

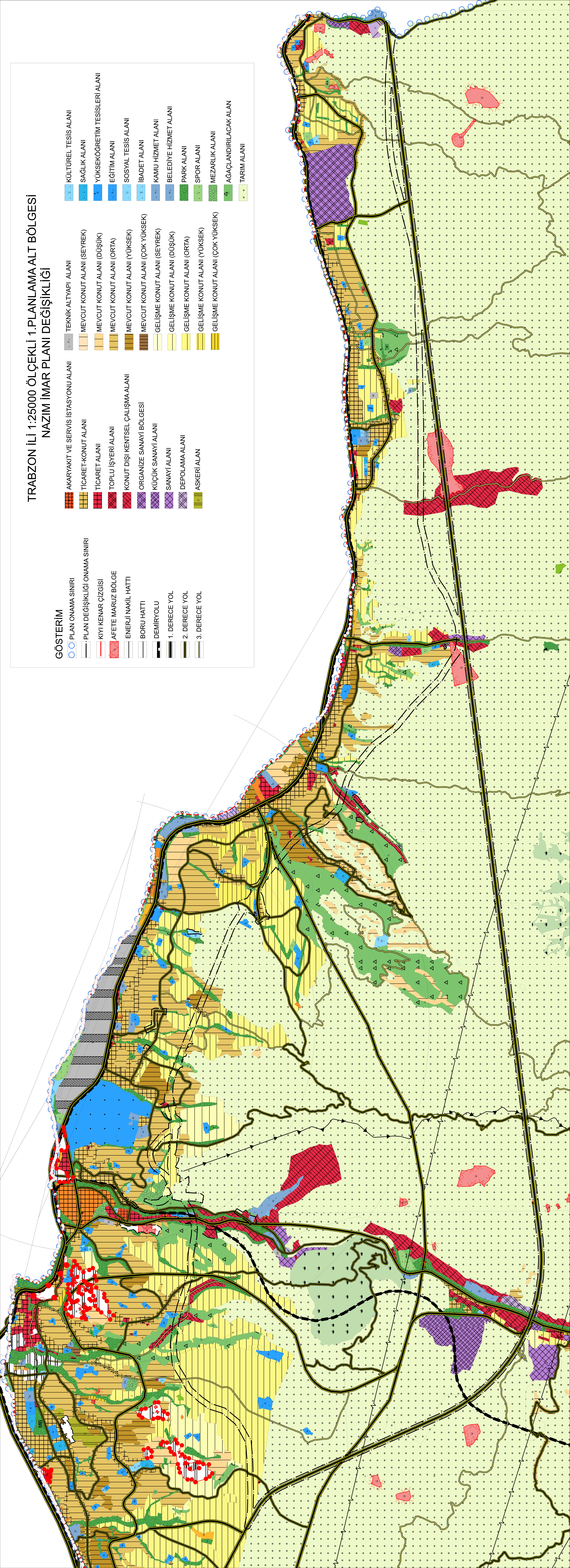
TRABZON İLİ 1:25000 ÖLÇEKLİ 1.PLANLAMA ALT BÖLGESİ NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ

GÖSTERİM

	PLAN ONAMA SINIRI
	PLAN DEĞİŞİKLİĞİ ONAMA SINIRI
	KIYI KENAR ÇİZGİSİ
	AFETE MARUZ BÖLGE
	ENERJİ NAKİL HATTI
	BORU HATTI
	DEMİRYOLU
	1. DERECE YOL
	2. DERECE YOL
	3. DERECE YOL

	AKARYAKIT VE SERVİS İSTASYONU ALANI
	TİCARET-KONUT ALANI
	TİCARET ALANI
	TOPLU İŞYERİ ALANI
	KONUT DIŞI KENTSEL ÇALIŞMA ALANI
	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ
	KÜÇÜK SANAYİ ALANI
	SANAYİ ALANI
	DEPOLAMA ALANI
	ASKERİ ALAN
	TEKNİK ALTYAPI ALANI
	MEVCUT KONUT ALANI (SEYREK)
	MEVCUT KONUT ALANI (DÜŞÜK)
	MEVCUT KONUT ALANI (ORTA)
	MEVCUT KONUT ALANI (YÜKSEK)
	MEVCUT KONUT ALANI (ÇOK YÜKSEK)
	GELİŞME KONUT ALANI (SEYREK)
	GELİŞME KONUT ALANI (DÜŞÜK)
	GELİŞME KONUT ALANI (ORTA)
	GELİŞME KONUT ALANI (YÜKSEK)
	GELİŞME KONUT ALANI (ÇOK YÜKSEK)

	KÜLTÜREL TESİS ALANI
	SAĞLIK ALANI
	YÜKSEKÖĞRETİM TESİSLERİ ALANI
	EĞİTİM ALANI
	SOSYAL TESİS ALANI
	İBADET ALANI
	KAMU HİZMET ALANI
	BELEDİYE HİZMET ALANI
	PARK ALANI
	SPOR ALANI
	MEZARLIK ALANI
	AĞAÇLANDIRILACAK ALAN
	TARIM ALANI





TRABZON İLİ

1.PLANLAMA ALT BÖLGESİ

**1/25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI
DEĞİŞİKLİĞİ**

AÇIKLAMA RAPORU

İçindekiler

1. GİRİŞ	1
1.1 Plan Değişikliği Gerekçeleri.....	1
2. PLANLAMA ALANINA DAİR ANALİTİK ÇALIŞMALAR.....	1
2.1 Konumu ve Yeri	1
2.2 İlin Coğrafi Konum ve Tabiat Özellikleri.....	2
2.3 Yönetimsel Yapı ve İdari Bölünüş	4
2.4 Ulaşım Ağındaki Yeri	5
2.4.1 Kara Yolu Ulaşımı	5
2.4.2 Demir Yolu Ulaşımı.....	7
2.4.3 Deniz Yolu Ulaşımı.....	7
2.4.4 Hava Yolu Ulaşımı.....	8
2.5 Nüfus Yapısı.....	9
2.5.1 Trabzon İli Nüfus Yapısı	9
2.5.2 Kentsel Nüfusun Mekana Dağılımı.....	10
2.6 Kentsel Kademelenme ve Etki Alanları.....	11
2.7 Göç.....	13
2.8 Kentin Tarihsel ve Mekansal Oluşumu.....	13
2.8.1 Trabzon İlinin Genel Tarihi	13
2.8.2 Trabzon Kentinin Mekansal Gelişimi	16
2.9 Planlama Süreci	18
2.9.1 Bölgedeki Planlama Sürecinin Tarihsel Gelişimi	18
2.9.2 Trabzon İli 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı	27
2.10 Çevre Kirlilikleri.....	29
2.10.1 Hava Kirliliği	29
2.10.2 Görüntü Kirliliği	30
2.11 Bitki Örtüsü	30

2.11.1 Orman Varlığı	31
2.11.2 Fauna	31
2.12 İklim	32
2.12.1 Sıcaklık	32
2.12.2 Nem	32
2.12.3 Yağış	32
2.12.4 Bulutluluk ve Güneşlenme	33
2.12.5 Basınç	34
2.12.6 Rüzgar	34
2.13 Depremsellik	34
2.14 Heyelan Riski	34
2.15 Trabzon İlinin Ekonomik Yapısı	35
2.15.1 Ticaret Hayatı, Tarihi ve Gelişimi	35
2.15.2 Ekonomik Yapı	36
2.15.3 Sanayi Sektörü	38
İl Sınırları İçindeki Piyasa Faaliyetleri	38
Sanayileşme Yapısı	38
3. PLAN DEĞİŞİKLİKLERİNİN KAPSAMI	41
4. PLAN HÜKÜMLERİ	45

Tablo Dizini

Tablo 1: Doğu Karadeniz İlleri 2024 Yılı Nüfus Verisi	4
Tablo 2: Trabzon'un İlçeleri; Yüzölçümü, Mesafe, Rakım	6
Tablo 3: Trabzon İlçeleri Nüfus ve Yoğunluk Tablosu.....	9

Şekil Dizini

Şekil 1: Trabzon'un Ülkedeki Konumu.....	2
Şekil 2: Trabzon ili 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı Sınırının İldeki Konumu	2
Şekil 3: Trabzon ve İlçeleri.....	4
Şekil 4: Doğu Karadeniz Bölgesi Karayolları Haritası	7
Şekil 5: Kentsel Kademelenmesi ve Etki Alanları Haritası	12
Şekil 6: Trabzon İli ve Çevresi Kentsel Kademelenmesi	12
Şekil 7: Lambert Planı Dönemi Trabzon Genel Görünüş.....	19
Şekil 8: Lambert Planı Dönemi Trabzon Sahil Görünüşü	20
Şekil 9: Lambert'in 1938 Yılında Trabzon İçin Hazırladığı Planın Eskizler	20
Şekil 10: Lambert Planında Önerilen Ortahisar Geçiş Güzergâhı	21
Şekil 11: İller Bankası'nın Açtığı Yarışmada Birinci Olup 1970 İmar Planında Kabul Edilen Plan	22
Şekil 12: 1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı	26
Şekil 13: 1/25000 Ölçek Planlama Alt Bölgeleri	26
Şekil 14: 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları	27
Şekil 15: Trabzon İlçesi 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı	29
Şekil 16: Türkiye Gelişmişlik Haritası	36
Şekil 17: Plan Değişikliği Bölge 1	41
Şekil 18: Plan Değişikliği Bölge 2	42
Şekil 19: Plan Değişikliği Bölge 3	43
Şekil 20: Plan Değişikliği Sınırı.....	44

1. GİRİŞ

1.1 Plan Değişikliği Gerekçeleri

Güney Çevre Yolu 1. Planlama Bölgesi (Ortahisar, Akçaabat, Yomra ve Arsin) 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı sınırları içerisinde yer almaktadır. Karayolları 10.Bölge Müdürlüğü'nün ilgi yazısı ile bu planda yolun kaldırılması, kaldırılan bölgelerin ve bağlantılarının yeniden planlanması ve yeni güzergahının işlenmesi amacıyla "365 Hektar Alanın İmar Planlarının Hazırlanması İşİ" kapsamında Ortahisar ve Yomra İlçelerinde kalan kısmına yönelik planlama çalışmaları yapılmıştır.

2. PLANLAMA ALANINA DAİR ANALİTİK ÇALIŞMALAR

2.1 Konumu ve Yeri

Trabzon; Anadolu'nun kuzeydoğusunda, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin orta bölümünde yer alan, kara, deniz ve hava yolları ile ulaşım imkanları bulunan bir yerleşimdir. İlde deniz ve karayolu taşımacılığı, bölgesel ve ülke ölçeğinde öneme haiz ticari akımların oluştuğu yollardır. 40°37' ve 41°06' kuzey enlemleri ile 39°05 ve 40°28' doğu boylamları arasında bulunmakta olup, 4.685 km² yüzölçümü ile ülke topraklarının %6'sını oluşturarak, komşu iller arasında, nüfus ve yüzölçümü bakımından ilk sırada yer almaktadır.

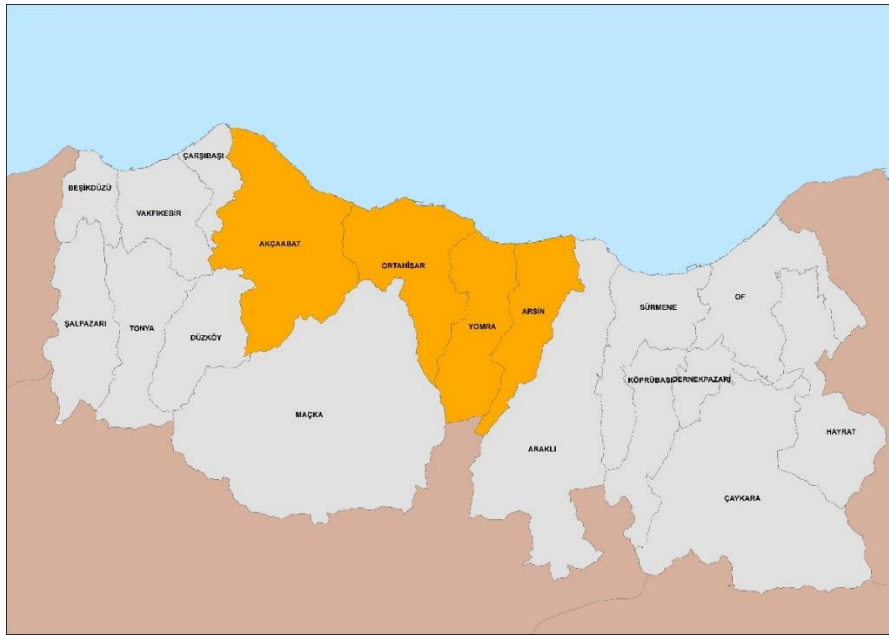
Trabzon; İstanbul'a 1079 km, Ankara'ya 763 km, İzmir'e 1349 km, Antalya'ya 1307 km, Samsun'a 346 km, Sarp Sınır Kapısı'na 200 km uzaklıkta; güneyde Gümüşhane ve Bayburt, batıda Giresun, doğuda Rize ve kuzeyde Karadeniz ile sınırlanmaktadır.

İl, Doğu Karadeniz'in, sosyal ve ekonomik merkezi durumundadır. Trabzon'un ilçeleri; Akçaabat, Araklı, Arsin, Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Çaykara, Dernekpazarı, Düzköy, Hayrat,

Köprübaşı, Maçka, Of, Ortahisar (merkez ilçe), Sürmene, Şalpazarı, Tonya, Vakfıkebir, Yomra'dır.



Şekil 1: Trabzon'un Ülkedeki Konumu



Şekil 2: Trabzon ili 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı Sınırının İldeki Konumu

2.2 İlin Coğrafi Konum ve Tabiat Özellikleri

İl topraklarının güneyinde doğu-batı istikametinde denize paralel olarak uzanan dağlık alanların yükseltisi Rize sınırına yaklaşıldıkça artar. İlin güney doğusundaki Haldizen Dağları 3.000 metrenin üzerinde zirvelere sahiptir. İlin yüzölçümünün yaklaşık %77'sini dağlar, %23'ünü platolar oluşturur. Doğu Karadeniz Dağları'nın kuzey yamaçları diktir. Bu dik

yamaçlar birbiri ile az çok aynı doğrultudaki birçok derin vadilerle yarılmıştır. Dağlık yeryüzü şekillerinin oluşmasında akarsuların etkisi büyüktür. İlin güneyindeki dağlardan doğan akarsular batı-doğu istikametinde birbiri ardınca sıralanan derin vadilerin oluşmasını sağlamıştır. Bu vadiler içinde en derin ve geniş olanı, Trabzon-Erzurum Yolunun da geçtiği Değirmendere Vadisidir. Değirmendere Vadisi denize yaklaştıkça ildeki en geniş düzlüklerin oluşmasını sağlamıştır. İl merkezi de bu nedenle Değirmendere Vadisi çevresinde gelişme göstermiştir.

İlin önemli akarsuları; Yomra, Değirmendere, Sera, Foldere, Kale, Yanbolu Deresi, Karadere, Koha Deresi, Sürmene Deresi, Solaklı Çayı, Baltacı Deresi ve Söğütlü Deresidir. Akarsular, ilin güneyindeki yüksek dağlık alanlardan kaynağını alır. Denize ulaştıkları yerlerde küçük ovalar, düzlükler oluştururlar. Bu düzlükler, toprakları verimli olmasına karşın kalabalık yerleşimlerin görüldüğü yerlerdir.

Trabzon ilindeki en gelişmiş vadiler; batıda, güney-kuzey yönünde uzanan Foldere Vadisi, Değirmendere Akarsuyu'nun kurulu olduğu Değirmendere Vadisi, güneybatı-kuzeydoğu doğrultusunda Karadere Vadisi ve doğudaki güney-kuzey uzanış gösteren Solaklı Vadisidir.

Yeryüzü şekilleri içerisinde dağlar en geniş paya sahiptir. Ordu'daki Melet Suyu yakınlarından başlayan Doğu Karadeniz Dağları'nın bir bölümü Trabzon ili sınırları içinde yer alır. İlin güneyinde Kuzey Anadolu Dağları uzanır.

Dağlık alanlar üç farklı kesimle adlandırılır: Değirmendere'nin batısında Zigana Dağları kesimi, Solaklı Çayı ile Değirmendere arasındaki Trabzon Dağları ve Solaklı Çayının doğusunda kalan alan Soğanlı Dağları olarak adlandırılır. İlin kıyı kesimi ise fazla girintili çıkıntılı değildir. Burada akarsuların oluşturduğu küçük düzlükler bulunur. Değirmendere ve Yanbolu Deresi ile Karadere derin ve dik vadiler oluşturmuştur.

Gümüşhane-Trabzon Yolu üzerindeki Zigana Geçidi önemli bir yol güzergâhıdır. Doğu Anadolu illeri ile ulaşımının sağlanmasında bu güzergâh önemlidir. İldeki plato ve yaylalar ilin güneyinde doğu-batı doğrultulu uzanan dağların eteklerinde yer alır. İldeki en önemli göller, Çakırgöl, Uzungöl ve Sera Gölü'dür.

