri kritik öneme sahiptir. Türkiye’de kıyı alanların yönetimi, hukuki düzenlemeler ve planlama kararlarıyla doğrudan ilişkilidir. Kıyı, ekonomik ve sosyal bir varlık olarak değerlendirilmeli, kültürel mirasla olan ilişkisi göz önünde bulundurulmalıdır.

Trabzon özelinde, dere havzaları ve vadilerin bütüncül bir planlama yaklaşımıyla ele alınması gerekmektedir. Bu süreç, mimar, plancı, jeolog, inşaat ve harita mühendisleri gibi farklı disiplinlerin ortak çalışmasını gerektirir. Ekolojik hassasiyetler, risk analizi ve çevre duyarlılığı planlama kararlarında temel kriterler olmalıdır.

Kent tarihi açısından Trabzon, İstanbul ve İzmir örneklerinde olduğu gibi çok katmanlı ve tarihsel referansları güçlü kentler arasındadır. Limanlar, ticaret bölgeleri ve kültürel miras alanları kent hafızasını şekillendirir ve mekânsal sürekliliğin sağlanmasında belirleyici rol oynar. Bu nedenle, mekânsal planlama çalışmalarında tarihsel, kültürel ve ekonomik bağlamların bütüncül şekilde ele alınması şarttır.

Sonuç olarak, Trabzon özelinde yapılan mekânsal planlama çalışmaları, sadece bir vadinin dönüşümü veya bir derenin planlaması değil; yerin tarihsel, kültürel ve ekolojik bütünlüğünü dikkate alan, yer bağlamına özgü ve disiplinler arası bir yaklaşımı gerektirmektedir. Bu tür bir yaklaşım, kentlerin mekânsal, işlevsel ve kültürel sürekliliğini korumak açısından hayati öneme sahiptir.



# Kentsel Dönüşüm Uygulamaları

*Prof. Dr. Cenap Sancar (KTÜ Mimarlık Fakültesi Dekanı)*

Herkese merhabalar, misafirlerimize hoş geldiniz diyorum, genel merkez yönetimine, Trabzon Mimarlar Odası Şubesine, Serbülent hocama öncelikli olarak davet ettiği için teşekkür ediyorum. Değerli konuklarımız, kıymetli öğrencilerimiz sizlere de hoş geldiniz.

Bu başlığı genel başlık olarak 10 gün önce yönetimle konuşarak belirledik. Ancak birçok konuşmacının Trabzon’da yapılan kentsel dönüşüm uygulamaları üzerinde konuşabileceğini düşünerek, çerçeveyi biraz daha kent bütünü ölçeğine taşımak istedim.

Bugünkü konuşmamda bütüncül bir bakışın çok önemli olduğuna, bu gibi kentsel dönüşüm çalışmalarının özellikle Ortahisar ilçe ölçeğinde değerlendirilmesi gerektiğine değineceğim. Ortahisar ölçeğinde kentsel dönüşüm stratejik bir bakışa ihtiyacı var. Kentsel dönüşümün nerelerde olması gerektiği, önceliğin nereye verilmesi gerektiğine ilçe bütününde değerlendirmesini yapmaya çalışacağım. Başka bir deyişle kentsel dönüşüm yaparken hangi hassasiyetleri gözlemliyiz ve nereden başlamalıyız konuları üzerinde duracağım.

## Kentsel Dönüşümün Gerekliği

Kentsel dönüşüm neden gerekli? Bu konu 1950’li–60’lı yıllardan başlayan kentleşme politikasıyla ilişkili bir durum aslında. Kırdan kente göç politikasını çok planlı, programlı geliştiremedik. Her ne kadar planlı dönemlere denk gelmiş olsa da stratejilerin, eylemlerin uygulamaya geçmesinde sorunlar yaşadık. Bu problemler bugüne kadar yansıdı, hepimiz bunları deneyimliyoruz.

Kırdan kente göç hareketi her ne kadar kalkınma planlarında tanımlanmış olsa da kentler buna hazırlanması, istenilen düzeyde olmamasından kaynaklı planlamayla ilişkili eş düzey gelişim gösterememiştir. Aşırı kırdan-kente göç nedeniyle kentler hazırlıksızdı ve herkes kendi çözümünü kendi üretmeye başladı. Bu süreçte ağırlıklı olarak gecekondulaşmayı, kaçak yapılaşmayı ortaya çıkarttı. Ruşen hocaların kitaplarında bahsettiği üzere kırdan kente göç hareketleriyle birlikte büyük kentlerimizde yıllık %5-6 oranında kaçak yapılaşma, gecekondulaşma hızla arttı. Altyapı ve donatı alanlarının göz ardı edildiği bu alanlarda, yıllar içinde yoğunlaştı ve bugünkü sorunlu kentsel dokuları oluşturdu.

Biraz önce görüntülerde de vardı; Çömlekçi örneğinde olduğu gibi geleneksel (1900-1950 yıllara ait) dokusu ve süreç içerisinde yapılan müdahaleler ve bugün kentsel dönüşümle gerçekleştirilen yerleşme deseni hepsi birbirinden çok farklı görüntü vermektedir. 1930’larda 1580 sayılı yasayla plan yapma zorunluluğu getirildi ve ilk olarak 1938 yılında Lambert planı gerçekleştirildi. Kıyı ve doğal karakteri korunacak şekilde bir planlama yaklaşımı varken, 1950–60’lı yıllarda kıyidan geçirilen devlet kara yolu tercihi kentin bu geleneksel kıyı silüetini/ dokusunu altüst etmiştir. Bu yol, kıyı yerleşmelerinde yapılaşmayı kendi üzerine çeken bir yapılaşma düzeni oluşturdu. Yani sahil yolu ile birlikte yerleşme deseni değişti, kentleşme kıyıda giderek yoğunlaştı. Bugün Trabzon ili özelinde nüfusun %80’inin kıyı bandında yaşadığını söyleyebiliriz. 1950’lerden itibaren kıyı bandı boyunca bütünleşik bir şehir dokusu oluşmaya başlamıştır. Bu uygulama maalesef tüm Doğu Karadeniz Kıyı yerleşmelerini etkilemiştir. Bunun temel nedeni ulaşım kurgusunun kıyı dolgusu olarak planlanmasından kaynaklıdır.

Büyükşehir yasası öncesinde Belde Belediyeleri dahil bağımsız nazım imar planı ve uygulama imar planı yapma yetkisi bulunmaktaydı, her türlü kararı diğer yerleşmelerden bağımsız kendi başlarına karar verebilmekteydi. Melih Hoca’nın da dediği Akyazı (stat) örneğinde olduğu gibi, aslında üst ölçekli bütünleşik kıyı planlamasının eksikliğini bugünlerde daha da net görüyoruz.

### **Planlama ve Uygulama Sorunları**

Trabzon ve genel olarak Karadeniz Bölgesi’nde gecekondulaşmanın çok görülmediği, çünkü özel mülkiyet ağırlıklı bir durum söz konusudur. Ancak kaçak yapılaşma kentlerde de kırsalda da yoğun bir şekilde görülmektedir. Bu imar dışı uygulamalar plan değişiklikleri, imar affı, imar barışı ve benzeri uygulamalarla bugüne kadar geldi. İşte bu durum, kentsel dönüşümün gerekçesini oluşturuyor.

Topoğrafyadan ve araziden bağımsız, günün koşullarına göre şekillenmiş, plansız gelişmiş alanların dönüşümü artık zorunlu hale geldi. Bu nedenle kentsel dönüşüm bir “kurtuluş noktası” olarak görülüyor. Ancak bunu yaparken, tamamen yerden bağımsız, sadece matematiksel hesaplarla tanımlanan bir yapı dokusu oluşturmaktan kaçınmalıyız. Mekânın ve yerelin (yaşayanların) talepleri dikkate alınmalıdır.

## **Kentsel Dönüşümün Nedenleri**

Kentsel dönüşümün nedenlerini başlıklar halinde özetleyebiliriz:

- Altyapının yetersizliği
- Mevcut yapı stoğunun riskli olması
- Fiziksel ve sosyal çöküntü
- Yaşam kalitesinin düşmesi gibi sıralanabilir.

Kentsel dönüşüm, bu sorunlara çözüm üretmek amacıyla bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir vizyonla yaklaşan bir eylemdir. Her dönüşüm, kendi çevresiyle, kentle ve bölgeyle ilişki kurmalıdır. Bu bütüncül bakış açısı, yerinde dönüşüm ve yaşam kalitesini artırma hedefiyle yapılmalıdır.

## **Ortahisar Kentsel Dönüşüm Stratejik Belgesi**

Ortahisar Belediyesi ile yürüttüğümüz “Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi” bu kapsamda hazırlandı. Bu belgede dönüşüm alanlarını kent bütünü içinde, afet, yenileme ve koruma alanlarıyla farklı başlıklarda değerlendirdik. Kent ölçeğinde analizler, sentezler yaparak, güvenli çevre, sürdürülebilir planlama ve yüksek yaşam kalitesi vizyonu ile hareket ettik.

Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının da kentsel dönüşüm strateji belgesi olmadan dönüşüm yapılmaması yönünde bir yaklaşımı söz konusudur. Önceden parsel/ada bazlı Belediye Encümeni ve Bakanlar Kurulu kararıyla dönüşüm yapılabilirdi. Ancak bu şekilde gerçekleştirilen kentsel dönüşümler genellikle kentin ana sorunsalından bağımsız, işlevsel ve yoğunluk açısından planda karşılığı olmayan dönüşümlerdi.

Türkiye genelinde yapılan incelemelerde de birçok uygulamanın kentle bütünleşmeden planlandığını, bu yüzden yeni sorunlar yarattığını gözlemledik. Bu nedenle Ortahisar ilçe genelinde dönüşümü 6 adımlı bir süreç olarak tanımladık:

1. Kent bütününde analiz, sentez
2. Dönüşüm alanı önceliklendirmesi
3. Yasal dayanakların belirlenmesi
4. Finansal kaynak planlaması
5. Tasarım kriterlerinin tanımı

## 6. Uygulama süreci

Bu çerçevede yapılması gerek tespitlerden; yapı stoğu, yapı stoğu yaşı, jeolojik, hidrolojik analizler, riskli alanlar ve sosyal analizler gibi birçok analizler yapılmıştır. Bu analizlerden 2000 öncesi yapı stoğunun %50'den fazlasının eskimiş, köhnemiş veya mühendislik tekniklerine uygun olmadığını tespit ettik. Özellikle kent merkezinde yapıların yaş durumu, yapı konforu ve risk durumu analizleri çok dikkat çekici durumdaydı.

### Risk Analizleri ve Bulgular

Heyelan riski, taşkın alanları ve dere yataklarının kapatılmasıyla oluşan afet riskleri değerlendirildi. Arsa büyüklükleri, mülkiyet yapısı ve sosyal yapı da dönüşümün önemli belirleyicileri arasında yer aldı.

Riskli alanların sınıflandırması yapıldı; 1., 2. 3. ve 4. derece riskli alanlar belirlendi.

1. Birinci derece risk alanları: Heyelan Gerçekleşmiş Alanlar, Heyelan Riskli Alanlar, Kaya Düşmesi Riskli Alanlar, %60 ve üstü eğim, Uygun Olmayan Alan, Afete Maruz Bölgeler, Afet Riskli Alanlar, Tarım Alanları ve Doğal Karakteri Korunacak Alanlar,
2. İkinci derece risk alanları: Taşkın Alanı, Çok Şiddetli – R3 Erozyon Bölgeleri, %45-60 arası eğim ve Ayrıntılı Jeolojik Etüt Gerektiren Alanlar
3. Üçüncü derece risk alanları: Akifer Alanı, Şiddetli R-3 Erozyon Bölgeleri ve %30- 45 arası eğim alanları,
4. Dördüncü derece risk alanları: Erozyon Riski Olmayan Alanlar, Hiç veya Çok Az Şiddetli – R1 Erozyon Bölgeleri, Orta Şiddetli – R2 Erozyon Bölgeleri, %2-30 arası eğim bölgeleri, Uygun Alanlar ve Önemli Alanlar şeklinde tanımlanmıştır.

Bu kapsamda Ortahisar ilçesi içerisinde %30-35 oranında alanın riskli alan olduğu görüldü. Donatı ve altyapı hizmetleri de bu çerçevede değerlendirildi.

### Sonuç ve Genel İlkeler

Kentsel dönüşüm strateji belgesi, hangi alanın hangi risklerle, hangi mevzuat çerçevesinde dönüşmesi gerektiğini ortaya koyar. Burada üç temel yasa öne çıkıyor:

- 5393 Sayılı Belediye Kanunu (eskime)
- 5366 Sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun (koruma)
- 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun(afet)

Belediyeler sıkça 5393 Sayılı Belediye Kanun kapsamında 73. madde kapsamında uygulamalar gerçekleştirmek istemektedir. Eğer kamu desteği araniyorsa da öncelikli olarak TOKİ aracılığıyla 6306 sayılı Kanun kapsamında uygulama yapılmaktadır.

Bakanlar kurulu kararıyla gerçekleştirilen uygulamalarda Malatya örneğinde olduğu gibi (çok sayıda örnek verilebilir), mevcut dokunun mülkiyet dokusu korunarak imar haklarının (emsal) arttırıldığı, artan yoğunluğun karşılığı olan sosyal ve teknik altyapı ilavesi yapılmadığı, farklı sorunları alana taşındığı anlaşılmaktadır. Yani dönüşüm sadece yapısal bir değişim değil, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve ekolojik boyutları da içermelidir.

Yapılan analizlerde Trabzon/Ortahisar özelinde dere yataklarının, yamaçların yerleşime açılmaması önceliklerimiz arasında olması gerekirken maalesef öncelikli yerleşime açılan yerler konumundadır. Bugün artık bu alanlar 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki alanlar konumundadır.

Ortahisar ölçeğinde yapılan tespitlerde kentin planlı alanlar içerisinde; afet, eskime ve koruma bölgeleri olarak 13 müdahale alanı tanımlandı. Bu alanlarda risk oranı %51 yapısal, %39 afet, %10 her ikisinin kesişimi şeklindedir. Türkiye geneliyle örtüşür bir durum sergilemektedir. Bu alanları önceliklendirilmesi yapılarak uygulamaya alınması gerekmektedir.

Dönüşüm alanlarının önceliklendirilmesinde;

- Risk düzeyi
- Vatandaş beklentisi
- Finansal kaynak
- Sosyal ihtiyaçlar gibi ölçütler kullanıldı.

A4 (Değirmendere Havza) ve A5 (Esentepe Mah.) bölgeleri Afet bölgeleri arasında öncelikli dönüşüm alanı olarak belirlendi. Eskime başlığında E10 (Yenicuma) ve E19 (Narlıbahçe) ön plana çıkmaktadır.

## Genel İlkeler

Dönüşümün genel ilkeleri arasında şunlar yer alıyor:

- Altyapı iyileştirmesi,
- Sosyal iyileştirme,
- Erişilebilir ve sosyal konut,
- Ekolojik koruma,
- Akıllı kent,
- Yerinde dönüşüm, olarak tanımlanmıştır. Tüm bu süreç yerel verilerle desteklenmeli ve yerelin kimliğiyle bütünleşmelidir.

