

## Trabzon kenti örneğinde, kent-kıyı ilişkileri analizi

### City-coastal relations analysis in Trabzon city sample

Alper UZUNALI<sup>1</sup>  Cengiz ACAR<sup>2</sup> 

<sup>1</sup>Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Hatay

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

#### Eser Bilgisi / Article Info

Araştırma makalesi / Research article

DOI: [10.17474/artvinofd.648044](https://doi.org/10.17474/artvinofd.648044)

Sorumlu yazar / Corresponding author

Alper UZUNALI

e-mail: [alperuzunali@mku.edu.tr](mailto:alperuzunali@mku.edu.tr)

Geliş tarihi / Received

21.11.2019

Düzeltilme tarihi / Received in revised form

18.02.2020

Kabul Tarihi / Accepted

11.04.2020

Elektronik erişim / Online available

11.06.2020

#### Anahtar kelimeler:

Kıyı alanları

Kıyı kullanımları

Kent-kıyı ilişkisi

Peyzaj mimarlığı

#### Keywords:

Coastal areas

Coastal uses

Urban-coastal relationship

Landscape architecture

#### Özet

Kentler tarih boyunca insanların temel ihtiyaçlarından biri olan su ihtiyacını karşılamak için deniz, ırmak veya göl kenarlarına kurulmuşlardır. Bu nedenle kıyı alanları ile halk ve kent arasında tarih boyunca geliştirilmiş bir iletişim bulunmaktadır. Kentleşmenin artması ile bu ilişki kıyılara her açıdan zarar vermeye başlamıştır. Gelişmiş ülkeler çeşitli yöntemlerle bu durumu en aza indirmiş ve insan-su, kent-deniz ilişkisinin kaybolmasını engellemiştir. Gelişmekte olan ülkeler bu konuda yetersiz kalmıştır. Trabzon dolgu alanları ile denizden uzaklaştırılmıştır. Beşirli mahallesinde yer alan kıyı şeridinde yapılan anket çalışmaları ile kullanıcıların, ulaşım yetersizliği başta olmak üzere, hava kirliliği, koku ve bakımsızlık sorunlarından kaynaklanan kıyı şeridi kullanım alışkanlıklarının azaldığı saptanmıştır. Çalışmada insanların tekrar su ve kıyı ile iletişime geçmesini kolaylaştıracak, bölgenin fauna ve florasına katkı sağlayacak ve şehrin estetik önemini arttırarak bölgenin vurgu noktalarından birisi olmasını sağlayacak bir ekolojik köprü önerilmiştir.

#### Abstract

Cities have been established along the sea, river, lakesides to meet the water need, which is one of the basic needs of people throughout history. Therefore, there is improved communication between the coastal areas and the people and the city throughout history. With the increase of urbanization, this relationship has started to harm the shores in every respect. Developed countries have minimized this situation with various methods and prevented the loss of human-water and city-sea relations. Developing countries have been insufficient in this regard. With the surveys carried out in the coastline located in the Beşirli neighborhood of Trabzon, which has been removed from the sea with its embankment areas, it has been determined that the usage habits of the users due to air pollution, odor and negligence problems, especially transportation insufficiency, have decreased. In the study, an ecological bridge is proposed, which will make it easier for people to contact the water and shore again, contribute to the fauna and flora of the region, and increase the city's aesthetic importance, making it one of the region's highlights.

## 1. GİRİŞ

Kentler, genellikle coğrafi koşulları bulunduğu yöreye göre uygun, insanların temel ihtiyaçlarını karşılayabilecek ve birbirleri ile sosyal bir yaşam kurabilmelerini sağlayacak kapasiteye sahip, diğer yerleşim birimlerine ulaşımı olan alanlardır.

Kentlerde yaşayan insan yoğunluğu, sosyal ve ekonomik hayat nedeniyle hızla gelişmiştir. Kırsal alanlarda yaşayan insanlar ise su, elektrik, ısınma, eğitim gibi temel ihtiyaçlara daha kolay ulaşabilecekleri ve daha rahat hayatlarını sürdürebileceğini düşündükleri için kentlere göç etmeye başlamıştır. Yaşanan göçler kentlerin taşıma kapasitelerini fazlasıyla doldurmuş, rekreasyon alanları,

doğal alanlar giderek tahrip edilmiş ve kent bu bölgelere doğru büyümüştür (Sakal 2007, Çelik 2015).

Kentlerde yaşayan nüfus günümüzde kent kapasitelerinin oldukça üzerindedir. Öyle ki Birleşmiş Milletler (BM)'in 17 Ekim 2017 de yayınladığı Dünya Nüfus Tahmini Raporuna göre dünyada yaklaşık 7.6 milyar kişi hayatını sürdürmekte olduğunu ve 2030 yılında 8.6 milyar, 2050 yılında 9.8 milyar nüfus beklentisi olduğunu açıkladı (World Population Prospects 2017). Bunun yanında BM 2014 yılında Dünya Kentleşme Beklentileri raporuna göre ise Dünya nüfusunun %54'ü kentlerde yaşamakta ve 2050 yılına gelindiğinde bu rakam yaklaşık %66 olacağını açıklamıştı. Verilere göre kent içi nüfus hızla arttığı gözlemlenmektedir (World Urbanization Prospects, 2014). Bu nüfus gelişimi kentlerin mevcut konumlarının

seçilmesinde büyük rol oynayan su gibi temel kaynakların giderek tükenmesine sebep olmuştur.