2.3 Yönetimsel Yapı ve İdari Bölünüş

Trabzon, Türkiye'nin en kalabalık 27. ilidir. 2024 nüfus sayımına göre nüfusu 822.270'dir. 4689 km² yüzölçüme sahip olan il, metrekareye düşen 176 kişi ile nüfus yoğunluğu bakımından 81 il arasında 11. sırada yer almaktadır.

Trabzon, günümüzde Karadeniz Bölgesi'nin Samsun'dan sonra ikinci büyük kentidir. Trabzon, 12 Kasım 2012 tarihinde kabul edilen büyükşehir yasası ile büyükşehir belediyesi olmuş ve merkez ilçe kaldırılarak Ortahisar ilçesi kurulmuştur.



Şekil 3: Trabzon ve İlçeleri

30 Mart 2014 tarihinde yapılan Mahalli İdareler Seçimleri ile büyükşehir statüsüne kavuşan Trabzon'un 18 ilçesi ve 716 mahallesi bulunmaktadır. Trabzon ilinin sahil şeridinde yer alan on ilçesi 114 km boyunca sıralanmıştır; diğer sekiz ilçe ise güney kısımlarda yer edinmiştir. Nüfus büyüklüğüne göre; Ortahisar, Akçaabat, Araklı, Yomra, Arsin, Of, Vakfıkebir, Sürmene, Maçka ve Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Çaykara, Tonya, Düzköy, Şalpaazarı, Hayrat, Köprübaşı ve Dernekpazarı olarak sıralanan ilçelerden Ortahisar ilçesi, 2024 yılı itibarıyla toplam nüfusu 330.836'dur (erkek 161.797, kadın 169.039). Bu rakamla Ortahisar, Trabzon ilçeleri arasında nüfus açısından birinci sırada yer almaktadır. İl nüfusunun yaklaşık %40.23'ünü (örneğin 822.270 toplam il nüfusu üzerinden) oluşturduğu değerlendirilebilir. 4.685 km²'lik toplam yüzölçümü ile Türkiye yüzölçümünün %0,6'sını oluşturan Trabzon ilinde, biri büyükşehir, 18'i ilçe belediyesi olmak üzere toplam 19 belediye bulunmaktadır.

Tablo 1: Doğu Karadeniz İlleri 2024 Yılı Nüfus Verisi

İLLER	NÜFUS (2024)	YÜZÖLÇÜMÜ (km ²)	NÜFUS YOĞUNLUĞU (kişi/km ²)
TRABZON	822.270	4.689	176

BAYBURT	83.676	3.739	22
GİRESUN	455.922	6.934	66
GÜMÜŞHANE	142.617	6.575	22
RİZE	346.977	3.835	90

İl topraklarının %30'u dağlık, %60'ı ise eğimi %25-30 arasında değişen alanlardır. Geri kalan %10'luk alan ise düzlük alanlardan oluşmaktadır. Coğrafi büyüklüğe göre ülke genelinden daha yoğun bir nüfus barındıran ilde nüfus yoğunluğu ortalaması Türkiye nüfus yoğunluğu ortalamasının üzerindedir. Türkiye nüfus yoğunluğu ortalaması 111 kişi/km² iken bu oran Trabzon'da 176 kişi/km²'dir. İl genelinde nüfusun büyük bölümü sahil kesiminde yoğunlaşmıştır. İç kesimlerdeki engebeli arazilerde nüfus yoğunluğu ise son derece düşüktür. Bu kesimlerde yüksekliğe de bağlı olarak belirli mevsimlerde kullanılan yaylalar mevcuttur.

2.4 Ulaşım Ağındaki Yeri

Doğu Karadeniz'in metropolü görevini üstlenen Trabzon'un; bölge merkezi olması ve jeopolitik konumu nedeni ile gerek şehir içi gerek şehirler arası ulaşımı büyük önem taşımaktadır.

Trabzon üst seviyede bir ulaşım ağına sahip olup, tarih boyunca doğal bir lojistik merkezi konumunda bulunmuştur. Kafkasya, Rusya, Orta Doğu ve Orta Asya gibi önemli bölgelere yakınlığı sayesinde Trabzon bir kesişim noktası durumundadır. Aynı zamanda Doğu Karadeniz'in merkezi durumunda bulunan Trabzon ili, standartları oldukça yüksek olan asfalt yollarla, komşu sahil illere ve Doğu Anadolu'ya bağlantılı bulunmaktadır. Çok eski yıllardan beri deniz ulaşımının yapıldığı ilde, liman ve uluslararası trafiğe açık havaalanı bulunmaktadır. Trabzon ili demir yolu hariç diğer bütün ulaşım imkanlarına sahiptir.

2.4.1 Kara Yolu Ulaşımı

Trabzon, ülke karayolu ağının önemli kavşak noktalarından biridir. Otoyol bağlantısı dışında, Rize, Gümüşhane, Bayburt, Giresun, Erzincan ve Ordu olmak üzere kara yolu bağlantısı ile ilişkilendirmektedir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Trabzon Kafkasların ve İran transit yolunun başlangıcında yer alır. Karadeniz'e kıyısı olan diğer ülkelerin limanlarıyla bağlantısı bulunmaktadır. Trabzon ve ilçelerinin büyük kısmı Sinop'tan Hopa'ya kadar uzanan kıyı yolu üzerindedir. Trabzon-Gümüşhane-Erzurum Yoluyla Doğu Anadolu ve İran'a bağlanır. Sahil boyunca uzanan Karadeniz Sahil Yolu bir taraftan şehri doğu ve batı komşu illerine ve bölgelerine bağlarken diğer taraftan da sahil boyunca Beşikdüzü'nden Of'a kadar sahil kesiminde yer alan ilçeleri birbirine bağlayarak ulaşım imkanı sunmaktadır.

Kuzey-güney yönünde en güçlü ulaşım bağlantısı Erzurum Devlet Karayolu ile sağlanmakta olup, bu yol güzergahı aynı zamanda Maçka ilçesine de ulaşım imkanı sunmaktadır. Ülkenin en uzun tüneli olan Zigana Tüneli bu yol güzergahında yer almaktadır. Devlet Sahil Yolu'ndan çıkış alarak güneye doğru uzanan yollarla diğer ilçelerin ulaşım imkanı sağlanmaktadır. Aşağıdaki tabloda ilçelerin yüzölçümleri ile birlikte kent merkezine olan uzaklıkları verilmiştir.

Tablo 2: Trabzon'un İlçeleri; Yüzölçümü, Mesafe, Rakım

İlçe	İlçe Alanı	Mesafe	İlçe Rakım	İlçe	İlçe Alanı	Mesafe	İlçe Rakım
Akçaabat	375 km ²	12 km	11 m	Düzköy	125 km ²	28 km	779 m
Araklı	464 km ²	29 km	7 m	Hayrat	244 km ²	56 km	176 m
Arsin	157 km ²	19 km	21 m	Köprübaşı	189 km ²	40 km	303 m
Beşikdüzü	84 km ²	41 km	10 m	Maçka	925 km ²	23 km	351 m
Çarşıbaşı	66 km ²	29 km	10 m	Of	258 km ²	46 km	9 m
Çaykara	574 km ²	52 km	309 m	Şalpazarı	161 km ²	44 km	335 m
Dernekpazarı	89 km ²	50 km	200 m	Sürmene	166 km ²	35 km	10 m
Vakfikebir	141 km ²	37 km	12 m	Tonya	176 km ²	38 km	733 m
Yomra	200 km ²	14 km	14 m	Ortahisar	235 km ²	0 km	49 m



Şekil 4: Doğu Karadeniz Bölgesi Karayolları Haritası

2.4.2 Demir Yolu Ulaşımı

Trabzon ilinde demir yolu ulaşımı yoktur. Ancak yaklaşık 325 km uzaklıkta bulunan Samsun ilinden Türkiye geneline demir yolu ile ulaşım sağlanabilir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından Trabzon'da hafif raylı sistem hattının altyapı uygulama projesi yapımına başlanmıştır. Bu projeye, Trabzon'un önemli ilçeleri olan Akçaabat ile Yomra arasında hafif raylı sistem altyapısının kurulması hedeflenmektedir. Projenin ilk yapım etabı ise, Şehir Hastanesi ile Trabzon Havalimanı arasındaki güzergâhı kapsayacaktır.

2.4.3 Deniz Yolu Ulaşımı

Bir liman kenti olan Trabzon' da bugünkü limanın 1946 yılında temeli atılarak 25 Haziran 1954 tarihinde hizmete açılmıştır. Trabzon Limanı küreselleşen dünya ticaretinin Batı ile Doğu arasında gelişmesini sağlayacak "Transkafkasya" koridorunda dünyaya açılmakta olan en verimli kapılardan biridir.

Samsun'dan sonra Karadeniz'in 2. önemli limanı olan Trabzon Limanı 10 milyon ton/yıl elleçleme, 5 milyon ton/yıl depolama ve yılda 2500 gemi kabul kapasitesine sahiptir.

Limanın uzunluğu 440 m'dir. Aynı anda üç gemi yanaşabilir. Günlük yükleme boşaltma kapasitesi 1000 tona yakındır. Trabzon Limanı tesisleri genişletilmekte olup, Trabzon-İran transit ticaretinde çok önemli bir yeri vardır.

Trabzon Limanı bölgesel merkez olması sebebiyle 1. derece olarak belirlenmiş olup, 1/50.000 Çevre Düzeni Planı ulaşım kararlarına göre Trabzon Limanı, yolcu ve yük taşımacılığı amaçlı geliştirilecek, konteynır taşımacılığı desteklenecektir. Yük taşımacılığı açısından Trabzon Limanı, Yomra Limanı ile bütünleşik çalışacaktır.

2.4.4 Hava Yolu Ulaşımı

Ortahisar ilçesinde bulunan Trabzon Havalimanı, genel sıralamada Türkiye'deki 46 havaalanı arasında en yoğun 9. havalimanı; DHMİ'nin işlettiğı 42 havaalanı arasında ise en yoğun 8. havalimanıdır.

Trabzon Havalimanı'ndan 2019 yılında, 3 milyon 767 bin 148 yolcu seyahat ederken, 2019 öncesi yılda ortalama uçak trafiğinde %10'luk büyüme, yolcu trafiğinde ise yaklaşık %15'lik büyüme kaydedilmiştir. Ocak-Aralık 2019 döneminde Trabzon Havalimanı'nda iç hat yolcu trafiğinin, 2018 yılına göre yüzde 10 düşüşle 3 milyon 372 bin 231 olmuştur. Pandemi süreci verileri ise istatistik olarak değerlendirilmemiştir.

Dış hat yolcu trafiğinin 2019 yılında yüzde 44 artışla 394 bin 917 kişi olurken, toplam yolcu sayısının yüzde 6 düşüşle 3 milyon 767 bin 148 olarak gerçekleşmiştir. 2019 yılında havalimanından iç hat iniş-kalkış yapan uçak sayısının, 2018 yılına kıyasla yüzde 6 düşüşle 25 bin 930 olduğu, dış hatlarda ise yüzde 28 artışla 4 bin 405 sefer yapıldığı kaydedildi.

Trabzon Havalimanı'nda yük trafiğinin de 2018'e göre yüzde 2 artarak 36 bin 151 ton olarak gerçekleştiğı duyuruldu.

Bölge ulaşımında havayolu ulaşımının yüksek talep görmesinde İstanbul, Ankara, İzmir gibi batı metropollerine olan uzaklık ve hava ulaşımındaki artan rekabete bağılı olarak düşen maliyetlerin bu ulaşım türünün daha geniş çevrelerce kullanılabilmesini sağlaması gibi nedenler etkili olmaktadır. Ayrıca, bölge illerinin dış dünya ile olan ticari, kültürel, turistik ve sosyal bağlantılarının artmasının yanı sıra bölgenin dışarıya verdiği göç de hava ulaşımında talebin artmasına neden olmaktadır.

Havalimanının genel özellikleri ise şöyledir;

- Havalimanında 2640 * 43 m ebatında pist, 14 uçak park yeri olan apron ve 2 adet taksirut ile 3.500.00 yolcu/yıl kapasiteli 23.745 m2 terminal binası ve 450 araçlık otopark bulunmaktadır.
- Trabzon havalimanından dış hatlara da sefer yapılabilmekte olup hava hudut kapısıdır.
- ‘Yeşil Kuruluş’ sertifikasına sahiptir.
- Engelsiz Havalimanı olarak hizmet vermektedir.
- Havalimanı tüm uçakların güvenli bir şekilde iniş kalkış yapmalarını sağlayacak son teknolojiye sahip hava seyrusefer yardım cihazlarıyla donatılmıştır.

Ayrıca havalimanında apron büyütülmesi işi tamamlanmış olup kuvvet santrali yapım işi devam etmektedir.

2.5 Nüfus Yapısı

2.5.1 Trabzon İli Nüfus Yapısı

Türkiye’de ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılında, 293.055 olan Trabzon ili nüfusu, 2024 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçlarına kadar geçen 93 yıllık süre içerisinde 822.270’ye ulaşmıştır.

Trabzon’un 2024 yılı TÜİK verilerine göre nüfusu 822.270’dir. Kadın nüfusu 414.143, erkek nüfus 408.127 kişidir. 4.689 km² yüzölçümüne sahip olan Trabzon, km² ’ye düşen 176 kişi ile nüfus yoğunluğu bakımından 81 il arasından 11. sırada yer almaktadır. Şehirde merkez ilçe Ortahisar (330.836) ile en kalabalık nüfusa sahip yerleşim yeridir. Ortahisar’ı sırasıyla; Akçaabat, Yomra, Araklı, ve Of izlemektedirken, en az nüfusa sahip ilçe Dernekpazarı’dır.

1. Planlama Alt Bölgesinde yer Akçaabat, Ortahisar, Yomra ve Arsin ilçeleri kendi aralarında değerlendirildiğinde toplam nüfus olarak sırasıyla Ortahisar, Akçaabat, Yomra ve Arsin olarak sıralanmaktadır.

Tablo 3: Trabzon İlçeleri Nüfus ve Yoğunluk Tablosu

Yıl	İlçe	Toplam Nüfus	Yüzölçümü km ²	Yoğunluk (kişi/km ²)
2024	Ortahisar	330.836	235	1409
2024	Akçaabat	130.585	375	348

2024	Yomra	50.339	200	252
2024	Araklı	49.627	464	107
2024	Of	43.879	258	180
2024	Arsin	31.709	157	204
2024	Vakfikebir	27.219	141	179
2024	Sürmene	25.535	166	123
2024	Maçka	25.472	925	30
2024	Beşikdüzü	23.367	84	285
2024	Çarşıbaşı	15.229	66	220
2024	Çaykara	13.674	574	23
2024	Tonya	13.785	176	78
2024	Düzköy	13.451	125	84
2024	Şalpazarı	11.161	161	52
2024	Hayrat	7.916	244	32
2024	Köprübaşı	4.527	189	24
2024	Dernekpazarı	3.959	89	58

2.5.2 Kentsel Nüfusun Mekana Dağılımı

Trabzon ili sınırları içerisinde toplam 716 mahalle bulunmakla birlikte 1. Planlama bölgesi çerisinde Ortahisar ilçesi 87 mahalle, Akçaabat ilçesi 78 mahalle, Yomra ilçesi 25 mahalle ve Arsin ilçesi 36 mahalle olarak toplam 226 mahalleden oluşmaktadır. Bu mahallelerden Ortahisar ilçesinde 56, Akçaabat ilçesinde 10, Arsin İlçesinde 12 ve Yomra ilçesinde 5 olmak üzere toplamda 83 mahalle kentsel yerleşme alanında yer almakta, 143 tanesi ise kırsal alanda bulunmaktadır.

Nüfus yoğunluğu bakımından Trabzon'un en yoğun ilçesi 1409 kişi/km² ile Ortahisar'dır. 18 ilçenin sıralaması ise; Ortahisar, Akçaabat, Beşikdüzü, Yomra, Çarşıbaşı,

Arsin, Of, Vakfikebir, Sürmene, Araklı, Düzköy, Tonya, Dernekpazarı, Şalpazarı, Hayrat, Maçka, Köprübaşı ve Çaykara şeklindedir. Bu sıralamanın en sonunda yer alan Çaykara ilçesinde kilometrekareye 23 kişi düşmektedir.

Yerleşimde mahalle yoğunlukları büyük farklılıklar göstermektedir. Bu farklılaşmanın üç temel nedeni vardır. Kentsel alan kullanımlarından (Üniversite, büyük alan kullanımları gerektiren kamu kurumları açık ve yeşil alanlar, vb.) kaynaklı yoğunluk farklılığı, mahalle sınırları içerisinde hala yapılaşmamış boş alanların bulunması, mahalle sınırları içerisinde bulunan ve yerleşime uygun olmayan alanlar. Bu üç faktör mahalle nüfusları arasındaki büyük farklılığı ortaya çıkarmakta, aralarında yapılanma açısından sosyal ve fiziksel farklılıklar bulunmayan mahallelerde de bu şekilde farklı yapılanma özellikleri sergiliyormuş gibi görülmektedir.