## Çömlekçi Örneği

Çömlekçi örneğinde de görüldüğü gibi bir bütüncül bakış açısı olmadan, alanda gerçekleştirilen 2 etaplı projelerin çevresiyle bağlantısı kurulmamış (liman, meydan ve Değirmendere vadisi), genel kent dokusuna uymayan (özellikle 1. Etap projesi) ve ekolojik açıdan sürdürülebilirliği önceliklendirilmeyen, topografyadan bağımsız düşünülmüş bir kentsel doku üretmiştir. Aynı büro tarafından yapılan projelerin bile birbirinden bu kadar bağımsız olması düşündürücü ve ilkedden yoksun hareket ettiğini göstermektedir. Bu yaklaşımın dönüşümde öncelikli alan olmasından kaynaklı doğru bir yer seçimi olmasına rağmen ekonomik kaynaklı gerekçelere bağlı olarak özellikle 1. Etap'ın kentsel dönüşüm projelerinde yukarıda tanımlanan ilkelerden yoksun ve bütüncül yaklaşım eksikliğinin olduğunu söyleyebiliriz.

Teşekkür ederim.

# Doğu Karadeniz Kırsalında Yapılaşma Baskısı ve Yok Olan Değerler

*Dr. Öğr. Üyesi Hamiyet Özen (KTÜ Mimarlık Fakültesi – Mimarlık Bölümü)*

Öncelikle değerli vakitlerinizi ayırıp buraya geldiğiniz için ve Mimarlar Odası’nda böyle bir etkinlik düzenlendiği için teşekkür ediyorum. Keşke kırsala dair daha fazla konuşmacı olsaydı; daha fazla konuşsaydı, çünkü kendimi çok baskı altında hissettim — tıpkı buradaki yapı baskısı gibi.

Sunumumu şu şekilde kurguladım: “Kırsal değer” derken neyi anlıyoruz, nasıl bir üretim alanından bahsediyoruz, buradaki yapılaşma neydi, ne oldu, yaşam nasıldı? Tüm bunları kendi deneyimlerimle sizlere aktarmak istiyorum. Ben mimarım, koruma alanında çalışıyorum ve özellikle 2000’li yılların başından itibaren kırsal alanlarda çeşitli çalışmalar yürüttüm. Öğrencilerimizi eğitim amaçlı götürerek, farklı projelerde yer alarak kırsalı yakından tanıma fırsatım oldu.



Şekil 1,2,3,4. Doğu Karadeniz Kırsalında Ahşap Mimari detaylar

Yukarıdaki görsellerde kırsalın bir kesitini görebilirsiniz: yapılaşma, doğa ve bu iki unsurun ortasında insan. Doğu Karadeniz kentlerinin zengin bir kültürel mirasa sahip olduğunu konuşmacılarımız vurguladı; gerçekten de bölgeye özgü, kendine has bir mimari doku mevcut.

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı’nın kapsadığı alan Samsun’dan Artvin’e kadar uzanıyor; iç kesimlerde Gümüşhane ve Bayburt da yer alıyor. Bugün daha çok Trabzon, Rize ve Artvin’den bahsedeceğim. Samsun üzerinden de bazı karşılaştırmalar yapacağım.

Kimlik meselesi aslında sadece kentlerde değil, kırsalda da önemli bir tartışma konusudur. Yapı baskısı, plansız yapılaşma ve niteliksiz çevre üretimi hem kentte hem kırsalda kimlik erozyonuna neden oluyor. Modernleşme süreciyle birlikte farklılıkları ortadan kaldıran bir benzeşme eğilimi görüyoruz.

Koruma kavramı bu noktada gündeme geliyor: Neyi, neden ve nasıl korumalıyız? Çünkü “her yerin kendi mimarisi vardır” diyebiliriz. Koruma yalnızca geçmişe sahip çıkmak değil, geleceğe aktarma çabasıdır. Ancak kırsalda korumayı en çok zorlayan etkenlerden biri turizm baskısıdır.

Örneğin, Trabzon kırsalındaki bazı köyler hâlâ özgün kimliğini koruyor; fakat modernleşme ve yapı baskısı artarak geliyor. Kırsal miras değerlendirilirken “insan, çevre, yer, malzeme ve yapım sistemi” gibi bileşenleri birlikte ele almak gerekir. Coğrafya ve yer seçimi, mimariyi belirleyen en temel faktörlerdir.



Şekil 5. Akçaabat Kırsalında Köy Yerleşkesi

Kırsal mimari dediğimizde genellikle aklımıza evler gelir; ama aslında köprüler, çeşmeler, seranderler, camiler, kiliseler, köy odaları, değirmenler, hanlar, yayla evleri, kervan yolları gibi çok zengin bir yapı çeşitliliği vardır. Bu, yerin ihtiyaçlarından ve eldeki malzemedan doğmuş bir mimari kültürdür — dolayısıyla sürdürülebilirliğin de bir göstergesidir.



Kırsal mirası somut ve somut olmayan olarak ikiye ayırmak gerekir. Somut miras taşınır ve taşınmaz varlıkları kapsarken; somut olmayan miras gelenekleri, üretim biçimlerini, sözlü kültürü, türküler, maniler, ritüeller, şenlikler ve el sanatlarını gibi yaşam dair şeyleri içerir.

Yani, kültürel mirası sadece binalarla sınırlı düşünemeyiz; onu yaratan yaşam biçimi de aynı ölçüde değerlidir. Örneğin, Trabzon'un bazı köylerinde hâlâ tandır kullanımı, el dokumaları, değirmenler ve peynir üretimi gibi geleneksel pratikler sürmektedir.



Şekil 6,7,8. Doğun Karadeniz Kırsal Yaşamında Üretim Şekilleri

Kırsalda artan yapılaşma baskısıyla yok olan sadece kültürel mirası değildir. Aynı zamanda tarım alanları ve meralarda yok edilmektedir. Mera ve otlakların yok oluşunu yayla yerleşmelerinde çok daha belirgin görmekteyiz.



Şekil 9,10. Yayla mimari ve yerleşkesi Sarıtaş yaylası, Trabzon

Tabii bu bütüncül mirasın korunmasında aktörler de önemlidir: kamu, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, özel sektör ve yerel halk. Kırsalın korunmasında en büyük eksikliklerden biri, yasal düzenlemelerin belirsizliği ve denetim yetersizliğidir.

Kamu, merkezi ve yerel düzeyde politika belirlemelidir. STK'lar bilinç ve farkındalık yaratır. Ancak bugün Trabzon'daki 300'e yakın STK'nın yalnızca yaklaşık 100'ü aktif çalışıyor. Kadın girişimcilerin ve gençlerin bu sürece katılımı da büyük önem taşıyor.

Eğitim ayağı ise belki de en kritik olanıdır. Kültürel miras bilinci ilkokuldan başlayarak müfredata girmeli. Ancak bu şekilde gelecek kuşaklarda kalıcı bir farkındalık oluşturabiliriz.

Yasal mevzuat açısından bakarsak, Türkiye'de 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu var, ancak kırsala özel bir düzenleme hâlâ eksik. 1924 tarihli Köy Kanunu oldukça detaylıdır; güncellenmesi, kırsal yapılaşma için rehber niteliği taşıyabilir.

Plansız alanlarda imar yönetmeliği ise daha çok kent odaklı; kırsalın dinamiklerini yansıtmıyor. Bu da çarpık yapılaşmayı beraberinde getiriyor. Uzungöl ve Hamsiköy gibi kırsal yerleşmelerde bu durumu açıkça görebiliyoruz. Öte yandan köyler boşalırken yapılaşma artıyor.



Şekil 11. Uzungöl Yerleşkesi





Şekil 12. Hamsiköy yerleşkesi Maçka

Kırsalda ustalık ve yerel malzeme kullanımı da giderek azalıyor. Ahşap yapı ustaları neredeyse yok denecek kadar az. Betonarme yapılar hızla yayılıyor. Oysa bölgeye özgü geçme tekniğiyle inşa edilen seranderler, taş evler, geleneksel yapı detayları hem estetik hem işlevsel açıdan değerlidir.

Koruma sorunlarını özetlersek: bakımsızlık, yanlış restorasyon, terk edilme ve ekonomik yetersizlik başta geliyor. Bazı köylerde geleneksel evler duruyor ama hemen yanına betonarme yenisi yapılıyor. İnsanlar bakımsızlıktan kaynaklı toz, böcek ve fare gibi gerekçelerle eskiyen geleneksel evlerini terk ediyor.

Koruma için belgeleme çok önemli. Doğu Karadeniz Kültür Varlıkları Envanteri oluşturulmuş olsa da, anıtsal yapılar dışındaki taşınmazların çoğu kayıt altına alınmamış. Envanterin dijitalleştirilmesi ve erişilebilir hale getirilmesi önemlidir.

Turizm, doğru yönlendirilirse korumanın itici gücü olabilir. Yeni yapı yapmak yerine mevcut evlerin pansiyon olarak değerlendirilmesi, köy okullarının müze veya kültür merkezine dönüştürülmesi kırsalın kimliğini yaşatılmasına katkı sağlayacaktır.

Biz de KTÜ Mimarlık Bölümü olarak bu konuda bazı projeler yürüttük. 2007–2008 yıllarında “Doğu Karadeniz’de Kırsal Mimari Restorasyon Elemanı Yetiştirme” projesi bunlardan biriydi. Rize Fındıklı Çağlayan Vadisi’nde beş yerel usta ile

başladık; yirmi ustayı eğittik, uygulamalar yaptık. İnsanlar, sahip oldukları mirasın değerini fark etti, evlerini restore etmeye başladı. Ayrıca 2015 yılında tamamlanan Koruma Odaklı Kırsal Alan Planlaması: Bir Model Önerisi (KOKAP) adlı projesi bunlardandır.

Kırsal yerleşmelerde artan yapı baskısı hem somut hem de somut olmayan miras değerlerinin hızla yok edilmesine neden olmaktadır. Bu zengin mirasın korunması için acilen koruma çalışmalarına hız verilmelidir.

## 2. OTURUM: Kent - Kıyı ve Ulaşım

**Moderatör: Bekir Gerçek / Mimarlar Odası Trabzon Şubesi  
1988-2006 Yılları Arası Şube Yönetim Kurulu Başkanı**



*Soldan sağa; Bekir Gerçek, Gökhan Hüseyin Erkan, Ercan Şen (Havva Güner Eriş ailevi sebeplerden dolayı panele katılamamış, hazırladığı sunum ve animasyonları göndermiştir.)*

# Bir Yol Mücadelesi: Tanjant

## *Bekir Gerçek (Mimar)*

Akşam şöyle bir Tanjant dosyasını biraz karıştırdım. 88’de başlayıp 99’da bitti... Deniz, on bin yıllık bir mücadelenin hikâyesi. Her santimi her karesi çok önemli. Yazışmalarda, mücadelelerde kurulan bir tarih bu. Biraz dilim döndüğünce anlatmaya çalışacağım.

Trabzon’da basit gibi görünen ama derin kökleri olan şeyler var. 1959, 1964... Sonra bir ikincisi geliyor. Sahile dolguyla yol yapıldı peş peşe. Ama bunların hiçbirini, inanın, hiçbir imar planında hiçbir zaman yer almadı. Şimdi, birinci yanlış bu zaten. Hata arıyorsanız, imar planında yer almayan yollar bunlar. Sonuncusunda kıyı kanunu yeri değişmiş... Birinci 50 metre, ikinci 50 metre gibi bir sürü kurallar getirildi. 6 metrekarelik kabin ve büfe dışında hiçbir şey yaptırılmıyorken, sen denizi dolduruyorsun, yolu bile denize yapıyorsun. Bunu engelledi işte Ordulular. Bizim engelleyemediğimiz. Trabzon’un antik kenti olduğu dönemlerde, yukardan aşağıya İç kale, Orta Hisar, Aşağı Hisar var.

Tarihçiler der ki: “Liman, 50 büyük gemiyi barındırabilecek kadar derindi.” Kalıntıları doldurduk geçtik son zamanlarda.

Kent, kendi kendine oluşmaya başlamıştı. İşgaller, idari yapılanma, taşımacılık hep liman üzerinden yürüyordu. Deniz yoluyla her şey taşınıyordu. Bu süreçte çok güzel bir yaşama kültürü, barınma kültürü oluşmuştu. Kuzeyden güneye tırmanan ana cadde İç kale Caddesi bu cadde sahile Moloz Kapısına kadar iniyor. Kenti boydan boya kesiyor.

Bu caddenin sağında ve solunda surla olan mesafesine göre yapı adaları var. Yapı adalarının eğimi, genişliği, sura olan mesafesi etkiliyor. Bazen araya koydukları bir sokakta iki yapı adası, bazen üç sokakta üç yapı adası gösteriyorlardı. Bunların en küçükleri 140-150m<sup>2</sup>; büyükleri 300 metrekare civarında konaklardı. Hepsinin bahçeli hepsi bahçe duvarlarından o canım sokaklara açılan kapıları vardı. Çok mutlu bir kentti Trabzon.

Daha sonra artık kent, sur içine sığmamaya başladı... sur dışına taşı. Gülbaharhatun, Faroz’a kadar bu tarafta Hacı Kasım tüm bu mahallelerde o güzel yapılanma kültürü kaybolmaya başladı. Zaman içerisinde ihtiyaçlardan doğan birtakım nedenlerle şehir buralara da sığmayınca sahile zorunlu olarak ticaret ve kıyının rantından dolayı bir lineer gelişmeye zorlandı ve sahil ile kent

perdelenmeye başlıyor ve ağır ağır Trabzon insanı denizden uzaklaştırıldı. Biz çocukken Ganita’ da denize girerdik. Buradan ta Askeri kampa yani şu anki Yıldızlı ’ya kadar ayağımız kumdan ayrılmadan yürüme şansımız vardı. Baştan aşağı kumsal bir kentti.

İşte bu anlattıklarımın ardından, ağır ağır kıyıya saldırılar başladı. Bu planlama olmadan kendi kendine oluşan bir kent şeması, bir kent yapılaşması. 1930’lu yıllarda belediyeler yasası çıktığında belediyelere imar planı yapma mecburiyeti getirildi. Trabzon’da da 1924–26 arasında halihazır haritaları hazırlandı. Planlama Fransız plancı Lambert’e verildi. Lambert’e söylenen Ayasofya ile Arafilboyu çıkışına kadar 60.000 kişilik bir şehir planlanacak.

Lambert diyor ki; beş madde altıncısı madde değil tavsiye, abideli bir kent merkezi meydan parkını ve civarını öneriyor. Vadiler yeşile terk edilmeli ve içerisindeki yapılar ile beraber korunmalı. Kentin havalandırma kanalı vadilerdir diyor. Tabi o zamanlar o vadilerde su tertemiz akıyordu, Menfeze alınmamış. “Trabzon iki köprülülük bir kenttir” diyordu.

İkinci madde kentin mevcut arteri Maraş Caddesi kabul edilmeli. Paralelinde doğu batı istikametinde yeni yollar açılmalı ve bunlar mümkün olduğunca kente az bağlanmalı, yeni yerleşim alanlarının yükü kente bindirilmemeli.