Kentler oluşturulurken en önemli yaşam kaynağı olan suya her zaman ihtiyaç duymuşlardır. Bu nedenle genellikle deniz veya akarsu kenarına inşa edilmişlerdir. Su yenilenebilir, temel ve vazgeçilmez bir doğal kaynaktır. Toplum ve devlet faydası için tarım, sanayi, enerji üretimi, ulaşım ve benzer amaçlar için kullanılmaktadır (Timur 2013). Bu kullanımların taşıma kapasitesinin üzerinde bilinçsiz ve insanların yaşam alanlarını etkileyecek şekilde yapılması; suyun temel kaynakları olan deniz ve akarsuları, onların içerisinde yaşamını sürdüren doğal dengeyi sağlayan canlıları ve insanları, diğer canlılara ev sahipliği yapan kentlerdeki canlı-su, insan-su ve insan-canlı ilişkisini olumsuz yönde etkilemektedir.

Stockholm'de gerçekleşen, 1972 Birleşmiş Milletler Çevre Konferansı'nda ilk kez insanların doğal yaşam ve çevre hakkı, insan hakları çerçevesinde değerlendirilmiş ve 1992 Rio Konferansı sonrası belgelerde yer almıştır (Abdulahkimoğulları ve ark. 2011).

Özellikle gelişmekte olan ülkelerin, ekonomisini güçlendirmek ve çağı yakalamak için yaptığı çalışmalar ile sürdürülebilir kaynakları taşıma kapasitelerinin üzerinde kullanmaları, deniz, akarsu, göl, orman, tarihi alanlar gibi doğal güzellikleri ve turizm alanlarını koruma altına alamamaları hem günümüz insanların hem gelecek kuşağın çevre hakkının elinden alınmasına neden olmaktadır. Dolgu deniz alanları bunun en çarpıcı örneklerindedir. Dolgu alanlarının ilerlemesi, kent kimliğinin oluşmasında büyük katkısı olan su kaynağının kent ile ilişkisinin azalmasına, kent içi doğal yaşamın zarar görmesine ve insanların en önemli temel ihtiyacı olan sudan uzaklaşmasına neden olmaktadır.

Bu çalışmada, Trabzon/Beşirli sahil projesinde yapılan dolgu alanlarını tekrar kent ile ilişkilendirmek için ekolojik köprülerin kullanımının kentlere katabileceği değerler, yaşam kalitesi ve ekolojik çevreye yapacağı katkılar üzerinde durulacaktır.

### 1.1. Kentsel kıyı alanları – kent ilişkisi

Deniz, göl ve akarsuların oluşturduğu kıyı alanları, kentler için doğal bir savunma sistemi oluşturmasının yanında, temel yaşam ihtiyacı olan su kaynağı, ticaret için kolay erişim yolları sağlaması nedeniyle kentler kıyı alanlarına bitişik bir şekilde konumlanmıştır (Cohen 1999).

Kıyı alanları kentlere sağladığı faydalar ile birçok kentin benzersiz bir parçası olmuştur. İnsanların doğal ihtiyaçları gereği yaklaşmak istediği suya erişim talebi ile ekonomik ihtiyaçları arasında bir denge kurmaya çalışmıştır (Ansari 2009)

Gelişmiş kentlerde, yaşam kalitesini arttırmak genel bir başarı olarak kabul görmüştür. Suyun geçmişten günümüze olan büyük rolünün üzerinde durulmuş, su ve kıyı alanlarını kamusal alanlarla ilişkilendirmeye çalışmıştır (Erkök 2009).

İnsanlık tarihi boyunca en önemli sosyal, ekonomik ve estetik alan olan su kaynakları, kentlerin oluşturulmasında ve planlamasında önemli bir etken olarak görülmüştür. Öncelik olarak kentin estetik olarak gelişimini desteklemiş, daha sonra kente ekonomik açıdan büyük yarar sağlamıştır. Ayrıca kent içi su alanları insan doğasının suya duyduğu özlem ile birlikte kentin sosyal yaşam alanlarını oluşturmuş, bu sosyal yaşam ise kent kimliğinin oluşmasında önemli rol oynamıştır. Bu sebeple yakın bölgelerde bulunan kıyı kentlerinin kent kimlikleri ve sosyal yaşamları benzerlikler göstermektedir.

### 1.2. Kıyı kentlerinin önemli örnekleri

Deniz kıyılarına kurulmuş olan kentler, kıyı alanlarının ticari, estetik, kaynak, dinlendiricilik gibi fonksiyonel kullanımından büyük oranda yararlanmaktadır. Özellikle doğal limanlar, kentlerin bu bölgelere kurulmasında büyük bir etki olmuş ve daha sonrasında gelişimlerine büyük katkıda bulunmuştur. Doğal limanların yetersizliği bu limanların yapay olarak büyütülmesi, olmaması yapay limanlar yapılmasına sebep olmuştur.

