**Hopa Kent Merkezi Fikir Projesi Yarışması**

**Lokasyon: Artvin, Hopa**

**Tarih: Ocak, 2025**

**İşveren: Hopa Belediyesi**

**Proje Tipi: Yarışma**

**İnşaat Alanı: ?**

**Ekip: Halil Baha Akyar, Aysu Kuştaş, Halil İbrahim Doğanay, Utku Doğanay, Selin Demirel, Efekan Doğanay, Çağdaş Ata Eminağaoğlu, Ege Saraçoğlu, Osman Efe Koç,**

**Rapor:**

Kentler sadece insanların yaşam alanları değil, aynı zamanda doğanın, kültürün ve teknolojinin bir arada var olduğu dinamik ve karmaşık ekosistemlerdir. Doğayı tüketmeye başlayan insan faaliyetleri artık kendi neslinin de devamlılığını tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Popüler iyileştirme ve çözüm arayışları ise doğayı korumayan ve ona uyum sağlama çabası içinde olmayan yeni paradigmalar geliştirmektedir.

1987 yılında inşaatına başlanan ve 2007’de tamamlanan Doğu Karadeniz Sahil Yolu, bu paradigmaların bir yansımasıdır. Samsun’dan Sarp’a kadar uzanan bu yol, kesintisiz araç ulaşımı sağlarken, geçtiği yerlerde kent-kıyı ve kentli-kıyı etkileşimini büyük ölçüde kesintiye uğratmış ve kent ile doğanın birlikteliğini kesen süreçleri tetiklemiştir.

Artvin ilinin Hopa ilçesi, bu dönüşüm içinde stratejik bir konumda yer almaktadır. Karadeniz Sahil Yolu boyunca, Sarp Sınır Kapısı öncesinde ticari araçlar için Türkiye’deki son, giriş yapanlar için de ilk durak noktasıdır. Ayrıca, Artvin’in kıyıya en yakın ilçesi olması nedeniyle turistik potansiyeli de yüksektir. Dolayısıyla Hopa’nın 1960’larda küçük bir kıyı kasabası olan rolü zamanla değişmiş, ekonomik olarak zenginleşmiş ve göç alarak büyümüştür. Nüfusu yaklaşık 60 yıl içinde 14.000’den 35.000’e ulaşmıştır. Pandemi sürecinde kırsala yönelen göç hareketleri yaşansa da günümüzde nüfus artmaya devam etmekte ve kent günümüzdeki sorunlu haline ulaşmaktadır.

Hopa’da, Doğu Karadeniz Sahil Yolu’nun oluşturduğu fiziksel ve işlevsel sınırlamalar, kentsel yaşam üzerinde çeşitli problemlere yol açmaktadır. Tırların sahil yoluna park etmesi, şehir içi ve şehirlerarası yolların düzensiz biçimde birbirine karışması, ağır tonajlı araçların kavşaklarda bekleyerek trafik yoğunluğu oluşturması, ulaşım altyapısında ciddi aksaklıklar yaratmaktadır. Bunun yanı sıra, sahil ve kent arasında sekiz şeritli geniş bir bariyerin oluşması, erişilebilirliği kısıtlayarak kıyının potansiyelinin alt seviyede kullanılmasına sebep olmaktadır.

Hopa’nın zor bir coğrafyada konumlanması nedeniyle yerleşim, kıyı şeridi boyunca yüksek yoğunlukta gelişmiş ve mimari tipolojinin insan ölçeğinden uzaklaşmasına neden olmuştur. Buna bağlı olarak zemin katları ticari kullanıma ayrılan konut binaları dışında kalan ticari yapılar, denizle ilişkisi kısıtlı ve kamusallığı tek bir sokak üzerinden yaşayan kent için baskı unsuru halindedir.Tüm bu sorunlara ek olarak, kent genelinde kamusal yeşil alanların yetersizliği, yaşam kalitesini olumsuz etkileyen önemli unsurlardan biri olarak öne çıkmaktadır.

Tasarım önerisi, doğa ve kentin bütünleşmesini sağlayarak, su ve kent arasındaki ilişkiyi farklı olasılıklarla ele almayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda kentin dere ve deniz kenarında bulunma potansiyelleri üst ve alt ölçek tasarım kararlarını şekillendirir; tasarımsal olarak yapılan her müdahale ve iyileştirme biçimi, birlikte olamayan iki ortam (kent-doğa) ve iki özne (kentli-doğa) arasında bir bağlantı, geçiş, “ULAÇ” durumundadır.

Üst ölçek kararı: Doğal Tahribatın İyileştirilmesi

İnsanlar için yaşam alanı oluşturulması amacıyla denizin doldurulmasıyla arazi elde edilmesi su kalitesini bozarak kıyı ekosistemini bozmaktadır. Bu çerçevede kentsel yerleşimden kopuk olan ve henüz aktif olarak kentsel yaşama entegre edilmemiş durumdaki dolgu alanı hem doğaya yeniden kazandırılması hem de doğal yaşamı kent yaşamına entegre ederek koruma bilincinin geliştirilmesi amacıyla “EKOPARK” olarak düzenlenmiştir.

