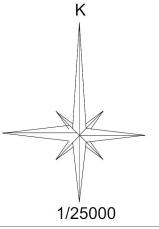


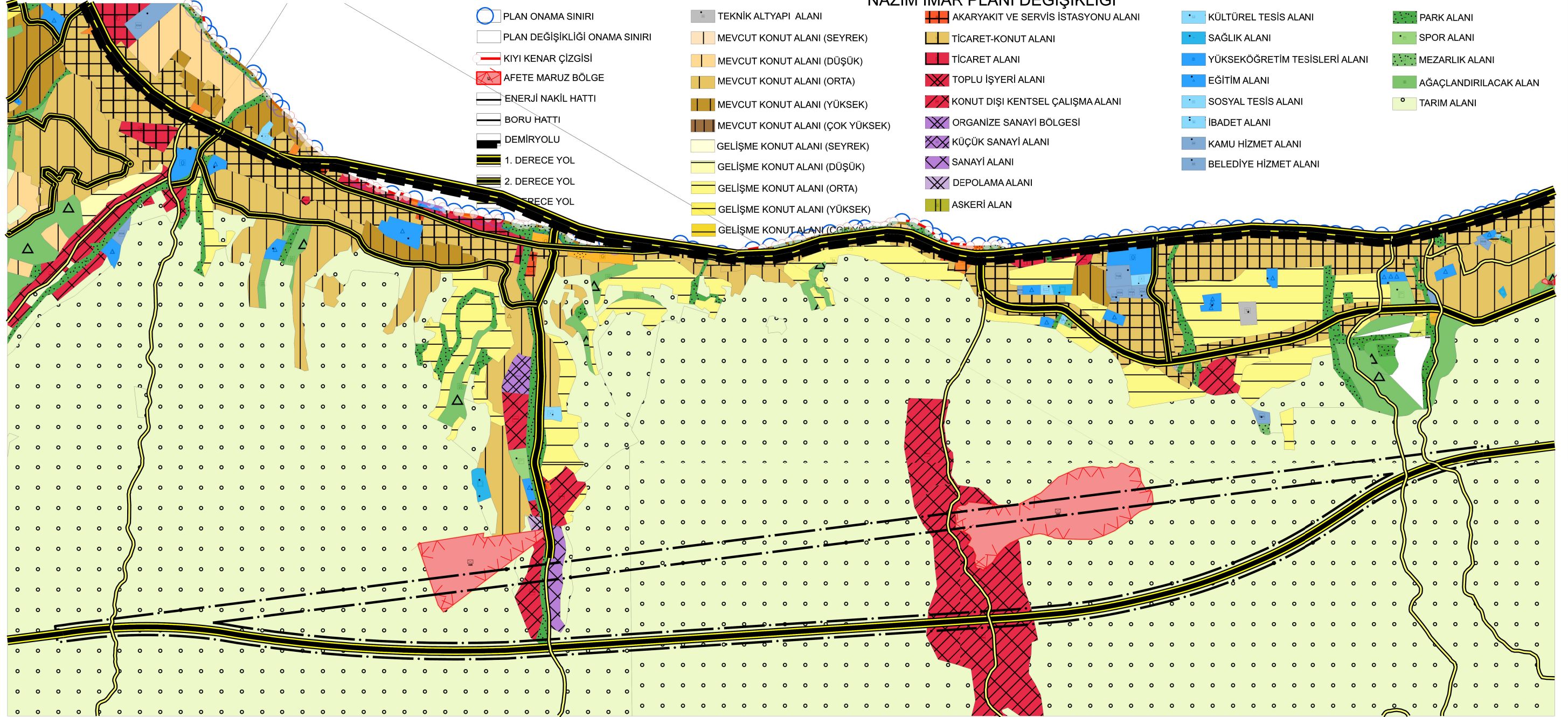


TRABZON BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı



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



- | | | | | |
|---------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| ○ PLAN ONAMA SINIRI | TEKNİK ALTYAPI ALANI | AKARYAKIT VE SERVİS İSTASYONU ALANI | ● KÜLTÜREL TESİS ALANI | ● PARK ALANI |
| □ PLAN DEĞİŞİKLİĞİ ONAMA SINIRI | MEVCUT KONUT ALANI (SEYREK) | ● TİCARET-KONUT ALANI | ● SAĞLIK ALANI | ● SPOR ALANI |
| — KİYI KENAR ÇİZGİSİ | MEVCUT KONUT ALANI (DÜŞÜK) | ● TİCARET ALANI | ● YÜKSEKÖĞRETİM TESİSLERİ ALANI | ● MEZARLIK ALANI |
| ■ AFETE MARUZ BÖLGE | MEVCUT KONUT ALANI (ORTA) | ● TOPLU İŞYERİ ALANI | ● EĞİTİM ALANI | ● AĞAÇLANDIRILACAK ALAN |
| — ENERJİ NAKİL HATTI | MEVCUT KONUT ALANI (YÜKSEK) | ● KONUT DIŞI KENTSEL ÇALIŞMA ALANI | ● SOSYAL TESİS ALANI | ○ TARIM ALANI |
| — BORU HATTI | MEVCUT KONUT ALANI (ÇOK YÜKSEK) | ● ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ | ● İBADET ALANI | |
| — DEMİRYOLU | GELİŞME KONUT ALANI (SEYREK) | ● KÜÇÜK SANAYİ ALANI | ● KAMU HİZMET ALANI | |
| — 1. DERECE YOL | GELİŞME KONUT ALANI (DÜŞÜK) | ● SANAYİ ALANI | ● BELEDİYE HİZMET ALANI | |
| — 2. DERECE YOL | GELİŞME KONUT ALANI (ORTA) | ● DEPOLAMA ALANI | | |
| — 3. DERECE YOL | GELİŞME KONUT ALANI (YÜKSEK) | ● ASKERİ ALAN | | |
| — 4. DERECE YOL | GELİŞME KONUT ALANI (ÇOK YÜKSEK) | | | |

Parselin :	
İli	TRABZON
İlçesi	
Mah.	
Ada No.	
Parsel No.	