Limanlar ticaretin yanı sıra kaynak ve gezinti yolları olarak kentlere büyük değerler katmıştır. Birçok etkinliği bir

arada bulundurması limanları ve sahip oldukları kentleri büyük oranda geliştirmiştir.

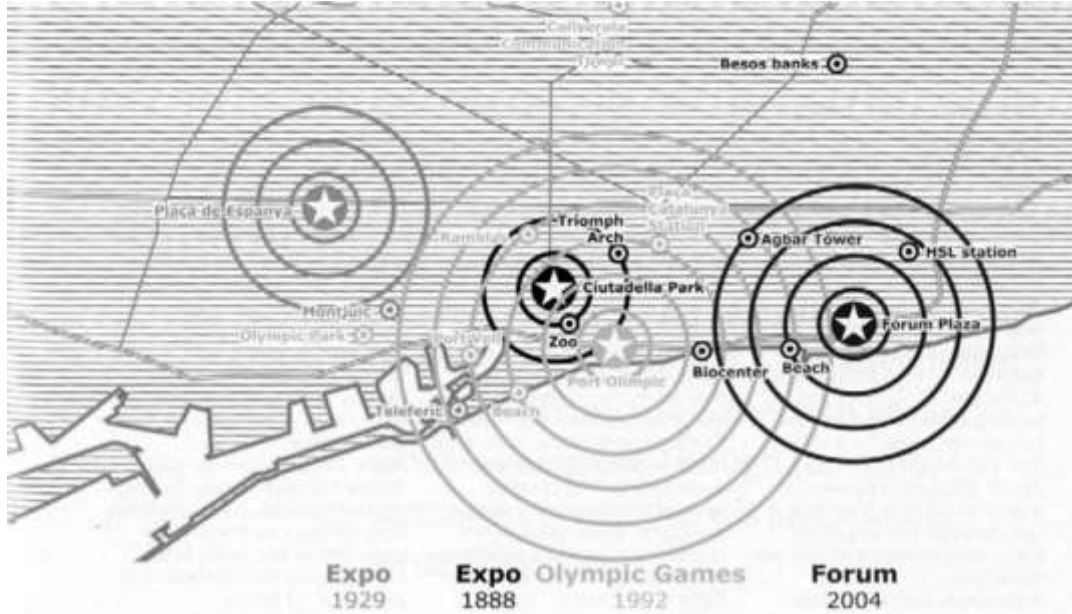
Kıyı alanları kentleşmenin başladığı noktaları oluşturması ile zamanla kent kimliğini, mimariyi ve sosyal hayatı etkilemiştir. Bu oluşumların korunması, daha yaşanılabilir, huzurlu bir kent olgusuyla eşleşmekle beraber, kentin tarihinin korunmasında büyük oranda bilinç ve teşvik sağlamaktadır.

### 1.2.1. Barselona, İspanya

Tarih boyunca önemli bir kent olan Barselona, kentsel kıyı alanlarından hem turistik açıdan hem ticari açıdan büyük oranda faydalanmıştır. Akdeniz'in önemli bir ticari güzergahı olması sebebiyle büyük oranda gelişmiş ve birçok imparatorluğa ev sahipliği yapmıştır. Geçirdiği tarihsel süreçte her dönemden etkilenmiş, önemli bir kent olması sebebiyle yapılar inşa edilmiş ve büyük bir tarihi geçmiş ile birlikte kent kimliği kazanmıştır.

Gelişmiş kentlerde, yaşam kalitesini arttırmak genel bir başarı olarak kabul görmüştür. Suyun geçmişten günümüze olan büyük rolünün üzerinde durulmuş, su ve kıyı alanlarını kamusal alanlarla ilişkilendirmeye çalışmıştır. Barselona, kent sahil alanlarının yenilenmesi ve iyileştirilmesi kapsamında önde gelen bir örnektir. Port Vell, Port Olympic ve Forum 2004 projeleri ile iyi bir kentsel planlama ve yenileme çalışması sağlayan Barselona, kıyı alanlarını kentin her alanı ile ilişkilendirmiştir. Yapılan çalışmalar su ve kıyı kullanımı ile kentin kimliğini ve yaşam kalitesini artırmıştır (Erkök 2009).

Barselona geçmişten günümüze kadar oluşturduğu kent kimliğinin en büyük parçalarından birini kıyı alanları olarak kabul etmiş ve yenilenen, yeniden inşa edilen, modern dönemin gereksinimlerini karşılamak için yapılan yapıları ile eski dönem mimarisini, planlarını birlikte ele almış, kıyı-kent ilişkisini günümüzde gayet anlamlı bir şekilde kullanmaya devam etmiştir.



Şekil 1. Barselona'nın hızla gelişmesini sağlayan büyük yapılar ve etki alanları (Zandbelt ve Vandenberg 2005)

### 1.2.2. Helsinki, Finlandiya

Finlandiya'nın en önemli, en büyük ve başkenti olan Helsinki, girintili çıkıntılı bir kıyı şeridinde sahiptir. Fin tarihi boyunca önemli bir liman kenti olmasına karşın 18.yy'dan sonra gelişmeye başlamış ve bugünkü halini almıştır.