En sonunda Tavsiye niteliğinde Trabzon Belediyesi süratle Türklerden oluşan çeşitli meslek disiplinlerine mensup kişilerin oluşturduğu planlama bürosunu oluşturup hizmet vermeli.

Lambert’in planında söylediği hiçbir şeye uymamışız. Buna rağmen Lambert’in planı tam anlamıyla koruyucu plan. Bu güzel kenti tarihi eserleriyle doğal güzellikleriyle korumayı amaçlayan bir plandı.

Bir süre sonra bozuldu. 1968’de yarışma açıldı, 1970’te yeni planlar geldi. Yarışmayı içerisinde Lambert’in önerdiği anlamda doğu – Batı istikametinde yeni yol öneren Tanjant Yollu proje kazanıyor. Bu proje aslında Lambert’in bıraktığı mirası sürdürülebilir kılmak için hazırlandı. Aynı prensipler doğrultusunda önerileri vardı.

Ancak gelin görün ki ertesi gün de Lambert Planına da saldırılar başlıyor.

Bu arada birinci dolgu yol yapılıyor 1959-64 yolu, ardından ikincisi yapılıyor. Bunların hiçbirisi planlarda yok ve yol cazibe merkezidir, yoldan kaynaklanan



sahilde yükselen perdeler (binalar) başlıyor, devamında daha yüksek katlar, daha sert müdahaleler geldi. Antik dönemin kenti artık denizle bağıını kaybetti.

Tanjant yolu, kenti güney platolara bağlama amacıyla düşünülse de bugün görüyoruz ki kent güneye değil, sahile sıkıştı. Koruma Kurulu da bu süreçte ne yazık ki yetersiz kaldı.

Bu kent ortasından hançerlenecek kent değil, yarılıp yıkılıp karşıdan karşıya geçilecek kent değildir. Kendine has dokusu var, bütün saldırılara rağmen yine de ayakta.

1988’de Gülbahar Hatun Türbesi civarında yol çalışmaları yeniden başladı. Mimarlar Odası dava açtı ve kazandı. Ama Karayolları yeniden plan değişikliğine gitti. Belediye, “yolu imar planındaki güzergâhtan geçiriyoruz” diyerek aynı saldırıyı tekrar başlattı.

Koruma Kurulu’nun bu sürece sessiz kalması, hatta zaman zaman iş birliği yapması en acı olanıydı. Yine mücadele başladı. Mimarlar, planın iptali için dava açtı ve kazandı. Ancak yıllar geçti; bu kez başka değişikliklerle aynı yollar yeniden gündeme getirildi.

Bu kentin tarihi, kolektif bir üretimin tarihidir. Halkın inancı, emeğiyle oluşmuş bir yaşam dokusu... O yüzden her plan değişikliği, aslında bir hafızanın kaybıdır.

Bugün, kenti savunan birkaç kişi kaldı belki. Ama hâlâ direniyoruz. Çünkü bu şehir, yalnızca taş ve bina değil; bir yaşam biçimi, bir kültürün devamıdır.

## Ordu'nun Yol Deneyimi: Yola Gelmeyenler

*Havva Güner Eriş (Mimar – TMMOB Mimarlar Odası Ordu Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı)*

Karadeniz Otoyolu olarak adlandırılan proje, birçok kenti ve kasabayı bıçakla keser gibi denizden koparmıştı. Kumsallar yok olmuş, sahiller doldurulmuş, çok şeritli viyadükler ve köprülerle örülü yollar, deniz kıyısındaki apartmanların balkonlarının dibinden geçirilmişti. Bu sadece denizin değil, aynı zamanda bölge insanının denizle kurduğu ilişkinin, deniz kültürünün de üzerine beton döken bir projeydi.

Yıl 1994... Ordu'nun sahili boyunca sıralanan binlerce çam ve at kestanesi ağacı kesilecek, deniz doldurulacak, şehir onlarca viyadükle yüzlerce metre boyunca geçilecekti. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bu projesini bir şekilde öğrenen, çevre ve kent duyarlılığıyla tanınan Enis Ayar ve Taner Aksoy, çığlık çığlığa ortaya atıldılar. TEMA Ordu Temsilcisi Nilgün Gözükan ve Ordu Gazeteciler Cemiyeti Başkanı Tuncer Engin de direnişin örgütlenmesinde ön safta yer aldılar. Sahilin yok edilmesine “dur” demek için olağanüstü bir çaba başlatıldı.

- Birçok sivil toplum örgütü harekete geçirildi; birliktelik adeta nakış gibi işlendi.
- Yerel gazeteler, özel radyolar, dernekler ve gönüllülerle güçlü bir kamuoyu oluşturuldu.
- Müftülük ziyaret edildi; kimi camilerde konu gündeme getirildi. Okullar dolaşıldı, kahvehanelerde söyleşiler düzenlendi.
- Genç, yaşlı, yüzlerce gönüllü seferber oldu.

24 Eylül 1994 Cumartesi günü, bir miting düzenleme kararı alındı. Etkinlik, yok edilmek istenen sahilde yapılacaktı. Müzikli, şenlikli bir protesto planlanmıştı. Başlangıçta çok az kişi geldi. Ancak kısa bir süre sonra, şehrin yokuşlarından inen, sokaklarından, caddelerinden akın eden insanlarla sahil doldu taşı. Teknelerle, motorlarla denizden gelenlerle birlikte on binlerce kişi katıldı. Kalabalık öylesine büyüktü ki, Trabzon–Samsun yolu trafiğe kapandı. Binlerce araç, kilometrelerce kuyruk oluşturdu.

Miting olağanüstü bir yankı yarattı. Devlet şaşkındı ve sonunda, projeden vazgeçildiği açıklandı.

Esasında Çevre yollarının temel amacı hepimizin bildiği gibi şehir merkezindeki trafiği rahatlatmak, şehir etrafında trafik akışını geliştirmektir. Şehir merkezinden geçen transit yolların çevreye birçok olumsuz etkisi bulunmaktadır. Özellikle yük ve yolcu taşıyan araçların sebep olduğu kazalar, gürültü, hava kirliliği, yoğunlaşan kent trafiği nedeniyle ortadan kalkan ulaşım konforu...vb. birçok olumsuz etki sayabiliriz.

Doğu Karadeniz Bölgesinin sahil kenti özelliği taşıyan tek ili olan Ordu, Çevre Yolunun sahilden geçmemesiyle kentin denizle olan bağının kopmamasını sağlamış böylece kentin planlanmasında hedef olarak konulan “Turizm Kenti “ olma vizyonunun önünü açmıştır.

Aynı zamanda mevcut transit yolun şehir içi yoluna dönüşmesi ile, kentin ulaşım yükünde ciddi bir azalma oluşmuş, kazalar hissedilir derecede azalmış, egzoz emisyonundan kaynaklı hava kirliliği ortadan kalkmış, kent içi ulaşımı konforlu hale gelmiştir. Tüm bu kazanımlardan belki de en önemlisi kentin kıyısıyla, deniziyle bağı kopmamış ve “ Kıyı Kenti “ olma niteliği yaşanır kılınmıştır.

## Kıyı Kentlerinde Ulaşım Sorunu

*Dr. Öğr. Üyesi Gökhan Hüseyin Erkan / KTÜ Mimarlık Fakültesi-Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*

Yönetimlerin; kentlerin ve bölgelerin yönetiminden sorumlu, mükellef ve yetkili olanların işine yarayacak bir başlangıç yapacağım. Ulaşım planlamasında, özellikle kıyı kentlerinde yaşanan zorluklardan, ulaşım şebekesi düzenlemede karşılaşılan güçlüklerden bahsedeceğim. Ardından, mevcut ulaşım uygulamalarının ve kararlarının bu güçlüklerle ilişkisini, bunlardan kaynaklanıp kaynaklanmadığını soracağım.

Konumuz kıyı olduğundan, önce harita üzerinden nerede bulunduğumuzu, kıyı kullanımlarını, yakın coğrafyada durumun ne olduğunu görelim, sonrasında grafiklerle kendimize bakalım isterim. Yol, birçok işlevi olan, birçok türü bulunan bir öge. Burada ilgi alanımız Doğu Karadeniz Bölgesi olarak tanımlandığı için görevimiz biraz daha bölgesel ulaşım ögelerine bakmayı gerektiriyor. Karadeniz coğrafyası, topografyası gereği oldukça zorlu bir bölge. Demiryolu hattı olmadığından, kıyı boyunca kentleri birbirine ve diğer bölgelere bağlayan ulaştırma olanakları sınırlı. Feribot bağlantıları da sınırlı; Samsun’da birkaç hat

var ama Doğu Karadeniz genelinde çok seyrek. Dolayısıyla kıyıdaki şehirlerimizi etkilemeyen, demir yolu taşımacılığının hiç olmadığı, deniz yolu taşımacılığının ise yoğun olmadığı bir kıyı kullanımından söz ediyoruz. Eskiden var olsa da, bugün deniz yolu bağlantıları çok zayıf; işletildiği zamanlarda bile bölgesel ölçekte bir hacim yaratmıyor. Dolayısıyla ekonomik aktiviteler açısından deniz ulaştırmanın rolü zayıf. Avrupa'daki pek çok yerde kıyı koruma alanları, farklı yasal statülerde kıyı düzenlemeleri bulunurken, bizde bu tür örnekler çok az. Doğu Karadeniz kıyılarında özel koruma statüsüne sahip alanlar neredeyse yok. Kıyı kenar çizgisi uygulaması dışında ciddi bir koruma alanından söz edemiyoruz. Diğer yönden bakınca kıyı kentlerinde iyi ulaşım şebekesi oluşturmak için bu tür kısıtlayıcılık durumları yok.

Türkiye genelinde motorlu araç sahipliği düşük; bireysel araç oranı az. Nüfus artmasına rağmen, otomobil oranı [Grafikteki 2024 yılı verilerine göre] Avrupa'ya kıyasla oldukça düşük kalıyor. Buna rağmen kentlerde yoğun trafik sıkışıklığı yaşanıyor; çok araç olduğu için değil altyapı yetersizliği nedeniyle, yollar ve ulaşım şebekesi iyi planlanmadığı için. Yani trafik sorunu araç fazlalığından yahut yol azlığından değil, doğru planlama ve uygulama eksikliğinden kaynaklanıyor.

Kıyı kentlerimizde yol, kentsel mekânı biçimlendiren en önemli unsurlardan biri. Bu önemi, 1830'lardan itibaren erken dönem planlama faaliyetlerinde görülür. İlk imar kurallarıımız can ve mal güvenliğine yönelik, yangınlarla ilişkili getiriliyor. Yangınlardan kaçınmak için yollar açılıyor, binalar arasına mesafe konuluyor, yollarda geometrik ilkeler gözetiliyor. Aynı dönemde, 19.yy'da Paris'te açılmış Opera Bulvarı gibi düz ve geniş bulvarlar fiziksel bir öge olmakla birlikte, politik kaygılarla, toplumsal hareketleri denetlemenin stratejik bir aracı olarak kullanılmış. Bu yaklaşım, "militarist planlama" diye anılır. Yollar; ışık, hava, erişim sağlar ama aynı zamanda kontrol ve müdahaleyi kolaylaştırır. Yollar kent formunu belirleyen en önemli yapısal öğelerdendir.15 dakikalık kentler, ulaştırma odaklı gelişim şemaları, lineer kent modeli, ızgara sistem, ağsal veya ışınsal makro form gibi yaklaşımlar hep bu öneminden türemiştir. Bizde ise bu ulaşım modellerinin çoğu sadece raporlarda kalıyor. Uygulamada, çıkan sonuçla model arasında ciddi kopukluk var. Halbuki Cumhuriyetin ilk yıllarında çıkarılan kanunlarda "yapılar ve yollar" teknik ölçütlere dayandırılarak birlikte ele alınmıştı. Yolun teknik standartlarına önem verilmişti: örneğin "9,5 metreden dar olamaz", "yaya kaldırımları 2,25 metre olacak", "eğim caddelerde %4'ü, sokaklarda %10'u geçemez" gibi kurallar, "yol kademeleri" tanımlanmıştı. Ama

bugün bu tür yasa veya yönetmelik düzeyinde bağlayıcı kurallar, yola ilişkin ölçütler, kademelenme esasları neredeyse yok. Yol tasarımı büyük oranda pratiğin inisiyatifine bırakılmış durumda. Yönlendirici ve bağlayıcı kural olmayınca kaç şeritli olacağı, hangi standarda göre yapılacağı gibi teknik hususlar bile çoğu zaman müzakere konusu haline getiriliyor.

Yollara ilişkin bu genel düzenleme eksikliği bir yana, kıyı bölgelerinde yol tasarlamanın ayrıca zorlukları var. Kıyı, belirli işlevlerin orada yer almak zorunda olduğu bir alandır: liman, tersane, balıkçı barınağı gibi doğası gereği kıyıdan başka yerde yapılamayacak tesisler var. Yani “bir alanı hem plaj hem liman yapalım” deme şansınız yok; biri diğerini dışlar. Dolayısıyla kıyı planlamasında rekabet eden işlevler arasında bir tercih yapmak zorundasınız. Ayrıca kıyı yapıları aşılması güç, genellikle büyük alan kapsayan eşiklerdir. Örneğin liman sahası erişimi ve dolaşımı kısıtlayan bir bariyer oluşturur. Bu da belirli konumlarda kentle deniz arasındaki fiziksel bütünlüğü kopartır. Kıyı bölgelerinde yetki durumu da ayrı bir sorundur. Dolgu ve kurutma yoluyla kazanılan kıyı arazilerinde, kentin deniz tarafında yetki yerel yönetimlerin değil, merkezi idarenindir. Ulaşım kararlarının bu yetki dağılımı içinde eşgüdümlü alınması gerekir.

Kıyılarda özgün doğal yaşam alanları, ekolojik değerler, kültürel hassasiyetler vardır. Buralar hem doğal hem toplumsal olarak karadan farklılaşmış yerlerdir. Kıyı özgün bir kültür oluşur, insanlar denizle bağını sürdürmek ister. Bu kültürü zedeleyecek kararlar toplumsal tepki doğurur. Yani kıyıda ulaşım planlaması sadece teknik değil, aynı zamanda kültürel bir konudur.

Kıyıya bakan arsalar genellikle yüksek emlak değerine sahip olduğundan kamulaştırma yapmak maliyetli ve zordur. Kıyı bölgelerinde toplu taşıma şebekesi tasarlamak da zordur. Tek yönlü akış nedeniyle kapasitenin verimli kullanım oranı düşüktür. Kıyı boyunca çalışan tramvay ya da otobüs hatları genellikle verimli olmaz. Bu yüzden ya içeride alternatif yol bulmak gerekir, ya da sistem yüksek sübvansiyonla desteklenir. Eskiden Trabzon–Samsun arasında yolcu taşımacılığı denizden yapılmış ama bugün paralel hatlarda bu model verimli değil. İzmir veya İstanbul’daki gibi bir karşı kıyı olmadığı müddetçe paralel kıyı taşımacılığı, kara ulaşımıyla rekabet edemiyor. Hem zaman hem de maliyet açısından dezavantajlı. Uygulandığında dahi Karadeniz’in sert iklim koşulları nedeniyle deniz seferlerinin sık sık iptal edilmesi olasıdır. Dolayısıyla kıyı ulaşımı turistik, mevsimlik ya da sembolik düzeyde kalıyor.