TRABZON BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE MECLİSİNİN 10.12.2025 TARİH VE 676 SAYILI KARARIYLA ONAYLANAN, 1. PLANLAMA ALT BÖLGESİ 1/25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİKLERİNE YAPILAN İTİRAZLAR, TRABZON BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE MECLİSİNİN 12.02.2026 TARİH VE 111 SAYILI KARARIYLA DEĞERLENDİRİLMİŞ OLUP, İTİRAZLARA İLİŞKİN YAPILAN DÜZENLEMELER MEKANSAL PLANLAR YAPIM YÖNETMELİĞİNİN 33. MADDESİNİN 1. BENDİ GEREĞİNCE 18.03.2026 İLE 16.04.2026 TARİHLERİ ARASINDA BELİRTİLEN GÜNLER DE DAHİL OLMAK ÜZERE ASKI İLANINA ÇIKARILMIŞTIR.

İMAR VE BAYINDIRLIK KOMİSYONU

Hüseyin ÖZDERYA
Başkan

İbrahim Tarkan DİLAVER
Başkan Vekili

Murat GÜNEY
Katip Üye

Alper ÖZTÜRK
Üye

Yasin KUL
Üye

Mehmet MUHCU
Üye



TRABZON İLİ

(1. PLANLAMA ALT BÖLGESİ)

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

AÇIKLAMA RAPORU

İçindekiler

GİRİŞ.....	1
Plan Değişikliği Gerekçeleri	1
1. PLANLAMA ALANINA DAİR ANALİTİK ÇALIŞMALAR.....	2
1.1 ÜLKE VE BÖLGE İÇİNDEKİ YERİ VE KONUMU, YÖNETİMSEL YAPI	2
1.2. ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ	5
1.2.1 Kara Yolu Ulaşımı	6
1.2.2 Demir Yolu Ulaşımı	7
1.2.3 Deniz Yolu Ulaşımı.....	7
1.2.4 Hava Yolu Ulaşımı.....	8
1.3. NÜFUS YAPISI	8
1.3.1 Trabzon İli Nüfus Yapısı	8
1.3.2 Kentsel Nüfusun Mekâna Dağılımı.....	9
1.4. KENTİN MEKÂNSAL OLUŞUMU.....	10
1.5. KENTİN PLANLAMA SÜRECİ	11
1.5.1. Trabzon İli 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı	16
1.6. DOĞAL VE FİZİKİ YAPI.....	17
1.6.1. İklimsel Veriler	17
1.6.2. Doğal – Fiziki Yapı ve Bitki Örtüsü	18
1.6.3. Jeolojik Yapı ve Yerleşime Uygunluk Durumu	20
1.6.3.1. Depremsellik Durumu	20
1.6.3.2. Heyelan Riski.....	21
2. PLAN DEĞİŞİKLİKLERİNİN KAPSAMI, GEREKÇELERİ ve KARARLARI.....	21
2.1. KAPSAM, GEREKÇE VE KARARLAR	22
2.2. NÜFUS VE ALAN KULLANIMLARI HESAPLARI	32
3. PLAN HÜKÜMLERİ	37