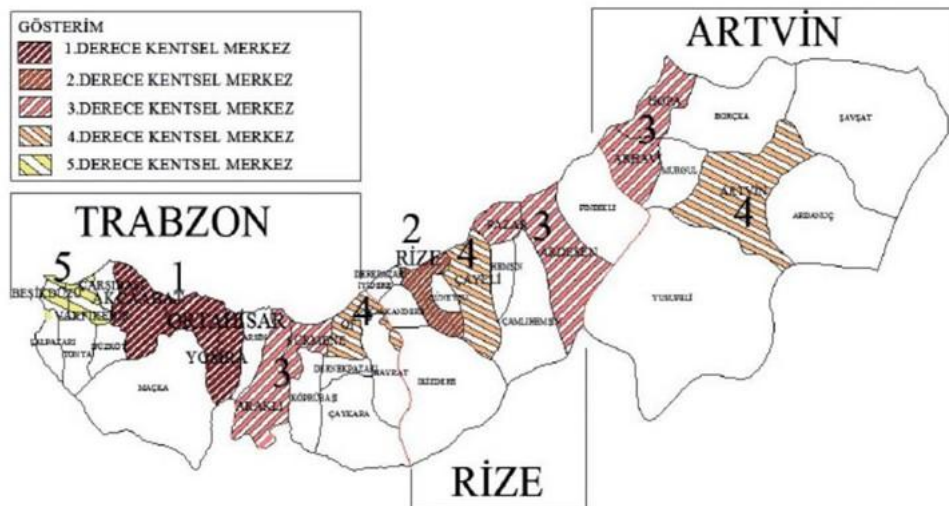
2.6 Kentsel Kademelenme ve Etki Alanları

Türkiye’de Devlet Planlama Teşkilatı 1980’lerde ülke genelinde gerçekleştirdiği kapsamlı bir araştırma sonucunda yerleşim 1. kademeyi oluşturan köylerden başlayarak 7. kademeyi oluşturan ülkenin en büyük şehri olan İstanbul’a kadar yedi kademedede sınıflanmıştır. Bu kademeler belirli ilkeler doğrultusunda belirlenmiştir. Her grubun ekonomik ve servis ilişki düzeyi farklıdır. Gruplar arası mal ve hizmet temini farklı seviye ve işlevlerdendir. En üst iki kademe olan 6 ve 7. kademe merkezler arasındaki ilişki, arz-talep ilişkisine dayalı olmasıyla birlikte, ulaşım yoğunluğu ilkesine dayalı bir düzen doğrultusunda bir gelişme içindedir. 6-5 ve 5-4 arasındaki ilişkilerde ulaşım ağı belirleyicidir. 4. ve 3. merkezler arasındaki ilişki ise idari hizmetlere uygun bir yapı göstermektedir. Kentsel kademelenme sonuçları, Trabzon’un DOKAP’ın bölge merkezi olduğunu tartışmasız ortaya koymaktadır. Merkezilik katsayısı ile en yakın merkez olan Ordu’dan iyice ayrılarak kademelenmede en üst sırayı almaktadır.



Şekil 5: Kentsel Kademelenmesi ve Etki Alanları Haritası

DOKAP, bir yanda Trabzon, diğer yanda Ordu ile iki kutuplu bir bölge özelliği göstermektedir. Rize ve Giresun, diğer iki alt merkezi oluşturmaktadır. Ünye, Ordu-Samsun arasında önemli bir alt merkez olarak yer almaktadır. Merkez nüfusları esas alındığında Akçaabat-Ortahisar-Yomra bir gelişme koridoru/kentsel küme oluşturmaktadır. Araklı-Sürmene, Pazar-Ardeşen, Arhavi-Hopa kıyıdaki gelişme koridorlarını oluşturmaktadır. Of, Çayeli ve Artvin ayrı odaklardır, ancak Artvin daha önemli bir konumda bulunmaktadır. Trabzon'un batısında yer alan Vakfıkebir, Beşikdüzü de bir kentsel küme oluşturmaktadır. Uzun dönemde bu kümeye Tonya da eklenebilecek gibi görünmektedir.



Şekil 6: Trabzon İli ve Çevresi Kentsel Kademelenmesi

2.7 Göç

Trabzon ili, bölgesindeki tüm şehirlerde olduğu gibi öncelikle Marmara Bölgesine göç vermektedir. İlde, başta coğrafi ve ekonomik koşullar olmak üzere birçok etkenin gerekçe olduğu bir göç olgusu görülmektedir. Doğu Karadeniz kıyı bandındaki tüm yerleşmeler özellikle 1985'ten sonra nüfus kaybetmektedir. Göçün nedenleri olarak; nüfus artışı ve geleneksel yaşam tarzının bozulması, yetersiz kazanç, daha çok kazanmak, çocuklara daha iyi bir gelecek hazırlamak, eğitim, sağlık, kültür hizmetlerinden yararlanma ve daha iyi bir yaşam standardına erişmek gibi nedenler sıralanabilir.

Bölgedeki göç yönlerine göre üç farklı kategoride incelenebilir.

1. 1965'li yıllardan sonra başta Almanya olmak üzere yurt dışına yapılan ve aile bütünleşmesi gerekçesi ile yaşanan süreç
2. Bölgeler arasındaki göç (İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Adana, Gaziantep)
3. Kırsal yerleşme sistemlerinden kıyı kentlerine olan göç

2.8 Kentin Tarihsel ve Mekansal Oluşumu

2.8.1 Trabzon İlinin Genel Tarihi

Kent merkezi kuzeyde denizden, güneyde Boztepe'nin üzerine kadar düzgün olmayan teraslar halinde yükselir. Değirmendere, Kuzgundere (ya da Tabakhane) ve Zağnos Dereleri yerleşimi güneyden kuzeye derin boğazlarla bölmüştür. Tabakhane ve Zağnos Dereleri arasında kalan ve düzgün olmayan yüksek bir masa formundaki alan üzerinde, kentin bilinen en eski yerleşim kalıntıları tespit edilmiştir. İşte bu nedenle, Trabzon adının eski Grekçe masa ya da trapez/yamuk biçimi karşılığı olarak “trapezos” kelimesinden geldiği görüşü ağırlık kazanmaktadır. Trabzon adına, Trapezos olarak ilk kez, Yunanlı Komutan Kesnophon tarafından kaleme alınan, MÖ 4. yüzyılda geçen olayların anlatıldığı “Anabasis” adlı antik kaynakta rastlanmaktadır. İyon kökenli Miletoslular, Batı Anadolu'dan sonra MÖ 7. yüzyılda Karadeniz'e de gelerek kıyılarda koloni kentleri kurmuşlardır. Trabzon, merkezi Sinop olan bu kolonilerin arasında sayılmaktadır ve birçok araştırmacı, kentin ilk kuruluşu olarak bu dönemi göstermektedir. Oysa Kolkhlar, Driller, Makronlar gibi yerli kavimler Trabzon civarında çok daha önceden beri yaşamaktaydılar. Aynı yüzyılda Karadeniz Bölgesi Kafkasya'dan gelen Kimmerler ve onların ardından İskitlerin akınlarına uğramıştır. Ancak bu akımların kolonilerin kuruluşundan önce mi yoksa sonra mı olduğu konusu tartışmalıdır. MÖ 6. yüzyılda ise Trabzon Perslerin egemenliğine girerek, Pont Kapadokyası adı verilen Satraplık içinde kalmıştır.

Makedonya Kralı Büyük İskender MÖ 334 yılında tüm Anadolu'da Pers hakimiyetine son vermiştir. İskender'in ani ölümünden sonra oluşan karışıklık sırasında Pont Satrabı II. Ariantes'in oğlu Mithridates, yerli halkın desteğiyle Karadeniz'de Pontus Devletini kurmuştur. Trabzon, MÖ 280 yılında merkezi Amasya olan Pontus Devletinin sınırları içinde kalmıştır. MÖ. I. yüzyılda batıda güçlenen Romalılar Anadolu'yu da işgal etmeye başlamışlardır. Roma Kralı Pompeius'un Pontus Kralı V. Mithridates'i Kelkit Vadisinde bozguna uğratması üzerine Pontus Krallığı dağılmıştır. Böylece Trabzon, MÖ 66 yılında Roma yönetimine girmiştir. Roma'da Avgustus'la birlikte MÖ 27 yılından itibaren imparatorluk dönemi başlamıştır. Avgustus'un idari düzenlemesi sonucu Trabzon, Pontus Polemoniacus adı verilen yasallık içinde yer almış, İmparator Tiberius zamanında (MS 14-37), diğer bir idare bölüm olan Kapadokya Eyaleti sınırları içinde kalmıştır. İmparator Nero Döneminde ise (54-68) serbest kent olma ayrıcalığına kavuşturulmuştur. Trabzon bu dönemde “ünlü” ve “zengin” kent tanımlamasıyla tarihçilerin kitaplarında yer alır. Roma İmparatorluğu'nun doğu sınırının savunmasına önem veren Vespasian zamanında (69-79) Trabzon, Kapadokya-Galatya Eyaletine dahil edilmiştir.

Ünlü Roma İmparatoru Hadrian Döneminde (117-138) tüm imparatorlukta olduğu gibi Trabzon'da da önemli imar etkinliklerinde bulunulmuş, birçok dini ve askeri binalar ile yollar, su kemerleri ve yakın zamana kadar kalıntıları görülebilen yapay bir liman inşa edilmiştir. Hadrian'dan sonra Trabzon'un parlak dönemi sona ermiş, 244 yılında para basma yetkisi elinden alınmıştır. Roma Döneminde basılan Trabzon sikkelerinin ön yüzlerinde Roma İmparatorlarının büstü olmakla birlikte, arka yüzlerinde Pontus Krallığı Döneminden beri süregelen kendi mitolojik figürlerine yer verilmiş ve Grekçe yazı kullanılmıştır.

Trabzon, 276 yılında tüm Doğu Karadeniz Bölgesine akınlar yapan Gotların saldırısına uğramış, bu saldırıda tüm kent yakılıp yıkılmıştır. Roma İmparatorluğu 395 yılında ikiye ayrılınca Trabzon, merkezi İstanbul olan Doğu Roma/Bizans İmparatorluğunun sınırları içinde kalmıştır. Bizans İmparatoru Justinianus (527-564) Trabzon'da kent surlarını restore ettirerek yeni bir imar etkinliğini başlatmıştır. Heraclius zamanında (610-641) imparatorluk askeri bölgelere ayrılmaya başlanmış, Trabzon, Teophilos zamanında (829-842) kurulan Khaldia Temasının merkezi olmuştur. Müslüman Araplar 8. yüzyılın başlarından itibaren Anadolu'ya düzenledikleri baskınlarda Doğu Karadeniz ve Trabzon'a gelmişlerdir. Bizans İmparatorluğunun 1204 de IV. Haçlı Seferleriyle gelen Latinlerin eline geçmesi üzerine, imparator I. Andronikos Komnenos'un İstanbul'dan kaçan torunları Alexios ve David, Gürcü Kraliçesi Tamara'nın da yardımıyla Trabzon'da 1204 yılında bağımsız olarak Komnenos

Krallığını kurmuşlardır. Anadolu Selçukluları ile evlilik bağı oluşturarak ve vergi ödeyerek siyasi varlıklarını sürdürebilen Komnenos Krallığı, I. Manuel Komnenos zamanında (1238-1265) en parlak dönemini yaşamıştır. Gümüşhane'deki gümüş madenlerinin etkisiyle de ekonomik olarak güçlenen Manuel I'in sikkeleri üzerinde “en mutlu” ünvanı yer almaktadır. I. Bayezid'in 1398'de Samsun yöresini almasından sonra Trabzon Komnenos Krallığı Osmanlı Devleti'ne yıllık vergi ödemek zorunda bırakılmıştır. David Komnenos, iktidarı döneminde (1458-1461) vergi ödemeyi durdurarak, önceden ödediklerini de Akkoyunlu Devleti Sultanı Uzun Hasan aracılığıyla geri istemiş, Osmanlılara karşı Avrupa'daki büyük devletlere ittifak önerisinde bulunmuştur. Bunun üzerine Fatih Sultan Mehmet'in öncülüğündeki Osmanlı Kuvvetleri Bölgeyi kuşatarak, 1461 yılında Trabzon'u ele geçirmiş ve Komnenosların egemenliğine son vermiştir. Trabzon, Osmanlı Döneminde önce eyalet ve sancak olarak şehzade ve mutasarrıflar tarafından idare edilmiştir. İlk sancak beyi Hızır Bey'dir. 1470 yılında sancak beyliği küçük yaşta Şehzade Abdullah'a verilmiş; Abdullah, annesi Şirin Hatunla birlikte 1479 yılına kadar Trabzon'da yaşamıştır. Yavuz Sultan Selim de şehzadeligi sırasında (1491-1512) Trabzon'da Sancak Beyi olarak bulunmuş, sonradan Kanuni ünvanı alacak olan oğlu Sultan Süleyman burada doğmuştur.

Trabzon 16. yüzyılda, merkezi Batum olan Lazistan Sancağı ile birleştirilerek eyalete dönüştürülmüş ve bu yeni idari birimin merkezi olmuştur. 1867 yılında Trabzon'da büyük bir yangın çıkmış, birçok kamu binası da bu sırada yanmış ve kent daha sonra yeniden düzenlenmiştir. 1868 yılında vilayet olmuş, merkez sancağı dışında Lazistan, Gümüşhane, Canik Sancakları da buraya bağlanmıştır.

Birinci Dünya Savaşı sırasında, Ruslar Trabzon'a saldırır (14 Nisan 1916). Trabzonlulardan oluşan vurucu güçler (Milis), bu saldırı sırasında gerilla savaşı verirler. Bu sıralarda, cepheye gönderilmek üzere Hamidiye Zırhlısının desteğinde Trabzon Limanına gelen cephane Trabzonlu gençlerce büyük bir heyecan içinde boşaltılıp Maçka'ya taşınır. Çaykara'da Sultan Murat Yaylasında (10 Haziran 1916), Of'ta Baltacı, Arsin'de Yanbolu Derelerinde Ruslara karşı başarılı savaşlar verilmiş, ancak o yıllardaki koşullar altında düşmanın Trabzon'a girmesine engel olunamaz ve Ruslar 14 Nisan 1916 yılında Trabzon'a girer. Rusların Trabzon'da kaldığı bir yıl, on ay, on günlük süre içinde özellikle Rumlar ve Ermeniler, yerli halka büyük işkenceler yaparak sayısız insan öldürürler.

1917'de Rusya'da “Bolşevik Devrimi” olur, Çarlık Yönetimi yıkılır. Bunun üzerine Rus Ordusunda büyük bir panik başlar. Bu Rusların Trabzon'dan çekilmesine de yol açar. Öte yandan, batıdan doğuya doğru kayan ve Karadağ'da toplanan Türk Çeteleri, Akçaabat'a inerek

Yüzbaşı Kahraman Bey'in komutasında üç koldan Trabzon'a doğru yürürler ve 24 Şubat 1918 tarihinde Trabzon'a girer.

Ulu Önder Atatürk, Cumhuriyet Döneminde Trabzon'a üç kez gelir; 1924, 1930 ve 1937 yıllarında, ilk geldikleri 15 Eylül 1924 günü, Trabzonlularca "Atatürk Günü" olarak kabul edilir ve bu kendisine bir telle bildirilir.

Ortahisar ilçesi, 06.12.2012 tarihli ve 28489 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 6360 sayılı "On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile büyükşehir statüsünü kazanan Trabzon ilinin ilçesi olarak kurulmuştur.

2.8.2 Trabzon Kentinin Mekansal Gelişimi

Şehir merkezini şimdiki idari yapılanma biçimi ile Ortahisar ilçesi oluşturmaktadır. Şehrin çekirdeği iç kaledir. İlk çağlarda görülen karakteristik kale korumalı yapılanma kentin bugünkü Ortahisar Mahallesi ve yakın çevresinde oluşmuştur. Surlar içinde oluşan kent zaman içinde surların dışına taşmaya başlamıştır. İlk çağlarda kale içinde ve yakın çevresinde gelişen kent MS 50- 395 yılları arasında, bugünkü Ortahisar Mahallesi'nin doğusunda, sahil kesimindeki düzlüklere ve yamaçlara doğru yayılmaya başlamıştır. Şehrin daha sonraki gelişme yönü ise (395-1204) yine Ortahisar Mahallesi'nin batı kesimindeki sahile ve yamaçlara doğru olmuştur.

Kentin bundan sonraki gelişmeleri, arazi şartlarına da bağlı olarak sıçramalar şeklinde olmuştur.1204-1900 yılları arasında kentin gelişimi bu günkü mahalle isimlerine göre şu şekilde olmuştur:

1204-1461 yılları arasında; Yenicuma Mahallesi ve civarı,

1461-1520 yılları arasında; Erdoğdu Mahallesi ve civarı,

1520-1800 yılları arasında; Çömlekçi Mahallesi ve civarı,

1800-1900 yılları arasında; Gazipaşa Mahallesi ve civarı gelişmiştir.

1900- 1923 yılları arasında; hızlı bir gelişme gösteren kentin gelişme yönü,

Bugünkü Boztepe, Yeşiltepe, Aydınlikevler ve Erdoğdu Mahallesinin güney kesimleri oluşmuştur.

