

**HELSİNKİ YURTTAŞLAR DERNEĞİ**  
**YEREL BÖLGESEL DEMOKRATİK YÖNETİŞİM PROJESİ**  
**DOĞU KARADENİZ (TR90) AYAĞI**

**KIRSAL KALKINMA, TURİZM VE YURTTAŞ KATILIMI:**  
**YEŞİL YOL (YAYLA KORİDORU) ÖRNEĞİ**

**SONUÇ RAPORU**

**1. ÖZET**

Helsinki Yurttaşlar Derneğinin *Yerel Bölgesel Demokratik Yönetişim* Projesinin yedi ayağından biri Doğu Karadeniz alt bölgesinde (TR90)<sup>1</sup> yürütüldü. Projenin TR90 ayağı üç aşamadan oluştu: *birinci aşamada* bölgeye ait meta veriler analiz edildi, bölgenin hızla yaşlanan, kalifiye nüfusunu bölge içerisinde istihdam edemeyen, ağırlıklı olarak gitgide gelir yaratıcı özelliği kaybolan tarıma dayalı kırsal yapısı tespit edildi. Saha araştırması ve kalitatif yöntemlerin kullanıldığı *İkinci aşamada* projenin yerel ayağının üzerine inşa edilecek sorun alanların belirlenmesi amaçlandı. TR90 özelinde bir dizi başka meselenin yanında (1) *ekolojik dengenin* altyapı yatırımları ile doğru orantılı bozulması, (2) *kırsal yaşamın* göç ve tarımsal gelirlerin azalmasıyla hızla çözülmesi ve bu alanlarda hızla gerçekleşen olumsuz gelişmelere çözüm olması beklenen (3) bölgenin *turizm* potansiyelinin canlandırılması meseleleri bir biri ile sıkıca ilişkili, aktif yurttaş katılımı bekleyen, yakıcı sorun alanları olarak saptandı. Bu bağlamda, Doğu Karadeniz yaylalarını üst kotlardan doğu-batı aksında karayolu ile birbirine bağlayıp bölgenin turizm potansiyelini arttırmayı amaçlayan ve halk arasında yeşil yol diye bilinen Doğu Karadeniz Yayla Koridoru projesi bölgede tespit ettiğimiz üç sorun alanının kesiştiği noktada yer alması ve henüz çalışmalarına başlanmış ve görece yurttaş müdahalesine açık bir kamu proje olarak örnek vaka olarak seçildi. *Üçüncü ve son aşamada* örnek vaka bölgede yaşayan ve çalışan kamu görevlileri, seçilmiş yetkililer ve sivil toplum temsilcileri ile tartışmaya açıldı; bu doğrultuda Trabzon ve Rize, Çamlıhemşin’de birer günlük çalıştaylar düzenlendi. Her iki çalıştayda da yapımına başlanmış olan Yeşil Yol projesinin gerek seçilmiş ve atanmış kamu görevlileri gerekse sivil toplum temsilcileri tarafından yeterince bilinmediği, projenin şeffaflıktan uzak bir biçimde yürütüldüğü, proje ile ilgili müspet ve menfi kanaatlerin (haklı veya haksız) tahmin, endişe ve beklentilerle şekillendiği tespit edildi. Sivil toplum katılımcılarının konu hakkındaki endişelerinin çevresel ve toplumsal etkileri tartışmalı Karadeniz Sahil Otoyolu ve bölgenin kanayan yarası haline gelen Hidroelektrik Santral inşa süreçlerindeki tecrübelerinden kaynaklandığı ortaya çıktı. Projeye yönelik itirazlarını dile getiren bölge sakinleri ve turizmcilerden bir kısmı yapılması planlanan projenin bölgenin ihtiyacı olan turizm modeline hitap etmediği, projenin satır arasında hedefi olan kitle turizminin bölgenin ekolojik ve toplumsal yapısına tehdit oluşturabileceğine dair endişelerini dillendirdiler. Öte yandan kamu kurumlarının bir çoğu kalkınma ve turizm temelinde

---

<sup>1</sup> Doğu Karadeniz alt bölgesi Artvin, Rize, Trabzon, Gümüşhane, Giresun ve Ordu illerinden oluşmaktadır.

projeyi desteklerken, bu desteğin çoğu zaman soyut bir düzlemde kaldığı, projenin paydaşı olması beklenebilecek bir çok kurumun projeyi sahiplenme noktasında çekinceli olduğu belirlendi. Doğu Karadeniz Projesi (DOKAP) altında sürdürülen projenin sadece sivil toplumun değil yerel yönetimler ve merkezi yönetimin birçok taşra teşkilatının da katılımından uzak bir şekilde yürütüldüğü araştırmanın önemli bir bulgusu olarak not edildi. Ayrıca, yayla yolun tam olarak nereden geçeceği, yolun niteliği, maliyeti ve inşaat faaliyetlerinin kaç parçada hangi şirketlerce sürdürüldüğü gibi detaylara açık kaynaklardan net olarak ulaşmak mümkün olamadı. DOKAP ile kurduğumuz diyalog bu ayrıntıları soru işaretine fırsat bırakmayacak açıklıkta öğrenmemiz ve çalıştay katılımcılarına aktarmamızı sağlayamadı.

## 2. BÖLGEYE GENEL BAKIŞ:

Doğu Karadeniz alt bölgesinin genel demografik ve sosyoekonomik özelliklerini tespit etmek için bir dizi resmi rapor, istatistik ve veri tabanından faydalandık.<sup>2</sup> Tüm bu verilerin işaret ettiği meselelerdeki ortaklıkları derlemeye gayret ettik. Bu çalışmanın ışığında Doğu Karadeniz alt bölgesini diğer alt bölgelerden ayıran bir dizi sorun alanı tespit ettik. Bölge üzerine yazılmış hemen tüm rapor ve yayınlarda altı ilk çizilen sorun alanı göç. Bölgenin hep bir karakteristiği olmuş olan dış göç son dönemde de hız kesmeden devam ediyor, bölge okumuş nüfusunu kendi sınırları içerisinde tutmayı başaramıyor. Göç olgusu ile birlikte bölge nüfusu giderek yaşlanıyor. Bununla birlikte bir dönem üreticisine tahmin edici gelir kazandıran çay ve fındık tarımı, devlet desteğinin daralması ve miras yolu ile bahçelerin küçülmesi sonucu geçim sağlayıcı özelliğini kaybediyor. Tüm bu gelişmeler kırsal nüfusu doğrudan etkiliyor, kır kendi kendini yeniden üretebilen mekanlar olmaktan hızla uzaklaşıyor. Ancak kırsal çözülme olarak adlandırabileceğimiz bu olgu Doğu Karadeniz için büyük bir risk oluşturuyor. Çünkü bölge ülkenin geri kalanına göre hala oldukça kırsal bir nüfusa ev sahipliği yapıyor ve ekonomisi hala büyük ölçüde tarıma dayanıyor. Son on yıl içerisinde bölgede sayısı artan büyük ölçek altyapı yatırımları, çok sayıda hidroelektrik santrali ve taş ocağı Doğu Karadeniz'in topografyasında ve özellikle kırsal alanlarında ciddi tahribatlara yol açtığını ve kırsal çözülme de tetiklediğini de özellikle belirtmek gerekecek. Tüm bu tahlillerin ışığında Doğu Karadeniz'de kırsal hayatın çözülmesinin önüne nasıl geçileceği (ya da bu çözülmenin nasıl hazmedileceği) kamu kuruluşlarının hazırladığı belgelerde özellikle sorulan bir soru haline geliyor.