Yüksek gelir sahibi olan, yaya ulaşımı ağırlıklı deniz ile iç içe bir kenttir. Finlandiya adalardan oluşan bir ülke olması nedeniyle deniz kültürel bir gelenek olarak tüm şehirlerin kent kimliğini etkilemiştir (Sanchez 2018).



Şekil 2. 1837 / Helsinki (URL-1 2018)

Kent-Kıyı-İnsan ilişkisini geliştirmek ve kıyı kullanımlarını arttırmak için Helsinki, kıyı alanlarında insanların kolaylıkla ulaşabileceği etkinlik alanları inşa etmiştir. Bu yapılar şehrin tarihi ve kültürel geçmişi, kent kimliği ele alınarak yapılmıştır. Şekil 3'te görülen sauna bunun en iyi örneklerinden biridir.



Şekil 3. Helsinki / Löyly Sauna (URL-2 2018)

Helsinki, kıyı kenarının kullanımı ve planlaması açısından önde gelen, gelişmiş bir şehir olsa bile gerek uygulanan gerek konsept olarak birçok proje yapılmaya devam etmekte ve kentin kapasitesi her anlamda göz önüne alınmaktadır.

Helsinki, gelişmeye devam eden bir şehirdir. Yeniden planlanan ve yeni başlanan limanları ile yaşayan insanlara yeni konut, iş alanları oluştururken kentin kıyı ile olan ilişkisini daha yüksek seviyeye çıkarmak amaçlanmaktadır. Şekil 4'te Helsinki'nin gelecekteki kalkınma projeleri ve projelerin taşıma kapasiteleri görülmektedir (Sanchez 2018).

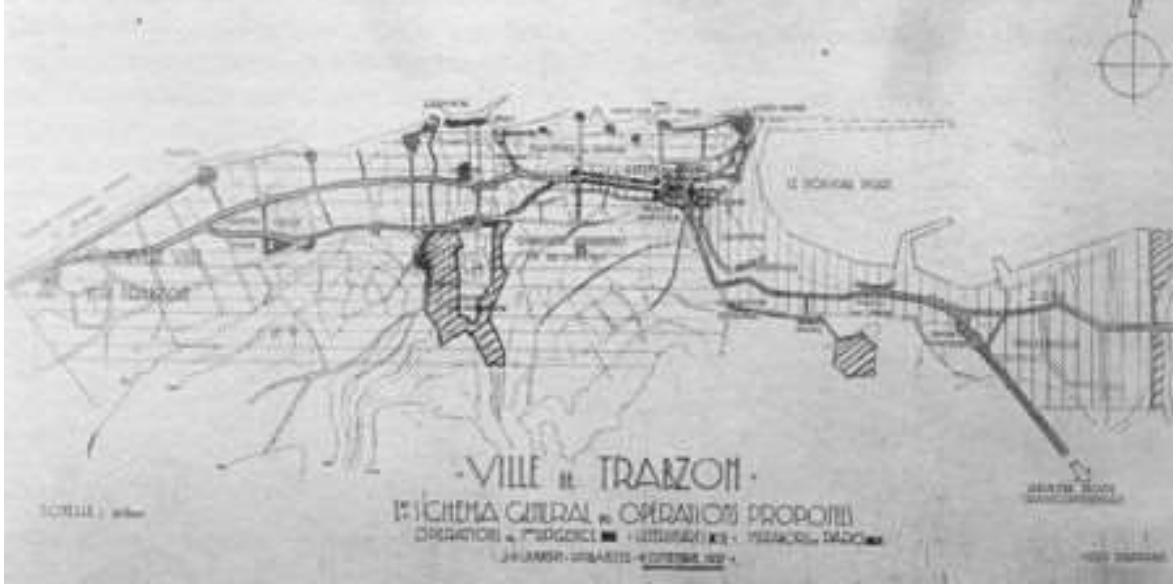


Şekil 4. Helsinki'nin gelecekteki kalkınma projeleri (URL-1 2018)

## 2. MATERYAL YÖNTEM

### 2.1. Materyal

Trabzon, denizin hemen kıyısından yapılaşmaya başlamış ve hala gelişmeye devam eden bir kenttir. İlk büyümeye başladığı dönemlerde deniz ile direk bağlantısı bulunan ve sırtını yeşil bir tepeye dayamış doğa ile iç içe bir kent olan Trabzon, Cumhuriyetin ilanı ile birlikte, 1938 yılında mimar ve şehir plancısı Jaques H. Lambert tarafından planlanmıştır. Şekil 5'te Lambert'in planında görüldüğü gibi, bu planda kazandırılmak istenilen bir olguda, Trabzon kentinin deniz ile bağlantısını güçlendirmek, denizden kente doğru belirli yeşil dolaşım kanalları oluşturmak ve denize olan ulaşımı daha kolay hale getirmektir (Gür 2009).



Şekil 5. Lambert'in 1938 yılında Trabzon için hazırladığı plan (Pinterest 2018)

Hızlı kentleşmenin kontrol altına alınamaması, 1938 yılında yapılan planın revize edilmesine neden olmuştur. 1967-1968 yılında düzenlenen planlama yarışması ile 1970 yılında uygulanmak üzere yeni imar planı hazırlanmıştır (Gür 2009).