Cumhuriyet Döneminde ise kent, mümkün olan yerleşilebilir tüm alanlarda gelişimini sürdürmüştür. Bu gelişme yerleşilebilir alanların azlığı ve kentsel alan talebinin yüksek olması sebebiyle belirgin bir özellik göstermez. Kent, topografyanın izin verdiği her yerde ve hatta topografyanın zorlanması ile bugünkü şeklini almıştır. 1967 yılı itibariyle Trabzon'da oluşan mahalle sayısı 21 olarak tespit edilmiştir. Bu mahallelerin yüzölçümleri ve yoğunlukları aşağıda çıkarılmıştır. Beşirli ve Toklu köyleri birlikte belediye sınırlarına dahil edilmiş ve Trabzon Belediye Meclisi'nin 06.11.1992 tarihli ve 392 sayılı kararı ile; 1 Nolu Beşirli, 2 Nolu Beşirli, Karşıyaka, Toklu ve Aydınlikevler olmak üzere 5 mahalleye bölünmüştür.

Yeşiltepe Mahallesi Trabzon Belediye Meclisi'nin 24.10.1990 tarihli ve 505 sayılı kararına istinaden Ayasofya (Fatih) Mahallesinden ayrılmak sureti ile teşekkül ettirilmiştir.

Konaklar köyü 11.06.1996 tarihli ve 179 sayılı Trabzon Belediyesi Meclis Kararı ile belediye sınırlarına alınmış, 26.02.1998 tarihli ve 69 sayılı Trabzon Belediyesi Meclis kararı ile, Konaklar ve Kanuni mahalleleri olarak 2'ye bölünmüştür.

Bostancı köyü 30.12.1994 tarihli ve 850 sayılı Trabzon Belediyesi Meclis Kararı ile belediye sınırlarına alınıp 1 Nolu Bostancı, 2 Nolu Bostancı ve Üniversite olarak 3 mahalleye bölünmüştür.

Belediye Meclisi'nin 27.10.1975 tarihli ve 73 sayılı kararı ile 1 ve 2 Nolu Çömlekçi Mahalleleri birleştirilerek Esentepe, Çömlekçi, Sanayi, Kalkınma ve Değirmendere olmak üzere 5 mahalleye bölünmüştür.

Belediye Meclisinin 27.10.1975 tarihli ve 73 sayılı kararı ile Erdoğan Mahallesi; 1 Nolu Erdoğan, 2 Nolu Erdoğan ve 3 Nolu Erdoğan olmak üzere 3 mahalleye bölünmüştür.

Soğuksu köyü Belediye Meclisi'nin 29.12.1998 tarihli ve 565 sayılı kararı ile mahalle olarak ihdas edilmiştir.

Kaymaklı Mahallesi, Çukurçayır Köyü'nden ayrılarak Belediye Meclisi'nin 15.12.1987 tarihli ve 7213 sayılı kararı ile ihdas edilmiştir.

Çevresinde meydana gelen sosyolojik ve fiziki hareketleri kontrol altında tutabilmek daha geniş bir alanda hizmet görevini gerçekleştirmek maksadıyla zaman içinde belediye ve mücavir alan sınırlarının genişletilmesi ile ilgili çalışmalar yapılmıştır.

Bu itibarla, daha önceki yıllarda yapılan çalışmalarla gerçekleştirilen mücavir alan sınırlarına ilave olarak 04.01.1982 tarihinde Söğütlü, Yıldızlı (Sera Gölü ve çevresi dahil),

Akyazı, Beşirli, Toklu, Çamoba, Beştaş, Pelitli, Yeşilköy, Çimenli, Yalınca, Kaşüstü, Konaklar, Bostancı, Çilekli ve Bulak köylerinin bir kısmı; Darıca, Soğuksu ve Çukurçayırk köylerinin tamamı belediye mücavir alanına dahil edilmiştir.

Daha sonra 16.12.1987 tarihinde Kutlugün, Yeşilbük, İncesu ve Düzyurt köylerinin bir kısmı mücavir alana dahil edilmiştir.

Mücavir alana dahil edilen bu köylerden;

- Söğütlü; Bakanlar Kurulu'nun 30.12.1991 tarihli ve 9/39181 sayılı kararı,
- Yıldızlı; Bakanlar Kurulu'nun 2.,03.1992 tarihli ve 02/39730 sayılı kararı,
- Kaşüstü; Bakanlar Kurulu'nun 16.11.1992 tarihli ve 92/41023 sayılı kararı,
- Akyazı; Bakanlar Kurulu'nun 30.1.1993 tarihli ve 93/42743 sayılı kararı,
- Yalınca; Bakanlar Kurulu'nun 25.08.1994 tarihli ve 94/43517 sayılı kararı,
- Çukurçayır; Bakanlar Kurulu'nun 06.03.1995 tarihli ve 95/22219 sayılı kararı,
- Pelitli; Bakanlar Kurulu'nun 20.0.1995 tarihli ve 95/22233 sayılı kararı ile,

müstakil belediye olmuştur.

13.08.1992 tarihinde Beşirli ve Toklu köylerinin tamamı, 16.04.1994 tarihinde Bostancı köyünün tamamı ve 09.10.1998 tarihinde Soğuksu Köyü'nün tamamı Trabzon Belediye sınırlarına dahil edilmiştir.

30.12.1998 tarihinde mücavir alanımızda olan Yeşilköy, Pelitli Belediyesi'ne bağlanmıştır.

1982 ve 1987 yıllarında Trabzon Belediyesi mücavir alanına dahil edilen köylerin idari yapılarında meydana gelen değişiklik neticesinde Sera Gölü, Bulak, Kutlugün, Çamoba, İncesu, Düzyurt, Yeşilbük, Çimenli, Çilekli köyleri kısmen mücavir alan sınırlarında kalmıştır.

20.05.2003 tarihinde daha önceden kısmen Trabzon Belediyesi mücavir alanında olan Çamoba, Beştaş ve Çilekli köylerinin tamamı ile Kireçhane ve Bengisu köylerinin tamamı mücavir alan sınırlarına dahil edilmiştir.

2.9 Planlama Süreci

2.9.1 Bölgedeki Planlama Sürecinin Tarihsel Gelişimi

Trabzon-Ortahisar kenti bilindiği gibi ilk önce sur içinde kurulmuş ve daha sonra sur dışına doğru gelişme göstermiştir. Şehir MS 50 yıllarına kadar bahsedilen surların içerisinde kalmıştır ve daha sonra kent doğu tarafa doğru yani Atatürk Alanına doğru gelişme göstermiştir.

Trabzon'un dört bin yıllık geçmişinde meydanlar çeşitli roller üstlenmiştir. MÖ IV.yy'da gelen Xenophon "Anabasis" adlı eserinde kentte kaldıkları süre içinde çeşitli spor karşılaşmalarının yapıldığı meydanlardan söz etmektedir. Daha sonra Roma, Komnenos ve Osmanlı dönemlerinde de çeşitli meydanlarda yapılan spor karşılaşmalarından bahsedilmektedir.

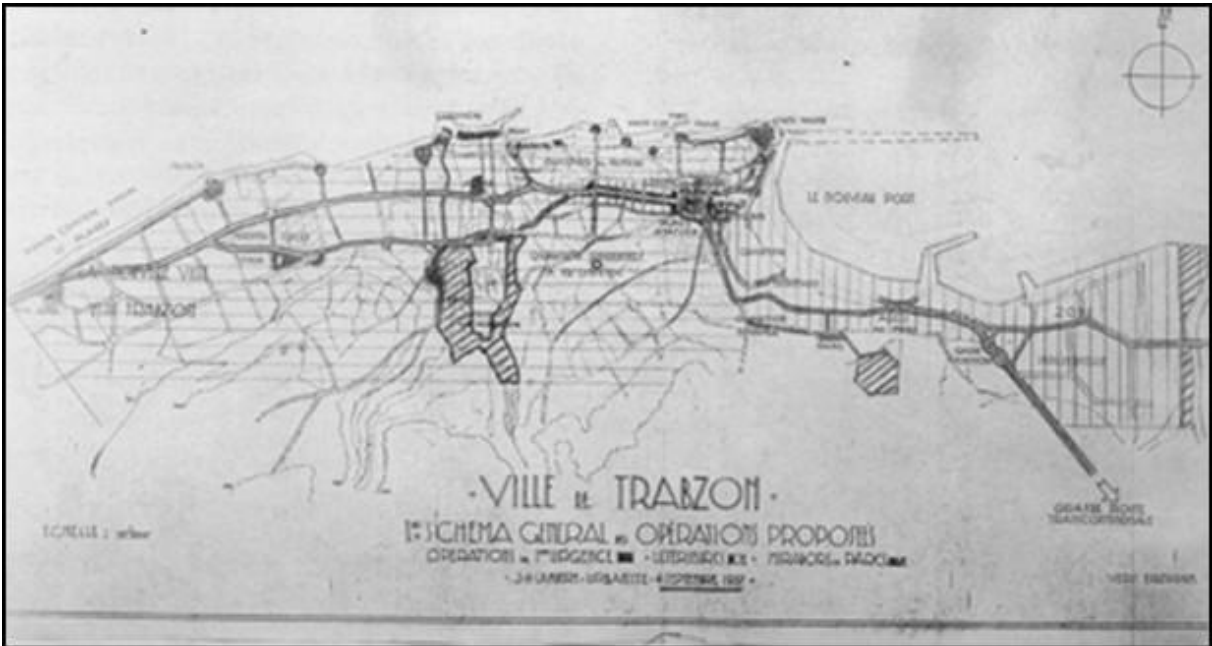
Trabzon kenti için ilk planlama 1937 yılında Fransız mimar-şehirci Jaques H.Lambert tarafından yapılan ve 1938'de yürürlüğe giren Lambert Planıdır. Lambert Planının ana kararları, kentin iş ve hizmet birimlerini dağınıklıktan kurtarmak amacıyla doğu-batı yönünde Maraş Caddesi'nin ana cadde ve ticaret aksı haline getirilmesi, güneyde doğu-batı yönünde mahalleleri birbirine bağlayan yeni yolun açılması, mevcut kentin batısında yeni yerleşmelerin bahçeli düzende oluşturulması ve denize dik hava akımını artırıcı yeşil kanalların düzenlenmesi olarak belirlenmiştir. Plan hedef yılına ulaşıldığında, Lambert'in hava kanalı olarak öngördüğü vadiler imarsız yapılarla dolmuş, sahil yolu Lambert'in öngördüğünden farklı biçimde devlet karayolu olarak uygulanmış ve onun önerdiği denize akan yollar bir daha asla gerçekleşmemiştir.



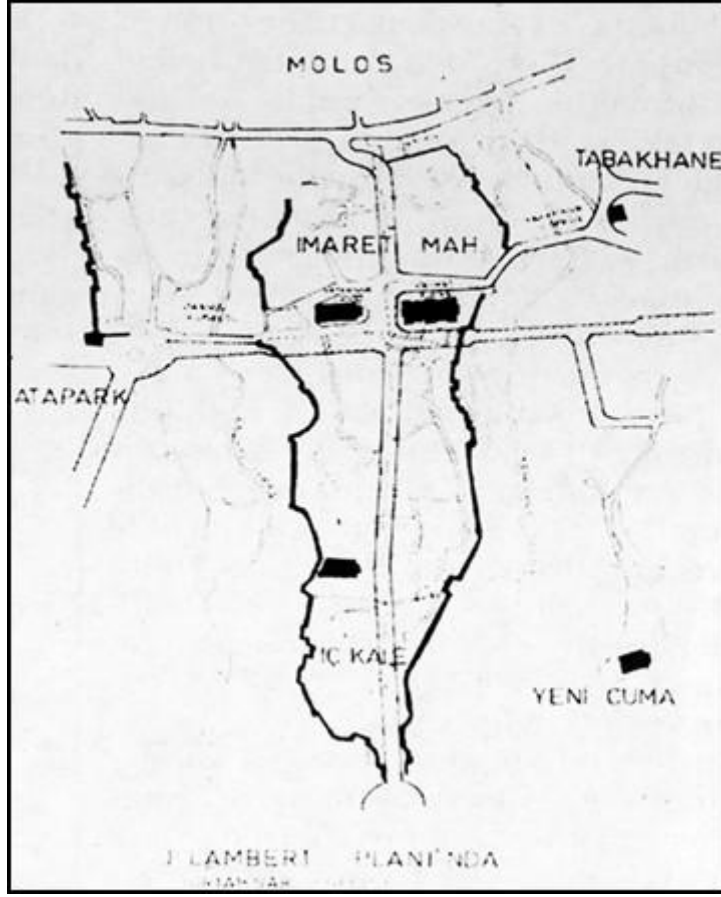
Şekil 7: Lambert Planı Dönemi Trabzon Genel Görünüş



Şekil 8: Lambert Planı Dönemi Trabzon Sahil Görünüşü

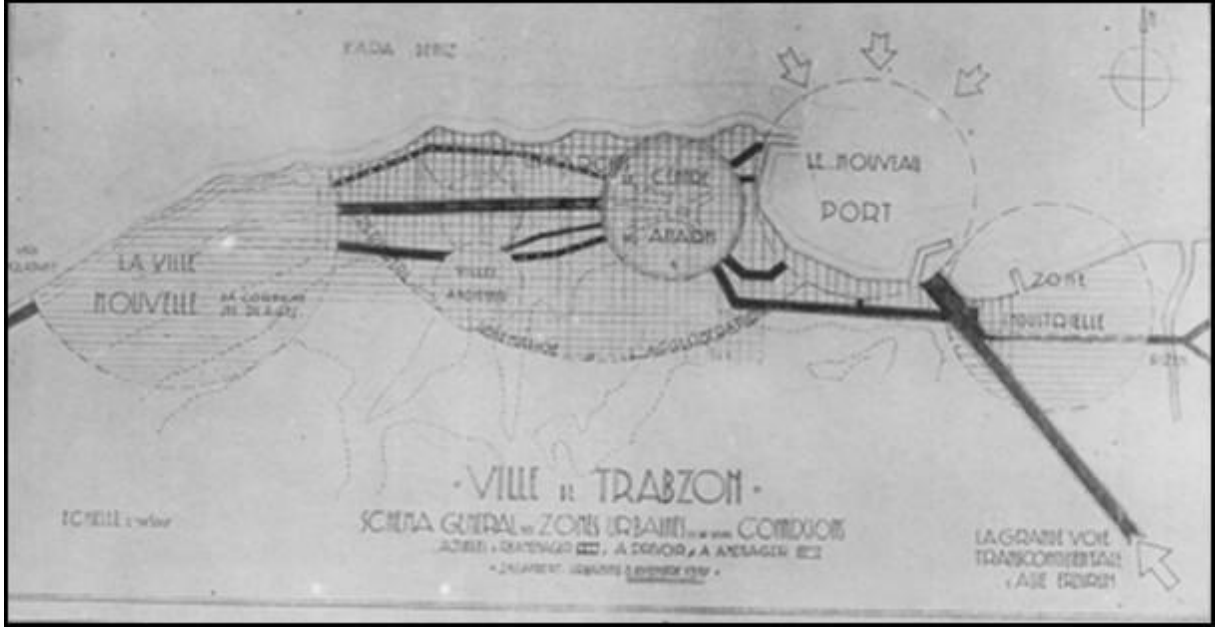


Şekil 9: Lambert'in 1938 Yılında Trabzon İçin Hazırladığı Planın Eskizler



Şekil 10: Lambert Planında Önerilen Ortahisar Geçiş Güzergâhı

Hazırlanan bu ilk imar planından 30 yıl sonra, 1967–68 yıllarında İller Bankası tarafından açılan ulusal yarışmayı İrfan Bayhan, Hüseyin Kaptan, Emre Aysu ekibi kazanmıştır. 24.07.1970 tarihinde yürürlüğe girmiş olan imar planı, Karadeniz Teknik Üniversitesi sınırından Ayasofya Mahallesi sınırına kadar 725 hektarlık alanda planlanmıştır; 1985 yılında 140.000 nüfusa göre hedefleme yapılmış ve lineer bir gelişme öngörülmüştür. 1970 yılı planında Ortahisar ve Pazarkapı mahallelerini de içine alan koruma bölgeleri belirlenmiş, bu alanlarda yapılaşmaya sınırlandırmalar getirilmiştir.



Şekil 11: İller Bankası'nın Açtığı Yarışmada Birinci Olup 1970 İmar Planında Kabul Edilen Plan

Trabzon yerel yönetimince 04.05.1977 yılında Toklu ve Beşirli köyleri imar planı sınırları içine alınmış ve 80 hektarlık alan ilave edilmiş, planlı toplam alan 805 hektara ulaşmıştır. 09.05.1984 tarihinde ilave ve revizyon imar planı yapılmış, plan batıda Söğütlü köyü, doğuda Yomra ilçesine kadar genişletilerek yürürlüğe girmiştir. 570 hektarlık ilave alan planlanmış ve toplam planlı alan 1.375 hektara ulaşmıştır. Gelişme alanları batıda Akçaabat, doğuda Yomra ilçeleri ile güneyde ise göğüs hastalıkları hastanesi ile sınırlandırılmıştır. Böylece 1969 imar planı 1975, 1977 ve 1984 yıllarında gözden geçirilmiş, kentin doğu ve batısında plan sınırları aşamalı olarak genişletilmiştir.