### 2.a. Göç – Karadeniz'in Değişmezi:

Doğu Karadeniz (TR90) Bölgesinin belki en önemli sorunu en çok göç veren bölgelerden biri olması. Bu tarihsel bir trend ve son dönemde de aynen devam ediyor. Bu durum o kadar belirleyici ki bugün bölge insanının büyük bir çoğunluğu

---

<sup>2</sup> En fazla faydalandığımız kaynaklar: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007) *Türkiye Turizm Stratejisi 2023*; JICA (2000) *Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı*; DOKA (2010) *Doğu Karadeniz Bölge Planı*; TÜİK (2010) *Bölgesel Göstergeler TR90*; Kalkınma Bakanlığı (2013) *Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 2014-2023*; Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü 13. Bölge (2013) *Rize Doğa Turizmi Master Planı*; DOKA (2013) *Doğu Karadeniz Turizm 2023 Stratejisi*; Türkonfed (2013) *Orta Gelir Tuzağından Çıkış – Cilt 1-2*; DOKA (2013) *TR90 Doğu Karadeniz Bölge Planı – Taslak 2014-2023*; DOKAP (2013) *Doğu Karadeniz Bölgesi İl Raporları*; Kalkınma Bakanlığı (2014) *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018 Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu*.

bölge dışındaki illerde yaşamını sürdürüyor. Aşağıdaki Tablonun da gösterdiği gibi TR90 illeri nüfusuna kayıtlı olup da bölge dışında ikamet edenleri oranı bölge içinde ikamet edenlerden fazla (bkz. Tablo-1).

**Tablo-1: TR90 Nüfusa Kayıtlı Olunan İl – İkamet Edilen İl Karşılaştırması**

Nüfusa kayıtlı olunan il	En fazla ikamet edilen il	En fazla ikamet edilen 2. il	En fazla ikamet edilen 3. il	İl Dışında İkamet Edenler Toplamı	Toplam İkamet	İl Dışı İkametin Toplam İkamete Oranı			
<b>Artvin</b>	79,462	IST	60,789	BURSA	30,900	ANKARA	271,319	421,411	%64,3
<b>Giresun</b>	474,313	IST	48,804	KOCAELİ	32,036	BURSA	676,437	1,061,637	%63,7
<b>Gümüşhane</b>	134,085	IST	33,452	KOCAELİ	31,086	ANKARA	294,007	409,922	%71,7
<b>Ordu</b>	480,614	IST	52,368	ANKARA	39,601	SAMSUN	755,242	1,426,590	%70,1
<b>Rize</b>	286,302	IST	35,165	ANKARA	20,132	İZMİR	439,158	717,570	%61,2
<b>Trabzon</b>	368,027	IST	49,952	KOCAELİ	46,017	ANKARA	732,529	1,418,361	%51,6
<b>TR90 TOPLAM</b>	<b>1,822,803</b>	<b>IST</b>	<b>215,600</b>	<b>ANKARA</b>	<b>203,672</b>	<b>KOCAELİ</b>	<b>3,168,692</b>	<b>5,455,491</b>	<b>%58,1</b>

İl bazında baktığımızda da durum çok fazla değişmiyor. Trabzon şehri dışında hemen hemen tüm iller göç veriyor. Trabzon'un da ağırlıklı olarak komşu TR90 illerinden göç aldığı biliniyor. Bölgenin net göç hızı -%9 ve TR90 bu oranla 26 bölge arasında 20. sırasında yer alıyor. Bununla birlikte bölge kendi dışındaki bölgelere verdiği göç kadar kendi içinde de bir iç göçe sahne olmakta. Bu göçün yönü de iç kesimlerden sahil şeridinde sıkışmış şehirlere doğru gelişmekte. DOKA stratejik planında her iki tür göçün de geriletilmesi ve kent-kır dengesinin korunması öngörülmüş. Ancak bir çok belde belediyesinin köyleştirilmesi bu hedefe erişmeyi ayrıca güçleştiriyor.

#### 2.b. Nüfus – Kırsal ve Yaşlanan Demografi:

Bölgede 0-14 yaş aralığındaki nüfusun toplam nüfusa oranı %20,9; 15-64 Yaş aralığındaki nüfusun toplam nüfusa oranı %67,5 ve 65 yaş üstü nüfusun toplam nüfusa oranı %11,6'dır. Bölge genel olarak Türkiye yaş ortalamasının üzerinde bir nüfusa ev sahipliği yapmaktadır. Örneğin ülke genelinde yaşlı nüfusun toplam nüfusa oranı %7,5 iken bu oran TR90 bölgesi için %11,6 olmuştur.

Bölge'de nüfusunun %57,67'si il ve ilçe merkezlerinde %42, 33'ü ise köylerde yaşamaktadır. Bu bakımdan TR90 bölgesi Türkiye geneli ile kıyaslandığında (%77,2 kent - %22,7 kır) oldukça kırsal bir nüfus yapısına sahiptir. 2000 ila 2012 arası 12 yıllık zaman zarfında Türkiye kent nüfusunda %26,62 artış gerçekleşirken, TR90 için aynı dönemde kent nüfusunda yaklaşık %8'lik bir artış gerçekleşmiştir. Bölge bu nüfus yapısı ile 26 bölge arasında en kırsal 3. Bölge durumundadır.

Bununla birlikte Doğu Karadeniz Bölgesi nüfusunda genel olarak bir azalma da mevcuttur ve bu durum Türkiye ortalamasından önemli bir sapmadır. ADNKS 2011 yılı nüfus artış hızı verilerine göre; Türkiye için nüfus artış hızı %013,49 iken, TR90

Bölgesi için bu oran binde ‰ -1,25'dir. Benzer şekilde TR90'da kaba doğum hızı da (‰13), Türkiye ortalamasının (‰16,7) altındadır. Bu veriler TR90 nüfusunun yaşlanmakta olduğuna, bölgenin dış göç verdiğine ve verimli çağlarında çalışmak için bölge dışına çıkanların bir bölümünün emeklilik dönemlerinde bölgeye geri döndüğüne bir işarettir.

### 2.c. İşgücü ve İstihdam – Emek Yoğun Ancak Katma Değeri Düşük Tarım İstihdamı

TÜİK'in 2012 yılı Hanehalkı İşgücü Anketleri'nden edinilen veriye göre TR90 Bölgesi istihdam oranı ‰52 ile Türkiye ortalaması olan ‰44,9'un üzerindedir. Benzer şekilde TR90 Bölgesi işsizlik oranı TÜİK 2012 verilerine göre ‰6,3 ile Türkiye ortalaması olan ‰8,4'ün altında yer almaktadır. Öte yandan bu oran eğitim seviyesi yüksek bireyler için daha büyüktür. 2011 TÜİK rakamlarına göre bölgede lise ve dengi meslek okulu mezunları arasında işsizlik 10,5; yükseköğrenim mezunları arasında ise 12,6'dır. Bu tablo bölgenin eğitilmiş ve donanımlı genç nüfusu istihdam etme kapasitesinin düşük olduğunu göstermekle birlikte dışarıya verilen göçün en önemli sebeplerinden birini de açıklamaktadır.