Trabzon Ortahisar ilçesinin hemen girişinde bulunan Beşirli, 1987 yılında ilk ihalesi yapılan Karadeniz Sahil Yolu Projesi ile on yıl içerisinde yavaş yavaş denize değen bir mahalle olmaktan uzaklaşmaya başlamıştır. 1997 yılında başlayan ve yaklaşık on yıl süren inşa süresinde ise mahalle tamamen denizden koparılmıştır.



Şekil 6. Trabzon/Beşirli 2002 – 2010 Yılları (Google Earth 2018)

2007 yılında tamamlanan yol çalışması, çeşitli rekreasyon alanları, sahil yürüyüş yolu ve bunlara olan bağlantıları ile halkı tekrar kıyı şeridiyle buluşturmaya çalışmıştır. Her yıl, yürüyüş yolunda yapılan iyileştirmeler, açılan işletmeler ve balıkçılık faaliyetleri ile zamanla halkın en çok tercih ettiği yerlerden birisi haline getirilmiştir.

Beşirli mahallesinin hemen yakınında, yürüme mesafesinde bulunan, halkın plaj olarak kullandığı Akyazı sahili, 2010 yılında ihalesinin yapılması ile Akyazı Şenol Güneş Spor Kompleksi Projesi alanı doldurulmaya başlandı. 2015 yılında proje tamamlandı ve stadyum açıldı.



Şekil 7. Trabzon/Beşirli 2014 – 2018 Yılları (Google Earth 2018)

Şenol Güneş Spor Kompleksi projesinin tamamlanmasının ardından, dolgu alanının devamı niteliğinde olan, imar planı 2014 yılında, Çevresel Etki Değerlendirilmesi (ÇED)

gerekli değildir raporu 2015 yılında alınan ve 2019 yılında bitmesi beklenen Şekil 8’de proje tasarımı görülen Gülcemal Projesi için dolgu çalışması başlatıldı.



Şekil 8. Trabzon Gülcemal Projesi (Trabzon Belediyesi 2018)

## 2.2. Yöntem

Çalışma kapsamında Trabzon, Beşirli Mahallesi ile Ayasofya Mahallesi arasında bulunan mevcut kıyı kullanımı, yapılacak olan sahil dolgu alanı projesinin kıyı kullanımı üzerinde oluşturacağı etkileri, kullanıcı kitlesinin memnuniyetini, kullanım amaçlarını, kıyıya olan mesafe ve ulaşım şeklini tespit edebilmek için kıyı alanı etkinliklerinden yararlanan kullanıcılar üzerinde anket çalışması yapılmıştır.

Alanda yapılacak olan anket örneklem sayısının belirlenmesi için, Newbold tarafından geliştirilen Formül 1’den yararlanılmıştır (Newbold 1995). Araştırma kapsamında  $p(p-1)$  değerine bağlı olan örneklem hacminin en yüksek değeri elde etmesi için  $p=0.5$  olarak ele alınmıştır (Atik ve ark. 2014).

Formül 1. (URL-5, 2019)

$$n = \frac{Np(1 - p)}{(N - 1)\sigma_{px}^2 + p(1 - p)}$$

$\sigma_{px}^2$  = Oranın Varyansı

n = Örnek Hacmi

N = Anakütle

p = Oran (maksimum örnek hacmine ulaşmak amacıyla p = 0.5 alınmıştır.)

Trabzon kentinin merkez ilçesi olan Ortahisar’ın, Türkiye İstatistik Kurumu 2018 yılı verilerine göre nüfusu 317520 olarak alınmıştır (ULR-6 2019). Anket için belirlenecek örneklem sayısı, %95 güven aralığı ve %10 hata payı göz önüne alınarak formül uygulandığında, 96 kişi olarak

hesaplanmıştır. Yapılan anket çalışması 120 kişiye uygulanmış ve sonuçlar değerlendirilmiştir.

### 3. BULGULAR

Kullanıcı kitlesi üzerinde yapılan 120 adet anket çalışması demografik yapının cinsiyet olarak çoğunluğunu %59,17 oranında (71 kişi) erkek, yaş grubu olarak çoğunluğunu %43.33 oranında (52 kişi) 18-29 yaş olarak belirlenmiştir (Çizelge 1).

**Çizelge 1.** Cinsiyet ve yaş

Durum	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Kadın	%40.83	49
Erkek	%59.17	71
Yaş	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
19-29	%43.33	52
30-45	%31.67	38
46-59	%20	24
60+	%5	6
Toplam Kişi:		120

Yapılan anket çalışmasında, kıyı şeridini kullanan kullanıcıların bu bölgeye nereden geldikleri ne kadar zamanda ulaştıkları, ne kadar uzaklıktan geldikleri ve nasıl geldikleri sorulmuştur. Alınan bilgiler doğrultusunda Çizelge 2’de görüldüğü gibi, kullanıcıların %52.5’i (63 kişi) kıyı şeridine en yakın olan Beşirli Mahallesi’nden geldiği tespit edilmiştir.