1984 planı yürürlükteyken, 22.05.1985 tarihli Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 3194 sayılı imar yasası ile plan yapımı ile ilgili yetkilerin merkezi yönetimden yerel yönetime devredilmesiyle birlikte belediyelerin kendi bünyelerinde kurdukları imar/planlama grupları ile planlama işlemleri hız kazanmış, bu dönemde Trabzon Belediyesi'nce, 1987 yılında ilave-revizyon imar planı yapımı çalışmalarına başlanmıştır. Yüksek Mimar Bülent Berksan tarafından hazırlanan imar planı, 1989 yılında onaylanıp yürürlüğe girmiştir. Bu planla birlikte planlı alanlara 1700 hektarlık yeni bir gelişme alanı ilave edilmiştir. Bu planın hedefi 2005 yılı ve plan hedef yılı sonu tahmini nüfus 265.000 olarak kabul edilmiş ve toplam 4000 hektar olarak düzenlenmiştir. Bu planda Tanjant Yolu korunmuş, II. Tanjant Yolu (Korniş Yol) ilave edilmiş, Erzurum Yolu üzerinde küçük ölçekli sanayi alanları düzenlenmiş Kaşüstü, Yalıncak, Pelitli, Akyazı, Çukurçayır Beldeleri gelişme alanları olarak belirlenmiştir. Bu tarihten sonra

belediye idari sınırlarında değişiklik olmuş ve 1989 tarihli imar planında bulunan ve yaklaşık 1600 hektarlık planlı bu bölgeler belde belediyelerin sorumluluğuna girmiştir.

Bu beldeler sırasıyla;

- Söğütlü; Bakanlar Kurulu’nun 30.12.1991 tarihli ve 9/39181 sayılı kararı ile,
- Yıldızlı; Bakanlar Kurulu’nun 23.03.1992 tarihli ve 02/39730 sayılı kararı ile,
- Akyazı; Bakanlar Kurulu’nun 30.12.1993 tarihli ve 93/42743 sayılı kararı ile,
- Çukurçayır; Bakanlar Kurulu’nun 06.03.1995 tarihli ve 95/22219 sayılı kararı ile,
- Pelitli; Bakanlar Kurulu’nun 20.03.1995 tarihli ve 95/22233 sayılı kararı ile,
- Yalınca; Bakanlar Kurulu’nun 25.08.1994 tarihli ve 94/43517 sayılı kararı ile,
- Kaşüstü; Bakanlar Kurulu’nun 16.11.1992 tarihli ve 92/41023 sayılı kararı ile müstakil belediye olmuştur.

1989 yılı revizyon imar planını izleyen yıllarda yaklaşık 50 adet ıslah, 1800 adet imar planı değişikliği yapılmış ve planın büyük oranda işlerliğini yitirdiği gözlemlenmiş, Trabzon için “Yeni Revizyon İmar Planı” yapılmıştır. 25.12.2002 tarihli ve 165 sayılı Belediye Meclis Kararıyla onaylanan yeni imar planı Şehir Plancısı Rahmi Bıyık tarafından hazırlanmıştır. Hazırlanan yeni revizyon imar planı ile; Trabzon kent merkezinin kimliğinin oluşturulması amaçlanmış, Trabzon’un doğal yapısı gereği merkezde bulunan ve kısmen yapılaşmış vadi alanları, halkın kullanımına açık doğal yeşil alanlar olarak planlanmış ve bu alanların statüsü bazı alanlarda özel planlama alanı olarak gösterilmiştir. Sahil kesiminden başlayan ve güneye doğru gidildikçe azalan bir yapı yoğunluğu ve düzeni belirgin bir şekilde ortaya konulmuştur. Yok olan kıyı kesimi; yeni sahil yolu projesi kapsamında düzenlenen rekreatif amaçlı kıyı planı kapsamında düzenlenmiş ve yat limanı, balıkçı barınakları, karayolu geçişi, geniş park alanları, spor ve fuar alanlarını içeren bir düzenlemeye kavuşturulmuştur. Bu plan kapsamında merkezi hükümetin bir projesi olan Güney Çevre Yolu Projesi plana işlenmiş ve Trabzon Belediyesi sınırları içerisinde geçen kısımları plan ile entegre edilmiştir. Daha sonra Kisarna, Kireçhane, Beştaş, Çilekçi ve Çamoba köyleri Trabzon Belediyesi’nin mücavir alanına dahil edilmiş ve belediyenin toplam alanı; 2667 hektar belediye, 1211 hektar mücavir alan olmak üzere ve toplam 3878 hektara ulaşmıştır.

12 Kasım 2012 tarihinde kabul edilen 6360 sayılı kanun ile şehrin idari yapılanması yeniden şekillendirilmiş, 30 Mart 2014 tarihinde yapılan Mahalli İdareler seçimleri ile merkez ilçe, Ortahisar ilçesi adını almış, Trabzon Büyükşehir Belediyesi teşekkül ettirilmiştir. Bununla birlikte, şehir genelinde yerel yönetimle 18 ilçe belediyesi ve 1 büyükşehir belediyesi olarak görevlerini yapmaya başlamıştır.

Trabzon Büyükşehir Belediyesi 5216 sayılı kanunun öngördüğü görev, yetki ve sorumlulukları kapsamında öncelikli olarak şehir genelinde 18 ilçe ve bu ilçelerde bulunan ve 6360 sayılı yasa ile kapatılarak mahalle statüsüne dönüştürülen belde yerleşmelerinde oluşan 53 yerleşim biriminin onaylanmış yürürlükte olan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarına ilişkin envanter çalışması yapılmıştır. Elde edilen veriler sayısallaştırılmış, koordinat dönüşümleri yapılarak dijital ortamda tek ekranda toplanmıştır.

Tüzel kişiliği kapatılan Özel İdarenin arşivleri ile Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün arşivleri taranarak mevzi planlar, dolgu planları, koruma amaçlı imar planları elde edilmiş, bu planlarda sayısallaştırılarak koordinat dönüşümleri yapılmıştır.

Böylelikle büyükşehir yapılanmasından önce şehir genelinde yürürlükte olan her tür ve ölçekteki imar planları elde edilerek dijital ortamlara aktarılmıştır.

Şehir genelinde imar planı envanter çalışması yürütülürken bir taraftan da tüm şehri kapsayan 4685 km'lik alanda 1/5.000 ölçekli halihazır üretilmek üzere fotogrametrik uçuşlar gerçekleştirilmiş, elde edilen veriler işlenerek tüm Trabzon'un 1/5.000 ölçekli halihazır haritaları üretilmiştir.

Tüm şehir genelini kapsayacak bir çalışma ile 1/25.000 ölçekli mikro bölgeleme jeolojik/jeoteknik etüt raporları hazırlanmış ve onaylanmıştır.

Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanlığınca şehir genelindeki tüm yerleşim birimlerinin yürürlükteki imar planlarını güncel veriler ve mevzuatlara uygun revizyonun yapılmasına yönelik çalışmalar başlatılmıştır.

Bu kapsamda kamu kurum ve kuruluşlarından görüş ve öneriler alınmış, meslek odaları ile görüşme ve toplantılar düzenlenmiş, geniş kapsamlı STK toplantıları yapılarak şehir dinamiklerinin beklenti ve önerileri alınmıştır.

Elde edilen görüş-öneri-beklenti ve ihtiyaçlar doğrultusunda öncelikle üst ölçek 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca revize edilmesi sağlanmıştır.

Ardından il geneli için 1/50.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanmıştır.1/50.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planında belirlenen 5 adet planlama alt bölgesine ait 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanmıştır.

1.Planlama Bölgesini oluşturan Akçaabat, Ortahisar, Yomra ve Arsin ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

2.Planlama Bölgesini oluşturan Maçka ve Düzköy ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

3.Planlama Bölgesini oluşturan Çarşıbaşı, Vakfikebir, Beşikdüzü, Şalpazarı ve Tonya ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

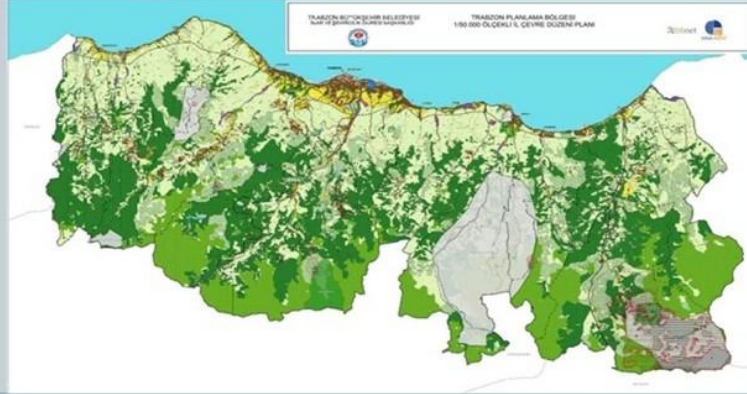
4.Planlama Bölgesini oluşturan Araklı, Sürmene ve Köprübaşı ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

5.Planlama Bölgesini oluşturan Of, Hayrat, Dernekpazarı ve Çaykara ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

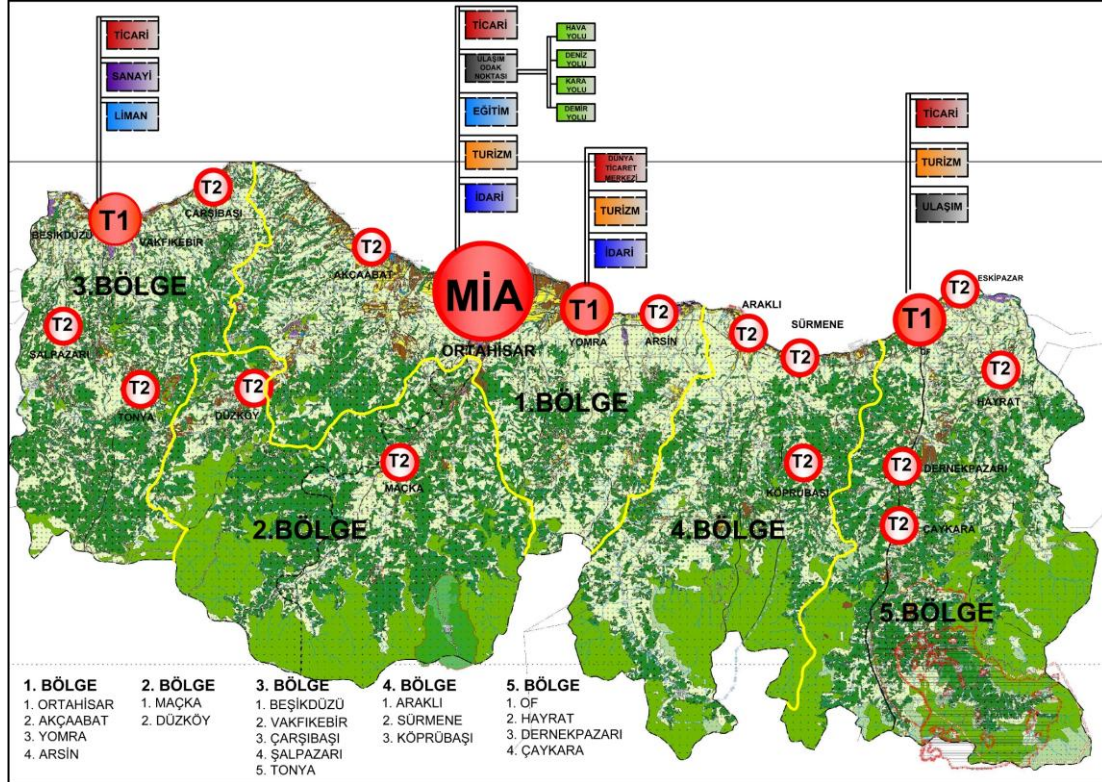
1/50.000 ÖLÇEKLİ İL ÇEVRE DÜZENİ PLANI



1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.04.2017 tarih ve 146 sayılı kararıyla onaylanmış, daha sonra Trabzon İdare Mahkemesinin 2017/1634, 2017/1577 Esas numaralı yürütme durdurma kararları doğrultusunda Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.01.2019 tarih ve 30 sayılı kararı ile revize edilmiştir.



Şekil 12: 1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı



Şekil 13: 1/25000 Ölçek Planlama Alt Bölgeleri



Şekil 14: 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları

2.9.2 Trabzon İli 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı

Trabzon ilinde kentsel gelişmeyi yönlendirmek, yerleşim alanlarını düzenli bir şekilde planlamak ve sürdürülebilir mekânsal kararlar üretmek amacıyla beş alt bölge için 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planları hazırlanmıştır. Bu kapsamda Akçaabat, Ortahisar, Yomra ve Arsin ilçelerini kapsayan 1. Planlama Alt Bölgesi, kentin mevcut yerleşim baskısının en yoğun olduğu alanlardan biri olması, ulaşım, donatı, konut ve ticaret alanlarının bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerekliliği nedeniyle stratejik önem taşımaktadır. Hazırlanan 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı; bölgenin mevcut mekânsal sorunlarını tespit ederek gelişme eğilimlerini değerlendirmeyi, üst ölçek plan kararları ile uyumlu biçimde geleceğe yönelik arazi kullanım kararlarını belirlemeyi, doğal ve kültürel değerlerin korunması ile kentsel büyümenin dengeli bir şekilde yönlendirilmesini amaçlamaktadır. Böylece plan, bölgenin sosyal, ekonomik ve mekânsal yapısını sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda geliştirmeye yönelik temel çerçeveyi

oluşturmaktadır ve 1/5000 Ölçek Nazım İmar ve 1/1000 Ölçek Uygulama İmar Planlarını yönlendirmektedir.

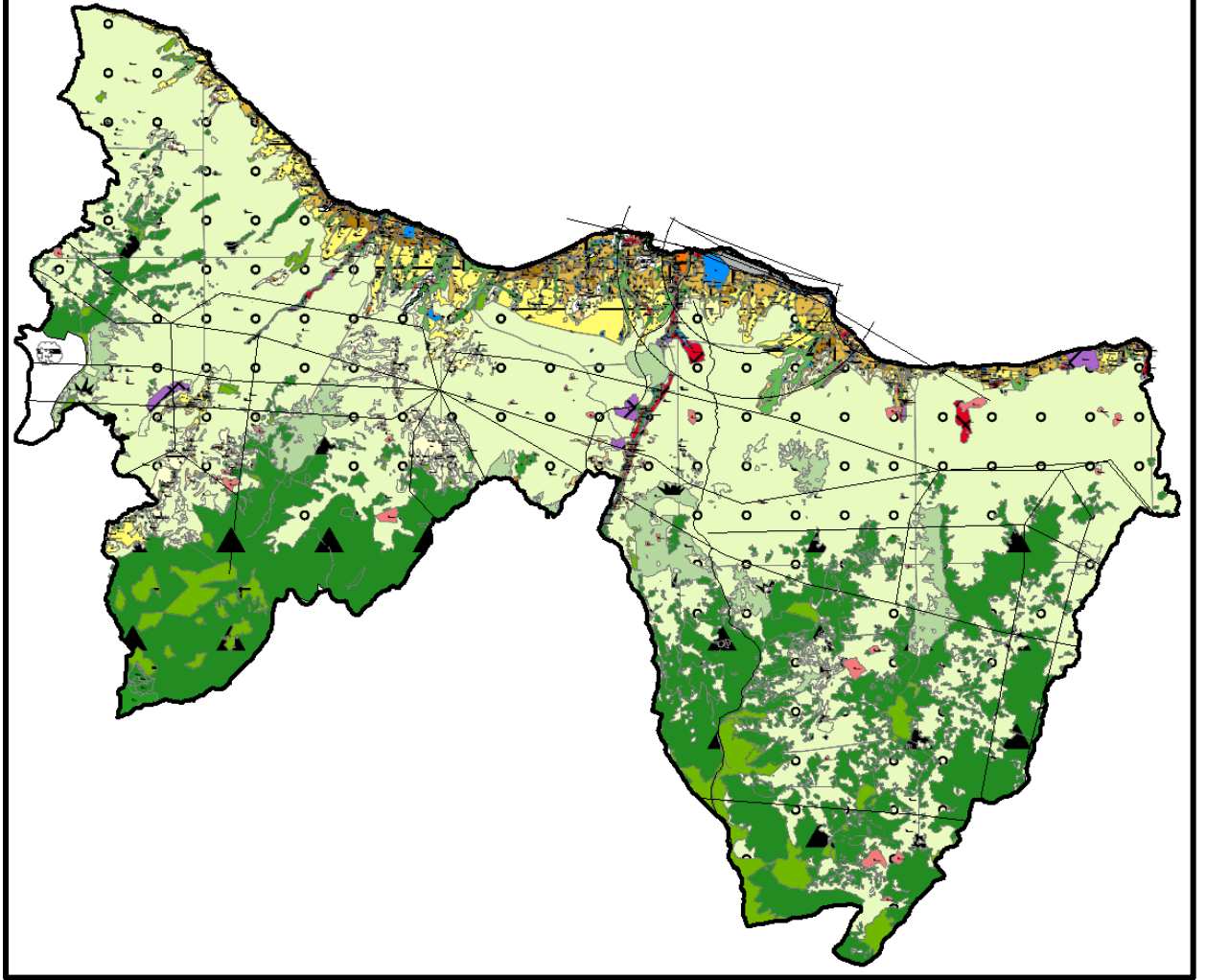
Birinci planlama alt bölgesi 4 İlçe ve toplam 220 mahalleden oluşmaktadır. Planlama alanının toplam yüzölçümü 95.230 hektardır.