Bölge içi istihdamın sektörlere göre dağılımını incelediğimizde bölgenin kırsal ve tarımsal karakteristiği bir kez daha ön plana çıkmaktadır. 2011 rakamlarına göre Doğu Karadeniz bölgesindeki istihdamın ‰53,6'sı tarım; ‰14,8'i sanayi; ‰31,8'i ise servis sektörlerinde gerçekleşmektedir. Bu rakamlar Doğu Karadeniz Bölgesi'ni 26 düzey 2 bölgesi arasında istihdamı tarımsal faaliyete en çok dayanan ikinci bölge konumuna sokmaktadır (Ağrı, Kars, Iğdır ve Ardahan'ı kapsayan TRA2'den sonra. Bkz, Tablo-2). Bununla birlikte tarımsal faaliyetin sadece kırsal bölgeler için bir istihdam alanı olduğunu söylemek Doğu Karadeniz özelinde yanlış bir yargı olacaktır. Düzey 1 Bölgeleri kentsel alanları arasında yapılan bir değerlendirmeye göre bölge TR9 (TR90 ile birebir aynı illeri kapsamaktadır) bölgesindeki kentsel istihdamın ‰22,1'i tarım sektöründe gerçekleşmektedir. Bu oran Türkiye ortalaması olan ‰4,8'in çok üstünde ve tüm diğer bölgelerin üzerinde seyretmektedir.

**Tablo-2: İstihdamın Sektörlere Göre Dağılımı**

	tarım		sanayi		hizmet	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
<b>TR</b>	‰25,5	‰24,6	‰26,5	‰26,0	‰48,1	‰49,4
<b>TR90</b>	‰53,6	‰55,2	‰14,8	‰13,4	‰31,8	‰31,4
<b>TR90/TR Sıralama (2012)</b>	1./26		24./26		26./26	

Bununla birlikte bölgede tarım dışı istihdam genel olarak artma eğilimindedir. 2004 yılında ‰62'ye ‰38 olan tarım içi – tarım dışı istihdam oranı 2012 rakamlarına göre ‰55,2'ye ‰44,8 noktasına gelmiştir. Öte yandan bölgede kadınların işgücüne katılım oranı Türkiye geneline kıyasla ciddi bir farklılık göstermektedir. TÜİK'in

2012 yılı Hanehalkı İşgücü Anketleri Bölgesel Sonuçları'na göre, TR90 Bölgesi, diğer 26 Düzey 2 bölgeleri arasında kadının işgücüne katılma oranı bakımından %43,1 ile ilk sırada ve Türkiye ortalaması olan %29,5'un da oldukça üzerinde yer almaktadır. Bu durum aslında, TR90 Bölgesi'nde kadın istihdamının tarımsal faaliyetler üzerinde yoğunlaştığının önemli bir göstergesidir

Bölgede ülke genelinde var olan problemlere paralel olarak gelir dağılımında ciddi eşitsizlikler barındırmakla birlikte görece olarak bu eşitsizliklerin daha az adaletsiz bir şekilde dağıldığı söylenebilir. Gelir grupları arasındaki eşitsizliği ölçen eşdeğer hanehalkı kullanılabilir gelire göre gini katsayısı Türkiye genelinde 2011 yılında 0,404 iken bu değer Doğu Karadeniz'de 0,327 olmuş ve daha az eşitsiz bir tabloya işaret etmiştir. Elbette bu rakamın oluşmasında bölgede ekonomik faaliyet alanları içerisinde tarımın ağırlıkta olmasının da etkisi olmuştur.

TÜİK 2010 Kazanç Yapısı Anketi'ne göre TR9 Düzey 1 Bölgesi'ndeki ortalama brüt kazanç 16.587TL ile Türkiye ortalaması olan 19.694TL'nin altında kalmaktadır. Benzer şekilde, 2010 Gelir ve Yaşam Koşulları Anketi'ne göre TR9'da *ortalama ücretler* de Türkiye ortalamasının altındadır. Bu veriler, çalışanların büyük bir kısmının KOBİ vasfında ve hatta küçük denebilecek 1-9 kişi çalıştıran işletmelerde ve mevsimlik tarım işlerinde asgari ücret sınırında çalıştığını; dolayısıyla çalışan yoksulluğu, potansiyel işsizlik ve güvencesizliğin ve bunların getirdiği sosyo-psikolojik kırılmanın yüksek olduğunu gösterir şeklinde yorumlanmaktadır.

### 3. Bir Kalkınma Aracı Olarak Turizm

Doğu Karadeniz Bölgesi'nin doğal turizm potansiyeli bir çok rapor ve analizde yukarıda saydığımız sorun alanlarına (kırsal, tarımsal ve demografik çözülme) çözüm olabilecek bir imkan olarak görülmekte, bölgenin en büyük fırsatı olarak değerlendirilmektedir. Turizmin özellikle kırsal alanda tarıma alternatif bir genel kaynağı olabileceği, kalifiye iş alanları yaratacağından bölge dışına göçü durdurup tersine bir göç dalgası yaratacağı beklenmektedir (bkz. Şekil-1). Bu bağlamda turizm özellikle yerel kaynaklara dayandığından ve yerli halkın katılımı ile gerçekleşeceğinden Doğu Karadeniz az kalkınmışlıktan için benzersiz bir çıkış yolu ortaya koyar. Bölgenin turizm potansiyelini harekete geçirmek Doğu Karadeniz'in güçlü ve rekabetçi bir ekonomiye geçmesi yolunda atılabilecek en önemli adımlardan biri olarak görünür<sup>3</sup>. Ancak bölgede gelişmesi beklenen turizm şekli, raporlardan da okuyabildiğimiz kadarı ile, Akdeniz ve Ege bölgelerindeki benzerlerinden farklı olmak durumundadır. Bölge “deniz, kum, güneş” üçlemesi ile tanımlanabilecek geleneksel turizm imkan ve yöntemlerinden iklim ve coğrafi koşulları nedeniyle yoksundur.<sup>4</sup> Bununla birlikte, Doğu Karadeniz bölgesi 30 km'lik bir mesafe içerisinde 0 rakımdan kısa sürede 2500 metreye yükselen bir coğrafya içerisinde yer almaktadır. Bölgenin vadi içleri, ormanlık alanları, yayla ve dağları “alternatif” ifadesi ile özetlenebilen macera, kültür, keşif ve dinlenme motivasyonlarının ağır bastığı turizm çeşitlerine ev sahipliği yapma imkanını sahiptir. Küçük üreticiye, aile pansiyonculuğuna daha uygun olan bu turizm

<sup>3</sup> DOKA BÖLGE PLANI 2010-2013, s. 2.

<sup>4</sup> A.G.E. s. 86.

anlayışını biraz da bu yüzden bölgenin artık kronikleşmiş sorun alanlarına ve önüne geçilemeyen göç ve kırsal çözülmeye deva olması beklenmektedir (bkz. Şekil-2). Bu amaç DOKA'nın yayınladığı 2023 Turizm Stratejisi adlı raporda şu şekilde ifade edilmiştir: "Bölgesel gelişmişlik bakımından az gelişmiş böle statüsünde olan Doğu Karadeniz Bölgesi'nde turizm yapılanmasının doğa turizmi temelli ilerlemesi sürdürülebilir bölgesel kalkınmaya katkı sağlaması bakımından önem ihtiva etmektedir."<sup>5</sup> Rapor, bölgede turizmin ekonomik olduğu kadar sosyal sorunların çözümüne de olumlu katkı sunacağını, sürdürülebilirlik çerçevesinde toplumun geneline tesir edebilen bir turizmin sosyal dışlanmayı aşındırıcı nitelikte olacağını özellikle altını çizmektedir.

