

Araştırma Makalesi / Research Article

Kale Burnu (Eynesil/Giresun) İle Yoroz Burnu (Çarşıbaşı/Trabzon)

Arasında Kıyı Bandı Kullanımı ve Başlıca Sorunlar

Use of Coastline between the Cape Kale (Eynesil/Giresun) and the Cape Yoroz (Çarşıbaşı/Trabzon) and Major Problems

Yahya KADIOĞLU¹ & Ayşenur SOYLU²

Geliş/Received: 03.06.2024

Kabul/Accepted: 25.08.2024

Öz

Kıyıların amaç dışı kullanımı şehirlerde telafisi güç sorunlar ortaya çıkarmakta, doğal ve kültürel mirasa zarar vermektedir. Antropojen etkilerle bozulan kıyılarda kıyı turizmi olumsuz etkilenmektedir. Kıyıda olmasına rağmen plansız kıyı kullanımı veya kıyılara verilen zarar nedeniyle bazı şehirler kötü bir imaja sahiptir. Kale (Eynesil/Giresun) ve Yoroz (Çarşıbaşı/Trabzon) burunları arasında kalan, sahil karayolundan kıyı çizgisine kadar uzanan alan arazi kullanımı bakımından önem arz eder. Yeni sahil karayolunun yapımından sonra Vakfikebir ve Beşikdüzü ilçe merkezlerinde bu alan genişlemiş ve söz konusu alan başta belediyeler olmak üzere kamu kurumları için paha biçilmez bir arazi haline gelmiştir. Plajlar ve aile çay bahçeleri dışındaki bazı ticari işletmeler de bu alanda yoğunlaşmaya başlamıştır. Bu işletmeler kıyıda ekolojik yapının daha da bozulmasına, kıyı turizminin olumsuz etkilenmesine ve kirliliğe neden olmuştur. Ayrıca trafik yükünün ve kaza riskinin artmasında önemli rol oynamışlardır. Çalışmada mevcut sorunlar tespit edilmiş ve bunların çözümüne dönük öneriler geliştirilmiştir. Ulaşılan sonuçlar okuyucularla paylaşılmış ve bu sonuçların planlama kararlarında dikkate alınması tavsiye edilmiştir.

Anahtar kelimeler: Kıyı, kıyı çizgisi, arazi kullanımı, karayolu

Abstract

The misuse of coastal areas causes irreparable problems in cities and harms natural and cultural heritage. Coastal tourism is negatively affected along coasts damaged by anthropogenic impacts. Despite their location on the coast, some cities have a poor image due to unplanned coastal use or damage to the coasts. The area located between the capes Kale (Eynesil/Giresun) and Yoroz (Çarşıbaşı/Trabzon) stretching from the coastal highway to the coastline is important for land use. After the construction of the new coastal highway, this area has expanded along the district centres of Vakfikebir and Beşikdüzü and become a priceless land for public establishments, especially municipalities. In addition to beaches and family tea gardens, some commercial enterprises have also begun to concentrate on this area. These enterprises have further impaired the ecological structure of the coast, negatively affected coastal tourism, and led to pollution in some areas. They have also played a significant role in increasing traffic congestion and accident risks. The study identifies existing problems and develops proposals for their resolution. The findings are shared with readers, and it is recommended that these results be considered in planning decisions.

Keywords: Coast, coastline, land use, highway

¹ Sorumlu Yazar/Corresponding Author, Prof. Dr., Samsun Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü. E-posta: yahya.kadioglu@samsun.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-9483-1635>

² Samsun Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü Lisans Öğrencisi. E-posta: aysenr.syl@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0000-5621-9747>

Önerilen Atıf/Suggested Citation: Kadioğlu, Y. & Soylu, A. (2024). Kale Burnu (Eynesil/Giresun) ile Yoroz Burnu (Çarşıbaşı/Trabzon) Arasında Kıyı Bandı Kullanımı ve Başlıca Sorunlar. *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 8(3), 419-430.