Birinci planlama alt bölgesinin nüfusu 2022 TÜİK verilerine göre, 543.112 kişi olup Trabzon nüfusunun (818.023 kişi) % 66,39'unu barındırmaktadır.

Merkez Planlama alt bölgesi Trabzon İlinde hizmetler ve sanayi sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin ve bu sektörlerdeki çalışan sayılarının bölgesinde en yoğun bulunduğu bölgedir. Bölge öncelikle uluslararası ve ulusal ölçekte mevcut Havaalanı, Denizyolu, Karayolu ağı yanında öneri demiryolu ile tüm ulaşım çeşitlerinin odaklandığı bir bölgedir.

Bölge, eğitim, spor ve sağlık altyapısı, ulusal ve uluslararası düzeyde firmaların varlığı, serbest bölge, OSB, Teknokent, Üniversite alanları ve yatırım adası ile çekim merkezi konumundadır. Hizmet sektörünün en önemli sektör olmasına rağmen tarım ve öncelikle tarıma

dayalı imalat sektörünün de gelişme gösterdiği bir bölgedir. Akçaabat ve Ortahisar İlçeleri meyve sebze üretiminde Trabzon İli içinde önemli bir pay almaktadır.



Şekil 15: Trabzon İlçesi 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı

2.10 Çevre Kirlilikleri

2.10.1 Hava Kirliliği

1996-1997 yılı verileri baz alındığında Trabzon ili, kükürtdioksit (SO_2) ve partikül madde (duman) ortamları itibariyle kirlilik sırasına göre il ve ilçe merkezleri sıralamasında 51. Sırada yer almaktadır (*Türkiye İstatistik Yıllığı -1999*). Kentte sürekli dönen dolmuş sistemi, ulaşımın yoğun olduğu cadde ve sokaklarda, kirliliğin yüksek seviyelere çıkmasına neden olmaktadır. Kentteki hava kirliliğinde taşıtların payı %44 seviyesindedir.

Ayrıca kentteki yanlış yapılaşma, bilinçsiz ve verimsiz yakma sistemleri, klimatolojik faktörlerle hava kirliliği arasında çok zayıf bir ilişkinin olmasının nedenleridir. Kıyıya paralel ve sıralı yüksek yapılar kentin rüzgar sirkülasyonunu önlemekte ve akşam saatlerinde kentin bazı semtlerinde gözle görünür bir kirlilik artışı tespit edilmektedir. Binaların kat yüksekliğine özellikle hava akımının olmadığı dar sokaklarda, sokak genişliği ve bina yükseklikleri arasındaki uyumsuzluklara, bitişik nizam ve çok katlı yapılaşma eklenince partikül madde miktarı yüksek seviyelere ulaşmaktadır.

2.10.2 Görüntü Kirliliği

İlde hızlı yapılaşma, görüntü kirliliğine neden olan sıvasız ve boyasız binaların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bunun nedenlerinden biride kum (sıva) gibi tabi malzemelerin bölgede bulunması ya da pahalı olmasındandır. Sıvasız yapılar genelde bireysel ve asgari ihtiyaçların karşılanması için yapılan yapılardır. Yine eğimden dolayı kazanılan katlar görüntü kirliliğine neden olmaktadır. Özellikle sahilden bakıldığında kottan kazanılan katların diğer yapılara göre baskın oluşu önemli bir görüntü kirliliği oluşturur. Yatırımcı kuruluşların (Karayolları Bölge Müdürlüğü yol çalışmaları, taş ocakları, DLH vb.) çalışmalarından kaynaklanan görüntü kirliliği de mevcuttur.

Mevcut imar planına göre yapılanmış yapılar ile eski yapılar arasındaki uyumsuzluklar ile yerleşime uygun alanların çok yoğun yapılaşma için kullanılmış olması da rahatsızlık verici ölçüdedir.

2.11 Bitki Örtüsü

Sahanın dikey boyutta değişken olan ılıman ve her mevsim yağışlı iklim şartları, farklı türlerden oluşan bitki örtüsü, farklı türlerden oluşan bitki örtüsü kuşaklarını meydana getirmiştir. Buna göre; 0-300 m yükseltilerinden Akdeniz bitki türlerinin sokulduğu psödomaki (Trabzon hurması, akçaağaç, şimşir, karayemiş, defne, prekanta, muşmula, katran ardıcı, kocayemiş ... gibi) elemanları dağılışı gösterirken, kıyıya yakın kesimlerden itibaren geniş yapraklı etek ormanları yer almakta (kızılağaç, kestane, meşe türleri, dişbudak, ıhlamur, adi fındık, beyaz söğüt, kavak, doğu çınarı ... gibi), bu katın üzerinde geniş yapraklıların hakimiyetindeki geniş-iğne yapraklı karışık ormanlar (Avrupa kestanesi, adi kızılağaç, adi gürgen, adi fındık, doğu gürgeni, meşe, akçaağaç, üvez, çitlembik, defne, mor çiçekli ormangülü, kayın, ladin ve köknar) ve daha yukarıda da iğne yapraklıların hakimiyetindeki ormanlar (sarıçam, ladin, mor çiçekli ormangülü ve bazı çalı türleri) dağılışı göstermektedir.

Aşağı kuşağın kıyı kesimlerinde orman örtüsünün tamamına yakınında, daha üst yükselti seviyelerde ise yer yer yerleşim ve tarım alanı açmalarıyla oluşan kesintilere rağmen,

500-1850 m yükseltileri arasında hala zengin ve sık bir orman örtüsü varlığını sürdürmektedir. Daha yukarı seviyeler ise fizyolojik bakımdan ağaç yetişmesine müsait olmayan Alpin çayır alanlarıdır. Kış mevsiminde sert iklim şartları nedeniyle hiçbir ekonomik faaliyetin yapılamadığı, daimi yerleşim merkezlerine pek uzak olmayan bu geniş saha, yöre insanlarına hayvancılık bakımından son derece elverişli bir potansiyel sunar. Bu kattaki hayvancılığın diğer alanlardakinden ayrılmasının en önemli nedeni, otların yaz mevsimi boyunca yeşil kalabilmesidir. Çünkü denizden gelen su buharı sayesinde otlar canlılığını yitirmemekte ve hatta korunmaya alındığında çayır haline gelebilmektedir. Böylece yöre hayvancılığı içerisinde büyükbaş hayvan (sığır) besleyiciliği önem kazanmış ve daimî yerleşim alanlarının yetersiz ekip-biçme fonksiyonunu destekleyerek, çoğunda alternatif geçim kaynağı haline gelmiştir.

2.11.1 Orman Varlığı

Ormanlık saha açısından ilde önemli ilçeler Şalpazarı, Hayrat, Düzköy ve Tonya ilçeleridir. Şalpazarı ilçesinin genel yüzölçümünün %77'lik kısmı (10.685 ha) Hayrat ilçesinin genel yüzölçümünün %72'lik kısmı, Düzköy ilçesinin genel yüzölçümünün %48'lik kısmı ormanlarla kaplıdır.

Yağışların bol oluşu ve sıcaklık derecesinin de elverişli olması yüzünden gür olan orman örtüsü; bilhassa dağların denize bakan ve bu sebepten nemli olan kuzey yamaçlarında; daha da bir etkilidir ve bu yamaçlar yeşildir. Deniz seviyesinden itibaren dağların 600–800 m'ye kadar olan kesimlerde etek ormanları adı verilen ve kışın yapraklarını döken kayın, meşe, gürgen gibi ağaçlardan meydana gelen ormanlar bulunmaktadır.

Daha yüksek kesimlerde hakiki dağ ormanları yer alır. Bunların 120 m yüksekliklere kadar olan kısımlarında yayvan yapraklı ağaçlar 1200 – 1600 m yüksekliklerde yayvan yapraklarla birlikte iğne yapraklarında bulunduğu karışık ormanlar, daha yükseklerde ise tamamen iğne yapraklı ağaçlar görülür. (Ladin, köknar, sarıçam) 2000 m yükseltiden sonra ormanlar artık görülmez. Bunların yerine yeşil dağ otlakları (alp tipi çayırlar) geçer.

2.11.2 Fauna

Trabzon, arazi bakımından küçük bir il olduğundan, büyük bir hayvansal bir zenginliğe de sahip değildir. İl dahilinde çeşitli av hayvanları vardır. Bunlar göçmen kuşlar olan bıldırcın, çulluk, ördek, kaz, yerli av hayvanları olan tavşan, çakal, domuz ve kekliktir. Av hayvanları dışında 2 tane endemik tür de il sınırları içinde yaşamaktadır. Bunlar dışında balık, koyun ve sığır ekonomi açısından önem arz eden hayvanlarda yer almaktadır.

2.12 İklim

Trabzon ilinde Karadeniz iklim karakteri görülür. Kıyı kesiminde iklim ılık ve bol yağışlıdır. İlde tam anlamıyla ılıman bir iklim hüküm sürmektedir. Karadeniz iklimini özellikleri yazları serin, kışları ılık, bol yağış şeklindedir.

Trabzon'da deniz etkisinde kalan ılıman iklim tipi hakimdir. Buna bağlı olarak da yazlar genellikle orta sıcaklıkta, kışlar ise ılık geçer. Trabzon kış mevsiminde, konumu nedeniyle bütün Türkiye'de diğer yerlerden ayrı bir özellik gösterir. Kafkas Dağları Trabzon'u güneyden çepeçevre kuşatarak kuzeybatının soğuk rüzgarlarını kapatır. Ayrıca Sibirya'nın soğuk havası ile kuzeydoğu Anadolu platolarında soğuyan havanın bölgeye girmesini önler.

Trabzon'da sıcaklık yazın orta derecededir. Bunaltıcı sıcaklar genelde havanın kapalı olduğu günlerde görülür. Trabzon senenin her ayı yağışlı olan Karadeniz rejiminin bariz özelliklerini taşır. Yörede yağış Karadeniz'in diğer kıyılarına göre bir azalma göstermektedir.

2.12.1 Sıcaklık

Trabzon'da en sıcak ay ortalaması 22.9°C (Ağustos), en soğuk ay (ocak, şubat) ortalaması 7.3°C'dir. Yıllık sıcaklık ortalaması 14.5 °C'dir. Yıl içinde don yaşanan günlerin ortalama sayısı 7.6 olup, en fazla olduğu aylar Ocak ve Şubattır.

2.12.2 Nem

Trabzon ili, nemli bir iklime sahiptir. Nisbi nem (1 m³ havadaki mevcut nem, aynı sıcaklıkta olması lazım gelen neme oranının yüzde ifadesi) ortalaması %72'dir. Sıcaklığın ılıman oluşu denizlerden karalara gelen hava kitlelerinin getirdikleri bol rutubet ve bitki örtüsünün zengin oluşu bu değerlerin yüksekliğine neden olmaktadır. Maksimum nem Mayıs ve Haziran aylarında %78-75, minimum nem Aralık ayında %66'dır.

2.12.3 Yağış

Karadeniz Bölgesi'nde meydana gelen yağış genellikle depresyonik ve orografik yağışlar olarak incelenebilir. Ortalama yağış miktarı m²'ye 833.8 mm³'dür.

Depresyonik Yağışlar

Ege ve Marmara kıyıları üzerinden gelen depresyonlar kış ve sonbahar yağışlarının Karadeniz'den ve batı Rusya'dan gelen kış ve yaz yağışlarının Romanya üzerinden Karadeniz'e çıkanlar ise daha ziyade ilkbahar yağışlarını meydana getirir.

Oriografik Yağışlar

Karadeniz üzerinden geçerken büyük rutubet kazanan hava kitleleri dalgalara çarpıp yükselmeye başlayınca bu bölgeye bol miktarda yağış bırakırlar. Doğu Karadeniz sahillerimizde suların sıcak olması da bu tip yağışların fazlalaşmasına neden olur.

Karadeniz kıyıların yağışların dağılışı bakımından batıya bakan, doğuya bakan sahiller olmak üzere iki grupta incelenebilir. Batıdan Ordu'ya, Sinop İnceburun'dan Akalıova'ya kadar batıya bakan sahiller depresyon ve batı rüzgarlarına açık olduklarından diğer kesimlerden fazla yağış alırlar. En fazla yağış alan yerler ise Hopa'dan Rize'ye kadar olan sahillerdir. Mevzii hareket eden rüzgarlarla Ege Denizi'nden Boğazlar yoluyla ve Kuzey Avrupa'dan Kırım zerinden Karadeniz'e çıkan depresyonik yağış taşıyan hava kütelleri buralara çarpar. Diğer taraftan Doğu Karadeniz sahillerinde sıcaklığın daha yüksek olmasından alçak basınç hava hareketleri meydana gelmekte ve yağışların artışını etkilemektedir. Doğudan batıya doğru hareket edildikçe kıyı batıda dikliğini kaybeder. Bu sebepten doğu kısmına oranla yağış miktarında düşüklük görülür. Nitekim Trabzon, Rize'nin hemen yakınında bulunmasına rağmen doğuya baktığı için Rize'nin 2300 mm'lik yağış ortalamasına karşı 833 mm civarında yağış almaktadır.

Trabzon ve bunun gibi (İnceburun 'dan Ordu'ya kadar) doğuya bakan kıyıları batıdan gelen depresyonlara ve bol rutubet ihtiva eden hava ktellerine sırtını çevirmiş olduklarında yağış alırlar. İlde yılın her ayı yağış almasına rağmen Eylül ayından sonra en yüksek seviyeye ulaşır ve Haziran ayı sonuna kadar yoğunluğunu sürdürür. Trabzon'da yaz ayları ve sonbahar başı hariç diğer aylarda sis olayına rastlanır. En fazla sis Nisan ve Mayıs aylarındadır. Trabzon'da yıllık yağışlı günler sayısı 142 civarında olup, yağış miktarının en fazla sonbaharda kaydedilmesine rağmen yağışlı günlerin sayısı en çok kış ve ilkbahar aylarında görülür.

2.12.4 Bulutluluk ve Güneşlenme

Bölge olarak, Batı Karadeniz'e nazaran fazla bulutlu oluşunun nedeni denizden gelen ve bol rutubet ihtiva eden hava ktelleridir. Bulutluluk derecesi yılda ortalama 6/10'dır. Bulutların en fazla olduğu aylar 7/10 ile şubat ve Mart, en az olduğu aylar ise 5.5/10 ile haziran ve ekimdir. Ortalama olarak yılın 145 günü gökyüzü tamamen kapalı 166 günü bulutlu ve ancak 54 günü açık geçmektedir.

Güneşlenme yıllık ortalama olarak günde 4.36. saattir. Yaz aylarında bu müddet 8 saat, kış ve ilkbaharda ise 3-4 saattir.

Yıllık deniz suyu sıcaklığı ortalaması 16.1°C olup, Ağustos ayında 27.5°C'ye ulaşır. En düşük değer ise mart ayında 6°C'dir.

2.12.5 Basınç

Yıllık basınç ortalaması 758.3 mm, en yüksek basınç 777.6 mm, en düşük basınç 727.6 mm'dir. Sonbahar ve kış mevsimlerindeki aylarda yıllık ortalama daha yüksek, diğer aylarda ise daha düşük geçmektedir.

2.12.6 Rüzgar

Hakim rüzgar yönü kuzeydoğu (poyraz), en az esen rüzgar yönü batıdır. Poyraz rüzgarı diğer yönlerden esen rüzgarların % 26'sını teşkil eder. En hızlı esen rüzgar kuzeybatıdandır ve hızı 28 m/sn'dir

2.13 Depremsellik

Karadeniz ve çevresi, düşük depremselliğe sahip bir bölge olarak tanımlanmakta olup, en önemli depremsellik Karadeniz ile ilintili değil, KAF gibi geniş çaplı bölgesel kırıklar ile ilişkilidir. Karadeniz'in depremselliği oldukça düşük ve kabuksaldır. Sıkışma tektoniğinin oldukça belirgin olduğu kuzeydoğu kıyıda bindirme mekanizmasına sahip depremler oluşmaktadır. Güney kıyı ise neredeyse tamamen asismik olup bir pasif kıyı olarak tanımlanabilir. Güneyden kuzeye olan tüm sıkışma gerilmesi, KAF'ın geniş çaplı sismik aktivitesi tarafından boşaltılır. Sonuçta oluşan gerilme alanı, Karadeniz'in bir sıkışma çöküntüsü olduğu ve Kafkas kıtasal kabuğunun Karadeniz'in okyanusal kabuğuna bindirme yaptığı yönündeki görüşle oldukça uyumludur. Deprem odak mekanizmalarının ve atım vektörlerinin incelenmesi Doğu Anadolu ve Büyük Kafkaslar'ın deformasyon şeklindeki temel farklılığı ortaya koymaktadır. Büyük Kafkaslar'da odak mekanizmaları bindirme tipindedir. Büyük Kafkaslardaki sıkışma, güney yamacındaki bindirmeler sistemi ile açıklanır. Kafkaslardaki tüm depremler kabuksaldır ve deprem odaklarının büyük çoğunluğu 20 km seviyesine toplanmışlardır.