#### ŞEKİL-1: Bir Kalkınma Aygıtı Olarak Turizm

##### 4.4.2.6 Yükselen Değer: Alternatif Turizm

TR90 Bölgesi'nin turistik cazibesi, son yıllarda kitle turizmine alternatif bir yeşil hat olarak yükselmektedir. 2012 yılına ait il kültür ve turizm müdürlükleri verilerine göre; Bölge'ye giriş yapan 4.533.384 turistin 606.554'ü yabancı turistlerden oluşmaktadır. Bu bağlamda 2005 yılında 2.804.735 olan ziyaretçi sayısının 2012 yılında 4.535.396'ya yükselmesi dikkate değer bir büyüme göstergesidir. Doğu Karadeniz Turizm Master Planı'nda, Bölge yaylaları etrafında şekillendirilen "yeşil turizm" inisiyatifinin, Bölge'de kırsal kalkınma göstergeleri ve tersine göç üzerinde etkili olması beklenmektedir. Doğal güzellikleri olduğu kadar Türk, Yunan, Gürcü, Ermeni ve Kafkas halklarının tarihi mirasını da barındıran Bölge, bu zenginliğini bilinçli ve planlı olarak sahiplenerek de turistik cazibesini yükseltecektir. Bölge turizm hareketi için, Trabzon ili, havaalanının varlığından ötürü özellikle yabancı turistler için bir giriş kapısı işlevi görmektedir. Bölge, hasır, telkari, Rize bezi ve zengin yöresel vejetaryen mutfağı ile markalaşabilecek bir çok turistik değere sahiptir. Öte taraftan, bölge coğrafi yapısı ve doğal zenginlikleriyle yayla turizmi, kış turizmi, kurvaziyer turizm, kamp ve karavan turizmi, doğa yürüyüşü rafting ve kano, jeep safari, kuş gözlemi, yamaç paraşütü, avcılık ve atlı doğa yürüyüşü ve dağ tırmanışı gibi turistik alanlarda uzmanlaşma ve rekabet gücü edinecek kapasiteye sahiptir.

DOKA Doğu Karadeniz Bölge Taslak Planı 2023, s. 168.

#### ŞEKİL-2: Doğu Karadeniz ve Alternatif Turizm İlişkisi

##### 4.5.2.2.9 Amaç 2.9: Turizm Sektörü Gelişimini Bölge Halkının Refah Ve Yaşam Kalitesini Artıracak Şekilde Planlamak

Strateji 2.9-1: TR90 Bölgesi'nde Alternatif Turizm Faaliyetlerinin Bütünleşik bir Şekilde Geliştirilmesi

TR90 Bölgesi'nde alternatif turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi, turizm gelirlerinin artırılması bakımından önem taşımaktadır. Aynı zamanda, Bölge'de mevsimsellikten kaynaklanan sorunların azaltılması ve ortalama kalış süresinin artırılması için potansiyel taşıyan turizm türlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda Bölge'de yayla turizmi, agro turizm, kış turizmi, macera turizmi, eko turizm, su sporları, sağlık turizmi, av turizmi vs. gibi alternatif turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi uygun görülmektedir. Alternatif turizm faaliyetlerinin her birinin yöresel kültür ile birleştiği nirengi noktalarının keşfedilmesi ve bu noktalardan hareketle Bölge'de uygulanacak alternatif turizm faaliyetleri konusunda farklılık yaratılmasının yanı sıra bu faaliyetlerin birbirlerini tamamlayacak şekilde yapılandırılması ve planlanması, turizm gelirlerinin artırılması bakımından önem taşımaktadır.

DOKA Doğu Karadeniz Bölge Taslak Planı 2023, s. 202.

<sup>5</sup> Doka, 2023 Turizm Stratejisi, s. 10

Bu raporlardan anlaşılacağı kadarı ile bölgenin görsel güzellikleri (özellikle görece bakir vadileri, dereleri ve yayları), ekolojik çeşitliliği ve kültürel zenginlikleri yerli ve yabancı turistleri cezbedebilecek bir kapasitededir. Ancak bu noktada sorun bölgenin turistik talep ve beklentileri karşılamaktan uzak altyapı ve yetersiz konaklama imkanlarıdır. Bu bağlamda amaçlanan bölgenin turizm altyapısını geliştirmek, bölge turizmini eko-turizm kavramı etrafında şekillendirmek ve ülke ortalamasının çok altında kalan kalış günü, doluluk oranı gibi değerleri arttırmak olarak ifade edilmiştir. Bölgede turizm son yıllarda özellikle hareketlenmiş ve ziyaretçi sayılarında artışlar gözlemlenmiştir. Ancak bu turistlerin geceleme süreleri Türkiye ortalamasının hala çok aşağısındadır (bkz. Tablo-3). Bölgede ulaşım imkanlarının kısıtlı olması, kışın yaylaların ulaşımına açık olmaması, doğu-batı aksında bir tek sahil yolu olması gibi erişime ait problemler kalış sürelerini azaltan en önemli sebepler olarak sunulmaktadır.

**TABLO-3: Doğu Karadeniz İllerinde Ortalama Kalış Süresi ve Doluluk Oranı**

	Ortalama Kalış Süresi			Doluluk Oranı		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
Artvin	2,8	1,4	1,6	7,80	25,47	33,27
Giresun	1,2	1,4	1,4	1,11	25,30	26,41
Gümüşhane	3,8	1,7	1,7	1,19	45,61	46,80
Ordu	1,4	1,2	1,2	0,63	26,39	27,02
Rize	2,2	1,6	1,6	1,55	24,62	26,17
Trabzon	1,8	1,4	1,4	3,63	22,16	25,78
Türkiye	4,2	1,9	3,1	35,38	13,52	48,90

Kaynak: DOKA Turizm 2023 Stratejisi

#### 4. Turistik bir Altyapı Yatırımı Olarak Yayla Koridoru (Yeşil Yol Projesi)

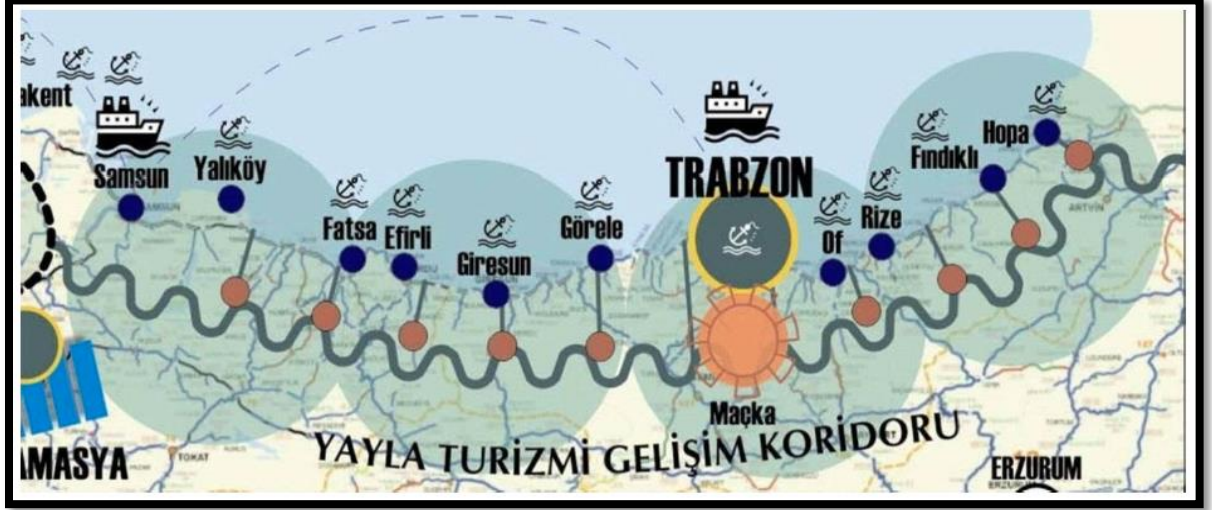
Bölge hakkında yazılan raporlar ve yetkililerin kamuoyuna yansıyan değerlendirmeleri ışığından bölgedeki yaylaları yeni bir güney aks üzerinden birbirine bağlamayı amaçlayan proje temel olarak bir turizmi geliştirme projesi olarak ortaya çıkıyor. Kabaca özetlemek gerekirse: a) turizm potansiyelinin geliştirilmesi bölgenin kalkınmasına olumlu katkı sağlaması bekleniyor b) ancak bölge turizmi altyapı sorunları yüzünden ülke ortalamasının çok altında kalış süresi ve doluluk oranlarına sahip: d) yayla koridoru vasıtasıyla hem altyapı sorununun ulaşım ayağını çözmek, hem de yeni bir cazibe alanı yaratılmak hedefleniyor.