Kentsel yerleşik alanın deniz ile buluştuğu ve kentsel yaşama kısıtlı olarak dahil edilmiş durumdaki dolgu alanı, kentsel mekân ile Ekopark arasında “ULAÇ” (geçiş, birleşme, genişleme) olarak tasarlanmıştır. Bu kapsamda bireyin, meditasyon ve spor gibi etkinlikleri yapabileceği yarı organize alanlar, günümüzde beşeri faaliyetler için kullanılan dolgu alanını dönüştürmeyi amaçlar.

Hopa Çayı güzergahı kıyı ekosistemini besleyici unsur olması nedeniyle kıyıda önerilen Ekopark’ın kentsel alan içerisine doğru bir kama şeklinde uzantısı olan doğal peyzaj unsuru olarak ele alınmıştır. İnsanların su yüzeyi ile buluşmasına imkân sağlayacak şekilde peyzaj düzenlemesi yapılmıştır.

Üst ölçek kararı: Ulaşım Sistemi

Karadeniz Sahil Yolunun fiziki koşullarından kaynaklanan ve Hopa kent merkezinde hem görsel hem de çevresel kirliliğe neden olan tır trafiğinin yarattığı olumsuzlukları gidermek ve kent ile sahil kesimini bütünleştirmek amacıyla karayolu tasarımına müdahale edilmiştir. Mevcut karayolu güzergâhı, Hopa Çayı üzerindeki köprü geçişleri ile Hopa İskelesi arasında yer altına alınmak suretiyle kent merkezinden soyutlanarak Ekspres Yol’a dönüştürülmüştür.

Kent merkezindeki mevcut kavşak noktası nedeniyle Karadeniz Sahil Yoluna bağlanmak amacıyla kent merkezine gelmek zorunda olduğu için ilave hacim yaratan kent içi trafiğini yönlendirmek üzere kentsel ulaşım sistemi yeniden kurgulanmıştır.

Ekspres yolun kent merkezi ile olan bağlantısını sağlamak üzere batıda Sugören kavşağı, doğuda Hopa Limanı kavşak noktalarına erişimi olan Eski Hopa-Artvin Yoluna işlerlik kazandırılmıştır. Ekspres Yol bağlantı noktalarından itibaren birinci derece kent içi yol olarak düzenlenen Eski Hopa Artvin yoluna asılan hiyerarşik ulaşım sistemi kurgusuna göre mekânsal tasarım geliştirilmiştir.

Kent merkeziyle bağlantısı bypass edilen yoğun tır trafiğinin kent ekonomisine yönelik katma değer potansiyelini maksimum seviyede değerlendirmek için; atıl durumdaki –özelleştirilen- HOPA Termik Santrali arazisinin, içerisinde yeme-içme, alışveriş, konaklama ve sosyal ünitelerinin yer aldığı Tır Parkı kullanımına dönüştürülmesi tavsiye edilmektedir. Önerilen tır parkının hopa merkez ile ilişkisi shuttle ile sağlanabilir.

Kent içi ulaşım sistemindeki bir diğer önemli müdahale, Kars Caddesi güzergâhının Karadeniz caddesi kesişiminden itibaren Hopa Çayının güneyine kaydırılarak bu kesimdeki güzergâhın yaya öncelikli yol niteliğine dönüştürülmesidir.

Alt ölçek yaklaşımlar ve müdahale biçimleri

Bu proje, Hopa kent meydanı ile sahil hattı arasındaki ilişkiyi güçlendirmeyi öncelik haline getirmiştir. Yer altına alınan ekspres yol sayesinde kente ekstra kamusal alan kazandırılmış; araç trafiğinin azaltılması ve geçirgen bir kent zemininin oluşturulmasıyla birlikte, kamusal, ticari ve rekreatif alanlar arasındaki geçişler daha akışkan hale getirilmiştir. Hopa Merkez Camii ve çevresi de bu bağlamda, kamusal ve doğal sürekliliğin sağlanması ve kent-su ilişkisinin çeşitlenmesi amacıyla tasarıma dahil edilmiştir.

Kent meydanı, belediye binası ve devamındaki Cevher İskelesi’ni başlangıç noktası olarak kabul eden kıyıya dik şeritler, kent zeminini farklı programlara ayırarak kentsel boşlukları tanımlar ve çeşitli akslar oluşturur. Bu çerçevede sahildeki kentsel boşluk, ticari alanlarla birlikte spor aktivitelerini de içerecek şekilde programlanmıştır.