Tablo Dizini

Tablo 1: Trabzon'un İlçeleri; Yüzölçümü, Mesafe, Rakım.....	6
Tablo 2: Trabzon İlçeleri Nüfus ve Yoğunluk	9
Tablo 3: Trabzon İli 1. Planlama Bölgesi Plan Değişikliği Karşılaştırmalı Nüfus Tablosu.....	33
Tablo 4: Trabzon İli 1. Planlama Bölgesi Plan Değişikliği Karşılaştırmalı Alan Kullanımları Tablosu	35

Şekil Dizini

Şekil 1: Trabzon İli'nin Ülkedeki Konumu	3
Şekil 2. Trabzon İli'nin TR90 Bölgesi İçindeki Konumu	3
Şekil 3. Trabzon İli'nin Coğrafik Bölgeler İçindeki Konumu	4
Şekil 4: 1. Planlama Alt Bölgesinin Trabzon İlindeki Konumu	4
Şekil 5: Trabzon ve İlçeleri.....	5
Şekil 6: Doğu Karadeniz Bölgesi Karayolları Haritası	7
Şekil 7: Lambert'in 1938 Yılında Trabzon İçin Hazırladığı Planın Eskizler	12
Şekil 8: İller Bankası'nın Açtığı Yarışmada Birinci Olup 1970 İmar Planında Kabul Edilen Plan.....	12
Şekil 9: 1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı.....	14
Şekil 10: 1/25000 Ölçek Planlama Alt Bölgeleri	15
Şekil 11: 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları	15
Şekil 12: Trabzon İlçesi 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı	17
Şekil 13: Plan Değişikliği Bölge 1	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Şekil 14: Plan Değişikliği Bölge 2	30
Şekil 15: Plan Değişikliği Bölge 3	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Şekil 16: 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği ..	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.

GİRİŞ

Trabzon ili, 1. Planlama bölgesinin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı 14.02.2020 Tarih ve 459 Sayılı karar ile Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Planın yürürlükte olduğu süreçte plan ana kararlarını etkileyecek biçimde ulaşım kurgusu ve mekânsal koşullar kapsamında yeni durumlar ortaya çıkmıştır. Bu yeni koşulların belirlediği çerçeve, Nazım Plan kararlarının yeniden gözden geçirilerek revize edilmesini gerekli kılmıştır.

Plan Değişikliği Gerekçeleri

1. Planlama Bölgesi (Ortahisar, Akçaabat, Yomra ve Arsin) 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planında kent bütünü için çok büyük önemi olan bir çevre yolu düzenlenmiş ve ilgili kurumunun da görüşleri doğrultusunda kenti güneyden geçecek şekilde plan kararlarına konu edilmiştir. Ancak Karayolları 10.Bölge Müdürlüğü'nün 25.04.2025 tarih ve 1798766 sayılı yazısı ile bu çevre yolu yerine yeni bir güzergahın belirlendiği ve bu kapsamda eski çevre yolunun plandan kaldırılması gerektiği bildirilmiştir.