Projenin, Yayla Turizmi Gelişim Koridoru adı altında, ilk kez resmi bir yayında zikredilmesi 2007 tarihli Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2023) adlı rapora dayanıyor. 2009 yılında başlaması ve 4 yıl sürmesi planlanan raporda projenin ayrıntılarına değinilmediği gibi fiziki bir yoldan da bahsedilmiyor. Ancak, raporunda yer alan kavramsal harita koridorun Samsun Hopa Arasında geniş bir araziye güneyden birbirine bağladığını gösteriyor.

Ulaşabildiğimiz Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkililerinin bize aktardıklarına göre bahsi geçen Yayla Turizm Gelişim Koridoru sadece kavramsal bir koridora işaret ediyor. Bu kavramsal çerçeve ile Doğu Karadeniz’de yayla ve vadilerde yapılacak olan turistik faaliyetlerin belli bir turizm anlayışına (alternatif, agro, doğa vs.) geliştirilmesi vurgulanıyor.. Bu DOKA tarafında da

benzer bir şekilde algılanmış olacak ki kurum 2023 Doğu Karadeniz Turizm Stratejisi adlı raporunda yayla koridoru kavramını şu şekilde açıklıyor: “Doğa Karadeniz Bölgesi’nde turizm gelişmesi için yayla koridoru kapsamına turizmin kamp, kayak, mağaracılık, yamaç pğaraşütü, rafting, binicilik, balon, balık avlama, foto-safari ve bungee jumping gibi macera sporlarının gelişmesine yönelik çalışmaların yapılması...”

Şekil-3: Yayla Turizmi Gelişim Koridoru



Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm Strateji Eylem Planı, 2007, s. 83.

Şekil-4: Yayla Koridoru Proje Özeti

Yayla Koridoru						
No	Eylem	Açıklama	Sorumlu ve İlgili Kuruluşlar	İlgili Eylemler	Başlangıç Tarihi	Süre
141	Araştırma ve İlan	Turizmde ihtisastlaşan yerel, bölgesel, ulusal ve uluslararası düzeyde yarışan marka turizm bölgelerinin tespiti yapılacak ve bu alanlar Turizm Merkezi ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi olarak ilan edilecektir.	Kültür ve Turizm Bakanlığı (S) Yerel Yönetimler (İ) Sektör Kuruluşları (İ) Kamu Kurumları (İ)	1,2,3,4,6, 11,26,28,29,142	2009	4 yıl
142	Planlama ve Geliştirme	İlan edilen alanlarda planlı bir gelişim gerçekleştirilmesi için fiziki planlar tamamlanacak ve bu planlarda alternatif turizm türlerinin nitelikli bir biçimde geliştirilmesi hedeflenecektir.	Kültür ve Turizm Bakanlığı (S)	1,2,3,4,6, 11,26,28,29,141	2009	4 yıl

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm Strateji Eylem Planı, 2007, s. 76

Bugün yayla koridoru olarak adlandırılan proje ise soyut kavramsal planın ötesine ancak ona bağlı olma iddiasında somut bir yol inşası olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu proje, Samsun İli Çarşamba ilçesinden başlayıp, doğu-batı yönünde sahile hiç inmeden, 1500-2000 metre yükseltilerden geçecek olan yaklaşık 2200 km. yol yapımı ve iyileştirilmesini öngörmekte. Projenin kamuoyuna ilk olarak yansımaları dönemin Bayındırlık ve İskan Bakanı Faruk Nafiz Özak’ın AA’ya 2008 Ağustos’unda verdiği bir demeç vesilesi ile oluyor. Bakan, projenin nasıl bir turizm öngördüğünü şu sözlerle özetliyordu:



Şekil-5: Yayla Koridoru Hakkındaki İlk Demeç

"Karadeniz yaylalarını birleştirme projesi bana göre çok önemli ve hiç denenmemiş bir projedir. Yaylaların birleştirilmesi projesi Doğu Karadeniz'de hizmet sektörünün önünü açacaktır. Bunu yapmak zorundayız çünkü Karadeniz'de başka bir sektör yok. Yolların birleştirilmesi ile turistlerin bir yaylayı günübirlik gezmek yerine, yöredeki bütün yaylaları gezme fırsatı bulacaklardır. Projenin hayata geçirilmesiyle yaylaya çıkan yerli ve yabancı turistler yaylayı günübirlik gezmek yerine orada konaklama fırsatı bulabilecekler. Böylece yayla kültürümüzü turistler de tanıma fırsatı bulacaklar. Kısmet olur da proje hayata geçerse buralarda yaylaların doğasına uygun konaklama tesisleri yapılacak. Yaylaların birleştirilmesi yayla turizminin geliştirecektir. Buna bağlı olarak yeni istihdam imkanı doğacaktır."

Zaman, 28 Ağustos 2008

7-8 Ağustos 2010 tarihinde İkizdere Ridos Otel'de 10 Bakan ve bir çok bölge milletvekilinin katılımı ile yapılan bir toplantıda konunun tüm yönleri ile ele alındığı da yine gazetelere yansıyan haberler arasında. Eski Turizm ve Kültür Bakanı Ertuğrul Günay da 2011 yılında projeyi "Karadeniz'de bir havaalanına inen ziyaretçi her yayladan sonra denize inmeden Karadeniz'in tüm yaylalarını gezebilecek" şeklinde savunmuştu.

Şekil-6: Yeşil Yol ve DOKAP

**DOKAP "YEŞİL YOL" ÇALIŞMALARI HIZLA DEVAM EDİYOR**



**A- A A+** **23.09.2014**

DOKAP İdaresinin, bölgedeki 8 ilin İl Özel İdarelerine aktarmış olduğu bütçe ile ivme kazanan projenin yol yapım çalışmaları tüm hızıyla sürüyor. DOKAP İdaresi Başkanı Sn. Ekrem YÜCE bu çalışmaları yerinde incelemeye devam ediyor.