1-GİRİŞ

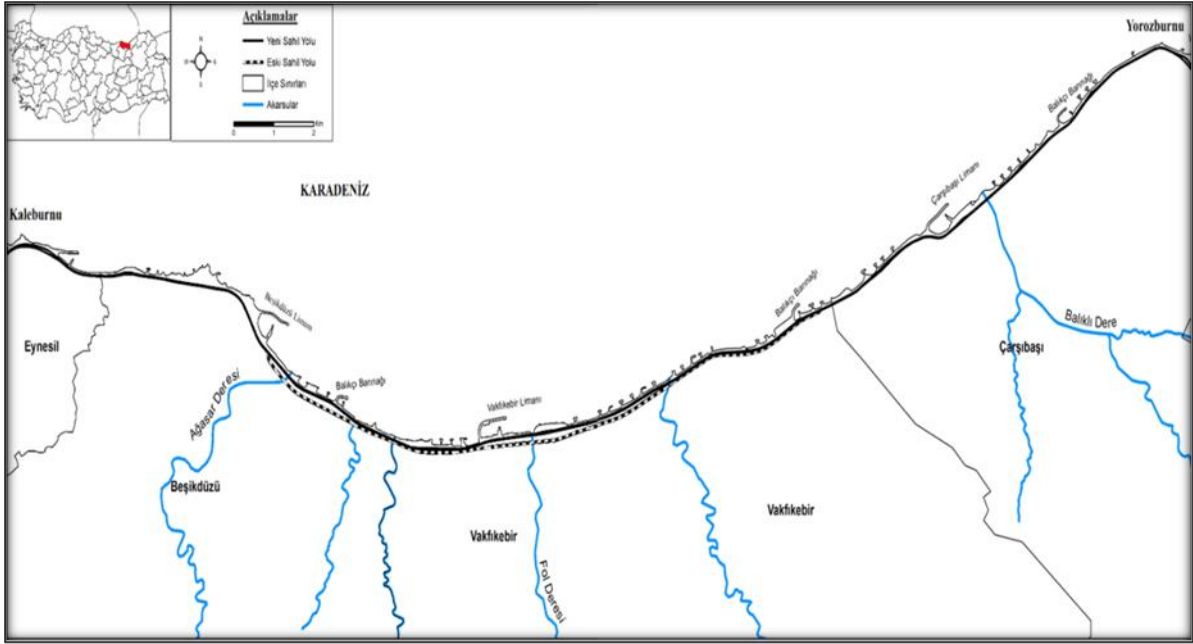
Coğrafya ilminin en önemli araştırma konularından biri de insan ve onun içinde yaşadığı mekandır. Mekandaki doğal ve beşerî kaynaklar toplum yararını dikkate alarak en akılcı şekilde planlanmalıdır. Coğrafi ortam aynı bölge ve yöre içinde bile farklılık gösterebileceği için planlama da yöreye has karakter taşınmalıdır. Bu nedenle yerleşme sahasının doğal ve beşerî özellikleri ve bunlar arasındaki ilişkiler planlamaya temel teşkil etmelidir (Doğanay, 1984: 9-12). Kıyı kullanımı planlı şehirleşmenin en önemli bileşenlerinden biridir. Kıyıları, yerleşme tarihinde önemli bir yere sahiptir. Bazen liman fonksiyonu ile ticarete bazen de eğlence ve tatil maksadı ile turizme konu olmuştur. Manzara güzelliği, ulaşım kolaylığı, ılıman iklim özellikleri ve denizden faydalanma arzusu gibi faktörler tarih boyunca kıyıları cazibe merkezi haline getirmiştir (Kadıoğlu ve Güner, 2018: 43).

Kıyı çizgisi, karanın denizde son bulduğu yerde, yatay yönde gelişmiş ve genişliği hava şartlarına göre değişen kara ile deniz arasındaki sınırdır (Erinç, 2001: 313). Başka bir tanıma göre deniz ile karanın temas ettiği yeryüzünün en oynak yerleri olarak tanımlanır (İzbrak, 1955: 166). 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'na göre kıyı çizgisi “deniz, göl ve akarsularda taşkın durumları dışında suyun karaya değdiği noktaların birleştirilmesinden oluşan çizgiyi”; kıyı kenar çizgisi ise “deniz, göl ve akarsularda kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını” ifade eder. Aynı kanunda sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 50 metre genişliğindeki alan” olarak tanımlanmaktadır. Kıyı Kenar Çizgisi ise; “deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların, alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise, şev ya da falezin üst sınırı” olarak ifade edilir. Sahil Şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m genişliğindeki alandır (Karadeniz, 2021: 8). İki bölümden oluşan sahil şeridinin ilk 50 metresi birinci bölüm, diğer 50 metresi ise ikinci bölüm olarak adlandırılır. Kıyı kenar çizgisinden sonraki ilk 50 metreyi kapsayan alanda kıyı kanununda ifade edilen tesisler dışında imara izin verilmez. Sahil şeritleri sadece deniz ve tabii göller için geçerli olup, nehirler, suni göller ile baraj göllerinde sahil şeridi bulunmadığından bu alanlarda normal imar rejimi sınırının, kıyı kenar çizgisini oluşturmaktadır (Uzunay, 2022: 24). Kıyı alanları, turizm, rekreasyon ve ekolojik nitelikler gibi çok yönlü doğal ve kültürel uygulamaları kapsayan bölgelerdir (Kutiel vd, 2004). 04.04.1990 tarih ve 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun 6. Maddesine göre “Kıyı, herkesin eşit ve serbest bir şekilde yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez. Kıyılara moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.” Buna göre kıyılarda yapılaşmaya ve özel kullanıma izin verilmez.

Tarihi ve kültürel zenginliklere sahip Trabzon ilinde kıyıların doğal yapısı 1950-1960 döneminde büyük oranda bozulmuştur (Erüz ve İsmail, 2017: 566). Karadeniz Sahil Yolu yapımı sırasında Trabzon kıyılarında yapılan dolgularda yol, park, yeşil alan, çocuk bahçesi, yürüyüş yolu vb. donatılar oluşturulmuştur (Çölkesen ve Sesli, 2007: 1-8). Ulaşım güzergahları yerleşmeler için sorun teşkil edecek bir yapıda olmamalı, deniz-kent bütünleşmesine engel teşkil etmemelidir. Trabzon'da deniz ile kentin ilişkisi kesilmiş, ulaşım yerleşme sistemini zedeler bir yapıda planlanmıştır (Zorlu vd., 2010: 1). Kıyıların

sürdürülebilirliği için; bu alanların doğal ve kültürel özellikleri ile koruma ve kullanma dengesi dikkate alınarak üst ölçekli planlar üretilmelidir (Erüz vd, 2019: 38).