2.14 Heyelan Riski

Heyelanlar, ülkemizde en sık karşılaşılan doğal afet türlerinden biridir. Depremlerden sonra en çok yapı hasarı da yine heyelanlar nedeniyle meydana gelmektedir. Heyelan terimi kaya, döküntü örtüsü veya topraktan oluşmuş kütlelerin yerçekimi etkisi ile yerlerinden koparak yer değiştirmesi olarak tanımlanır.

Ülkemizde özellikle Trabzon'u içine alan Doğu Karadeniz bölgesinde görülen heyelan olayları geçmiş yıllardan günümüze kadar coğrafya üzerinde etkili olan doğal afetlerin başında gelmektedir. Bölgede yaşanan toprak kaymaları, alt ve üst yapılara zarar vermekte, inşaat faaliyetlerini kısıtlamakta ve büyük ölçekte ekonomik zararlara yol açmaktadır. Ekonomik

kayıpların yanında plansız kentleşmenin de varlığı, yerleşim bölgelerinde yıkıma ve bunun sonucunda istenmeyen can kayıplarına sebebiyet vermektedir.

İlin genel coğrafi yapısı dar bir sahil şeridinin ardından denize dikey uzanan dağlık bir arazi şeklindedir. Dağların kıyıdan itibaren yükselmeye başladığı bölgede en çok yağışlı kıyı kesimleri alır ve hemen her mevsim yağış görülmektedir. Trabzon ilinin ortalama metrekareye düşen yağış miktarı 830,00 milimetredir. Bölgenin yüksek yağış almasının yanında, eğimli topoğrafyası ve zemin yapısı bölgede sıklıkla toprak kaymaları ve heyelan olaylarının yaşanmasına neden olmaktadır. Doğal faktörlerin yanında bilinçsiz yapılaşma, alt ve üst yapı faaliyetleri ve ormanlık alanlarda yapılan tahribatlar bölgede heyelan olayına sebep olan insan kaynaklı faktörlerdendir. 2005-2008 yılları arasında bölgede oluşan heyelanlardan etkilenen 124 köyde 560 konut hasar görürken, 460 bina için kullanılmaz raporu düzenlenmiştir.

2.15 Trabzon İlinin Ekonomik Yapısı

2.15.1 Ticaret Hayatı, Tarihi ve Gelişimi

Doğu Karadeniz Bölgesi'nin en büyük metropolü ve merkezi olan Trabzon XVIII. yüzyılda doğu-batı arasında karşılıklı ticaretin kurulması ve değiştirilmesinde önemli fonksiyonlar yüklenmiştir. XIX. yüzyılda da gelişen Avrupa endüstrisinin yakın doğu ile bağlantısının kurulmasında köprü vazifesini başarıyla yerine getirmiştir.

Trabzon, 1. Dünya Savaşı sonucunda meydana çıkan yeni uluslararası ilişkilerde Sovyetler Birliği'nin kurulmasından sonra özellikle 30'lu yıllardan sonra batı ile doğu arasındaki ilişkilerin kopması ve 2. Dünya Savaşı'ndan sonra oluşan soğuk savaş dönemi boyunca Trabzon ve metropolü olduğu Doğu Karadeniz Bölgesi çıkmaz bir sokağa saplanmıştı.

Karadeniz'in en önemli limanı konumundaki Trabzon Limanı, ancak 70'li yıllardan itibaren İran dış ticaretinin yapıldığı bir transit merkez olmasının verdiği avantajlardan yararlanmaya çalıştı. Ancak özellikle son 15 yılda giderek düşüş göstermiştir.

Trabzon bütün bu olumsuz gelişmelere rağmen iç ticaret açısından yine de önemli bir merkez olarak kaldı. Büyük şirketlerin temsilcilerinin bulunduğu Trabzon, buradan bütün bölgeye mal sevkiyatının yapıldığı bir yer olarak önemini korudu. Ayrıca ticari potansiyelinin fazla oluşu nedeniyle ticari sirkülasyon açısından ciddi rakamlara ulaşabildi.

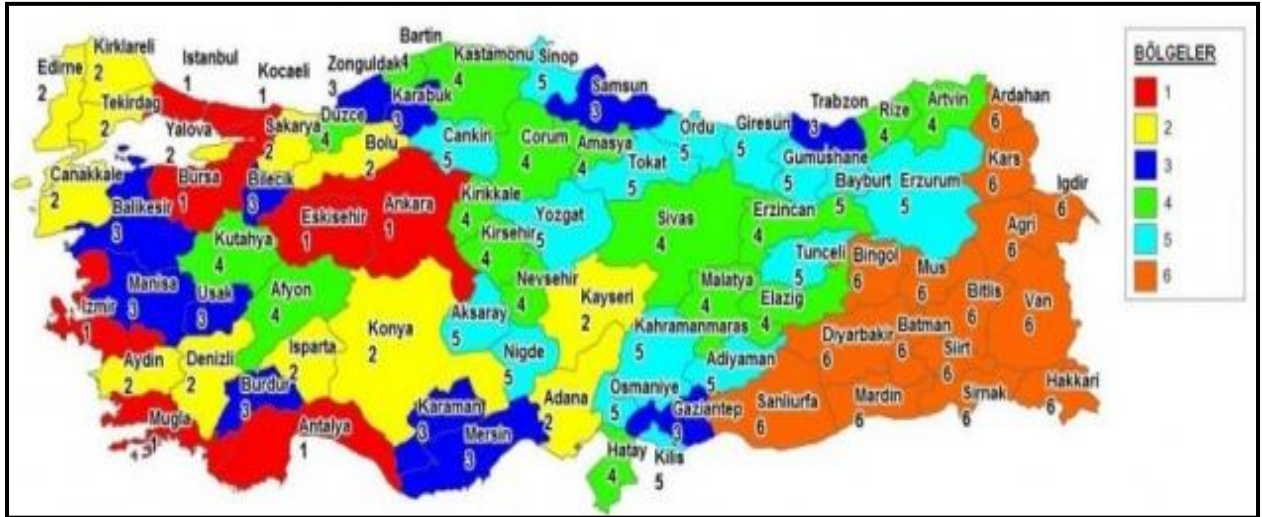
Trabzon; bu tarihi süreç içerisinde İran yolunun başlangıç noktası limanı ile Ortadoğu'nun alternatif ticaret merkezi, Asya ve Kafkasya ticaretinin sağlandığı ana arter fonksiyonu itibarıyla siyasi, askeri ve ekonomik bakımdan önemli rol oynamıştır.

Bölgemizde meydana gelen yeni yapılanmalar ve oluşmakta olan yeni ekonomik düzende bulunduğu coğrafi konumu, limanı, uluslararası havaalanı, serbest bölgesi, üniversitesi, spor tesisleri tarihi ve doğal güzellikleri ile bu misyonu bugünde devam ettirebilecek niteliktedir.

2.15.2 Ekonomik Yapı

Trabzon ekonomisinin büyük bir kısmı tarım ve hayvancılığa dayanmaktadır. Faal nüfusun çoğunluğu tarım, hayvancılık, balıkçılık, avcılık ve ormancılıkla geçinir.

Tarım özelinde bakıldığında, Trabzon ilinin iklim şartları sanayi bitkilerinin üretimine çok elverişlidir. Ekime elverişli alanları az olmakla beraber, ormanları, çay ve fındık bahçeleri, otlakları geniş yer kaplar. Başlıca tarım ürünleri çay, patates, mısır, fındık, tütün, buğday ve fasulyedir. Sebzeçilik ve meyvecilik de önemli yer tutar. 40 milyon civarında fındık ağacı vardır. Fındıktan sonra armut, kiraz ve turunçgiller oldukça fazla yetişir. Trabzon ilinde ekilmeye müsait bir karış boş toprağa rastlamak mümkün değildir.



Şekil 16: Türkiye Gelişmişlik Haritası

Hayvancılık açısından bakıldığında, Trabzon'un iklim şartları hayvancılığa çok müsaittir. Bol yağış sebebiyle otlaklar (mera ve çayır) her zaman gür otlarla kaplıdır. Sığır, koyun, kıl keçisi ve kümes hayvanı beslenir. Arıcılık gelişmektedir. Trabzon'un 466.400 hektarlık toplam alanının %22'sini tarımsal alan, %26'sını mera, %44'ünü ormanlık alan ve %8'i de kültür dışı arazidir. İl topraklarının az bir kısmının tarıma elverişli olması tarım faaliyetleri için kısıtlılıktır. Trabzon ili bitkisel üretimi içinde meyve ürünleri yüksek bir oranla ilk sırada bulunmakta iken, ikinci sırada tarla ürünleri gelmekte, sebze ürünleri ise bitkisel üretim değeri içinde düşük bir pay almaktadır. Fındık ve çay şehir ve bölge için stratejik olarak

önemlidir. Bu iki ürün Trabzon ilinin en önemli ihraç mallarıdır. Ülke genelinde fındık üretiminin %10'u ve çay üretiminin de %12'si Trabzon'da yapılmaktadır. Çoğunlukla tarımsal ürünlerin değerlendirilmesine yönelik faaliyet gösteren küçük ve orta ölçekli işletmelerin birçoğu da bu iki ürüne bağımlıdır. Tarımsal faaliyetlerin çay ve fındığa yoğunlaşması tarıma dayalı sanayilerin de sınırlanmasına neden olmaktadır. Trabzon'da tarla bitkileri ve meyve çeşitleri tarımsal üretim içinde önemli yer tutar. İlin iklim özellikleri Akdeniz Bölgesi'ne özgü mandalina ve portakal gibi bazı meyvelerin yetişmesine imkân vermektedir. İlde yetiştirilen kültür bitkilerinden başlıcaları mısır, arpa, çavdar, fasulye, çay ve patatestir. Trabzon Doğu Karadeniz illeri arasında mısır, patates ve yem pancarı üretimlerinde birinci sıradadır. Aynı zamanda özellikle karalahana, pazı, kabak ve yeşil fasulye şeklindeki sebze üretiminde de en iyi performans gösteren illerden birisidir.

Trabzon ili orman varlığı bakımından da oldukça zengin sayılır. 200.000 hektar ormanlık ve 10.000 hektar fundalık saha vardır. İl dâhilinde 2.300 m yüksekliğe kadar ormanlar bulunur. Yükseklerde iğne yapraklı, alçalarda geniş yapraklı ağaçlara rastlanır. Ormanlarda en çok çam, ladin, köknar, fundalık, kızılçık, taflan, muşmula, avcı üzümü, defne, geyikdiken, çobanpüskülü ve 500 m yüksekliğe kadar kestane, meşe ve kızılâğaçlarla çok çeşitli ağaçlar bulunur. 38 köy orman içinde ve 87 köy orman kenarındadır. Ormanlardan tomruk, maden direği, sanayi odunu, kâğıtlık odun ve yakacak odun elde edilir.

Trabzon ilinde sanayi son senelerde hızla gelişmektedir. Yakın bir gelecekte bir sanayi merkezi olmaya namzet bir ilimizdir. 10 ve daha fazla işçi çalıştıran sanayi iş yeri miktarı 1500'e yakındır. Başlıca büyük sanayi kuruluşları ise ÇAYKUR'a bağlı çay fabrikaları, Boru ve Profil Sanayii, Çimento Fabrikası, Karadeniz Su Ürünleri Sanayii, Süt Endüstrisi Kurumu Fabrikası, Fındık İşleme Fabrikası, Balık Yağı ve Unu Fabrikası, Et ve Balık Kurumu'nun fabrika ve soğuk hava depoları, Yomra Galvanizli Saç Sanayii, kalorifer kazanı imal eden Kazan Sanayii, Cıvata Sanayii, Giyim Sanayii, Sun'î Sünger Fabrikası, İş Makinaları Fabrikası, Süt Fabrikası, un fabrikaları, lastik ayakkabı fabrikaları, alüminyum levha fabrikaları, mutfak eşyaları fabrikaları, ameliyat ipliği fabrikasıdır. 10 kişiden az işçi çalıştıran sanayi iş yeri sayısı 2.000'e yakındır. Bunların çoğu metal eşya ve makine imalatıdır.

Kafkasya, Orta Asya ve batı arasında bir köprü görevi üstlenen Trabzon, ticaretle de önemli bir rol oynamaktadır. Şehirde gelişen turizm potansiyeli, modern limanı, havalimanı, Karadeniz Teknik Üniversitesi ve özel üniversiteleri ile çağdaş bir kent konumundadır.

Trabzon ili merkez ilçesi olan Ortahisar'da Trabzon'da belirtildiği gibi ekonominin büyük bir kısmını tarım ve hayvancılık oluşturmaktadır. Ancak ilçede sanayi bölgelerinin varlığı da buranın sanayi açısından da ekonomiyi desteklediği görülmektedir. Merkez ilçe olması buranın ticaret sektöründe gelişmesine neden olmuş ve bu yönden de geliştirmiştir. Trabzon ili ekonomik yapısının bir yansıması olarak Ortahisar ilçesi görülebilmektedir.

Zağnos ve Tabakhane Vadileri Kentsel Dönüşüm Projesi ile eski kent merkezi olan Ortahisar Mahallesi'nin iki yanından geçen derin vadilerdeki yapılaşma tamamen kaldırılarak rekreasyon alanı olarak dönüştürülmüştür.

2.15.3 Sanayi Sektörü

31.12.2015 tarihinde güncellenen bilgilere göre Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı 477 tane sanayici firma bulunmaktadır. Bu firmalar ilçelere ve sektörlerle göre ayrıştırılmıştır. Her sanayi tesisine bir puan verilmiş ve bu sanayi tesisleri hangi ilçede yoğunluk gösteriyor tespit edilmiştir. Bu puanlama sonucunda yüksek puan alan ilçelerin sanayi sektöründe potansiyeli olduğu görülmüştür. Böylelikle hangi ilçede, hangi sektörde, hangi sanayi tesisi olduğu ve hangi ilçenin sanayi sektörüyle gelişmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. İlçelerin Sanayi Potansiyeli Sanayi sektörünün mevcut durumuna bakıldığı zaman Akçaabat, Ortahisar ve Arsin ilçeleri ön plana çıkmaktadır. Özellikle Ortahisar ve Akçaabat ilçelerinde pek çok sanayi çeşidi bir arada bulunmaktadır. Küçük sanayi Sitesi, Gıda Sanayi, Orman Ürünleri Sanayi, Demir-Çelik Sanayi, Taşa-toprağa dayalı sanayi gibi pek çok farklı sanayi kolu bir arada bulunmaktadır.

İl Sınırları İçindeki Piyasa Faaliyetleri

İlimizde piyasa devlet destekleme alımına konu olan yaş çay, fındık ve tütün ürününün satışına başlandığı aylarda hareketlenir ve alışveriş çoğalır. Yaş çay toplama sezonu, iklim şartları uygun geçtiği takdirde nisan ayı ortalarında başlayıp, eylül ayı sonuna kadar devam eder. ÇAYKUR ve özel sektör çay fabrikaları tarafından satın alınan çay bedelleri peşin veya taksitler halinde müstahsile ödendiği aylarda piyasada canlılık görülür. Fındık rekoltesinin yüksek olduğu dönemlerde bu canlılık daha da artar.

Sanayileşme Yapısı

Türkiye, sanayileşme sürecine Batı ülkelerine oranla yaklaşık 150 yılı aşan bir gecikme ile girmiştir. Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılında Türkiye ekonomisi, Cumhuriyet öncesi dönemin izlerini taşımaktaydı. 1. Dünya Savaşı öncesinde mali, ticari ve sınai kurumların %80'i yabancı azınlıkların elinde bulunmaktaydı. 1923'de GSYİH (Gayri Safi Yurt İçi Hasıla) içinde;

sanayi %13.2'lik bir paya sahipti. 1913 yılında yürürlüğe giren “Geçici Sanayi Teşvik Kanunu” yerli sermayenin sanayi yatırımlarına yönelmesi için olumlu bir ortam yaratmış, ancak sanayi yatırımlarının dağılımında mekan boyutuna hiç yer vermemiştir. 1915 yılında gerçekleştirilen Kısmi Sanayi Sayımı sonuçlarına göre sanayi işletmelerinin %75'i İstanbul ve İzmir'de toplanmıştı. Mevcut 286 işletmeden sadece gıda ve dokuma sanayinde faaliyet gösteren 65 işletme Anadolu'da bulunuyordu. 1923-1960 döneminde Trabzon Alt Bölgesindeki sınai işletme sayısı hakkında sadece Trabzon ile ilgili verilere ulaşılabilmektedir. 1927 yılında ülkedeki mevcut 64725 küçük işletmenin 691'i (%1), 1939 yılında 1144 büyük işletmenin 18'i (%1,5) Trabzon'da bulunuyordu. Büyük işletme bazında Trabzon'un payı, 1955 yılında %1,2 (51/4106), 1960 yılında %0,8 (48/5503) olmuştur. Yine 1960 tüm ülkede yılında kamuya ait 219 işletmenin 4'ü Trabzon'da bulunmaktaydı.