Sonuç olarak; kıyı kentlerinde ulaşım planlamak, sadece teknik bir mesele değildir.

Doğal eşikler, idari yetki karmaşası, ekonomik rekabet, kültürel hassasiyetler ve iklim koşulları gibi pek çok faktör bir aradadır. Bu yüzden kıyı kentlerinde ulaşım kararları her zaman çok katmanlı, çok boyutlu ve dikkatle tartılması gereken kararlardır.

Bu zorlukları sıraladıktan sonra tartışılması gereken sorumuz şu olabilir: bölgemizdeki ulaşım altyapıları, projeleri ve uygulamalarındaki sorunlar kıyıya özgü bu koşullardan mı kaynaklanıyor yoksa başka sebeplerden mi?

## **Kıyı Dolguları: Denize Ulaşmak İçin Denizden Uzaklaşan Kentler**

*Ercan şen (şehir Plancısı / TMMOB şehir Plancıları Odası Trabzon şubesi 8. Dönem Yönetim Kurulu Üyesi)*

Tüm katılımcıları saygıyla selamlıyorum. Tüm mimar dostlarımızın, mimarlık camiasının Dünya Mimarlık Günü’nü kutlamak istiyorum.

Bugün şehir Plancıları Odası Trabzon şubesi adına, Trabzon’daki kıyı kullanımları ve dolgu alanları ile alakalı bazı şeyleri anlatıp mevcut durum üzerinden bir değerlendirme yapacağım. Ardından da bazı sorular ve önermeler yönelteceğim.

Bizim Mimarlar Odası Trabzon şubesi ile birlikte oluşturduğumuz bir çalışma komisyonumuz var ve bu konuları sürekli komisyonda tartışıyoruz. Ziraat Mühendisleri Odası’yla da fiili kullanımlarla ilgili değerlendirmeler yapıyoruz. Dolayısıyla burada biraz özelde Trabzon’la ilgili bir durum değerlendirmesi üzerinden bazı tespitleri paylaşacağım.

**“Denize ulaşmak için denizden uzaklaşan kentler”** diye bir başlık var ama bunu farklı şekillerde okuyabilirsiniz ve farklı ifadeler kullanabilirsiniz:

**“Denize sırtını dönen kentler”, “Denizden koparılan insanlar”, “Denize inşa edilen kent ama denizden uzaklaşan kentli”** gibi birçok ifade söylenebilir. Bu sunumda denizle kent ilişkisini farklı eksen üzerinden bazı kullanımları ve örnekleri vererek anlatacağım.

Aslında bizim için önemli olan; Trabzon kıyısındaki dolgu ve kıyı kullanımların sonuçları nelerdir? Bunların mevzuatla ilişkisi nasıldır? Bunu ortaya koymak. Çünkü kıyı alanları özel bir kanuna tabi, özel statüsü olan alanlardır. Dolgu ise; kıyı alanları ve bu alanların doğal yapısını değiştiren bir eylemdir. Dolayısıyla dolgu; arazi kazanma amacıyla, her zaman her yerde, her koşulda gündeme gelen bir eylem olmamalıdır. Dolayısıyla burada kıyı kullanımları ve dolgu ile ulusal mevzuatımız arasında ilişki kurmak kaçınılmazdır.

Mevzuat bize nelerin yapılabileceğini tarif eder. Sabah oturumunda konuşan panelist hocalarımız, kıyıyla ilgili bazı kavramlardan söz ettiler. Gökhan Hoca da az önce belirtti: Kıyıyı sadece deniz-su alanı ile sınırlı düşünmemek gerekir. Fiziksel olarak suyla temas etmese bile, kıyı kenar çizgisine kadar olan alan kıyı alanı sayılır. Dolayısıyla dolgu dediğimiz uygulamalar, bu çizgiden itibaren başlayan fiziki eylemler ve süreçlerdir.

Anayasamızda da açıkça belirtilir: Kıyılar kamu yararına kullanılmalıdır, bu arada ekolojik dengesi de korunmalıdır. Denizlerde dolgu yapabilmek için kamu yararının oluşması gereklidir. Yani bir dolgu ve kıyı kullanımı için; öncelikle kamu yararına bir zorunluluk ve gereklilik olmalıdır. Daha uygun bir seçenek bulunamamış olması ve karasal alanda çözülemeyen bir ihtiyaç ancak dolgu alanına taşınabilir.

Elbette kıyılarda yapılması gereken bazı zorunlu kullanımlar vardır: iskele, liman, kayıkhanesi, dalgakıran, rıhtım, dalyan, fener, istinat duvarı, menfez gibi yapılar. Bunlar kıyının korunmasıyla doğrudan ilişkilidir ve başka bir yerde yapılmaları mümkün değildir.

Ulusal mevzuatımızda kıyı ve dolgu konusu açıkça tanımlanmıştır. 3621 sayılı Kıyı Kanunu özel bir kanundur. Bu kanunla 1990 yılında yürürlüğe giren düzenleme, 1992 yılında Anayasa Mahkemesi kararıyla şekillenmiştir. Ancak 2005 yılından itibaren ise kıyı kanununda tanımlanan kullanımlar farklı bir yöne evrilmiştir.

Başlangıçta kıyıda yapılabilecek faaliyetler sınırlı iken, 2005 yılı sonrası dönemde mevzuata yapılan eklemelerle kullanım alanları çeşitlenmiştir. Örneğin kanuna göre kıyı ve dolguda yapılabilecek kullanımlara;

- 2005 yılında yat limanları eklenmiş,
- 2008 yılında “uluslararası spor müsabakaları için tesis yapılabilir” denmiştir.
- 2016 yılında sahil güvenlik karakolları,

- 2017 yılında şehir hastanesi ve endüstri bölgeleri,
- 2020 yılında ise enerji santralleri ve enerji hatları, millet bahçeleri ve cami alanları gibi kullanımlar eklemeler yapılmıştır.

Yani 1994 yılından 2005 yılına kadar kamu yararı vurgusu korunurken, 2005 sonrası dönemde karasal alanda yapılabilecek faaliyetlerin deniz alanına taşındığı bir süreç başlamıştır. Kaldı ki özellikle 2005 yılından sonra eklenen bazı kullanımların (yeşil alan, park, sağlık, spor, endüstri vb.) aslında yerleşmelerin kentsel alanları içerisinde ihtiyaç duyduğu ana kullanımlar olduğu görülmektedir.

Mevzuattaki bu düzenlemelerin bazılarının ise özellikle Trabzon iline yönelik yasaya dahil edildiği görülmektedir. Bu tabi ki bazıları göre Trabzon için bir başarı sayılabilir! Öyle midir, değil midir? Sizlere bırakıyorum.

Trabzon ilini de kapsayan ve uyulması zorunlu olan yasal ve stratejik belgelerdeki bunlar 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ve Bütünleşik Kıyı Alanları Planıdır-denizel alanların korunmasına yönelik kararlar ve yasaklar içermektedir. Örneğin çevre düzeni planında Trabzon ilinin doğusunda Of-Arsin-Yeşilyalı arası ile Akçaabat-Yıldızlı-Vakfıkebir-Yalıköy arası kıyı bölümü; doğal ve ekolojik özelliği korunacak alanlar olarak belirlenmiştir. Yine bütünleşik kıyı alanı planında “doğal haliyle korunacak kıyı alanları” ile “biyolojik ve doğal çeşitliliğin muhafazası” hedeflerine aykırılık içeren kullanımlar yapılamayacağı belirtilmiştir.

Ancak bakıldığında Trabzon kıyı boyunca faaliyet özellikleri gereği kıyı ve denizde yapılacak kullanımların dışındaki birçok kullanım ve dolgunun doğal haliyle korunacak belirtilen kıyı alanlarında yapıldığı ve deniz ile karanın ekolojik sisteminin korunmasına yönelik kullanımlar önerilmediği görülmektedir.

Trabzon’da kıyının sunduğu çekim, ulaşım altyapısının kıyıda yoğunlaşması sonucun artan erişebilirlik kıyı bölgesindeki yapılaşmayı teşvik etmiş, bölgesel nüfus hareketlerinin, kırsalın boşalmasının sonucun olarak da kıyı bölgesindeki yapılaşma genel bir kentsel gelişme biçimine dönüşmüştür. Bu durum kıyının aşırı kullanılmasına ve denizel alanlara müdahale edilmesine neden olmuştur.

Bu noktada Trabzon ili bütününde baktığımızda, kıyı kullanımını ve denizel alanı etkileyen birkaç kullanımda bahsetmek istiyorum:

- Birincisi Karadeniz Sahil Yolu. Bu yol, kentin denizle bağını büyük ölçüde kesmiştir. Kıyıda yoğun bir yapılaşma baskısı ve nüfus yığılması oluşmuştur.



Karadeniz sahil yolu geçkisi sonucunda Kıyı ve Deniz ile ilişkisi mekânsal, kültürel ve toplumsal olarak koparılan bir Trabzon karşımıza çıkmıştır. Bu durum uydu görüntülerinde 1985–2005 arası kıyıdaki değişim ile net olarak görülebilir.

- İkincisi ise 2008 yılında kanuna ilave edilen hüküm kapsamında 2011 yılında EYOF Gençlik Olimpiyatları yani uluslararası spor tesisleri için yapılan dolgulardır. Trabzon Akyazı dolgu alanı, bugün üzerinde şehir hastanesinin yapımına kadar uzanan bir süreç oluşturmuştur.

Başlangıçta kruvaziyer limanı olarak planlanan alan, sonra spor tesisine, daha sonra da şehir hastanesi kullanımına yönelik düzenlenmiştir.

Diğerleri ise yeşil alan ve rekreatif alan kullanımına yönelik dolgular; Akçaabat, Arsin, Vakfıkebir, Beşikdüzü gibi tüm kıyı ilçelerinde görülmektedir.

Sonuç olarak Trabzon ili sınırları içindeki toplam 110 kilometrelik kıyı şeridinde, dolgusuz hiçbir ilçe kalmamıştır.

Ne yazık ki sizlere sunduğum bu dolgu uygulamalarının hiçbirinde kamu yararı önceliklenmemiştir. Gereklik ve zorunluluk kriteri göz ardı edilerek sadece denizden alan kazanmak için dolgu yapılmıştır. Kentsel ve karasal alanda yapılabilecek birçok kullanım — park, sağlık tesisi, spor alanı, endüstri bölgesi gibi — denizel alana taşınmıştır. Bu da ekolojik dengeyi bozmuş, insanların denize erişimini kısıtlamıştır. Kentsel yerleşmelerdeki kentsel donatı eksikliği dolguda giderilmeye çalışılmış, mekânsal planları koruma hedeflerine uyulmamış, ekolojik açıdan nitelikli alanlar korunmamıştır.

Peki dolguya karşı olarak mücadele edebildik mi? Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası olarak bu süreçlerde defalarca yargıya başvurulmuştur. Örneğin;

- Akyazı deniz dolgusu alanının iptali için her iki meslek odası yargıya başvurmuştur. Ancak dava kaybedilmiştir.
- Yine Şehir Plancıları Odası tarafından Akyazı dolgu alanında inşa edilmekte olan Şehir Hastanesi kullanımına dava açılmıştır.
- Arsin endüstri bölgesi kararına, Akçaabat kavaklı - salacık mevkiindeki dolgu planlarına dava açılmış ve süreç devam etmektedir.
- Sürmene Çamburnu mevkiinde ise yöre insanı tarafından kullanılmakta olan ve tek dolgu yapılmamış olarak kalan kumsal alanında yapılacak su ürünleri

tesisi planına açtığımız dava ise lehimize sonuçlanmıştır. Orayı sonuçta koruyabildik.

Burada şu soruları kendimize sormamız gerekiyor:

- Karadeniz Sahil Yolu kentin güneyinden geçirilemez miydi?
- Stadyum mevcut yerine korunamaz mıydı?
- Şehir hastanesi dolgu alanında değil, karasal bir alanda yapılamaz mıydı?
- Gülcemal-Uzunkum, Akçaabat-Darıca mevkiilerindeki dolgu yerine kentsel alan içinde yeşil alan ihtiyacı karşılanamaz mıydı?

... gibi sorular çoğaltılabilir.

### **Artık ne yapmalıyız? Biz kıyıdan, denizden ne istiyoruz?**

- Öncelikle artık yeni dolgular yapmaktan vazgeçmeliyiz.
- Kıyı alanlarını doldurmak gibi bir alışkanlık ile dolgular kolay arazi kazanma yöntemi olarak kullanılmamalıdır.
- Karasal alanda çözülebilecek ve yapılabilecek hiçbir işlev-kullanım denizel alana taşımamalı; her kentsel kullanım için dolgu bir alternatif alan olmalıdır.
- Eğer gerçekten zorunlu bir dolgu yapılacaksa, bunu rastgelelikten uzak, çok titiz yapmalıyız.
- Dolgular ve kıyı kullanımları, kentin planlarıyla bütüncül biçimde ele alınmalı; kente ekolojik ve sosyal etkileri ciddi biçimde değerlendirilmelidir.
- Kıyılar ve denizel alanlar her türlü müdahaleden üstün tutulmalı ve kıyı koruma alanları oluşturulmalıdır.
- Kıyı kentlerinin özgün yapıları nedeniyle, özellikle Karadeniz kıyıları için bu kentlerin planlamasına yönelik bir mevzuat düzenlemesi yapılmalı; bu düzenlemenin temelini kıyıyı kentten koparmayan, kentle bütünleştiren bir planlama anlayışı oluşturmalıdır.
- Artık dolgu değil, “koruma odaklı kıyı planlaması” dönemine geçmemiz gerekiyor.

Son olarak, sizlere 1985 yılından itibaren 2025 yılına kadar Trabzon kıyı hattında yapılan dolgular ve kıyı değişimini gösteren uydu görüntülerinden oluşan kısa bir video ile sunumumu bitiriyorum. Çok teşekkür ederim...

### 3. OTURUM: Afetler ve Çevre Sorunları

Moderatör: Dilek Şen Beyazlı



Soldan sağa; Ömer Şan, Cemalettin Küçük, Oğuz Kurdoğlu, Dilek Şen Beyazlı

## Doğu Karadeniz’de Kentsel Seller

*Prof. Dr. Dilek Şen Beyazlı (KTÜ Mimarlık Fakültesi-Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)*

Öncelikle çok teşekkür ediyorum. Son oturumlar zordur, biliyorum. Dünya Mimarlık Günü’nü kutluyorum. Bu organizasyonu düzenleyen tüm ekip arkadaşlarımıza da teşekkür ediyorum. Çok kolay olmadığını tahmin ediyorum; büyük bir emek gerektirmiştir.

Bugün Doğu Karadeniz’de kentsel selleri biraz tartışacağız. Bu tür bir sunuma hazırlanırken en zor kısım kapsamı belirlemektir. Olumsuzluklardan mı söz edeceğiz, yoksa bugüne kadar edindiğimiz deneyimlerden mi bahsedeceğiz? Buna karar verdikten sonra iş daha kolay ilerliyor.