Çalışma sahasında boyuna kıyıları hakimdir. Düz alanlar kuzey-güney doğrultusunda uzanan sırtların denize ulaştığı yerlerde daralırken, vadi ağzlarında genişlemektedir (Kadıoğlu ve Güner, 2018). Düz alanların sınırlı olması mevcut alanların kullanımında azami hassasiyet gösterilmesi zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır. Doğu Karadeniz bölümünün kıyı kesiminde deniz dolgusu ile arazi kazanma arzusu kentleşmenin hız kazandığı 1950-1960'lı yıllardan itibaren ilk olarak Trabzon, Rize ve Giresun gibi kentlerde başlamıştır. Özellikle belediyeler kıyı dolgu faaliyetlerinde aktif bir rol oynamıştır (Bekdemir, 2007:212). İnsan-çevre etkileşiminde kıyıların dönüşümü ile birlikte kıyı morfolojisi, denizel kıyının batimetrik özellikleri, karasal kıyının yamaç eğim değerleri, kıyı ve kıyı kenar çizgileri ve doğal kıyı dinamiği değiştirilmektedir (Turoğlu, 2005: 357). Kıyılardaki doğal yapının bozulması kıyı turizmını olumsuz etkilerken, insan yaşamı için bazı risklerin ortaya çıkmasına da neden olmaktadır. Trabzon ili genelinde kıyıdaki düz alanlar sınırlı olup mevcut düz alanların önemli bir kısmı deniz dolgusuyla kazanılmıştır. Kıyıda deniz dolgusu geleneksel bir uygulama haline gelmiş ve günümüzdeki teknolojik olanaklar sayesinde bu uygulama artarak devam etmiştir.



Şekil 1. Çalışma Sahasının Lokasyon Haritası

Türkiye genelinde olduğu gibi Trabzon'da da 1950'li yıllardan sonra kırsal kesimden şehre hızlı bir göç dalgası başlamıştır. Bu göç hareketi ile birlikte büyümeye başlayan yerleşim alanlarında yanlış arazi kullanımı daha da artmıştır (Kadıoğlu, 2010:354-356). Kıyından itibaren artan yükselti yerleşme ve konut planlamasını etkilemiş, şehir yerleşmelerini dikey yönde büyümeye zorlamıştır. Çalışma sahası Eynesil ilçesinin (Giresun) doğusundaki Kale Burnu ile Çarşıbaşı (Trabzon) ilçesinin doğusundaki Yoro Burnu arasında eski sahil karayolundan kıyı çizgisine kadar uzanan alanı kapsar (Şekil 1). Saha Beşikdüzü, Vakfıkebir ve Çarşıbaşı ilçelerinin sınırları içinde yer alır. Bu alanda çoğu kamuya ait çeşitli işletmeler yer alır. Bunların önemli bir kısmı belediyelere aittir. Ancak belediyeler kendilerine ait olan bu tesislerin işletmesini özel girişimcilere vermiştir. Gerek kamu gerekse özel girişimciler

tarafından çalıştırılan işletmelerin kıyı üzerindeki etkileri ve sonuçları çalışmada değerlendirilmiştir.

2. AMAÇ VE YÖNTEM

Bu çalışmada, Kale Burnu (Eynesil/Giresun) ile Yoroş Burnu (Çarşıbaşı/Trabzon) arasında sahil karayolundan kıyı çizgisine kadar uzanan alandaki arazi kullanımı incelenmiştir. Çalışma sahası Beşikdüzü, Vakfikebir ve Çarşıbaşı ilçeleri sınırları içinde kalır. Vakfikebir ve Beşikdüzü ilçe merkezlerinde yeni sahil yolu kuzeyden deniz dolgusu yapılarak inşa edilmiştir. Eski ve yeni yol arasındaki alan arazi kullanımı açısından önem arz eder. Çarşıbaşı ilçesinde ise mevcut eski yol genişletilerek yeni sahil yolu yapılmıştır. Bu nedenle ilçede yeni yol ile kıyı çizgisi arasında kalan sahada arazi kullanımı ele alınmıştır. Sahadaki arazi kullanımında etkili olan faktörler sorgulanmış, kamusal ağırlığın neden ve sonuçları irdelenmiş ve mevcut sorunlara dikkat çekilmiştir.

Çalışmadaki haritalar hazırlanırken OpenStreetMap adresinden OverPass Turbo metodu ile ilçe sınırı, yol ve akarsu verisi elde edilmiştir. Toplanan veriler ArcMap 10,8 programı ile işlenmiştir. Arazi kullanım haritası hazırlanırken altlık olarak Google Earth Pro'dan yararlanılmış, her birim için ayrı bir renk kullanılmıştır. Sahada gözlem yapılmadan önce Trabzon Valiliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü'nden sahil karayolu imar planları temin edilmiştir. İmar planı üzerinde dolgu alanları tespit edilerek işaretlenmiş ve saha çalışmalarında bu alanların hangi amaçla kullanıldığı belirlenmiştir. Sonuç kısmında saha gözlemleri ve literatür çalışması ile elde edilen veriler değerlendirilerek çalışma mevcut duruma getirilmiştir. Ayrıca sahada yapılan arazi gezileri ve fotoğraflama çalışmalarından da yararlanılmıştır.

2.1. Etik Kurul Onayı

Bu araştırmanın kavramsal çerçevesinin hazırlanması, verilerin toplanması, verilerin analizi ve yorumlanması aşamalarının tamamında etik kurallara uygun hareket edilmiştir. Karşılaşılabilecek tüm etik ihlallerde ANKAD Dergisi Yayın Kurulunun hiçbir sorumluluğu bulunmamaktadır. Tüm sorumluluk yazarlara aittir. Bu çalışmanın ANKAD Dergisi dışında herhangi bir akademik yayın ortamına değerlendirme için gönderilmemiş olduğunu taahhüt ederim. Yapılan bu çalışmada "Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi" kapsamında uyulması belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergenin ikinci bölümü olan "Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler" başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir. Bu çalışmada kamuya açık kaynak olan Trabzon Valiliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü'nden sahil karayolu imar planları kullanılarak OpenStreetMap adresinden OverPass Turbo metodu ile ilçe sınırı, yol ve akarsu verisi elde edilmiştir. Toplanan veriler ArcMap 10,8 programı ile işlenmiştir. Dolayısıyla etik kurul izni gerektiren analizleri kapsamadığından etik kurul onayı gerektirmemektedir.