Bu kapsamda yapımı devam eden Gümüşhane Kürtün Örümcek Hattı-Kazıkbeli yaylası DOKAP Yeşil Yol güzergahı etüt çalışmalarını yerinde inceleyen Ekrem YÜCE'ye, Gümüşhane İl Özel İdaresi Genel Sekreteri Sn. Ekrem AKDOĞAN ve Kürtün Kaymakamı Sn. Enver ÖZDERİN eşlik ettiler.

Ardından Soğuteli- Kazıkbeli yaylası güzergahında incelemelerini sürdüren YÜCE; çalışmaların olumsuz hava şartlarına rağmen tüm hızıyla devam ettiğini belirterek, Yeşil Yol Projesinin bölge turizmi için son derece önemli olduğunu ve bu projeye yaylalara olan ilginin artacağını dile getirdi.

Öte yandan, Yeşil Yol Projesi'nin taşıyıcı ve uygulayıcı konumundaki kurumunun DOKAP olduğu, projeye ait bütçenin DOKAP vasıtasıyla il özel idarelerine aktarıldığı anlaşılmaktadır. Hatta Yeşil yol projesi DOKAP'ın önde gelen bir iki projesinden biridir (bkz. Şekil-6). Proje DOKAP üzerinden merkezi bir şekilde yürütülse de, inşaat masraflarının DOKAP tarafında il özel idarelerine aktarıldığını da yukarıdaki haberdan takip edebiliyoruz.

## 5. Yeşil Yol'a (Yayla Koridoru) Dair Kaygılar

Yüz yüze görüşmeler ve proje kapsamında düzenlediğimiz çalıştaylardan edindiğimiz izlenimler Yeşil Yol projesine dair kaygıların bölgede özellikle son on, on beş yıldır yapılan enerji ve altyapı projelerinde karşılaşılan sorunlardan kaynaklandığına işaret etmektedir. Yeşil Yol, bir turizm projesinin ötesinde bölgede tepki toplayan HES, taş ocağı ve maden projeleri kapsamında anlamlandırılmakta ve endişe ile karşılanmaktadır. Yol ve altyapı yatırımları ülke insanı için genel olarak müspet anlamlar taşısa da büyük karayolu projelerinin özellikle Doğu Karadeniz'de sahil yolu tecrübesinden kaynaklanan sebeplerden dolayı şüphe ile karşılandığı gerçeğini teslim etmek gerekir. Sahil yolunun ulaşımında geçen süreyi ciddi anlamda kısaltsa da sahil şeridi kent ve kasabalarının deniz ile olan bağına kestiği, kültürel ve sosyal belleği kesintiye uğrattığı, deniz yaşamına zararı olduğu, dereler ağızlarına setler oluşturarak sellere sebebiyet verdiği, yaya ölümlerine neden olduğu bölgede yaşayan bir çok yurttaş tarafından dillendirilmektedir. Bu durum aslında devlet kurumlarının raporlarında da zaman zaman yer bulmaktadır. Yol projesi ne kadar iyi niyetle yapılırsa yapılsın, sahil yolu örneğinde olduğu gibi, sayısız geri dönülmez sosyal ve ekolojik zarar yaratma ihtimali önemli bir kaygı sebebidir.

Bununla birlikte, Yeşil Yol projesinin, tıpkı sahil yolu örneğinde olduğu gibi, bir çok etap halinde ayrı ayrı devam etme ihtimali, projenin takibini ve itiraz imkanlarını zorlaştırmaktadır. Buna bir de açılan davaların inşaatların yapım hızına yetişemediği eklenirse yurttaşların kaygıları daha da anlaşılır olmaktadır. Örneğin sahil yolunun Fındıklı ve Ardeşen geçişlerine dair açılan davalar yol kullanıma açıldıktan çok sonra, geçen yılın Aralık ayında davalılar lehine sonuçlanmış ancak iş işten çoktan geçtiği için yol kullanıma devam etmiştir.

### Şekil-7: Karadeniz Sahil Yolu Tecrübesi

Karadeniz Sahil Yolu projesinin Fındıklı ve Ardeşen geçişlerine yargıdan iptal kararı çıktı. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından yapılan imar planına karşı Fındıklı ve Ardeşen'de yaşayanlar 2005 yılında Danıştay'a ayrı ayrı dava açtı. Her iki ilçede yaşayanlar da dava dilekçelerinde sahil yolunun vereceği zararları tek tek anlattı. Dilekçelerde sahil yoluna alternatif güzergâhlar olduğu vurgulandı. Projenin şehircilik ilkelerine aykırı olduğu, planlamanın yanlış olduğu, görüntü ve gürültü kirliliğine neden olacağı anlatıldı. Ayrıca sahil yolunun denizle yerleşim yeri arasında bir bariyer görevi göreceğini, deniz varlığının bölgenin gelişiminde etkili olduğu ve bunun unutulmaması gerektiği ifade edildi. Danıştay, 2009'da iki davada da aynı kararı verip yolun imar planlarını iptal etti.

Radikal, 16 Kasım 2013.

Öte yandan Yeşil Yol Projesi'nin güzergâhının tam olarak baştan sona belli olmayışı, en azından bu bilginin vatandaşların erişimine uzak oluşu da kaygıları arttıran başka bir neden olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin TEMA vakfı Rize temsilcisi Nevzat Özer'in Doğu Karadeniz Çevre Düzeni Planı'nı Yayla ve meraların korunması, plana eksiksiz ve doğru işlenmesi yerine, "Yaylalar arası entegrasyon" gibi belirsiz kavramlarla ekolojik, ekonomik, sosyal, coğrafik bütünlüğü göz ardı ettiği gerekçesiyle yargıya taşıdığı bu kaygıya güzel bir örnek teşkil ediyor.

Öte yandan projenin devlet kurumlarının raporlarında doğa turizmi, eko-turizm ya da sürdürülebilir turizm şeklinde bahsi geçen turizm modeline ne kadar uyduğu da ayrı bir tartışma konusu. Bölge son yıllarda doğa turizmi kadar Batum kitlesel turizm modeli ile körfez merkezli bir turist ilgisinin de etkisi altında. Bu modeller arasında kalma durumu aslında kalkınma ajansı raporlarının satır aralarında da okunabiliyor.

## 6. Atölye Çalışmaları

Doğu Karadeniz'de Yeşil Yol projesini örnek vaka olarak ele aldığımız ve yurttaş katılımının sınır ve imkanları bölgesel düzeyde tartışmayı amaçladığımız çalışmanın son ayağı akademisyenler, sivil toplum temsilcileri, yerel yönetimler ve devletin bürokratik teşkilatlarının taşra birimlerinin katılımı ile düzenlenen iki atölye çalışması oldu. Bu atölye çalışmalarından ilki 14 Haziran 2014'te Trabzon Karadeniz Teknik Üniversitesi kampüsünde, ikinci ise 1 Kasım 2014'te Rize Çamlıhemşin Ayder Yaylası'nda gerçekleştirildi. İlk toplantıda genel olarak Doğu Karadeniz'deki altyapı ve enerji projelerinin ekolojik ve toplumsal boyutları bağlamında yeşil yol projesi ele alınırken, ikinci toplantı Ayder'de yapılmasının da getirdiği avantaj ile proje turizme ne ölçüde katkı sunabileceği üzerinden tartışıldı.