**Çizelge 2.** Kullanıcıların yaşadığı mahalleler

Durum	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Beşirli	%52.5	63
Boztepe	%6.66	8
Konaklar	%5	6
Yenimahalle	%5	6
Diğer	%30.84	37
Toplam Kişi:		120

Çalışma ile kullanıcılara, alana hangi uzaklıktan, ne kadar zamanda ve nasıl geldiği sorulmuştur. Elde edilen bilgiler doğrultusunda Çizelge 3’te görüldüğü gibi, kullanıcıların %56.67 (68 kişi) oranında 0-3 km uzaklıktan, %28.34 oranında (34 kişi) 5 dk’dan az bir sürede ve %56.67 oranında (68 kişi) yürüyerek alana ulaştığı belirlenmiştir.

**Çizelge 3.** Uzaklık, ulaşım süresi ve ulaşım aracı

Uzaklık	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
0-3 km	%56.67	68
4-7 km	%11.66	14
8-11 km	%18.33	22
12-20 km	%6.67	8
21+ km	%6.67	8
Ulaşım Süresi	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
5dk’dan az	%28.34	34
6dk - 11dk arasında	%27.5	33
11dk - 20dk arasında	%27.5	33
21dk – 30dk arasında	%8.33	10
30dk’dan fazla	%8.33	10
Ulaşım Aracı	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Yürüyerek	%56.67	68
Özel Araçla	%36.67	44
Toplu Taşıma	%6.66	8
Bisiklet	%0	0
Diğer	%0	0
Toplam Kişi:		120

Yapılan çalışma ile kullanıcılara bu alana neden geldikleri ve ne kadar zaman geçirdikleri sorulmuştur. Birden fazla cevap verme imkânı tanınan kullanıcıların verdiği 195 cevaptan elde edilen veriler doğrultusunda Çizelge 4’te görüldüğü gibi, %43.59 oranında (85 cevap) yürüyüş ve bisiklet sürmek amacıyla alanı kullanırken, %47.5 oranında (57 kişi) 30 dk ile 60 dk arasında alana zaman geçirdikleri tespit edilmiştir.

**Çizelge 4.** Kullanım nedeni ve geçirilen zaman

Kullanım Nedeni	Toplam Cevap Yüzdesi	Cevap Sayısı
Yürüyüş, bisiklet	%53.59	85
Yemek	%12.82	25
Çay, kahve, meşrubat	%26.67	52
Seyir	%8.2	16
Toplanma	%7.18	14
Maç izleme	%1.54	3
Toplam Cevap:		195
Geçirilen Zaman	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
15dk’dan az	%2.5	3
15dk – 30dk arası	%5	6
30dk – 60dk arası	%47.5	57
60dk – 90dk arası	%40.83	49
90dk’dan fazla	%4.17	5
Toplam Kişi:		120

Ankete katılan katılımcılara alanın mevcut halinin olumlu ve olumsuz özellikleri sorulmuştur. Çizelge 5'te görüldüğü gibi olumlu özelliklere 200, olumsuz özelliklere 227 cevap verilmiştir. Elde edilen verilere göre olumlu özellikler arasında kullanıcıların %27.5 oranında (55 cevap) denizi tercih ettiği, olumsuz özelliklerde ise %29.08 oranında (66 cevap) kokudan şikayetçi olduğu belirlenmiştir.

**Çizelge 5.** Alanın olumlu özellikleri

Olumlu Özellikleri	Toplam Yüzdesi	Cevap	Cevap Sayısı
Deniz	%27.5	55	
Yürüyüş bandı	%18	36	
Manzara, güzel görüntü	%10	20	
Spor	%9.5	19	
İşletmeler	%7	14	
Huzur	%6	12	
Temiz hava	%5.5	11	
Bisiklet yolu	%4	8	
Güvenlik	%4	8	
Sessizlik	%3.5	7	
Diğer	%5	10	
Toplam Cevap:		200	

**Çizelge 6.** Alanın olumsuz özellikleri

Olumsuz Özellikleri	Toplam Yüzdesi	Cevap	Cevap Sayısı
Koku	%29.08	66	
Otopark	%15.87	36	
Ulaşım	%13.22	30	
Gürültü	%11.01	25	
Kirlilik	%6.17	14	
Altgeçit Güvenliği	%4.85	11	
Etkinlik Alanı	%3.96	9	
Yetersizliği	%3.52	8	
Yeşil Alan Yetersizliği	%2.64	6	
Dolgu Çalışmaları	%2.64	6	
Ç.O.A yetersizliği	%2.64	6	
Bakımsızlık	%2.2	5	
Yoğunluk	%2.2	5	
Diğer	%2.64	6	
Toplam Cevap:		227	

#### 4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Nehirler, göller ve denizlerin oluşturduğu kıyı alanları kentlerin ekonomik, estetik, fonksiyonel ve sosyal alanlarda gelişmesinde büyük rol oynamıştır.

Kentleşmenin kontrolsüz bir şekilde artışı, yeni kentleşme alanlarının ihtiyacına ve rant projelerine yol açmış, kıyı alanlarının tahribatına neden olmaya başlamıştır. Kent yerleşimlerinin uzun yıllarda oluşturduğu kent kimliğinin zayıflaması, tarihi ve doğal güzelliklerin kaybolması kentlerin yaşam kalitelerini büyük oranda değiştirmiştir.