Ben de bu tartışma alanı içerisinde çok kısa bir teorik giriş yaptıktan sonra örnekler üzerinden, alternatif projelerden neler öğrenebiliriz, bununla ilgili bir yol haritası çizebilir miyiz, bunu sizlerle paylaşmak istiyorum.

Karıştırılan bir kavram vardır: doğa olaylarıyla afetleri sıkça karıştırırız. Her türlü doğa olayına neredeyse “afet” demeye başladık. Bir sel olduğunda, bir deprem olduğunda “afet oldu” diyoruz. Oysa bir doğa olayının afete dönüşebilmesi için insan yaşamını doğrudan veya dolaylı etkilemesi, sosyoekonomik yapıyı ve kültürel faaliyetleri sekteye uğratması, can ve mal kaybına yol açması ve yerel imkânların yetersiz kalması gerekir.

Bu durumda biz, aslında doğa olaylarını afete dönüştüren faktörlerle karşı karşıyayız. Oysa olası, beklenen doğa olaylarını “doğal afet” olarak manşetleştiriyoruz. Bildiğimizden çok daha fazla afet türü vardır. Sadece doğal kaynaklı afetler bile 31 türdür. Biz bunların ancak birkaçını biliyoruz. Üstelik bu 31 türün 28’i meteorolojik kökenlidir. Dolayısıyla anlamamız gereken şey, meteorolojik kökenli afetlerin neler olduğudur. Toplumu en çok etkileyenler kuraklık ve taşkınlardır. Meteorolojik olmayan afetlerde ise depremler, can ve mal kaybı bakımından en yoğun tartışma alanını oluşturur.

Dünya ölçeğinde afet risk değerlerine bakıldığında, bunların bölgeden bölgeye değiştiği görülür. Türkiye, orta ve yüksek risk taşıyan ülkeler arasındadır. Afet türlerinin ülke içindeki dağılımına baktığımızda, ülkemiz açısından en çok maruz kaldığımız doğal afet türü heyelanlardır; ardından sel ve taşkınlar gelir. Bu afetlerin oluşum hızına göre sınıflandırıldığında, en tehlikeli doğa kaynaklı afet

türlerinden biri de ani gelişen sellerdir. Genellikle kuru yüzeylerin suyla kaplanması şeklinde ortaya çıkar.

Şimdi bu görüntüyle başlayalım. Suların bulunduğu yerden yükselerek başka bir alana gelmesi, kuru yüzeyleri kaplaması olayına sel diyoruz. Ama burada asıl sorgulamamız gereken şey şu: Suyun “bulunması gereken yer” neresidir?

Birçok yerde dere yataklarının değiştirildiğini, derelerin kutu menfezlere alındığını görüyoruz. Yani su, aslında olması gereken yatağa dönüyor ama bu sefer önüne yapılan yapıları yıkıyor, şehir içine yöneliyor. Dolayısıyla burada doğal bir olaydan değil, yanlış müdahaleler sonucu afete dönüşen bir süreçten söz ediyoruz.

Türkiye genelinde taşkın sayısına baktığımızda en yüksek sayının Erzurum’da olduğunu görüyoruz. Erzurum, Sivas, Bingöl gibi iller, Doğu Karadeniz’den bile daha fazla doğal kaynaklı afet yaşıyor. Ancak Doğu Karadeniz özelinde baktığımızda, en çok heyelan ve su baskınlarının yaşandığı bir bölgeyle karşı karşıyayız.

Afet azaltma planlarına baktığımızda ise durum çarpıcı. Doğu Karadeniz’in altı ilinde yapılan çalışmalarda heyelanlara yönelik eylemler yüzde 23 ile birinci sıradayken, taşkınlara yönelik eylemler yalnızca yüzde 19 düzeyinde kalmış durumda.

Ülkemizde çok sayıda plan hazırlanıyor, ancak planlar uygulanmıyor. Bu, en temel sorunlardan biri. Nitekim ünlü meteorolog Nick Dakka da “Kentsel Seller Yönetim Master Planı yapılmadıkça bu ülke sellerle baş edemez” diyor. Ancak çözüm sadece plan yapmak değil, o planları uygulamaktır.

Bu konuda ilk farkındalığım, 2020 yılında Rize’de yaşanan sel felaketiyle oldu. Giresun’un en yüksek yağış alan bölgelerinden birinde yaşanan bu olayda, yağış miktarı çok fazla olmamasına rağmen büyük bir afetle karşılaşıldı. O dönem meslektaşlarımızla birlikte bölgeye gidip inceleme yaptık.

Eski köprünün menfezlerinin tıkanması nedeniyle yeni yapılan köprü baraj etkisi yaratmış, biriken su ve molozlar bir anda kentin merkezine taşmıştı. Yani burada afetin nedeni yağış değil, mühendislik hataları ve yanlış yerleşim tercihleri olmuştu. Bu da bize şunu gösteriyor: Doğal kaynaklı afetlerde bile asıl etken çoğu zaman insandır.

1950’lerden itibaren afet oranları artış göstermiştir. Bu artışta kentleşme baskısı, yanlış arazi kullanımı, geçirimsiz yüzeylerin artması gibi etmenler rol oynamıştır.

Küresel iklim değışikliğı ise bu süreci hızlandırmış, ani yağışların sıklığını ve şiddetini artırmıştır. Ancak iklimsel ve jeomorfolojik koşulları değıştiremeyiz. Müdahale edebileceğimiz tek alan insan etkisidir. Ormansızlaşma, dere yataklarına yapılaşma, yanlış mühendislik uygulamaları ve kontrolsüz kentleşme afetlerin şiddetini artırır. Bu yüzden değıştirilebilir olanlara odaklanmak gerekir.

Karadeniz'in morfolojisi gereğı her ilçe, omurga gibi bir dere yapısına sahiptir. Her kol birleşir ve sonunda denize ulaşır. Bu yapıyı değıştirmek mümkün değildir. Bu nedenle bölgeye uygun yapılaşma ve arazi kullanımı politikaları geliştirmek zorundayız.

Doğu Karadeniz Havzası Taşkın Yönetim Planı incelendiğinde, Giresun merkez ve Tirebolu, Trabzon'da Akçaabat ve Sürmene, Rize merkez ve Çayeli, Artvin'de Hopa yüksek riskli alanlar olarak belirlenmiştir. Bu, aslında nerelerde ne tür olaylarla karşılaşabileceğimizi açıkça ortaya koyuyor.

### **Sorun, artık bilgi eksikliği değil; uygulama eksikliğidir...**

Az önce anlattığım derelerin her biri —Aksu Deresi, Harşit Çayı, Sabuncular Deresi, Kara Dere— ortak bir özelliğe sahip: hepsinde dere yatakları değıştirilmiş, yapılaşma baskısı yoğunlaşmış ve denizle bağlantı noktaları sahil yolu tarafından kesilmiştir. Bu da taşkın riskini büyötmüştür. Yıllar içinde dere çevresindeki yapılaşma artmış, taşkın alanları konut bölgelerine dönüşmüştür. Yani **afet riski biline biline inşa edilmiş şehirlerle karşı karşıyayız.**

Karadeniz sahil yolu, derelerin denizle buluştuğı noktaları kapatarak adeta bir bariyer işlevi görmektedir. Bu da suyun tahliyesini zorlaştırmaktadır. Aynı şekilde sahil dolguları ve sanayi alanları da bu doğal akışı engellemektedir. Samsun örneğinde olduğu gibi, sahil dolguları devasa boyutlara ulaşmış, derelerin doğal çıkış noktaları yapay kanallarla değıştirilmiştir. Ancak bu kanalların kapasitesi çoğı zaman yetersizdir.

Dolayısıyla, artık “bu bizim kaderimiz” demek yerine, planlama, mühendislik ve yerleşim politikalarını yeniden düşünmemiz gerekiyor.

## Doğu Karadeniz ve Çevre Sorunları

*Doç. Dr. Oğuz Kurdoğlu (KTÜ Orman Fakültesi – Orman Bölümü)*

Hepinize saygılar sunuyorum.

Çok çekilmez bir saat dilimine geldik ve şu an itibarıyla artık sabır diliyoruz.

Size ve tüm meslektaşların Mimarlar Günü'nü kutluyorum.

Bütün mimar arkadaşlarımızın daha özgürce planlama yapabildikleri, dış cepheleri estetik kaygıyla tasarlayabildikleri, para kaygısı olmadan bazı tasarımları hayata geçirebilecekleri bir ülke olalım dileğimi de özellikle ifade etmek istiyorum.

### Doğu Karadeniz'in Önemi

Şimdi, Karadeniz'den biraz bahsetmek gerek.

Çok özel bir coğrafya...

Doğu Karadeniz, dünyanın 200 önemli ekolojik alanından biridir.

Bu sadece belli vadiler için değil, tüm bölge için geçerlidir.

Hatta Doğu Karadeniz'in bir bölümü, dünyadaki 25 sıcak (Hot Spots) biyolojik çeşitlilik noktasından biri olarak tanımlanmıştır.

Akdeniz bölgemiz, Gürcistan'daki ormanlarla birlikte bizim Giresun -Artvin tarafındaki alanlar da bu kapsamdadır.

Sahara Karagöl, Camili, Hatila Vadisi, Karçallar, Kaçkar Dağları Milli Parkı ve Fırtına Vaisi bu öncelikli alanlara dâhildir.

Doğu Karadeniz, tıbbi bitkiler açısından da son derece zengindir.

Yapılan çalışmalarda ekonomik değeri olan 285 tıbbi bitki türü tespit edilmiştir.

Bölgedeki bitki türü sayısı 3 bini aşmaktadır; sadece Artvin'de 2.930 takson kayıtlıdır.

Artvin il alan büyüklüğüne oranladığımızda Türkiye'nin en zengin bölgesinden biridir.

Bu çeşitlilik, bölgenin çok farklı habitatlara ve mikroiklim çeşitliliğine sahip olmasından kaynaklanıyor.

Artvin, Türkiye'nin en yağışlı bölgesidir.

Bir yanda deniz, kuş uçuşu kırk kilometre ötede 3.900 metreyi aşan dağlar...

Bu kısa mesafedeki büyük yükseklik farkı, çok sayıda farklı ekosistemin ve habitatların oluşmasına neden oluyor.

Doğu Karadeniz, kuzey yarımkürenin gündüz yırtıcı kuşları bakımından en önemli üç göç rotasından biridir.

Memeliler, sürüngenler, kuşlar bakımından da son derece zengin bir bölgedir.

Bir anlamda cennettir.

## **Sorunlar**

Ancak bu doğal zenginliğin yanı sıra, bölge ciddi tehditlerle karşı karşıyadır: Madencilik, HES projeleri, ormansızlaşma, vahşi atık depolama, iklim krizi, kuraklık... Bölgemizde yağışlar azalmıyor gibi görünse de kurak periyotlar uzuyor, şiddetli yağış sayıları artıyor. Bu da kentleri ve insanları etkileyen sel gibi ciddi çevre sorunlarını beraberinde getiriyor.

Demokratik denetim mekanizmalarının zayıf olması, korunan alanların statülerinin sürekli gevşetilmesi de ayrı bir sorun.

Ülkemizin de içinde olduğu Akdeniz havzası, Dünya Meteoroloji Örgütü tarafından iklim değişikliğine karşı en hassas bölgelerden biri olarak tanımlanıyor.

2100 yılına kadar 5 dereceye varan sıcaklık artışları bekleniyor ülkemizde.

1970'e göre sıcaklık 2017'de 1,5 derece artmıştı, bugün 1,7 dereceyi geçmiş durumda.

Bu durum sadece "iklim değişikliği" değil, artık "iklim krizi" olarak tanımlanmalı.

Çünkü öngörülerde sürekli yanılıyor, gerekli önlemleri alamıyoruz.

İklim değişikliği, özellikle yoksul bölgelerde ve kentlerin alt gelir gruplarında yaşayan insanları daha fazla etkiliyor.

Bu durum kent yoksulluğunu derinleştiriyor, can ve mal kayıplarına yol açıyor. Özellikle konutların bodrumlarında yaşayan insanlar en fazla zarar gören kesim.



İklimsel ısınma ve nemin artışı, istilacı türlerin çoğalmasını da hızlandırıyor.

Doğu Karadeniz’de son yıllarda kahverengi kokarca, Amerikan beyaz kelebeği, vampir kelebek, it dolanbacı, telgraf çiçeği gibi türlerin artışı da bunun bir sonucu.

Karbondioksit oranı 800 bin yıldır bu kadar yüksek olmamıştı. Son 150 yılda ciddi bir artış yaşandı.

Projeksiyonlara göre 2030, 2040, 2100 yılları için sıcaklık artışı eğrileri çok daha dramatik.

Türkiye’de de 2010’dan itibaren ortalama sıcaklıklar, dünya ortalamasının üzerine çıktı.

Yağış anomalileri, özellikle Doğu Karadeniz’de belirgin hale geldi. Toplam yağış miktarı bir miktar artsa da yağıştaki düzensizlik ve toprak doygunluğu, sel ve heyelan riskini büyütüyor.

Türkiye genelinde, özellikle Güneydoğu, İç-batı Anadolu ve Trakya bölgelerinde ciddi kuraklık yaşanıyor.

İklimin değişmesine bağlı olarak rekolte düşmesi ya da tümüyle kaybedilmesi, tarım sezonunun kısılması gibi nedenlerle milyonlarca insanın gıdaya erişimi zorlaşmaktadır.

Özellikle geçimi tarıma bağlı dar gelirli köylülerin gelecekleri de tehdit altındadır. Zorlaşan geçim şartları kırsal nüfusu, daha çok borçlanmak ya da topraklarını satarak büyük kentlere göç etmek gibi seçeneklere zorlamaktadır. Bu duru kentler için de başka bir sorun kümesi elbette.

Öte yandan Araştırmalar, 2040’tan itibaren Türkiye’nin su krizi yaşayacak en riskli ülkeler arasında olduğunu gösteriyor.

Tatlı su kaynakları azaldıkça, enerji ve gıda güvenliği de tehlikeye giriyor.

Bugün dünyada yaklaşık 1 milyar insan temiz suya erişemiyor.

Her yıl 5 milyon kişi kirli su kaynaklı hastalıklardan hayatını kaybediyor.

Dünyadaki tatlı suyun sadece yüzde 2,5’i içilebilir nitelikte ve bunun da yüzde 70’i buzullarda tutuluyor. Aslında toplam tatlı su oranı binde 3 civarında.