3. BULGULAR

Çalışma sahasının bazı kesimlerinde yapılan deniz dolgusu nedeniyle kumsal ve plajlar tahrip edilmiş, yeni plaj oluşumu için mahmuzlar inşa edilmiştir. Mahmuzlar bir kıyı sanat yapısı olup kıyılarındaki dolgu alanlarını dalga ve akıntıların etkisinden korumak, yeni kumsal alanlarının oluşumuna olanak sağlamak amacıyla inşa edilirler (Turoğlu, 2005: 359). Sahadaki katı madde taşınımı batıdan doğuya doğrudur (Özşeker, 2006: 36). Mahmuzlar bu yönde gelen katı maddelerin kıyıda birikimini sağlayarak veya birikmiş malzemelerin

kıyıdan uzaklaşmasını engelleyerek yeni kıyıların oluşumuna imkân sağlar. Kıyıda yeni kumsallar oluştuğundan sonra mahmuzlar kum ile kapanmış ve fonksiyonlarını tamamlamıştır.

Karadeniz bölgesindeki birçok kıyı kentinde farklı amaçlar için deniz dolgusu yapılmaktadır. Dolgu yapılan alanlarda kıyının doğal yapısı bozulmakta, görüntü kirliliği meydana gelmekte ve plajlar ortadan kalkmaktadır. Oluşumu yıllar alan ve turizm açısından önem arz eden doğal turistik kaynaklar kısa sürede yok edilmektedir (Bekdemir, 2007: 211). Çalışma sahasında da benzer durum söz konusudur. Beşikdüzü ilçesinde eski sahil yolu ile yeni yol arasında kalan ve en geniş yerde genişliği 120 metreyi aşan (Beşikdüzü Hükümet Konağı önü) alan üzerinde batıdan doğuya doğru oto yıkama, oto egzoz emisyon istasyonu, reklam tabela, Sahil Taş Fırını, Aşıyan Düğün Salonu, çocuk bahçesi ve Yüksel Çağlar Parkı, otopark, fitness, kapalı spor salonu, eski Best Otel sahası, Doğu Gözaçan Kültür Parkı, otopark, teleferik, Beşikdüzü Spor Tesisleri bulunur. Bu alan batıya ve doğuya doğru gidildikçe küçülür. Batıda Beşikdüzü Limanı hizasında sona erer. Doğuda Çamlık Deresi'ne kadar daralarak devam eder. Burada iki yol arasındaki mesafe iyice azalır. Alanın kuzey güney yönünde genişliği doğuda Beşikdüzü Eski Öğretmen Lisesi hizasında 35 m'ye kadar düşerken, batıda Ağasar Deresi sınırında 90 m'ye çıkar. Mevcut tesisler bu iki akarsuyun ağız kısımları arasında yer alır.

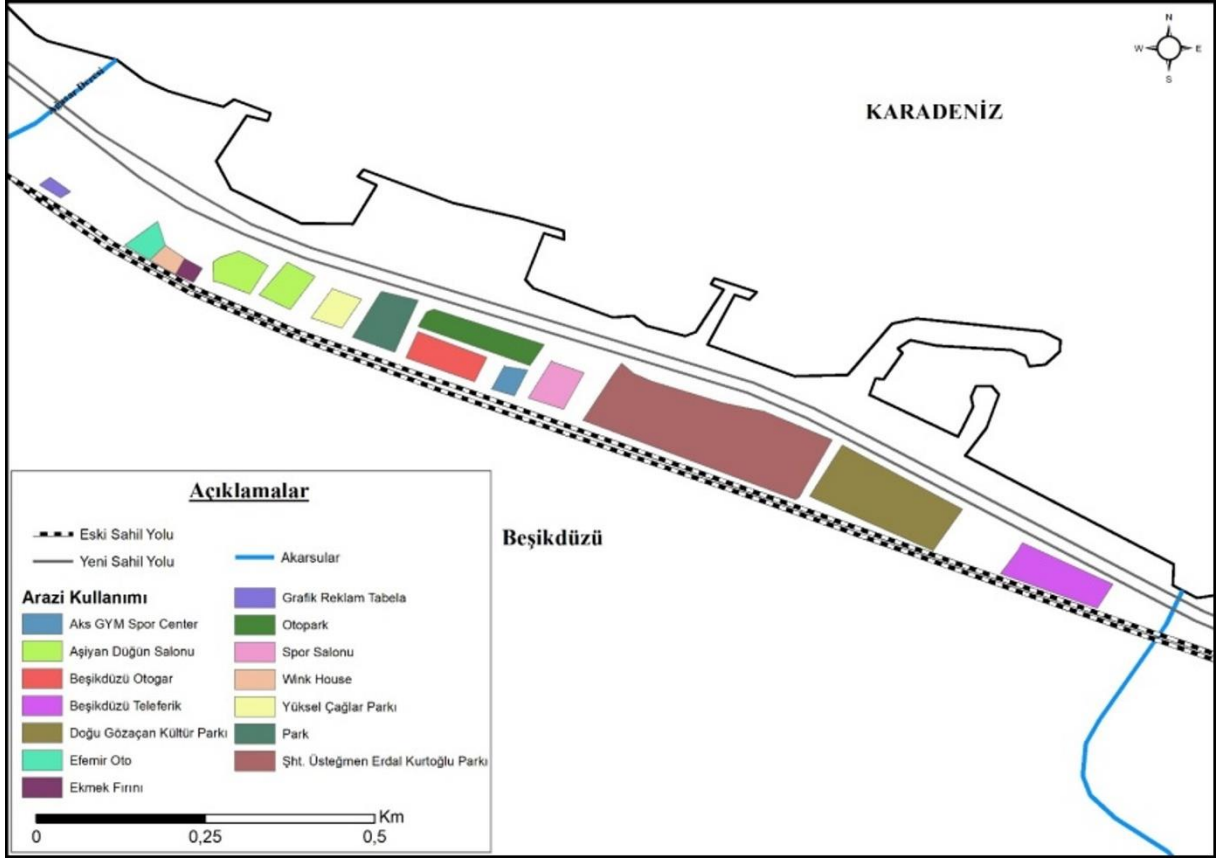
Tablo 1. Beşikdüzü İlçesi Dolgu Alanları Arazi Kullanım Durumu