Trabzon, kıyı şeridini bir bütün olarak kullanan tarihi bir kent olmasına karşın son yıllarda yapılan sahil projeleri doğal kıyı şeridinin, kumsalların ve kıyı etkinliklerinin büyük oranda yok olmasına neden olmuştur. Dolgu yöntemi ile oluşturulan sahil düzenleme projelerinin yapılması kentin uzun süre kıyı alanlarından uzaklaşmasına sebep olmuştur. Eski kıyı kullanımlarının geri kazanımı mümkün olmasa bile yeni yapılan sahil düzenlemeleri zamanla yeni bir sahil kullanım kültürünü oluşturmaya başlamıştır. Fakat yeniden düzenleme ile dolgu alanlarının genişletilmesi, oluşum sürecinin durmasına hatta tekrar baştan başlamasına neden olabilir.

Bu çalışma Trabzon Beşirli sahil yolu boyunca, Akyazı Spor Kompleksinden Ayasofya Müzesine kadar, uzanan bölgede kullanıcılara yapılan anketler ile elde edilen görüşler doğrultusunda mevcut sorunların ortaya koyulması, planlanan proje ile ortaya çıkabilecek yeni sorunların belirlenmesi ve bölgenin daha işlevsel, flora ve faunayı öncelik olarak ele alan, doğa dostu çözümler önerilmesi için yapılmıştır.

Yapılan anket çalışmalarına göre bölgeyi kullanan bireylerin %59.17'i erkek, %43.33'ü 18-29 yaş aralığında olduğu tespit edilmiştir. Bunun başlıca sebepleri sahil kullanım alanlara ulaşımın güvenlik ve yeterlilik seviyelerinin kısıtlı olmasıdır.

Sahil kullanıcılarının %52.5'i Beşirli Mahallesi sakinlerinden oluşmaktadır. Bu durum kullanıcıların uzak mesafelerden gelmeleri için gerekli özgün kullanımların yeterli olmaması, ulaşım ve otopark probleminin çözümlenmemiş olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Sahil kullanım alışkanlıklarına ve neden kullanıldığına bakıldığında insanların %43.59'u bu alanı yürüyüş, bisiklet gibi sağlıklı yaşam, spor ve dinlenme alanı olarak



kullanmaktadır. Beşirli Mahallesi için bu alan kayda değer bir etki bıraksa bile diğer mahalle sakinleri tarafından tercih edilen bir bölge oluşturmamıştır.

Bölge kullanıcılarının %47.5'ü 30-60 dk arasında %40.83'ü 60-90 dk arasında zaman geçirmektedir. Bu veriler ve kullanıcıların kullanım verileri bir araya getirildiğinde, bölgeye gelenlerin büyük bir çoğunluğunun alanı geçiş güzergahı üzerinde bir yürüyüş yolu veya spor amaçlı olarak kullandığının bir göstergesidir. Kullanıcıların anketlerde bölgenin olumlu özellikleri sorulduğunda bu bulguyu destekler şekilde %18'i yürüyüş bandı cevabını vermiştir. Olumlu özelliklerde en fazla cevap verilen %27.5 ile deniz olmuştur. Bu durumda kullanıcıların en büyük arzusunun deniz ile birleşerek yaşamak olduğu söylenebilir.

Karadeniz sahil yolu projesi ile kentin kıyı şeridinden kopartıldığı belirgin bir şekilde gözlemlenmektedir. Bu geçmişten günümüze kadar deniz ile iç içe yaşayan halkın denize olan ulaşımını zorlaştırmıştır. Beşirli sahil şeridinin kullanıcı kitlesinin büyük çoğunluğunu Beşirli Mahallesi sakinleri oluşturmakta ve ulaşımı yaya yolları ile sağlamaktadır. Beşirli Mahallesi ve kıyı şeridi arasında Şekil 9'da öngörüldüğü gibi yapılacak bir ekolojik köprü, yörede artan yapılaşmayı kırarak, sahile olan ulaşımı daha ferah ve basit bir şekilde sağlayacak, kent, yöre halkı ve turistler için bir vurgu noktası oluşturacak mevcut ve/veya yeni işletmelere, yöreye ekonomik olarak büyük katkı sağlayacaktır.



Şekil 9. Alanı bağlamak için önerilen ekolojik köprü

Ekolojik köprünün bu bölgede seçilmesinin amacı ise kullanıcı kitlesinin büyük çoğunluğu olan Beşirli Mahallesi'nde, Stadyum Kompleksi'nin hemen yakınında, sahil kullanım bandının başlangıcı oluşunun yanında, Karadeniz sahil yolu projesi ile eski sahil yolu arasında kalan, projelendirilmesine rağmen rağbet görmeyen atıl alanı da içerisine alarak bölgenin görsel, estetik ve

ekonomik etkisini arttıracığı ve bölgenin gelişimine katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

Bunun yanında kıyı alanlarının mevcut hallerinde yapılacak düzenlemelerde, projelendirilmesinde şu hususlar dikkate alınmalıdır;

Kıyı kullanım projeleri yapılmadan önce halkın kıyı kullanımı, koruması hakkında bilgilendirilmesi ve

belediyelerin halk ile iş birliği içerisinde yeni projelere karar vermesi gerekir.