Trabzon çalıştayında projenin ana özellikleri masaya yatırılmaya çalışıldı. Sivil toplum temsilcilerinin ve akademisyenlerin projenin detaylarına dair yeterince açıklık olmadığı şikayetleri üzerine DOKAP adına toplantıya katılan uzmanlar bir açıklama yapma gereği duydu. Bir çok katılımcı ancak o noktada proje hakkında somut detaylar duyma imkanı buldu. Bu detaylar içerisinde:

- Proje dahilinde 2,560 km yol yapılacağı; bunun %26'sı (660 km) karayollarının %74'ü (1,900 km) özel idare ve büyükşehir belediyesi uhdesinde yapılacağı; bunun 1,860 km'si mevcut yolların yenilenmesi iken kalanının yeni yapılacak yollar olduğuna
- DOKAP'ın projenin planlamasından değil mesul, koordinasyondan mesul olduğuna ve dolayısıyla esasen yola dair ödeneklerin tam olarak nasıl kullanılacağından sorumlu olduğuna
- Projenin doğaya "mümkün olduğu kadar" zarar vermemeyi öngördüğüne
- Bu bağlamda "ihale sürecinde Barlas Müşavirlik toplantılar düzenledi"ğine
- "Temmuz'da (2014) ek üç il planı nihayetlenecek" - "satış kaplaması"na dair ayrıntılarında da bununla birlikte şekilleneceğine yer verildi.

Projeye şüphe ile bakan katılımcıların bir çoğu DOKAP'ın konu hakkındaki bilgilendirmelerini

memnuniyet ile karşıladılar ancak açıklamalardan tatmin olmadıklarını eklemek zorunda hissettiler. Örneğin bir kadın katılımcı rahatsızlığını: “DOKAP görevlisinin sunumu bana HES’lerde yaşadığımız sürecin başını anımsattı; o vakit de ‘uzmanlar, kamu görevlileri/yetkilileri’ ‘merak etmeyin’ demişlerdi; sonuçları çok ağır ve acı oldu; telafi edilemez bir yıkım yaşıyoruz” şeklinde ifade etti.

Öte yandan Ayder toplantısı yerel turizmcilerin, bölge turizmi üzerine çalışan akademisyenlerin ve yerel belediyenin karşılıklı yürüttüğü verimli bir “bölge turizmi nasıl olmalıdır?” tartışmasına dönüştü. Aslında Çamlıhemşin ve Ayder geliştirilmek istenen Doğu Karadeniz turizminin en yoğun şekilde yapıldığı başında geliyor. Bölge Sümela Manastırı ve Uzungöl ile birlikte tüm Doğu Karadeniz’in en fazla turist çeken cazibe merkezlerinden. Ancak bölge turizmini geliştirmeye yönelik tahayyüllerin aslında ne kadar farklılıklar gösterdiğine çalıştay boyunca şahit olduk. Yeni seçilen ve aynı zamanda Ayder’deki en büyük turizm işletmesinin de sahibi olan Çamlıhemşin Belediye Başkanı’nın da arasında olduğu bir grup bölge sakini bölge turizminin büyümesinin yolunun var olan yolların genişlemesi, daha kaliteli oteller yapılması, yatak sayısının artırılması ve bölgeyi daha kolay ulaşılabilir hale getirilmesinden geçtiğini savundu ve bu bağlamda Yeşil Yol projesinin faydalı olacağını belirtti. Öte yandan aralarında Çamlıhemşin konak sakinleri, doğa rehberi ve aile işletmecilerin bulunduğu başka bir grup da bölgenin taşıma kapasitesine dikkat çekti ve doğal güzelliği nedeniyle ilgi çeken bölgenin hızla tüketilmesinin orta vadede yine bölge insanını vuracağını altını çizdi. Bu katılımcılar yaylaların özel araçlarla gezilecek yerler olmaması gerektiğinin, zaten göç olgusu ile yara alan yaylacılık kültürünün gerçek anlamı ile korunması gerektiğinin altını çizdikiler ve kitle turizminin bölge ihtiyaçları ile hiç örtüşmediğini hatırlattılar.

Tartışmalı ve verimli geçen toplantının ateşi Çamlıhemşin Belediye Başkanı’nın keskin ama bir bakış açısını net bir biçimde ifade eden çıkışı ile iyice yükseldi. Başkan, iktidarların yol vaadi ile seçim kazandığını, yol yapmayacağı demenin seçimi kazanmak istemiyorum demekle eşdeğer olduğunu iddia etti. Bu bağlamda yolların hem yaylalara kolay çıkışı imkanı sunarak kitle hizmeti anlamına geldiğini, hem de sembolik olarak kalkınma ve gelişme vurgusu içerdiğini hatırlattı. Başkan’ın sözlerine itiraz edenler oldu. Yeşil Yol projesinin yaylalara çıkışı kolaylaştırma gibi bir amacı olmadığı, sadece birbirlerine zaten patikalarla bağlı olan yaylalar arası araç geçişine imkan tanımak olduğu hatırlatıldı. Böyle bir ihtiyacın olmadığı özellikle belirtildi. Öte yandan, yaylalar arasına yapılacak bu yol ile yaylalarda imar sorunlarının ve rant ekonomisinin önünün alınamayacağı hatırlatıldı. Kışın kar yüzünden zaten muhakkak kapalı kalacak bu yolların hangi amaca hizmet edeceğinin, bu amaçlar içerisinde yaylaları imara, yeni büyük otellere ve örneğin benzin istasyonu gibi projelere açmak olup olmadığı katılımcılarca sorgulandı.

Yol ve önemi mevzubahis olunca Karadeniz Teknik Üniversitesi’nden toplantıya davet ettiğimiz bir akademisyen kendisinin dar kaynaklarla yürüttüğü bir tarihi kervan yolu iyileştirme projesinden bahsetti. Katılımcı kendi projesinin de amacının turizmi bir parkuru görünür kılarak geliştirmek olduğunu ancak kendi projesinin yeni araç yolu yapma niyeti olmadığı için Yeşil Yol’dan ayrıştığını belirtti. Maçka Bölge’sinde gerçekleşen kervan yolu projesi tarihi bir patikanın turist dostu bir şekilde işaretlenmesi, aralara açıklayıcı tabelalar konulması ve parkur üstündeki tarihi kervansaray ve diğer yapıların restorasyonundan ibaret olduğu açıklandı ve bu örneğin yaygınlaştırılıp yaygınlaştırılmayacağı tartışıldı.

## 7. Doğu Karadeniz Ayağından Çıkan Bulgular, Deđerlendirmeler

Yerel Bölgesel Demokratik Yönetişim Projesi'nin Yeşil Yol örnek vakasını bir yerel katılım sorunsalı olarak ele aldığımız ayağından çıkartılan bulgu, ders ve değerlendirmeleri aşığıdaki gibi sıralayabiliriz.