Kullanım Durumu	Alan (ha)	%'si
Park alanları	24.8	44,64
Fuar alanı	1.85	3,33
Spor Alanları	1.06	1,91
Karayolu Altyapı Tesis Alanı	1.33	2,39
Hava Hat İstasyon Alanı	0.64	1,15
Otopark alanları	0.79	1,42
Yollar	25.09	45,16
Toplam	55.56	100

Kaynak: Beşikdüzü İlçe Merkezi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Açıklama Raporu (2022)

Yeni sahil yolu ile kıyı çizgisi arasındaki dolgu alanı dalga ve akıntuların fiziksel etkisine karşı kıyıda kaya tahkimatla koruma altına alınmıştır. Dolgu sahası Beşikdüzü Limanı'nın doğusunda sona erer. Limandan sonra sahil yolu ile kıyı arasında Elit Marina Restoran, akaryakıt istasyonu, Deniz Restoran, Dillioğlu Dinlenme Tesisleri, Fettahoğlu ve İslamoğlu ekmek fırınları, Livio Otel, Adacık Öğretmenevi Sosyal Tesisleri, Beşikdüzü Halk Plajı, Beach Clup, Dilektaş Tatil Köyü, konutlar ve akaryakıt istasyonu yer alır. Batıda, Kale Burnu'nun hemen doğusunda Eynesil Boztepe Balıkçı Barınağı bulunur.

Yeni sahil yolu ile kıyı çizgisi arasında geniş bir dolgu sahası vardır. Beşikdüzü ilçesi sınırları içerisindeki dolgu sahasında en geniş alanı sahil karayolu ve parklar kaplar. Dolgu alanlarının %50,7'si yollardan ve parklardan oluşur (Tablo 1, Şekil 2). Park alanlarının %24,8'lik bir orana sahip olması ilçede otoparklara duyulan ihtiyacın fazla olduğunu göstermektedir. İlçe merkezinde yapılan kapalı otoparkın kıyı dolgu alanlarındaki otopark ihtiyacını azaltması beklenmektedir. Yol alanları içinde yeni sahil karayolunun payı fazladır. Teleferik alanı %1,15 ile en düşük değere sahiptir. Fuar, spor ve otopark alanlarının her biri %2'nin altındadır.



Şekil 2. Beşikdüzü İlçe Merkezi'nde eski ve yeni sahil yolu arasında arazi kullanım durumu

Vakfıkebir'de eski sahil yolu (Gülbahar Hatun caddesi) ile yeni sahil yolu arasında kalan alanda yapılaşma limanın 200 metre batısından başlar. Kirazlık deresinin denize ulaştığı yerde sona erer. Bu alanın doğusunda kuzey-güney yönünde genişlik 20, batısında 30 m'ye kadar düşer. Batıda İslamoğlu Yöresel Süt Ürünleri, falezli kıyı üzerinde konutlar ve Teknik Elektronik bulunur. Doğuya doğru halı saha, Vakfıkebir Öğretmenevi, Sabri Bahadır Kültür Merkezi (düğün salonu), Ramada Otel, Sahil Gazinosu, Aile Çay Bahçesi bulunur. Fol Deresi'nin hemen doğusunda iki yol arasındaki mesafe genişler. Burada en geniş alanı konutlar kaplar. Derenin doğu kıyısında otopark inşa edilmiştir. Otopardan doğuya doğru yol boyunca zemin katları ticari iş yeri olan konutlar, Yavuz Sultan Selim Camii ve akaryakıt istasyonu yer alır. İki yol arasındaki alan Hasan Cemil Güç Caddesi ayırımından sonra daralmaya başlamakta ve büyük oranda dolgu sahası niteliği kazanmaktadır. Söz konusu caddenin bağlandığı kavşağın hemen karşısında Gençlik Merkezi, doğuya doğru TİSKİ Deposu, 112 Acil, Gasilhane, halı saha, Büyük Liman Parkı, Tiryaki İnşaat Şantiyesi, Çınaraltı Restoran, oto galeri, nişan evi, Vakfıkebir İlçe Emniyet Müdürlüğü konumlandırılmıştır. Kirazlık deresinin denize ulaştığı yerden itibaren iki yol birleşir. Buradan sonra yol ile kıyı çizgisi arasındaki alan daralır ve konutlar ortadan kalkar. Birçok yerde sahil yolu deniz dolgusu ile inşa edilmiştir.