Bununla birlikte kaldırılması öngörülen eski çevre yolu mer'î nazım planda salt bir yol aksı olmaktan daha fazla anlamlar taşımaktadır. Her şeyden önce kentin güneyinden geçen bu yola bağlantılar sağlamak amacıyla kentte gerek kadastral anlamda gerek yapılaşmış çevre anlamında mevcut dokuyu da çok zorlayarak kuzey güney yönlü yeni ana akslar oluşturulmuş ve kentin ana ulaşım kurgusu eski çevre yolu esas alınarak tasarlanmıştır. Öte yandan özellikle Yalıncağ ve Bostancı kesimlerinde yoğunluk bölgelemeleri, mekânsal ayrışmalar gibi birçok temel noktada bu yol sınırlayıcı/belirleyici bir iz olarak kabul edilmiş ve plan kararları buna göre biçimlendirilmiştir. Öte yandan bu yolun bağlantısı niteliğinde olan ve yine karayolu ağında kalan yol akslarında da yolun kaldırılmasına koşut yeni düzenlemeler yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Öte yandan yine ulaşım kurgusu üzerinde plan uygulama sürecinde yaşanan uygulama sorunları da kentte önemli bir sorun alanını oluşturmaktadır. Bu kapsamda nazım imar planında Değirmendere Vadisinden Kaşüstü Mahallesi'ne dek kenti doğu batı yönünde kat eden, 2.tanjant olarak da isimlendirilen ve karayolu ağında kalan yol da bağlantıları yönünden bir dizi ulaşım sorununu beraberinde getirmiştir. Söz konusu yolun bir kısmı inşa edilmiş olup, yolun kalan güzergahında inşaat ve projelendirme süreçleri de halen devam etmektedir. Karayolu ağında olması nedeniyle belirli standartlara sahip olan bu ana arterin kent içi trafiğe bağlantı verdiği noktalar mevcut nazım planda belirlenmiş bağlantı noktaları ile örtüşmemektedir. Başka bir deyişle nazım plan üzerinde yer alan ve bağlantı gösterilen kısımlar her ne kadar fiili durumda

trafiğe açık da olsa aslında yol inşaatı ile birlikte bu niteliğini kaybedecektir. Bu bakımdan söz konusu alanlarda doğu – batı akslı bu ana karayolunun projesi kapsamında yeniden düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

Bu gereklilik kapsamında gerek yeni çevre yolu güzergahının plana işlenmesi gerekse de eski güney çevre yolunun kaldırıldığı kısımlar ile bununla etkileşim içinde olan alanlarda ve Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arterinin bağlantı noktaları kapsamında hazırlanmış olan nazım imar planı **Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 10.12.2025 tarih ve 676 sayılı kararı ile onaylanarak askıya çıkarılmıştır.**

Askı sürecinde gerek plana gerekse de plan açıklama raporuna yapılan ve Büyükşehir Belediye Meclisince 12.2.2026 tarih ve 111 sayılı karar ile kabul edilen itirazlar özellikle plan açıklama raporunun yeniden düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Bu nedenle askıya çıkarılan plan açıklama raporu kabul edilen itirazlar doğrultusunda yeniden düzenlenmiştir.