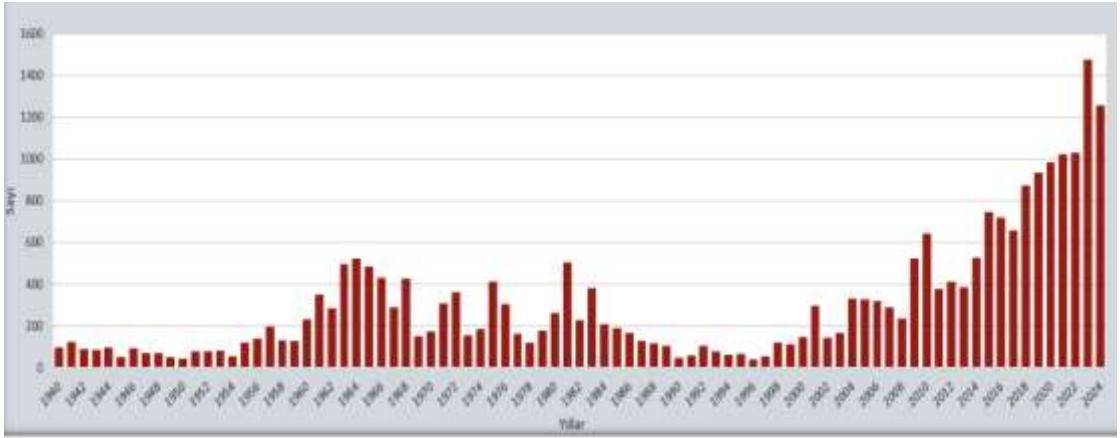
Dünya bu denli olumsuz değişim içerisindeyken mevcut türlerin da azalması kaçınılmaz olmaktadır.

WWF'in Yaşayan Gezegen Raporu'na (2024) göre, 1970-2020 yılları arasında yani son 50 yılda yaban hayatı popülasyonları dramatik şekilde azaldı. **Buna göre, dünya genelinde izlenen omurgalı tür popülasyonlarında (memeliler, kuşlar, amfibiler, sürüngenler ve balıklar) ortalama %73'lük bir düşüş oldu. Tatlı su ekosistemleri %85 düşüşle en ağır kayba uğrarken, bunu %69 düşüş ile kara ve %56 ile deniz ekosistemleri takip ediyor. Tatlı su ekosistemleri Dünya yüzeyinin %1'inden daha azını kaplamasına rağmen dünyadaki türlerin en az %10'una ev sahipliği yapmaktadır.** İzole durumları ve tatlı su ortamında yaşamının özel zorlukları nedeniyle, endemizm seviyeleri de son derece yüksektir.

İklim değişikliğinin tarım, gıda güvenliği, deniz seviyesi, göç ve sosyoekonomik etkileri büyük.

Dünya Ekonomik Forumu da iklimle bağlantılı afetleri ilk üç büyük risk arasında sayıyor.

Türkiye'de meteorolojik afetlerin sayısı son 20 yılda üç kat arttı (Şekil 13).



Şekil 13. Türkiye'de meteorolojik afetlerin yıllara göre artışı (MGM, 2025)

Doğu Karadeniz'de ise heyelan, sel ve taşkınlar en sık görülen afetler haline geldi. Tarımda, özellikle çay ve fındık üretim alanları 600 metrelerden 900-1000 metreye kadar çıkmış durumda. Yamaçlarda teras yapılmaması, şiddetli yağışlarda heyelan riskini daha da artırıyor (Şekil 14-15).



Şekil 14-15. Çoğu yetersiz işgücü ve ekonomik durumdan kaynaklı terassız fındık ve çay plantasyon alanları, toprak koruma açısından büyük risk barındırmakta ve yüksek yağışlarda kolayca heyelanlara sebep olmaktadır.

Yeni ve sürekli değişen ormancılık politikaları da ne yazık ki bu süreci hızlandırıyor. Ekonomik koşulların bozulmasının da etkisiyle ormanlar sürekli kesiliyor ve büyük parçalar halindeki ormanlar daha küçük ve dayanıksız ekosistemlere dönüşüyor. Orman tahribatı hem heyelan hem sel riskini büyütüyor.

On hektardan küçük orman parçalarının sayısı son 10 yılda yaklaşık 55.500'den 121 binlere ulaştı. Küçük parça sayısı %118 kat artmış oldu.

Yıllık ağaç kesimi 2015'lerdeki 15–17 milyon metreküpten, bugün 38 milyon metre küplere ulaştı (Şekil 16-17). Bu durum orman ekosisteminin sağlığı ve dayanıklılığını ciddi biçimde zayıflatıyor.



Şekil 16-17. Her türlü ekolojik kayıdan uzak olarak son 10 yılda yapılan yoğun orman kesimi, orman sağlığını ve dolayısıyla toprak, su ve ülke çapında doğal ekosistemleri olumsuz etkileyecek ölçüde büyük risk barındırmaktadır.

Ormanların toprağı örtme oranı %100'lerden % 70'e düştüğünde, yine tam kapalı orman olarak adlandırılrsa da yüzeysel akış miktarı üç kat artabiliyor. Yani ormanı biraz seyreltdiğinizde bile, suyun toprakta tutulması zorlaşıyor. Bu da hem sel hem toprak kayması riskini artırıyor.

Aynı sorun şehirlerde de geçerli.

Açık yeşil alanlar azaldıkça şehirler “sünger” özelliğini kaybediyor, her yağış sele dönüşüyor. Örneğin doğal alanlarda yağış sularının sadece %10 kadarı yüzeysel akışa geçerken kentlerde sert-geçirimsiz yüzeylerin fazlalığı nedeniyle %55 kadarı yüzeysel akışa geçmekte ve kent sellerinin etkisini arttırmaktadır.

Enerji yatırımları, özellikle HES projeleri, sucul ekosistemleri yok ediyor. Cebri boruların yerleştirilmesi ve yeni yol inşaatları, vadileri tahrip ediyor. Derelerde yeterli su bırakılmıyor. Can suyu denilen miktar bile ekosistemi yaşatmaya yetmiyor (Şekil 18-19). Su akışının kesilmesi, aslında yukarıda da açıklanan tüm tatlı su ekosisteminin çökmesi anlamına geliyor.





Şekil 18-19. Aslında sürdürülebilir enerji yapıları olarak bilinen HES'ler, inşa ve işletme süreçlerinde ne yazık ki büyük bir doğa tahribatına neden olmakta, yamaç ormanları ve sucul ekosistemler ortadan kaldırılmaktadır.

Bu da hem doğadaki yaşam döngüsünü hem de yerel halkın geçim kaynaklarını yok ediyor.

Yeşil Yol projesine gelince...

Bu, turizm projesi olarak sunulsa da turizmle ilgisi yok. Aslında uygulamaya bakarsak yeşilyol değil yeşilyok projesi.

Asıl hedef, yaylaların mülkiyet düzenini ve geleneksel kullanım hakkını değiştirmektir. Kimi insanlar amaç madencilik için hazırlıktır deseler de pek öyle görünmüyor.

Turizmin ana sermayesi doğal ve kültürel varlıklardır.

Ancak Turizm Bakanlığı'nın planlarında bu varlıkların korunmasına dair tek bir cümle yer almıyor. Oysa sürdürülebilir turizm, doğanın korunmasıyla mümkündür.

Bugün halen bozulmamış bazı ekosistemlerimiz var ama onlar da madencilik, enerji, yol ve yapılaşma tehdidi altında.

Bir zamanlar tabiat parkı olan yerlerde şimdi turizm tesisleri, maden aramaları, yol inşaatları görüyoruz. Fırtına vadisi, dere boyunca dizilmiş yüzlerce lokanta veya pansiyona teslim olmuş durumda.

Madencilik ruhsatlarına baktığımızda illerin büyük çoğunluğunu kaplamış durumdadır. Gümüşhane'nin %93, Giresun %85, Rize %82, Trabzon %77, Artvin %71 ve Bayburt'un %65'i madenlere ruhsatlanmış. Madencilikte işletme yapılan alanlara göz attığımızda ise doğanın geri dönülemez şekilde yok edildiğine tanık oluyoruz (şekil 20-21).



şekil 20. Doğu Karadeniz'in en yeşil alanlarından biri olan Fatsa, altın madenciliği faaliyetleri sonucunda ciddi çevresel tahribatın görüldüğü bir alan hline gelmiştir.



Şekil 21. Doğu Karadeniz'in önemli yeşil alanlarından Murgul, bakır madenciliği faaliyetleri nedeniyle madenciliğin en olumsuz örneklerinin sergilendiği alanlardan biri durumuna gelmiştir.

Bu durum, planlamanın, denetimin ve elbette ki yönetimin yetersizliğini açıkça gösteriyor.

Doğanın yasalarıyla oynamanın sınırı yok gibi davranılıyor. Her türlü doğa ve kültür varlığının korunmasıyla ilgili kanunlarda değişiklikler yapılarak koruma gücü kullanıma dönüştürülmektedir. 7552 s. İklim Kanunu, 7554 s. Torba Kanun en son çıkarılan ve koruma kazanımlarını orman, mera, korunan alan gibi tüm alanlarda geri döndüren mevzuat değişiklikleridir. Henüz sadece “Yerçekimi Kanunu” değiştirilemedi.

Artık sadece ekolojik değil, jeomorfolojik yapıya bile müdahale ediliyor.

Dağlar yıkılıyor, vadiler dolduruluyor, dere yatakları daraltılıyor.

Bütün bunların bedelini de ormansızlaşma, sel, heyelan, kuraklık ve su kıtlığı olarak ödüyoruz.

### **Bazı Öneriler**

- Korumak yeniden yapmaktan teknik olarak çok daha kolay ve mümkün, ekonomik olarak çok daha ucuzdur. Yeniden yapmak hem çok zor hatta imkânsız, hem de çok çok pahalıdır.

- Türkiye acilen Yeşil İyileşme ve sağlıklı bir Doğal Kaynak Yönetimi sürecine geçmeli.
- İklim gibi doğa olaylarını yönetemeyiz ama doğa olaylarına dirençli yaşam alanları ile doğa olaylarının felakete dönüşmesinin önüne geçebiliriz.
- Doğa temelli çözümler, doğa olaylarının; kuraklık, yangın, sel ve taşkın felaketlerine dönmesini önleyebiliyorlar.
- Doğa temelli yaklaşım uygulamaları sadece doğal alanların korunması ile sınırlı değil. Kent gibi yerleşim yerlerinde ve kırsal alanlar gibi üretim alanlarında da yapılacak uygulamalar var.
- Kentsel ortamlarda yeşil altyapının geliştirilmesi (kent ormanları, yeşil duvarlar, çatı bahçeleri, sokak ağaçlandırmaları) ve bitkili drenaj havzaları uygulamaları, yağmur suyu yönetimi ve kent iklimini düzenlemede uygulanacak yöntemler arasındadır.
- Günümüzde bozulan doğal ekosistemler toplumda ciddi tartışmalara neden olmaktadır. Ormanlar, meralar, akarsular, çağlayanlar gibi kaynaklardan madencilik ve hidro-enerji kaynaklı ekonomik faydalanma baskıları daima çok kuvvetli toplumsal ihtilaflara neden olmaktadır. Hangi yatırım için olursa olsun tarım alanları, ormanlar ve temiz su kaynaklarını korumak öncelikli ve zorunlu tercih olmalıdır.
- 2021 Dünya Ekonomik Forumu Küresel Riskler Raporuna göre Gerçekleşme Olasılığı ve Etki Açısından öncelikli 8 riskin üçü iklim değişikliği, üçü de doğaya verilen zararlar olarak tanımlanmıştır. Öyleyse yapılacak tüm planlar, uygulamalar ve değişiklikler, iklim değişikliği ve ona uyum öncelikli olmalıdır.
- Ne yazık ki günümüzün büyük yanılgısı odur ki doğa; parasızlığın ve geri kalmışlığın panzehiri sanılmakta ve hoyratça tüketilmektedir. Bu doğaya şiddet demektir ve insanoğlu galip geldikçe aslında dönülemeyecek şekilde kaybetmektedir.
- Son Söz: Ekolojik olmayan bir yatırım uzun vadede ekonomik de değildir. Tüm uygulamalarda, kişi ve toplum yararı için ekolojinin söylediklerine öncelik verilmelidir.

Teşekkürler.



# Karadeniz ve Madenler

## *Cemalettin Küçük (Metalurji Yüksek Muhendisi)*

Değerli arkadaşlar, öncelikle öğrenci arkadaşlar, sabırla dinleyenler, sevgili hocalarım ve meslektaşlarım hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi arkadaşlar, evet, biz çok defa panellerde konuştuk. Uzun yıllardır mücadele içerisindeyiz ama elbette ki bazen veri ayrılıklarımız söz konusu olacaktır. Eğer olmazsa hepimizden aynı sesi duyarsınız; aynı şeyleri tekrar edersek o zaman sorun olur. Bunu özellikle öğrenci arkadaşlarımız için söylüyorum.

10 Türk lirasının üzerinde Arf hocamızın — Ortadoğu Teknik Üniversitesi Matematik hocalarından — Cahit Arf’ın fotoğrafı vardır. Yıllar önce, 12 Eylül askeri darbesi olmadan, 1980 yılında... Cahit Arf hocamızın, askeri darbe olmadan, daha öncesinde yaptığı bir konuşmadan söz edelim. Türkiye’de o dönemde sıkıyönetim var. Büyük kentlerin çoğunda askerler yönetimlere müdahale etmiş ama sivil bir görünüm içindeyiz. Darbe öncesinde bir toplantıda hocamız, askeri akademide bulunanlarla bir aradayken, askerlerden biri diyor ki:

“Bizde de akademik düzeyde öğretim var ama bizde hiç olay olmuyor. Bu ODTÜ neden sürekli eylem yapıyor, neden ayakta?”

Cahit Arf şöyle yanıtlıyor:

“Sayın paşalar, bizde öğrenciler anlattıklarımızı sorgularlar. Doğruluğundan şüphe ederler, hatta biz bile kendi anlattıklarımızın bile doğruluğunu sorgularız.”

İşte bu farklılık önemli. Bugün ekolojik restorasyon gibi yeni konuları da aynı sorgulama refleksiyle ele almak gerekiyor. Ekolojik restorasyon nedir? İklim krizi meselesi nereden geldi, nereye gidiyor? Sabahtan beri izlediğimiz dolgular — sahilin doldurulması, havaalanı yapılması, stadyum yapılması — denizi doldura doldura gidiyoruz ama arkasını hiç görmüyoruz. Yani güneye gitmediniz; bu kadar agrega nereden geliyor? Dolgu malzemesi nereden temin ediliyor? Oralardaki durum nedir?

En net örneğini Rize Pazar Havalimanı civarında görebilirsiniz. Google’a girerseniz Hacabit Vadisi’nde açıkça görülür. Hatırlayın: ikiz dereden taş taşıyıp denizin doldurulması tartışması yaşanmıştı. Kimi “buradan almasınlar, şuradan alsınlar” diyordu ama kimse denizin doldurulmasını sorgulamıyordu.

Bazı hocalarımızın da belirttiği gibi: Karadeniz Sahil Yolu diye bir yol yoktur; deniz doldurulmuştur. Tekerlekli araçların önünün açılması için yapılan bir dolgudur bu. İster sıvı yakıtlı araçlar ister gaz yakıtlılar ister bugün başka bir kandırmaca olan “yenilenebilir enerjiyle” çalışanlar olsun yani akülü... sonuç aynı yere varmaktadır: bireysel ulaşım tartışması. Oysa toplu ulaşım demiryolu ve deniz ulaşımı ve taşımacılığı konu edilmiyor.