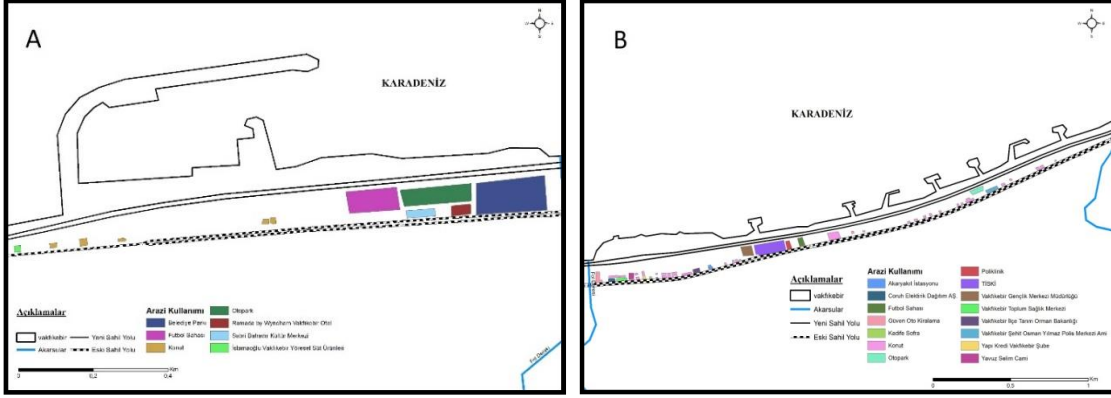
Tablo 2. Vakfikebir İlçesi Dolgu Alanları Arazi Kullanım Durumu

Kullanım Durumu	Alan (ha)	%'si
Park alanları	13.53	14.56
Fuar alanı	38.38	41.30
Açık Spor Alanları	11.07	11.90
Çocuk Bahçesi ve Oyun Alanı	1.87	2.01
Kumsal ve Plaj Alanı	1.85	1.99
Atık Su Tesis Alanı	0.03	0.03
Yollar	22.92	24.65
Teknik Altyapı Alanı	3.03	3.26
İskele Alanı	0.28	0.30
Toplam	92.96	100

Kaynak: Vakfikebir İlçe Merkezi Dolgu Alanı İlave Revizyon Nazım İmar Planı Açıklama Raporu (2013)

Vakfikebir'deki dolgu alanı 40-240 m arasında değişen genişlikte, 750 m uzunluğunda ve yaklaşık 102000 m² büyüklüğündedir (Bekdemir, 2007:215). Bu alanın bir kısmı 2011 ve 2013 yıllarında onanan 1/1000 ölçekli ilave revizyon imar planlarında park, çocuk bahçesi ve oyun alanları, fuar alanları, açık spor alanları, kumsal ve plaj alanları, teknik altyapı alanları ve iskele alanı olarak planlanmıştır. Vakfikebir-Çarşıbaşı sınırına yakın kıyı kesiminde kıyı çizgisi ile sahil karayolu arasında Yalıköy Millet Bahçesi yer alır. Yapımına 2019 yılında başlanan Yalıköy Millet Bahçesi 2021 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır. Tamamı deniz dolgu alanı üzerine inşa edilmiştir. Yaklaşık 30200 metrekare dolgu alanı üzerine yapılmıştır. İçerisinde çocuk oyun alanı, bisiklet yolu, tematik bahçeler, ekmek müzesi, millet kıraathanesi, mescit, serender bulunmaktadır. Doğuya doğru balıkçı barınağı ve Kale Restoran sıralanır. Buradan itibaren Çarşıbaşı sınırları içinde Saklı Cennet, Laila Plaj ve Restoran, Çarşıbaşı Limanı, akaryakıt istasyonu, yapımına yeni başlanan Çarşıbaşı Millet Bahçesi, Otogar, Çarşıbaşı İtfaiyesi (Foto 1), halı saha, Bayraktar Parke Fabrikası ve halk plajı yer alır. Çarşıbaşı ilçe merkezinin doğusunda sahil yolu ile kıyı çizgisi arasında arazinin genişlediği Kerem Mahallesi sınırları içinde seyrek konutlar ve Kerem Sağlık Ocağı konumlandırılmıştır.

Vakfikebir ilçesi dolgu sahasında en büyük pay %38,38 ile fuar alanına sahiptir. İkinci büyük alan %22,92 ile yollara ayrılmıştır (Tablo 2, Şekil 3). Atık su tesisleri, iskele, çocuk bahçesi ve oyun alanları ile kumsal ve plajlar en düşük paya sahiptir. Park ve açık spor alanları toplamı %24,6'ı bulur. Beşikdüzü ilçesinde olduğu gibi Vakfikebir'de de dolgu alanlarının büyük bir kısmı karayolu, otopark, sportif aktiviteler, yeşil alan ve park için kullanılmaktadır. Özellikle otopark alanları ilçe merkezindeki otopark sorununun çözümünde önemli bir rol oynamıştır. Bununla birlikte araç sayısındaki artış dolgu alanlarında yeni otoparkların açılmasına zemin hazırlamaktadır.



Şekil 3. Vakfıkebir’de eski ve yeni sahil yolu arasında arazi kullanımı (Sahanın batısı A, doğusu B)

Çalışma sahasındaki eski ve yeni sahil karayolu arasında kalan sahanın genişlediği yerlerde konut ve ticari işyerlerinin artış gösterdiği gözlenmektedir. Bunun en bariz örneği Vakfıkebir ilçesi sınırları içinde Fol Deresi ile Hasan Cemil Güç Caddesi’nin bağlandığı kavşak arasında kalan sahadır. Kuzey güney yönünde en geniş yerde genişliği 140 metreye çıkan bu alanda konut ve ticari işyerleri Beşikdüzü ilçesine göre daha fazladır. Saha genelinde eski ve yeni sahil yolu arasındaki alanda kamusal arazi kullanımının yaygın olduğu dikkat çeker. Arazilerin büyük oranda hazine malı olması, kıyılarda kamuya ait tesislerin yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Otopark, otopark, düğün salonu, çay bahçesi ve halı saha bunların başlıcalarıdır. Sahada 1990’lı yılların başından itibaren yeni sahil yolu inşası için kıyıda geniş çaplı dolgu çalışmaları başlatılmış ve kıynın doğal yapısı bozulmuştur. Hazine arazisi statüsündeki dolgu alanları kıyı kanunu sınırlılıkları kapsamındadır. Yasak olmasına rağmen bazı sahalara moloz dökülmekte ve çöp atılmaktadır.