- Yerel yatırımların planlaması, en azından Doğu Karadeniz'de madencilik, enerji ve en nihayetinde Yeşil Yol örneklerinden de anlayabildiğimiz kadarıyla büyük ölçüde merkeziyetçi yöntemlerle, Ankara üzerinden, hallediliyor.
- Bu yatırımların gerçekleşmesinde yerel yönetimler ve bürokrasinin taşra teşkilatlarının asgari bir rolü var ve en fazla bu rol mali kaynakların proje taşıyıcı şirketlerine kanalize edilmesinin ötesine pek fazla geçemiyor.
- DOKAP, Güneydođu Anadolu Projesi'nin Doğu Karadeniz versiyonu olarak kurgulanmış durumda. Yeşil Yol bu kurgunun merkezinde yer alıyor. Böylesi bir yapılanma projelerin daha hızlı ilerleyebilmesi adına belki faydalı bir hamle olabilir. Ancak bu merkezilik sorununu çözememiş. DOKAP ve yeşil yol projesi ile halk arasında bilgi paylaşımı açısından büyük uçurumlar gözlemledik. Hatta, bunun ötesinde, yerel yönetimlerin hatta DOKA gibi bir yapının dahi projenin ayrıntılarından haberdar olmadığını belirledik.
- Karşı çıkılan, endişeler yaratan, ya da en azından hakkında pek fazla şey bilinmeyen projelere dair muhatap bulamama yerel halkın karşılaştığı problemlerin başında geliyor. Yeşil Yol projesi için bilgi edinme mercii neresidir? Proje kime şikayet edilebilir? Projeye nasıl katkı sunulabilir? Bu soruların cevapları yeşil Yol ve benzeri projelerin muhatapları yerelde belli olmadığı için cevapsız kalıyor.
- Bu cevap ve muhatap bulamama durumu sivil toplumun devlet ve bürokrasiye karşı duyduğu kuşku ve güvensizliği arttırıyor. Katılım sorunu, artan sosyal mesafeye, mesafe de zamanla komplo teorilerine dönüşüyor. Kırsal alana yapılan altyapı projelerinin tetikleme beklenen göç, projelerin amacı olarak algılanıyor, son dönem bölgede artan enerji ve maden yatırımlarının aslında asıl amacının bölgeyi insansızlaştırmak olduğu sıklıkla dillendirilir hale geliyor.
- Yerelde muhatapları belli olmayan projelerin merkezde, yani Ankara'da kurumsal muhatapları var mı? Bu sorunun da cevapsız olduğunu özellikle atölye çalışmalarında gözlemleyebildik. DOKAP kendisinin projenin koordinasyonundan mesul olduğunu belirtirken planlamaya dair mesuliyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bırakıyordu. Ancak ikinci toplantıya Ankara'dan katılan Kültür ve Turizm Bakanlığı uzmanları Yeşil Yol projesinin çok uzun zamandır bakanlıklarından uzak yönetildiğini hatta projenin selameti, çevresel ve turizm etkileri hakkında ciddi kuşkuları olduğunu belirttiler. Uzmanlar proje için kendilerine hiç bir şekilde danışılmadığının, 2007 yılında basılmış olan stratejik planda adı geçen yayla koridorunun soyut bir tema olduğunun, bakanlığın projenin bu haline yaylara zarar vereceği şüphesi ile soğuk baktığını ifade ettiler. Çalışmanın önemli

bir bulgusu, merkezileşme eğilimin yansira kurumlar arası iletişim sıkıntısı olarak ortaya çıktı.

- Yerel yönetimlerin, devletin taşra teşkilatlarının sivil toplum ile eşit koşullarda bir araya gelmeye pek alışık değil, bu durumdan çok da haz ettiği söylenemez. Bu kurumların bir çoğu ne açıkça eleştirilmekten ne de soru sorulmaktan hoşlanıyor. Toplantıya katılım göstermeyen ve toplantıları yarıda terk eden kurumların varlığı başka türlü düşünmeye çok el vermiyor. Öte yandan bu durumun sadece geleneksel devlet refleksi ile açıklanabileceğini düşünmüyoruz. Yerel idarelerin merkezi hükümetin merkezileşme eğilimi baskısı altında zayıf ve korunmasız düştüğü, bu anlamda otonomilerini büyük ölçüde kaybettiklerini gözlemledik. Birebir görüşmelerde ve atölye çalışmalarında “itirazlarda haklı yönler var, ancak elden bir şey gelmiyor” gibi çaresizlik itiraflarına tanık olduk. Öte yandan bu proje ülke siyasetinin hızla kutuplaştığı bir dönemde gerçekleşti. Yerel yönetim ve bürokrasinin korumacı reflekslerinde bunun da etkili olduğunu düşünmekteyiz.
- Bölge üzerine yazılan raporlara baktığımızda turizm, bilhassa, bölgede yaşanan kırsal ve demografik çözülme durdurmak için önemseniyor. Bu bağlamda nasıl bir turizm sorusunun cevabı küçük, aile ölçeğinde yapılan doğal ve kültürel değerlerin tanıtımının ön plana çıktığı şeklinde cevaplanıyor. Yeşil Yol projesinin ise bu amaçlarla örtüşüp örtüşmediği açıkçası çok belli değil. Yolun kitle turizmini körükleyeceği bunun da hem toplumsal hem de ekolojik sonuçlar doğurabileceği endişeleri haksız değil. Bununla birlikte bölgede kitle turizminin gelişmesini isteyen orta ölçekli yatırımcılar da mevcut. Devletin, bu proje bağlamında, sayıda daha az ancak Ankara üzerinde etkinliği daha fazla olan bu ikinci grup tarafında yer almaya daha yatkın olduğunu söylemek haksızlık olmayacaktır. Trabzon’da toplantıya çaptığımız ve DOKA’nın danışma komitesinde yer alan iş adamı ile yaptığımız görüşme bu kanımızı kanıtlar nitelikte. İşadamı sivil toplumun katılacağı atölye çalışmasını küçümsedikten sonra bu toplantının verimli geçmesini için yapılması gerekenleri sıraladı. Bunların arasında aylar öncesinden başbakan ve bakanların ajandasına girebilmek, bölgede yatırım yapmak isteyen iş adamlarını toplantıya çağırmak, yol güzergahında yapılması gereken yatırımların bir listesini çıkartmak gibi kalemler vardı. Bunların bizim çalışmamızın ilgi alanına girmediğini gören işadamı toplantıya katılmaktan vaz geçti.

## 8. Sonuç

Doğu Karadeniz bölgesi yerel katılımın sanrılarını test edebilmek açısından örnek bir çalışma alanı. Bir yandan bölge ülke gündeminin daima göbeğinde. Doğu Karadeniz özellikle son 20yılıda cumhurbaşkanı, başbakanlar ve bir çok bakan çıkardı ve bu vesile ile zaman zaman kilit bürokratik kadrolarda bölgenin ağırlığı hissedildi. Öte yandan ülkede büyümenin motoru olarak görülen inşaat sektöründe Doğu Karadeniz çıkışlı müteahhitler sayıca çok fazla. Hasılı bölge ülke siyaseti ve iktisadının merkezinde yer alıyor. Belki de biraz da bu konumunun getirisi olarak bölge bir çok alt yapı projesine de ev sahipliği yapıyor. Ancak bu alt yapı projeleri her zaman, herkes tarafından coşku ile karşılanmıyor. Özellikle son yıllarda bölgenin toplumsal ve ekolojik yapısına zarar veren enerji, maden ve karayolu projeleri sivil toplumun ve sade

vatandaşların hedefi oldu. Not edilmesi gereken iktisadi ve siyasi olarak kilit pozisyonlara devlet adamı yetiştiren bölgede altyapı yatırımları ile ilgili olan şikayetlerin muhatapsız kalması. Bölge halkı bu yatırımlara katılım göstermek bir tarafa dursun, şikayetlerini iletecek muhatap bulmakta zorlanıyor, kale alınamamaktan şikayet ediyorlar. Yeşil Yol örneği üzerinden yürüttüğümüz bu çalışma, bu sıkıntının geleneksel devlet yapısının bir devamı olduğu kadar son dönem sosyo-ekonomik dönüşümlerin ve bu dönüşümlere bağlı olarak yaşanan karar ve planlama mekanizmalarının aşırı merkezileşmesinin bir sorunu olduğunu tespit ediyor.