Madencilik faaliyetlerinin çeşitli vadilerimizde örneğin Harşit Vadisi’nde, Aksu’da yaşanan taşkınlardan, Gümüşhane-Maçka hattındaki maden faaliyetlerinden biliyoruz. Maden suları kirletiyor, doğayı yok ediyor. Bunlar tesadüf değil. Madencilik faaliyetlerinin bu kadar gündeme gelmesinin temel nedeni, kapitalizmin kendini yeniden üretme, teknolojiyi yenileme ve dünyaya tekrar hâkim olma çabasıdır. Yeni teknolojilerle hegemonyasını kurmak, herkesi bu teknolojiler üzerinden kontrol etmek istiyor.

Bugün “nadir toprak elementleri” dedikleri elementler ve bunların mineraller, stratejik önemde gösteriliyor. Ama bunlar, aslında doğanın bağrından zorla koparılan organlardır. Nano teknolojilerle, biyoteknolojiyle, bilişimle birlikte sermaye artık doğanın en küçük parçalarına bile hükmediyor. Teknoloji ve ekonomi birleşmiş durumda; tüm dünya bu sistemin denetimi altında. Enerji tartışmaları da bu çerçevede yürütülüyor. Artık herhangi bir mineralin nerede bulunduğu bile önemi kalmadı; çünkü teknoloji onu başka yerden de sentezleyebiliyor.

Madencilikte kullanılan yöntemler — kırma, öğütme, ekstraktif metalürji — doğanın organlarını adeta söküyor. 5 ton kaya kazıyorsunuz, 1 gram altın elde ediyorsunuz; kazılan kayacın işlenemeyen kısmı %80’i pasa olarak üzerine koyarsanız. 20 ton daha toplamda eder 25 ton kayaç depremlerde yıkılan binalardan çıkan malzeme tonlarca. 6 Şubat depreminde 100 milyon ton yıkıntı ortaya çıktı. Aynı miktarda pasa, madenlerde birkaç yılda çıkarılıyor. Artvin Arhavi’de 87 milyon ton pasa 14 milyon ton işlenecek kayaç planlanan bir maden projesine halk “hayır” dedi. Çünkü **bunun karşılığı çevresel yıkımdır.**

Tüm bu örnekler, bize “ekolojik restorasyon” söyleminin ve “yenilenebilir enerji” kavramının nasıl kullanıldığını gösteriyor. Karbondioksit ticareti, iklim krizi tanımlamaları — bunların hepsi kapitalist sistemin kendini yeniden üretme araçları haline getiriliyor.

Bakın; Urfa’da sel oldu. Sebep ne? Meteoroloji Mühendisi arkadaşlara sordum; sebep yağış mıdır? dediler ki, dere yataklarını değiştirmişler, önlerini kesmişler, sebep altyapıda. Yağışların daha fazlası olmuş geçmişte ama altyapı farklı idi.

Başka bir konu bir göl kuruyor. Susuz kalıyor neden? Gölü besleyen akarsu kolları üzerinde göletlerle kurmuşlar. Göl kuruyor, çünkü besleyen dereler başka yere yönlendirilmiş, gölün taşkın alanı yok. Gölden su çekiliyor. Bu göl kurumasında ne yapsın. Aynı şey Menderes Havzası’nda da yaşanıyor: yağış var ama su yok, çünkü dağlar delik deşik.

**Türkiye’nin tamamı bugün madencilik alanı olarak görülüyor.** Munzur Dağları’ndan Karadeniz’in yaylalarına kadar her yer ruhsatlı. Altın, gümüş, bakır, kömür, kobalt... hepsi çıkarılıyor. **Bunun için su kullanılıyor, kimyasal kullanılıyor ve doğa yok ediliyor.**

Yenilenebilir enerji adı altında kurulan rüzgâr türbinleri, güneş panelleri — bunların üretiminde de maden, kimyasal ve yüksek enerji kullanılıyor. Neresi yenilenebilir? Bu hesapları yapmadan konuşamayız. Çünkü mesele yalnızca çevre değil; aynı zamanda sermayenin tahakküm biçimidir.

1999 Gölcük depreminde resmi verilere göre 17.500 kişi öldüğü rakamları verilmişti. O günden bugüne kentsel dönüşüm adı altında yapılan inşaatlarda elde edilebilen bilgilere göre 8.500 işçi öldü. Biz “insanlar ölmesin” diye dönüşüm yapıyoruz ama başka insanları öldürerek.

Sonuç olarak; Karadeniz’den Munzur’a, Ege’den Güneydoğu’ya kadar Türkiye’nin tamamı madencilik baskısı altındadır.

Bu faaliyetlerin çoğu “yeşil enerji”, “sıfır karbon”, “yenilenebilir teknoloji” adıyla meşrulaştırılıyor ama gerçekte hiçbir şey yenilenmiyor. Doğa sökülüyor, su kirleniyor, toprak zehirleniyor.

Benim söylediklerim tartışılabilir, edilmelidir de. Dogma değil; sorgulama çağrısıdır ama bütün bunları konuşabileceğimiz, karşılıklı tartışabileceğimiz platformlara ihtiyaç var.

Bugün burada, sadece bir özet geçmek zorunda kaldım. Ancak bu meseleleri daha derinlemesine tartışmak üzere yeniden buluşmak dileğiyle... teşekkür ederim.

# Karadeniz'in Altına Dinamit Üstüne Granit: Karadeniz'de Dolgu, Taşocağı ve Kıyı Sorunları

Ömer Şan (Gazeteci/Muhabir)

Hepinizi saygıyla selamlıyorum. Öncelikle Trabzon Mimarlar Odası'na çok teşekkür ediyorum. Serbülent Bey'e ve diğer emek veren arkadaşlarımıza da teşekkür ederim. Ankara'dan, Ankara Kent Konseyi'nden bizim gibi mücadele eden arkadaşların selamlarını getirdim. Aynı zamanda diğer mücadele bölgelerinden de selamlar iletıyorum.

Çevre ve yaşam mücadelesi yolunda çok söz ettik Karadeniz üzerine... Daha iyi bir Karadeniz olur da hep birlikte yaşarız idi umudumuz. Hele o deniz olgusundan ve dolgusundan söz ederken Fındıklı'da Avukat Cihan Eren'i, Hopa'da Metin Lokumcu'yu, Antalya'da Ali Ulvi ve Aysin Büyüknohutçu çiftini, Artvin'de Reşit Kibar'ı, memleketin her karış toprağında kaybettiklerimizi saygıyla anıyorum. Hepsinin anısı önünde saygıyla eğiliyor, dağlarına ovalarına selam gönderiyoruz.

Şimdi hem Mimarlık Günü'nü kutlayacağız ve hem de mimarları eleştireceğiz. Sözümüzün özü, bu işin mimarı kim? Tarihin derinliklerinden çıkalım... Karadeniz'in tektonik oluşumlarından söz edelim. Milattan önce 5.600'lere kadar giden bir jeolojik yapıya sahibiz. O günden bugüne evrilen bu yapı, bugün içinde bulunduğumuz coğrafyayı oluşturdu. Ancak Karadeniz'in bugün bir başka özelliği var: 170–200 metre sonrasında canlı türü yok. Bunun nedeni, hidrojen sülfür yoğunluğu. Biz, yani insanlık Karadeniz'i sadece buradan değil, Tuna Nehri'nden ve diğer bölgelerden gelen kirlilikle de kirletiyoruz. Hidrojen sülfür kontrol altına alınmazsa, Karadeniz'in canlılığını kaybettiği o alanlar, bizim taş dolgularla yok ettiğimiz balık yuvalarıyla birleşecek ve sonunda bir patlama yaşanacak. O zaman kıyılarda yaşam kalmayacak.

Bugün bu konuya girmeyeceğim ama, dolgularla nasıl bir yıkım yarattığımızdan söz edeceğim. Hasanlı'dan, İkizdere'den başladık; şimdi her yerde dolgu var. Karadeniz'in dağları – Batum'dan Adana'ya uzanan sert granit kütleleri – dinamitlerle parçalanıyor. Bu kayaç yapısı çok sert, granit karakterinde. Dolgu malzemesi buralardan sağlanıyor. Bu patlatmalar sadece taş üretmiyor; yeraltındaki kütleli dengeyi de bozuyor. Patlatma yapıldığında, ortalama 5 km derinliğinde ve 8 km genişliğinde bir alan etkileniyor. Dolayısıyla bu sert zemin çatlıyor, yüzlerce yıllık yeraltı alanları bozuluyor. Yağmur suları artık yeraltındaki

doğal kanal ve oluklardan akamıyor, birikiyor, toprağın suyla doygunluğu artıyor ve kaymalar meydana geliyor.

Toprak tabakası birçok yerde 20 santimetreye kadar incelmış durumda. Bazı yerlerde hiç toprak yok. Bölgede hemen her tarımsal üretim suni gübreyle sürdürülüyor. Bütün bunların temelinde, Cemalettin Küçük'ün de değindiği gibi, vahşi kapitalizmin dayattığı “tüketim toplumu” anlayışı yatıyor. Enerji üretmek, daha çok tüketmek, daha fazla inşa etmek... Bu kısır döngüde doğayı geri dönüşümü olmayacak şekilde yok ediyoruz.

Köylerde bir zamanlar 70–80 metrekarelik evlerde bir sobayla yaşayan insanlar şimdi 200–300 metrekarelik evlerde yaşıyor, havuzlu konaklar yapıyor. Bunun için enerji gerekiyor, enerji için doğa harcanıyor. Bu tüketim kültürü beraberinde mülkiyet sorununu getiriyor. **İnsan, doğanın bir parçası olduğunu unutup onun sahibi olmaya çalışıyor. Sorunun kökü de burada. Biz kıyıları doldurarak sadece doğayı değil, insan yaşamını da yok ediyoruz.**

**Kıyı kenar çizgisi sadece hukuki bir sınır değil; ekolojik ve stratejik bir hattır.** Kıyılarda yaşayan canlıların yaşam alanlarını dolduruyoruz. Balıkların, kabukluların üreme alanlarını yok ediyoruz. Oysa dünyanın her yerinde yerleşim alanları suyun çevresinde kurulur; ama biz o suyu kendimizden uzaklaştırıyoruz.

Trabzon'da, Rize'de, Giresun'da insanlar artık denize ulaşamıyor. Üst geçitlerle, bariyerlerle ayrılmış durumdayız. Dolgu alanları sadece coğrafyayı değil, insan psikolojisini de bozuyor.

Devlet de aynı hatayı yapıyor. Dere yataklarına kamu binaları inşa ediliyor: DSI, Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü, stadyumlar, camiler, okullar... Devlet dere yatağına bina yapınca vatandaş da aynı yere ev yapıyor. Sonra da “vatandaş niye yaptı?” diye soruluyor.

İkizdere örneğinde olduğu gibi, 28 kilometrelik vadide 32 HES projesi planlanmış. Dereler tünellere hapsediliyor. Bu sadece suyu almak değil, ekosistemi yok etmek demek. Dinamitlerle açılan tüneller, yeraltı su yollarını da patlatıyor.

Güneysu Gürgen Vadisi'nde bir caminin hemen yanından geçen dere, HES tünelleri nedeniyle kurumuş durumda. Bilirkişi raporları “bu derede su kalmadı” diyor. Ama yargı kararlarına rağmen projeler durdurulmuyor.

Projelerin birçoğu 9.9 megavat olarak planlanıyor çünkü 10 megavatı geçerse, enerji iletim hatları gibi birçok çalışmayı şirketler yapması ve devlet denetimi

gerekiyor. Bu şekilde olunca bu yükü devlete yüklüyorlar ve böylece denetimden kaçınıyor ve kamu zararı oluşturuyorlar.

Bütün bunlar, “karbon piyasası” adı altında uluslararası anlaşmalarla meşrulaştırılıyor. Kyoto’dan Paris Anlaşması’na kadar karbon salınımı bahanesiyle doğa ticarileştiriliyor.

Rize, Çayeli, Senoz Vadilerinde SİT alanları kaldırılıyor. Trabzon Bölge Kurulu kararları yok sayılıyor. Dönemin Başbakanı Mesut Yılmaz döneminde HES projeleri hızla yaygınlaştırıldı. Başta bir ağaç kesimiyle başlayan bu süreç, bütün Karadeniz’i etkiledi. Merhum Mesut Yılmaz, sonrasında “haklıydınız” demişti ama iş işten geçmişti.

Bugün geldiğimiz noktada, tünellerin içinde yapılan dinamit patlatmaları, yeraltı sularını patlatıyor. İşçiler boğulma tehlikesiyle karşılaşılıyor. Su yolları değişiyor, dereler kuruyor.

Bu görüntüler, şirketlerin kendi tanıtım videolarından alınmış. HES tünellerinde iş güvenliği yok, iş makineleri su içinde çalışıyor. Dinamit patlamaları sırasında toprak ve kaya yapısı tamamen bozuluyor. Yapılan su anlaşmaları dışında yeraltı suları da çalınıyor.

Sonuç olarak dereler kuruyor, taşlar akıyor, vadiler çöküyor. **İnsan, doğanın efendisi değil; bir parçası olduğunu hatırlamalı.** Ama biz, bu parçası olduğumuz ekosistemi yok ediyoruz. Yok ettiğimiz kadar kazandığımız zannediyoruz ama dünyamızı kaybediyoruz. Gelecek nesiller olmayacakmış gibi tüketmekten vazgeçmeliyiz. Unutmayalım ki ürettiğimiz kadar var olacağız. Bugün havamıza, suyumıza, dağımıza, toprağımıza sahip çıkmazsak, yarın ve gelecekte uğruna mücadele edeceğimiz hiçbir şey bulamayacağız!

# SONUÇ BİLDİRGESİ

**Tarih:** 6 Ekim 2025 (Dünya Mimarlık Günü) **Yer:** Trabzon

**Konu:** Doğu Karadeniz Kentleşme, Mimarlık ve Çevre Sorunları

TMMOB Mimarlar Odası Trabzon Şubesi tarafından 6 Ekim 2025 günü düzenlenen “Doğu Karadeniz Kent ve Mimarlık Tartışmaları Paneli, Uluslararası Mimarlar Birliği'nin 2025 yılı teması olan “Design for Strength - Dayanıklılık İçin Tasarla” sloganı çerçevesinde, bölgenin mimarlık, kentleşme ve çevre konularında derinleşen krizlerine karşı eleştirel bir bakış açısı getirilmesi, çözüm önerileri sunulması ve tüm paydaşların davet edildiği bu tartışmaların bir kent geleneği haline getirilmesi hedefiyle düzenlenmiştir. Bu bağlamda panel; kentsel ve kırsal değişim/dönüşüm, plansız yapılaşma, ulaşım sorunları, kıyı dolguları, kent kimliğinin kaybı, çevresel tehditler ve afetlere karşı kırılganlık gibi temel sorunları mercek altına almıştır.

Bu bildirmede panelde sunulan bildiriler temel alınarak, oturum başlıkları altında detaylı değerlendirme ve sonuçlar sunulmuştur.