Foto 1. Çarşıbaşı’nda sahil karayolu ile kıyı çizgisi arasındaki tesislerden iki ayrı görünüm (A ve B)

Kıyıda arazi kullanımı açısından dikkat çeken tesisler limanlar ve balıkçı barınaklarıdır. Bunların en önemlileri Beşikdüzü, Vakfıkebir ve Çarşıbaşı limanlarıdır. Ayrıca çoğu küçük çaplı altı balıkçı barınağı mevcuttur. Balıkçı barınaklarının en büyüğü Kale Burnu’nun hemen doğusunda kuzeybatı rüzgarlarına kapalı konumda doğal bir barınak olan Eynesil Boztepe Balıkçı Barınağı’dır.

4. SONUÇ

Vakfıkebir ve Beşikdüzü ilçe merkezlerinde yeni sahil yolu eski güzergahtan ayrılarak kıyından deniz dolgusuyla geçirilmiştir. İki ilçede de eski ve yeni sahil yolu arasında konutlar ve çoğu belediyelere ait kamusal tesisler yoğunluk kazanır. Eski ve yeni yolun birleştiği sahalarda yol ile kıyı çizgisi arasında arazi daralır. Beşikdüzü Limanı’ndan batıya doğru

akaryakıt istasyonuna kadar, yine Çarşıbaşı ilçe merkezinin doğusunda Kerem mahallesi civarında sahil karayolu ile kıyı çizgisi arasında kalan alan genişlediğinden seyrek konutlar göze çarpar. Sahil yolu ile kıyı çizgisi arasındaki dolgu alanlarında otopark, açık spor alanları, yollar, çay bahçesi, çocuk bahçesi ve oyun alanları yoğunluk kazanır. Özel mülkiyet alanlarında konut ve ticari iş yerlerinin, ekseriyeti dolgu alanlarından oluşan hazine arazilerinde kamuya ait tesislerin yoğunlaştığı görülür.

Çalışma sahasında yanlış arazi kullanımına bağlı olarak kıyının turizm potansiyeli azalmaktadır. Sorunun çözümü için eski ve yeni sahil yolu arasındaki boş hazine arazilerinde yapılaşmanın önüne geçilmeli, mevcut alanlar rekreasyonel amaçlı değerlendirilmelidir. Özel mülkiyetlerde ise çok katlı imara izin verilmemelidir.

Kıyı kesiminde dere yataklarının üstü kapatılarak arazi kazanma yoluna gidilmektedir. Bu tür uygulamalar taşkınlarla davetiye çıkardığından dere yataklarına müdahale edilmemelidir.

Rekreasyonel alanların kullanımı esnasında oluşan yoğunluk trafik kazaları için önemli bir risk oluşturur. Sorunun çözümü için yaya üst geçitlerinin artırılması önem arz etmektedir.

Yöre sakinleri için yeni rekreasyon alanlarının oluşturulmasında kıyı dolgu alanları yüksek bir potansiyele sahiptir. Ancak dolgu alanlarına kaçak yollarla dökülen molozlar kıyıların rekreasyonel önemini azaltmakta ve fiziksel kirlilik oluşturmaktadır. Bazı sahalarda moloz dökümünü önlemek için belediyelerce alınan önlemler sorunun çözümünde yetersiz kalmaktadır.

Kıyıda mevcut plaj ve kumsallar korunmalı, kum ve çakıl ocaklarının faaliyetleri durdurulmalı, işletmeler periyodik aralıklarla denetlenmelidir. Akaryakıt istasyonları kirlilik açısından risk oluşturmaktadır. İstasyonlara ait arıtma tesislerinin bulunup bulunmadığı, şayet varsa bu tesislerin çalışır durumda olup olmadığı kontrol edilmelidir.

KAYNAKÇA

- Bekdemir, Ü. (2007). *Karadeniz kıyı kentleri (Samsun Hopa Arası)*. Konya: Çizgi Yayınları No: 184.
- Çölkesen, İ. & Sesli, F. A. (2007). Monitoring the changing position of coastlines using information technologies, An Example of Trabzon. *TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Ulusal Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi*, Trabzon.
- Doğanay H. (1984). *Bölge planlamasının coğrafi esasları*, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Coğrafya Bölümü Ders Notları: 8.
- Erinç, S. (2001). *Jeomorfoloji 2*, İstanbul: Der Yayınları.
- Erüz, C. & İsmail, N. P. (2017). *Doğu Karadeniz'de (Trabzon) kıyı müdahaleleri deniz ve kıyı turizmi potansiyeli*. DOKAP Bölgesi Uluslararası Turizm Sempozyumu Bildiri Kitapçığı, 564-568. 23-24 Ekim 2017. Trabzon.
- Erüz, C., Erbaş, Y.S. & Dursun, Y. (2019). Kıyı müdahalelerinin tarihi kıyı yapıları ve turizmin sürdürülebilirliğine etkileri: Trabzon örneği. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 10(Ek Sayı), 36-44.
- İzbirak, R. (1955). *Sistemik jeomorfoloji*. Ankara: Harita Umum Müdürlüğü.
- Kadıoğlu, Y. & Güner, Ö. (2018). Kıyı çizgisi değişimine etkileri açısından Yoroç Burnu-Sera Deresi arasındaki kıyı sanat yapıları. *Studies of the Ottoman Domain*, 8(15), 41-54.