Kıyıdaki kentsel boşluk için önerilen programlar kent-doğa birlikteliği gözetilerek, denizde gerçekleştirilebilecek günlük ve ekstrem sporlar için ayrı alanlar tasarlanmış, böylece su sporlarına ilgi duyanlar için çeşitli olanaklar sunulmuştur. Hopa’nın doğal ve stratejik yapısı da daha farklı ekstrem sporları (dekatlon, triatlon vs.) destekler niteliktedir. Basketbol, futbol, tenis gibi kara sporlarının yanı sıra mevcut voleybol sahaları da bu program kapsamında korunarak geliştirilmiştir. Ayrıca, her yıl düzenlenen festivaller için şenlik ve tören alanları oluşturularak kültürel etkinliklerin mekânsal karşılığı sağlanmıştır. Bu zeminler yalnızca var olan kültürel ve sosyal etkinlikleri desteklemekle kalmamış, yeni etkinlikleri de teşvik etmiştir.

Ekoparktan ayrılan ikinci yeşil kol, Hopa Çayı boyunca ilerleyerek doğal ekosistemin oluşumuna katkı sağlarken, çevresindeki rekreasyon alanlarını da organize eder. Bu yeşil koridor, araç trafiğini ve ses kirliliğini kamusal yaşamdan uzaklaştırarak kent içinde daha huzurlu bir çevre oluşturmayı amaçlamaktadır.

Hopa Çayı’nın bitişiğinde yer alan Hopa Merkez Camii ve İnönü Caddesi boyunca zemin iyileştirme müdahaleleri yapılmıştır. Dere kenarından ilerleyen Kars Caddesi, Turan Altıntaş İş Merkezi’nin kapalı otoparkından sonra araç trafiğine kapatılarak yalnızca acil durumlarda ve belirli saatlerde servis amaçlı girişlere izin verecek şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca, Kars Caddesi’nin Hopa Merkez Camii ile birleştiği noktada bulunan balıkçı dükkânları kaldırılmış ve bu bölge su ile doğrudan ilişkili bir mikro meydan haline getirilmiştir.

Kaldırılan balıkçı dükkânları, dere kenarında oluşturulan amfi merdiven ve yürüyüş yolu ile entegre biçimde, modüler birimler kullanılarak yeniden inşa edilmiştir. Böylece, kıyı boyunca rekreasyon alanları güçlendirilmiş, kentsel mekanın su ile etkileşimi artırılarak daha bütüncül bir tasarım yaklaşımı benimsenmiştir.

**Kısaltılmış Versiyon**

Hopa, Doğu Karadeniz Sahil Yolu’nun kentsel yaşamla kurduğu problemli ilişki ve kıyı-kent bağlantısındaki kopukluklar nedeniyle yeniden düşünülmesi gereken bir yerleşimdir. Proje önerisi, bu kesintili yapıyı dönüştürerek doğa ve kentin bütünleşmesini sağlamayı, suyla kurulan ilişkiyi mekânsal ve işlevsel olarak güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

Kentsel ölçekte, mevcut dolgu alanı "Ekopark" olarak düzenlenmiş; kentsel yaşamla entegre edilmemiş bu alan, doğayı kentle buluşturacak bir kamusal yeşil alan sistemine dönüştürülmüştür. Hopa Çayı'nın yönlendirdiği peyzaj kurgusu, kıyı boyunca doğal süreklilik sağlayarak su kenarına erişimi kolaylaştırmıştır.

Ulaşım sistemine yönelik müdahalede, Karadeniz Sahil Yolu’nun Hopa merkezde yer altına alınması önerilmiş; bu sayede kent ve sahil arasındaki fiziksel bariyer kaldırılmış, araç trafiğinden arındırılmış yeni bir kamusal zemin oluşturulmuştur. Kent merkezi ile liman, tır parkı ve çevre yerleşimlerle bağlantılar alternatif yollar üzerinden yeniden yapılandırılmıştır.

Alt ölçekte ise Hopa Meydanı ve sahil arasında geçirgen, akışkan ve programlanabilir bir zemin önerilmiştir. Belediye binasından denize uzanan dik akslar, kent zeminini farklı işlevlerle tanımlar: ticaret, spor, rekreasyon ve kültürel etkinlik alanları. Sahil şeridinde hem kara hem su sporlarına uygun alanlar öngörülmüş; festivaller için çok amaçlı açık alanlar tasarlanmıştır.

Kars Caddesi yaya öncelikli hale getirilmiş, Hopa Merkez Camii çevresinde zemin iyileştirme ve mikro kamusal alanlar geliştirilmiştir. Dere kenarındaki balıkçı dükkânları kaldırılarak amfi ve yürüyüş yollarıyla bütünleşen modüler yapılarla yeniden işlevlendirilmiştir. Bu sayede kıyı hattında sosyal, ekolojik ve kültürel sürdürülebilirliği öncelikleyen bütüncül bir tasarım önerisi geliştirilmiştir.