## • Genel Yaklaşım ve Açılış Konuşmaları

Panelin açılış oturumunda sırasıyla, Mimarlar Odası Trabzon Şube Başkanı Serbürent Vural, Mimarlar Odası Genel Başkanı Zeynep Eres ve Trabzon Ortahisar İlçesi Belediye Başkanı Ahmet Kaya konuşmuşlardır. Bu konuşmalarda mimarlık mesleğinin sadece yapısal bir faaliyet değil, aynı zamanda toplumsal, kültürel ve ekolojik dayanıklılık sağlayan bir "direnç kültürü" inşa etme sorumluluğu taşıdığı vurgulanmıştır. Doğu Karadeniz'in, bir yandan olağanüstü doğal ve kültürel zenginlikleriyle bizi büyülerken, diğer yandan plansız yapılaşma, kıyı dolguları, ulaşım projeleri ve çevre tahribatıyla giderek kimliğini kaybettiği, kırsal alanlarda geleneksel dokuların yerini betonarme yapıların aldığı, dere yataklarının doldurulduğu, ormanların tahrip edildiği ve bu durumun yalnızca doğayı değil, aynı zamanda insanın mekânla kurduğu bağı da zedelediği belirtilmiştir. Bu panelin, bu gerçekliği fark etmek, nedenlerini tartışmak ve doğru yönelimleri birlikte belirlemek için çok kıymetli bir fırsat olduğuna, özellikle de yerel yönetimler ve merkezi idarenin iş birliğiyle güvenli, sürdürülebilir yaşam alanları üretme zorunluluğuna dikkat çekilmiştir.

Açılış oturumunun son konuşmacısı ise panel tematik sunumunu yapan Prof. Dr. Ahmet Melih Öksüz olmuştur. Öksüz'ün “Geçmişten Günümüze Doğu Karadeniz

Kentlerine Müdahale Biçimleri” başlıklı açılış sunumu; bölge kentlerindeki müdahalelerin temel karakteristiğini bütüncül kentsel plandan uzak, noktasal ve proje odaklı uygulamalar özelinde ortaya koymuştur. Öksüz, özellikle kıyı dolgularının kamu yararı tartışmalı kullanımlarla meşrulaştırılmasını eleştirmiş ve bu yaklaşımı “doğaya rağmen” kent üretme biçimi olarak tanımlamıştır. Zağnos ve Tabakhane Vadilerindeki kentsel dönüşüm örnekleri üzerinden, bu müdahalelerin kentin belleğini sildiğini ve ekolojik/kültürel/toplumsal sonuçlar doğurduğunu detaylıca göstermiştir.

## • 1. Oturum: Kırsal ve Kentsel Değişim / Dönüşüm

Moderatörlüğünü Prof. Dr. Ahmet Melih Öksüz’ün yaptığı bu oturumda, bölgedeki çeşitli etkenlerle oluşan plansız büyümenin kırsal ve kentsel doku üzerindeki yıkıcı etkileri örnekler ve bilimsel verilerle ele alınmış, çözüm önerileri tartışılmıştır. Bu bağlamda; Prof. Dr. Âdem Erdem Erbaş “Kıyı Kentleri Üzerine”, Prof. Dr. Cenap Sancar “Kentsel Dönüşüm Uygulamaları”, Dr. Öğr. Üyesi Hamiyet Özen, “Doğu Karadeniz Kırsalında Yapılaşma Baskısı ve Yok Olan Değerler” başlıklı sunumlar gerçekleştirmişlerdir.

- Prof. Dr. Âdem Erdem Erbaş, “Kıyı Kentleri Üzerine” sunumunda, parçacıl projeler yerine stratejik mekânsal planlama ve eylem planlarının vazgeçilmez olduğunu belirtmiştir. Erbaş’a göre, her bölge için tek bir reçete uygulamak yerine **yer bağlamını esas almak** kritik bir sorumluluktur. Trabzon özelinde, dere havzalarının ve vadilerin ekolojik hassasiyet temelinde, disiplinler arası bir risk analiziyle ele alınması gerekliliği vurgulanmıştır.
- Prof. Dr. Cenap Sancar, “Kentsel Dönüşüm Uygulamaları” başlıklı bildirisinde, güncel dönüşüm sorunlarının kökenini 1950-60’lı yıllardaki plansız göç ve kaçak yapılaşma sürecine dayandırmıştır. Kıyidan geçirilen devlet karayolu tercihinin kentsel dokuyu altüst ettiğini belirtmiştir. Ortahisar Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi’ne atıfta bulunarak, dönüşümün afet, eskime ve koruma önceliklerine odaklanması gerektiğini, ancak bunun sadece yapısal değil; kültürel, sosyal, ekonomik ve ekolojik boyutları da kapsamı gerektiğini vurgulamıştır.
- Dr. Öğr. Üyesi Hamiyet Özen, “Doğu Karadeniz Kırsalında Yapılaşma Baskısı ve Yok Olan Değerler” sunumunda, kırsal alandaki plansız çevre üretiminin ve



artan yapılaşma baskısının kimlik erozyonuna yol açtığını belirtmiştir. Özen, kırsal mirasın (seranderler, köprüler vd.) yanı sıra somut olmayan mirasın (gelenekler, üretim biçimleri vd.) da korunması gerektiğini savunmuştur. Uzungöl ve yaylalardaki çarpık yapılaşma örnekleriyle, kent odaklı mevzuat ve turizm baskısının kırsalın özgünlüğünü nasıl yok ettiğini görselleştirmiştir.

## • 2. Oturum: Kent, Kıyı ve Ulaşım

Moderatörlüğünü mimar Bekir Gerçek'in yaptığı bu oturumda, kıyı dolgularının ve ulaşım projelerinin kent-deniz ilişkisi üzerindeki tarihsel, güncel tahribatları ve günümüzde geline nokta hukuki, bilimsel veriler ve geçmişte yaşanan süreçler üzerinden ele alınmıştır. Bu bağlamda Bekir Gerçek "Bir Yol Mücadelesi: Tanjant", Havva Güner Eriş (Özel bir nedenle panele katılamamış ancak ilettiği belgeler tarafımızdan sunulmuştur.), "Ordu'nun Yol Deneyimi: Yola Gelmeyenler", Dr. Öğr. Üyesi Gökhan Hüseyin Erkan, "Kıyı Kentlerinde Ulaşım Sorunu", Ercan Şen "Kıyı Dolguları: Denize Ulaşmak İçin Denizden Uzaklaşan Kentler" başlıklı sunumları gerçekleştirmiştir.

- Bekir Gerçek, "Bir Yol Mücadelesi: Tanjant" sunumunda, Trabzon'da sahile dolguyla yapılan yol projelerinin imar planlarında yer almamasının temel bir hata olduğunu belirtmiştir. Gerçek, sahil yolunun ve yapılaşmanın kenti denizden kopardığını ifade etmiş ve Lambert Planı gibi koruyucu ilkelere rağmen kentin doğal dokusunun sürekli saldırı altında olduğunu, Tanjant Yolu mücadelesi üzerinden aktarmıştır.
- Havva Güner Eriş, "Ordu'nun Yol Deneyimi: Yola Gelmeyenler" başlıklı sunumunda, 1994'te Ordu'da Karadeniz Otoyolu projesinin sahili yok etme girişimine karşı gerçekleştirilen başarılı sivil direnişi örnek göstermiştir. Bu sivil katılımın, kentin denizle bağının kopmamasını sağlayan önemli bir kent hakkı mücadelesi olduğunu belirtmiştir. Sunumun devamında bu hikâyenin anlatıldığı "Yola Gelmeyenler" belgeselinden parçalar gösterilmiştir.
- Dr. Öğr. Üyesi Gökhan Hüseyin Erkan, "Kıyı Kentlerinde Ulaşım Sorunu" başlıklı sunumunda; Karadeniz'in zorlu topoğrafyası nedeniyle karayolu ulaşımının önemine dikkat çekmiştir. Erkan'a göre trafik sorunu araç sayısından çok, doğru planlama ve uygulama eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Kıyı planlamasındaki yetki karmaşası ve rekabet eden

işlevler, ulaşım kararlarını teknik bir çözüm olmaktan çıkarıp kültürel ve siyasi bir meseleye dönüştürmektedir.

- Ercan Şen, “Kıyı Dolguları: Denize Ulaşmak İçin Denizden Uzaklaşan Kentler” başlıklı bildirisinde, kıyı dolgularının kamu yararı zorunluluğu olmaksızın, arazi kazanma amacıyla kullanıldığını belirtmiştir. Şen, 2005 sonrası mevzuat eklemeleriyle Anayasa ve Kıyı Kanunu'nun (3621 sayılı) ruhuna aykırı olarak hastane, stadyum, millet bahçesi gibi karasal kullanımların deniz alanına taşındığını örneklerle açıklamış; Karadeniz Sahil Yolu ve Akyazı dolgu alanı gibi uygulamaların ekolojik dengeyi bozduğunu ve acilen yeni dolgulardan vazgeçilmesi gerektiğini savunmuştur.

### • 3. Oturum: Afetler ve Çevre Sorunları Sonuçları

Moderatörlüğünü Prof. Dr. Dilek Şen Beyazlı'nın yaptığı panelin üçüncü oturumunda, bölgeyi tehdit eden çevresel sorunlar ve afet risklerine odaklanılmıştır. Bu bağlamda; Prof. Dr. Dilek Şen Beyazlı, “Doğu Karadeniz’de Kentsel Seller”, Doç. Dr. Oğuz Kurdoğlu, “Doğu Karadeniz ve Çevre Sorunları”, Cemalettin Küçük, “Karadeniz ve Madenler” ve Ömer Şan, “Karadeniz’in Altına Dinamit Üstüne Granit: Karadeniz’de Dolgu, Taş Ocağı ve Kıyı Sorunları” başlıklı sunumlar gerçekleştirmiştir.

- Prof. Dr. Dilek Şen Beyazlı, “Doğu Karadeniz’de Kentsel Seller” sunumunda, doğa olaylarının afete dönüşmesinde ana etkenin insan olduğunu belirtmiştir. Dere yataklarının değiştirilmesi, kutu menfezlere alınması ve yanlış yerleşimlerin (heyelan/taşkın risk alanları) bu riski büyüttüğünü vurgulamıştır. Beyazlı, Karadeniz Sahil Yolu’nun derelerin denizle buluştuğu noktaları kapatarak bariyer işlevi görmesinin taşkın riskini katladığını, çözümün ise mevcut planları titizlikle uygulamaktan geçtiğini ifade etmiştir.
- Doç. Dr. Oğuz Kurdoğlu, “Doğu Karadeniz ve Çevre Sorunları”nda, bölgenin dünyanın 200 önemli ekolojik alanından biri olduğunu belirterek, madencilik, HES projeleri, ormansızlaşma ve iklim krizi gibi tehditlere dikkat çekmiştir. Kurdoğlu, madencilik ruhsatlarının illerin çok büyük bir bölümünü kapsadığını (%93’e kadar) gösteren verilerle durumun vahametini ortaya koymuş; ekolojik olmayan hiçbir yatırımın uzun vadede ekonomik olamayacağını vurgulamıştır.

- Cemalettin Küçük, “Karadeniz ve Madenler” başlıklı bildirisinde, deniz dolgusu için kullanılan agregaların kaynağı olan madencilik faaliyetlerini ele almıştır. Küçük, madenciliğin kapitalizmin kendini yeniden üretme çabasının bir aracı olduğunu iddia etmiş, yenilenebilir enerji gibi kavramların bile bu baskıyı meşrulaştırmada kullanıldığını belirtmiştir. Vadilerdeki maden faaliyetlerinin su kirliliğine ve doğa yıkımına yol açtığını söyleyerek, bu süreçlerin derinlemesine sorgulanması gerekliliğini dile getirmiştir.
- Ömer Şan, “Karadeniz’in Altına Dinamit Üstüne Granit: Karadeniz’de Dolgu, Taş Ocağı ve Kıyı Sorunları” başlıklı sunumunda, kıyı dolguları için dağlardaki sert granit kütlelerinin dinamitlerle parçalanmasının yeraltı kütleli dengelerini bozduğunu ve bu patlamaların çatlaklardan sızan suları artırarak kaymalara neden olduğunu açıklamıştır. Şan, dere yataklarına yapılan kamu binalarının (DSİ, hastaneler, stadyumlar) yanlış bir örnek oluşturduğunu ve HES projelerinin dereleri tünellere hapsederek ekosistemi tahrip ettiğini vurgulamıştır.

### • Genel Sonuç ve Ortak Vurgular

Panel sonunda gerçekleştirilen ve moderatörlüğünü Mimarlar Odası Trabzon Şube Başkanı Serbülenç Vural’ın yaptığı forum oturumunda; panelde yapılan tüm sunumlar ve tartışmalar neticesinde, Doğu Karadeniz’e yönelik kentsel ve mimari müdahalelerin yol açtığı altı temel ortak sorun tespit edilmiştir:

**Bütüncül Planlama Eksikliği:** Uygulamaların; yer bağlamını, yerel bağlamı ve uzun vadeli stratejileri hiçe sayarak, siyasi vaatler ve parçacıl proje odaklı (Akyazı, Sahil Yolu) yaklaşımlarla şekillenmesi.

**Kıyı ve Denizden Kopuş:** Kıyı dolguları, Sahil Yolu ve mevzuat değişiklikleri ile Anayasa'daki kıyıların kamuya açık olması ilkesine aykırı olarak, kentlerin denizle olan fiziksel, kültürel ve toplumsal bağlarının koparılması.

**Doğa Üzerinde Tahakküm:** Mimarlık ve mühendislik pratiklerinin “doğaya hükmetme” anlayışında görülmesi ve bu tip çözümlere zorlanması; HES'ler, madencilik ve dolgularla doğayla uyumlu, sürdürülebilir yaşam prensibinin göz ardı edilmesi.

**Afet Riskini Artıran Yapılaşma:** Dere yataklarının tahrip edilmesi, kutu menfezlere alınması, dereler ile deniz arasında dolgular ve otoyollarla adeta barajlar inşa edilmesi, ormansızlaşma ve riskli alanlardaki yoğun yapılaşma sonucu doğa olaylarının afete dönüşme hızının artırılması. Tüm afet raporlarında taşkın sahaları ve miktarları gibi tespitler yer aldığı halde gerekli önlemlerin hızla alınmaması.

**Kırsal ve Kültürel Mirasın Kaybı:** Kırsal alanlarda çeşitli nedenlerle (kırsalda ikinci konut, turizm baskısı vb.) oluşan denetimsiz, plansız ve betonarme ağırlıklı yapılaşmanın, doğayı ve bölgeye özgü somut ve somut olmayan kültürel mirası (gelenekler, özgün yapılar) hızla erozyona uğratması.

**Ekolojik Krizin Derinleşmesi:** Madencilik, taş ocakları, HES'ler, hafriyat dolgu sahaları ve atık sahaları gibi sorunlar nedeniyle bölgenin biyolojik çeşitliliğinin ve doğal su kaynaklarının geri dönülemez şekilde tahrip edilmesi, su ve toprak kirliliğinin artması.

Sonuç olarak; Doğu Karadeniz'in geleceği için ortak bir farkındalık yaratarak, yerel kimliğe saygılı, doğayla uyumlu, yer bağlamını ve bilimsel planlama ilkelerini esas alan yeni bir kentleşme ve mimarlık anlayışının benimsenmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Çözüm; planları yapmakta değil, uygulamakta ve mevcut yasalara uygun davranmakta yatmaktadır.

**TMMOB Mimarlar Odası Trabzon Şubesi Yönetim Kurulu**