Kıyı alanları düzenlenirken kentin tarihi dokusu ve mimarisi göz önüne alınarak yapılacak yeni projelerin koruma altında olan yapıları ne oranda etkilediği önceden tespit edilmeli, zararlı etkilerinden arındırılan projeler yapılmalıdır.

Kıyı alanlarının sadece insan odaklı etkinlikler için olmadığı, doğal bir fauna ve flora barındırdığı göz önüne alınmalıdır. Bu kapsamda Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporları uzmanlar tarafından titizlikle oluşturulmalıdır.

Yönetimler tarafından daha önce yapılmış olan projelerin koruma çerçevesine uymamasının yeni yapılacak projeler için bir bahane olmadığı benimsenmeli, güncel şartlarda korunması gereken alanlar koruma altına alınmalı ve bozulmuş alanların mümkün olduğunca doğal ve işlevsel hale dönüştürülmesi için gerekli projeler yapılmalıdır.

Turizmin önemli bir gelir kaynağı olması nedeniyle özellikle gelen turist profiline uygun projelerin desteklenmesi kısa süreli bir gelir sağlayacağı göz önüne alınmalı, uzun soluklu koruma ve geliştirme projeleri yapılarak turist profili ve doğal koruma alanları genişletilmelidir.

Kent kimliklerinin oluşumda önemli bir rol oynayan kıyı alanlarının korunması, kent kimliğinin, mimarinin ve bölgeye özgü kültürlerin korunmasına büyük katkıda bulunacağı, bu katkının kent gelişimini, yaşanabilirliği ve ekonomiyi olumlu yönde etkileyeceği, halkın her bir bireyi tarafından bilinmeli ve korunmalıdır.

## KAYNAKLAR

Abdulkhimoğulları E, Sezer Ö ve Akpınar M (2011) Küresel Ulusal ve Yerel Düzeyde Bir İnsan Hakkı Olarak Çevre Hakkının Gelişimi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 14:61-88

- Ansari FA (2009) Public Open Space on the Transforming Urban Waterfronts of Bahrain – The Case of Manama City. Newcastle Üniversitesi Doktora Tezi, Newcastle
- Atik A, Taçoral E ve Altunkasa MF (2014) Kent Halkının Kentsel Yaşam Memnuniyeti Üzerinde Etkili Sosyo-Demografik Özelliklerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma: Kemaliye Örneği. İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi 4:21-33
- Cohen N (1999) Urban Conservation. Rivers and Seashores. The MIT Press, Massachusetts, pp 250-257
- Çelik KT (2015) CBS Tabanlı Bir Yerleşke Donatı Bilgi Sisteminin (YEDBİS) Oluşturulması Karadeniz Teknik Üniversitesi Kanuni Yerleşkesi Örneği. Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Trabzon
- Erkök F (2009) Waterfronts: Potentials for improving the quality of urban life. ITU Journal of the Faculty of Architecture 6,1:126-145
- Google Earth. 2018
- Gür ŞÖ (2009) Trabzon'da Toplumsal Dönüşüm ve Kentsel Kimlik. Memleket Kitapları. 14:317-337
- Newbold P (1995) Statistics for Business and Economics. Prentice Hall International Editions, Fourth Edition, New Jersey
- Pinterest. <https://tr.pinterest.com/pin/471892867199313337/> Erişim 08.12.2018
- Sakal AN (2007) Ankara'da Kentsel Donatıların Peyzaj Planlama ve Tasarımı. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Sanchez JM. <https://theportandthecity.wordpress.com/2015/10/03/the-daughter-of-the-baltic-sea-helsinki/> Erişim 01.12.2018
- Timur UP (2013) Urban Waterfront Regenerations, 7rd Chapter Intech, 169-206. <http://dx.doi.org/10.5772/55759>
- Trabzon Belediyesi (2018) Gülcemal Projesi. Trabzon. URL-1, 2018. <https://theportandthecity.wordpress.com/2015/10/03/the-daughter-of-the-baltic-sea-helsinki/> Erişim 04.12.2018
- URL-2, 2018. <https://imgcop.com/img/Best-Sauna-Helsinki-31440205/> Erişim 04.12.2018
- URL-3, 2018. <http://www.rvtr.com/projects/helsinki-south-harbor> Erişim 04.12.2018
- URL-4, 2018. <https://www.arthitectural.com/dcpp-arquitectos-new-helsinki-waterfront/> Erişim 04.12.2018
- URL-5, 2019. <https://duranguler.com/ornek-hacmi-hesaplama> Erişim 21.03.2019
- URL-6, 2019. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> Erişim 27.03.2019
- Zandbelt vandenBerg (2005). Big and Beautiful - Comparing Stadshavens in Europe. Rotterdam
- World Population Prospects (2017) World Population Prospects 2017 Data Booklet. United Nation
- World Urbanization Prospects (2014) World Urbanization Prospects: The 2014 Revision. United Nations, New York