Trabzon 19. yüzyılda limanda yoğunlaşan ticaretin yanı sıra, tarım ve sanayi ile bölgede etkinlik gösteren önemli bir kent konumunda idi. 1830 nüfus sayımı sonuçlarına göre kent merkezinde 6.300 erkek bulunuyordu, toplan nüfus 13.000 kişi civarındaydı. Trabzon ve çevresinde demircilik ileri bir düzeyde yapılmıyordu. 1872 Vilayet Salnamelerindeki bilgilere göre Avrupa'dan getirilen soba ve kasaların benzerleri ancak Trabzon'da yapılabiliyordu. Yörede kuyumculuk ve marangozluk gelişmişti. Özellikle el sanatları ve gümüş üzerine işletmeler ünlüydü. İlde önemli miktarda mum işleyen bir mumhane (şemihane) vardı. Şemseddin Sami, Kamusül-Alam'da 1890'lardaki Trabzon'u anlatırken şöyle der; “Küçük sanayi, ipek çarşaf, peştamal, kefiye, keten ve pamuklu dokumalardan oluşan ilde, kuyumculuk da ileri düzeydedir. Kentte ayrıca iki sabun fabrikası ile önemli sayıda tabakhane vardır.”

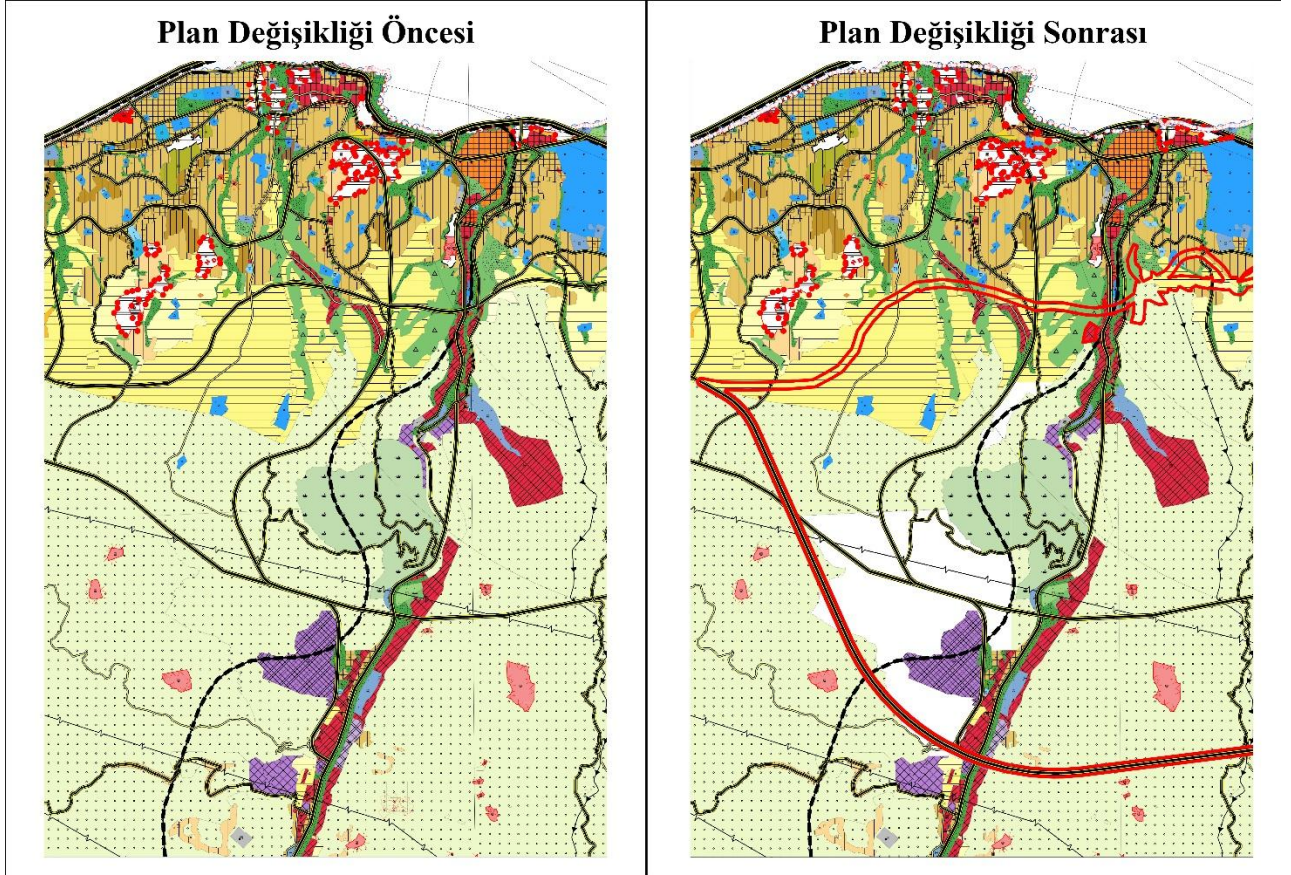
1934 yılında uygulamaya konulan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı ile sanayinin Anadolu'ya yayılma fikri işlerlik kazanmıştır. 1930-1940 yılları arasında Trabzon'un ekonomik üretim sahaları olarak dokumacılık, balıkçılık, mobilyacılık, yorgancılık, ayakkabıcılık, kuyumculuk, bakırcılık gibi küçük sanatlar ile fındık, makarna ve balıkyağı fabrikaları gösterilebilir. Bu yıllarda merkez ve ilçelerdeki fabrika ve imalathaneler şunlardır: Genel olarak tarımsal karakterin ağırlıklı olduğu Karadeniz Bölgesi'nde, imalat sanayide tarıma dayalı bir gelişme göstermektedir. Trabzon ili imalat sanayinin en belirgin özelliği de tarımsal ve hayvansal kaynak potansiyeline yönelik olmasıdır. Nitekim, il tarımında önemli bir yer işgal eden fındık ve çay yaprağı üretimi, aynı zamanda imalat sanayinde fındık işleme ve çay işleme tesislerinde girdi olarak kullanılmaktadır.

Trabzon kent merkezi il merkezi olma özelliğinin yanı sıra; Doğu Karadeniz Bölgesinin ticari merkezi ve sosyal-kültürel merkezidir. Ayrıca resmi bölge müdürlüklerinin bulunmasından dolayı yönetsel-resmi etki alanı da oldukça geniştir.

Üstlendiği ticari işlevler açısından etki alanı Türkiye sınırları dışında Karadeniz'e komşu ülkeleri de kapsamaktadır. Ülkemizde İstanbul'dan sonra Karadeniz ülkeleri ile ticari işlevler açısından 2. sırada yer almaktadır. Bölgesinde sahil kesiminde bulunan Samsun ili ya da yakınındaki büyük illerimizden Erzurum'dan farklı nitelikler taşır. Yerleştiği alanın topoğrafyasından dolayı yerleşme olanakları son derece kısıtlıdır. Ancak il genelinde yaşayan nüfusun büyük kısmı Trabzon kent merkezi ve çevresinde yoğunlaşırken diğer bir kısmı kıyı bandında yoğunlaşmıştır. Dağlık kesimler özellikle kış aylarında boş denilebilecek durumdadır.

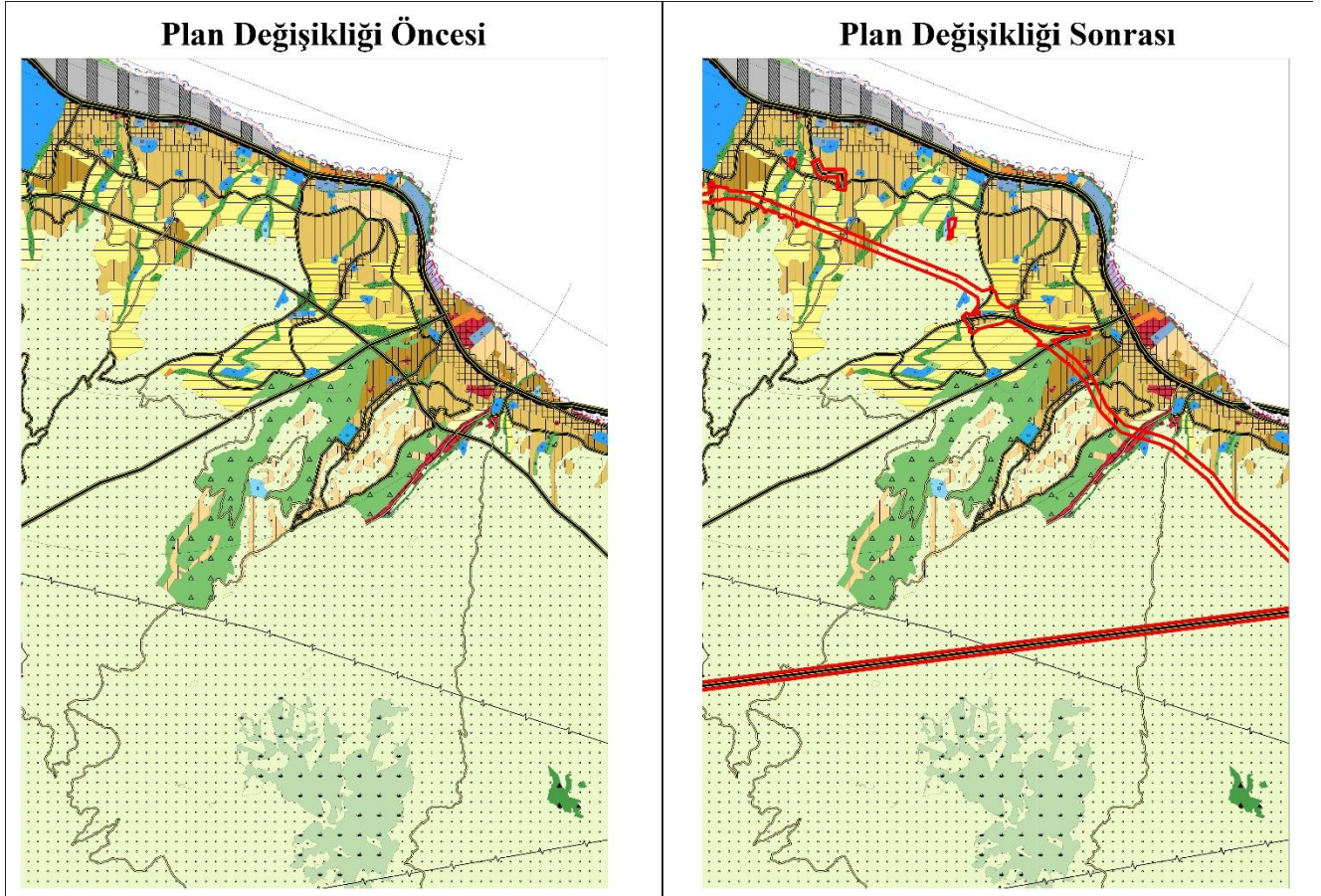
Kent merkezinde arazi olanaklarının kısıtlı olması dolayısı ile imalat sanayi son derece azdır. Bulunan imalathaneler ise bölgede üretilen çay, fındık balık, vb. gibi sanayi ürünlerin işlenmesi şeklindedir. Küçük sanayi siteleri ile küçük orta ölçekli işletmeler Değirmendere Vadisi'nde yer almaktadır.

3. PLAN DEĞİŞİKLİKLERİNİN KAPSAMI



Şekil 17: Plan Değişikliği Bölge 1

Plan değişikliği sonrası güzergahın kentin daha güneyine taşınıp ek bağlantılar kaldırılmış. Böylelikle taşıt akışının kesintisiz ve sürekli bir şekilde akışı amaçlanmıştır. Değişiklik öncesinde yaklaşık olarak 2.4 ha ağaçlandırılacak alan olan bölge konut dışı kentsel çalışma alanı olarak planlanmıştır. Kaldırılan ağaçlık alan mevcut konumundan daha kuzeye değişiklik öncesi çevreyolu güzergahının hemen yanına taşınmıştır. Değişiklik öncesi yaklaşık olarak 9.3 hektarlık seyrek yoğunluklu gelişme konut alanı olan bölge değişiklik sonrası tarım alanı olarak, yaklaşık olarak 4.9 hektarlık düşük yoğunluklu gelişme konut alanı hemen kuzeyindeki orta yoğunluklu gelişme konut alanı ile birlikte planlanmıştır. Bunlara bağlı olarak yeşil alan kurguları oluşturulmuştur.



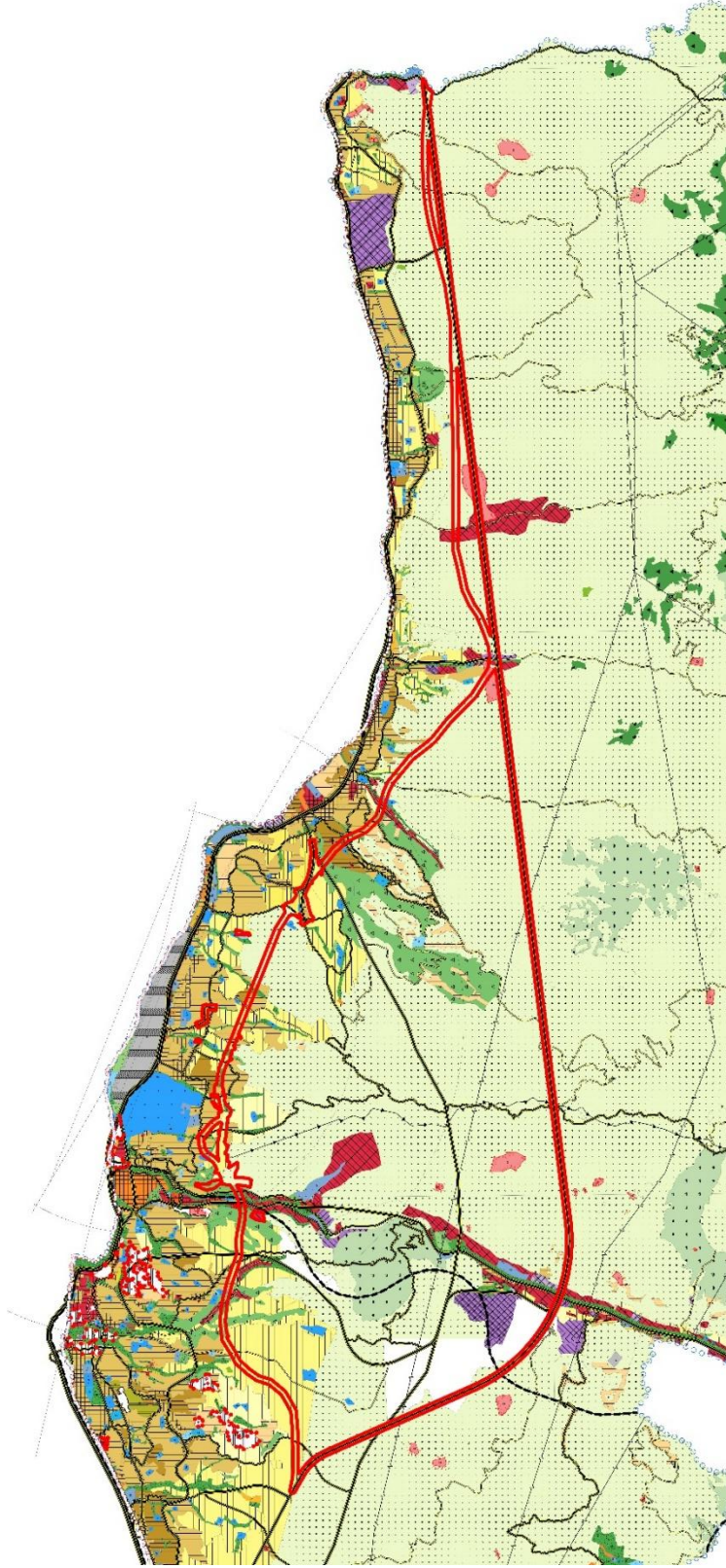
Şekil 18: Plan Değişikliği Bölge 2

Plan değişikliği öncesi yaklaşık olarak 0.5 ha eğitim alanı olan bölge plan değişikliği sonrası ticaret alanı olarak planlanmıştır. Hemen kuzeyde bulunan yaklaşık olarak 0.26 ha orta yoğunluklu mevcut konut alanı hemen yanındaki konut ticaret alanına dahil edilmiştir. Yine kuzey kısımda bulunan 2. Derece yol bağlantısı ise yeniden düzenlenmiştir. Yaklaşık olarak 0.8 hektarlık park alanı plan değişikliği sonrası sosyal tesis alanına çevrilmiştir. Kaşüstü mahallesine bağlantıyı sağlayan 1. Derece yol bağlantı güzergahı değiştirilmiştir. Bu güzergah üzerinde bulunan park alanlarının yaklaşık olarak 6 hektarlık bir kısmı yüksek yoğunluklu gelişme konut alanı olarak planlanarak yerleşim ve yeşil kurgusu yeniden oluşturulmuştur.



Şekil 19: Plan Değişikliği Bölge 3

Plan değişikliği öncesi güzergah kuzey kısma daha yakınken değişiklik sonrası güzergah biraz daha Güney kısma alınarak daha lineer bir şekilde planlanmıştır. Plan değişikliği öncesi güzergah üzerinde yaklaşık 14.8 hektarlık Tarım alanında plan değişikliği sonrası Konut Dışı Kentsel Çalışma Alanı olarak planlanmıştır.



Şekil 20: Plan Değişikliği Sınırı

4. PLAN HÜKÜMLERİ

1) Açıklanmayan Hususlarda İlgili Kanun, Yönetmelik ve 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Nazım İmar Planı Hükümlerine Uyulacaktır.