- Kadıoğlu, Y. (2010). Land use and major issues of planning in the city of Trabzon. *The 2nd International Geography Symposium GEOMED 2010, Procedia Social and Behavioral Sciences*, 19(2011), 354–362.
- Karadeniz, T. (2021). *Kentlerde kıyı kullanımı: Karadeniz Ordu'nun Potansiyelleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü İstanbul.
- Kutiel, P. Cohen, O., Shoshany, M. & Shub, M. (2004) *Vegetation establishment on the southern Israeli coastal sand dunes between the years 1965 and 1999. Landscape and Urban Planning*, (67), 141-156.
- Özşeker, K. (2006). *Güneydođu Karadeniz (Trabzon) kıta sahanlığı oksik tabaka hidrografik özellikleri, sedimentlerinin dane boyutu dağılımı ve ağır metal içeriklerinin araştırılması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Anabilim Dalı, Trabzon.
- Turoğlu, H. (2005). Trabzon-Sarp Arası, Karadeniz sahil yolu inşaatının jeomorfolojik etkileri. *Ulusal Coğrafya Kongresi 2005, Bildiri Kitabı (Prof. Dr. İsmail Yalçınlar Anısına)*, İstanbul.
- Uzunay, M. (2022). *Türkiye'de çevre hakkı kapsamında kıyı kullanımı, planlaması ve sorunlar: Hatay örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Hatay.
- Zorlu, T., Aydınlan, E. & Engin, E., (2010). Kent kimliği: Tanjant ve Karadeniz sahil yollarının Trabzon kent kimliğine etkileri. *Mimarlık Dergisi*, 352:54-59.

Research Article

**Kale Burnu (Eynesil/Giresun) İle Yoroş Burnu (Çarşıbaşı/Trabzon)
Arasında Kıyı Bandı Kullanımı ve Başlıca Sorunlar**

*Use of Coastline between the Cape Kale (Eynesil/Giresun) and the Cape
Yoroş (Çarşıbaşı/Trabzon) and Major Problems*

Yahya KADIOĞLU & Ayşenur SOYLU

EXTENDED ABSTRACT

Introduction

The limited flat areas in the area necessitate maximum sensitivity in the use of existing spaces. The desire to gain land through sea filling along the coastal areas of the region first started in cities such as Trabzon, Rize and Giresun in the 1950s and 1960s, when urbanization accelerated. Municipalities, in particular, played an active role in coastal filling activities (Bekdemir, 2007, p. 212). In Trabzon, the flat areas on the coast are limited and a significant portion of the existing flat areas have been created through sea filling. Sea filling on the coast has become a traditional practice, and this practice has continued to increase thanks to today's technological advancements. With the transformation of coasts through human-environment interaction, coastal morphology, bathymetric features of the marine coast, slope values of the terrestrial coast, coastlines, coastal edge lines, and natural coastal dynamics have changed (Turoğlu, 2005, p. 357). These changes not only negatively affect the natural structure of the coasts and coastal tourism but also pose risks to human life.

Purpose and Methods

This study examines the land use in the area between the Cape Kale (Eynesil/Giresun) and Cape Yoroş (Çarşıbaşı/Trabzon) stretching from the coastal highway to the coastline. The factors influencing land use in this area were analyzed, the causes and consequences of public sector activity were assessed, and existing problems were identified. While preparing the maps in the study, district boundary, road and river data were obtained from OpenStreetMap using the OverPass Turbo method. The collected data were processed using ArcMap 10.8 software. While preparing the land use map, Google Earth Pro was used as a base and a different colour was used for each unit. Before conducting field observations, coastal highway zoning plans were obtained from the Trabzon Governorship Provincial Directorate of Environment, Urbanization and Climate Change. The filling areas were identified and marked on the zoning plan, and their uses were determined during the field studies. In the conclusion part, the data obtained through field observations and literature study were evaluated status. Field trips and photographs were also utilized.

Findings

The study revealed that as the area between the old and new coastal roads expands, the number of residential and commercial workplaces increases. The most obvious example of

this is the area between the intersection of Fol Creek and Hasan Cemil Gc Street within the borders of Vakfikebir. In this area, which is 140 meters wide at the widest point in the north-south direction, there are more residential and commercial workplaces than in Beřikdz district. It is noteworthy that public land use is widespread in the area between the old and new coastal roads. The fact that the lands are mostly owned by the treasury causes the concentration of public facilities along the coasts. Bus stations, parking lots, wedding halls, tea gardens, and carpet pitches are the main ones. Since the 1990s, large-scale filling projects have been initiated on the coast for the construction of a new coastal road, and the natural structure of the coast has been disrupted. Treasury-owned filling areas are subject to the limitations of coastal law. However, illegal rubble dumping and garbage disposal continue in some areas despite legal prohibitions.

The most important facilities along the coast in terms of land use are harbors and fishing shelters. The Notable harbors are located in Beřikdz, Vakfikebir, and arşıbaşı, along with six small-scale fishing shelters. The largest of the fishermen's shelters is Eynesil Boztepe Fishermen's Shelter, which is a natural shelter protected from northwest winds and located just east of the Cape Kale.

Conclusion

Improper land use in the study area has caused significant problems. Construction on vacant treasury lands between the old and new coastal roads should be prevented, and these areas should instead be utilized for recreational purposes. Multi-story development on private properties should not be permitted. Coastal embankments have the potential to create new recreational areas for urban residents. However, illegal rubble dumping reduces the recreational value of the coasts and contributes to physical pollution. Measures taken by municipalities to prevent rubble dumping in certain areas are insufficient to fully address the problem. Existing beaches and sandbanks along the coasts should be preserved. Activities such as sand and gravel extraction from the area should be halted, and their operations should be regularly inspected to ensure compliance with regulations.