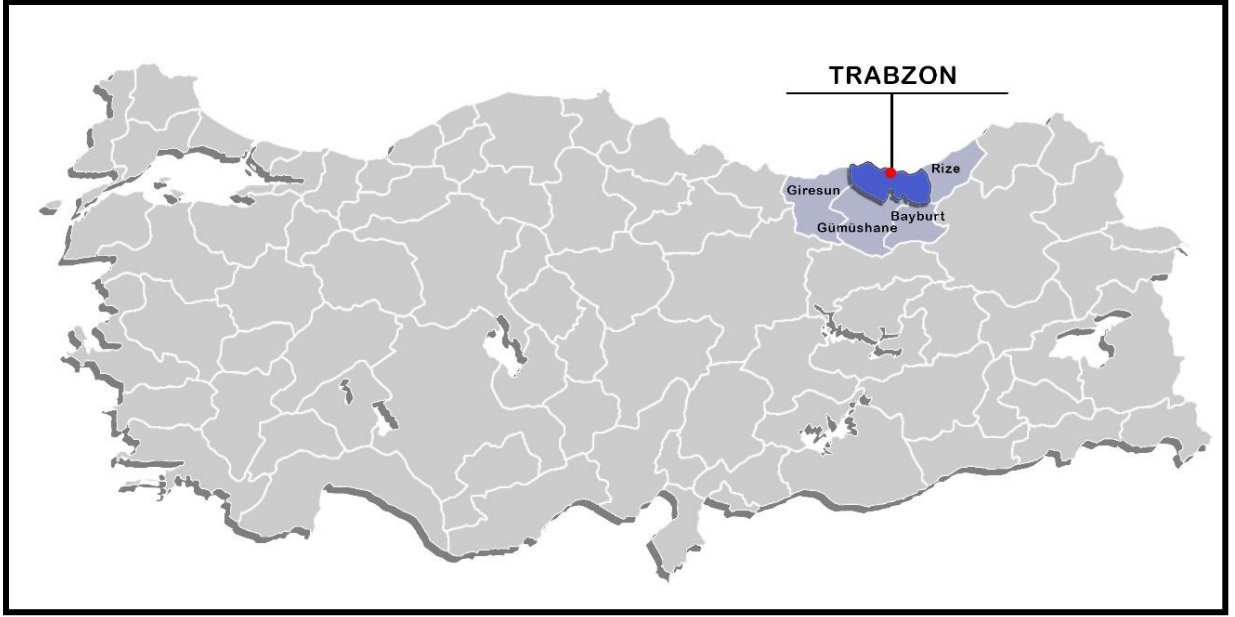
1. PLANLAMA ALANINA DAİR ANALİTİK ÇALIŞMALAR

Bu aşamada plan değişiklikleri gerekçesi kapsamında belirlenmiş olan sorunların giderilmesi amacıyla mer'î nazım imar planında değişiklikler yapılması için gereken tüm analizler yapılmıştır.

1.1 ÜLKE VE BÖLGE İÇİNDEKİ YERİ VE KONUMU, YÖNETİMSEL YAPI

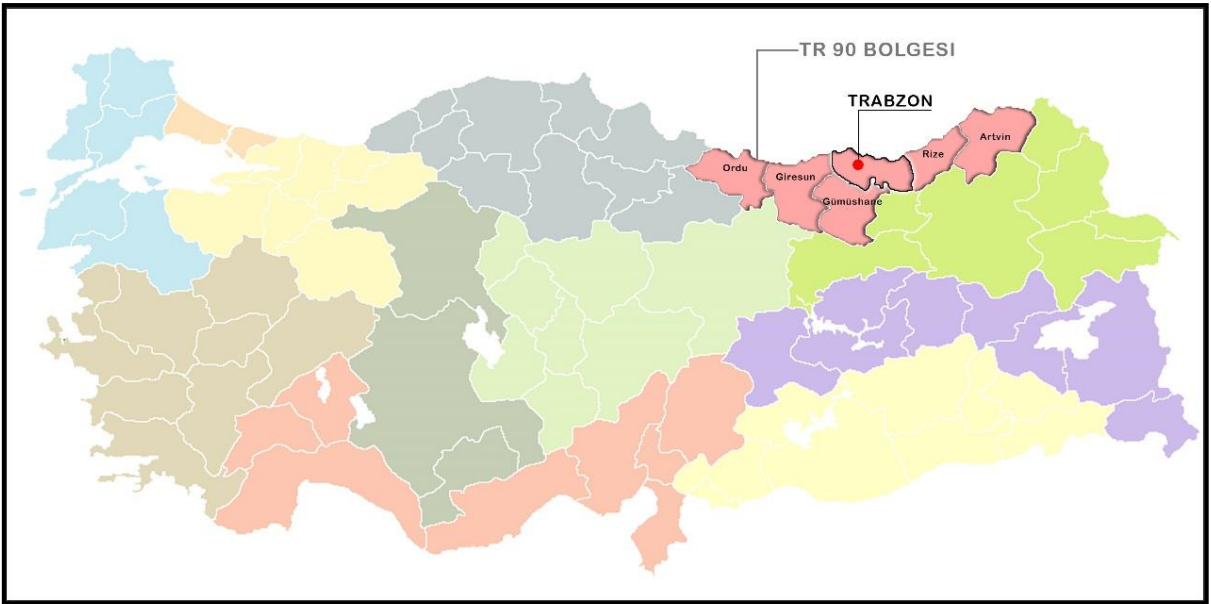
Ülke ve Bölge İçindeki Yeri ve Konumu

Trabzon ili Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümünde 40° 37' ve 41° 06' kuzey enlemleri ile 39° 05' ve 40° 2' doğu boylamları arasında yer alan 4685 km²'lik yüz ölçüme sahip bir yerleşim yeridir. İl, Doğu Karadeniz Bölümü'nde Karadeniz sahili ve Zigana dağları arasında kalan bölgede yer almaktadır. Batısında Giresun'a bağlı Eynesil ilçesi, güneyinde Gümüşhane'ye bağlı Torul ilçesi ve Bayburt, doğusunda da Rize'ye bağlı İkizdere ve Kalkandere ilçeleri, kuzeyinde Karadeniz bulunur. Antik Çağdan itibaren Trabzon kenti, özellikle Roma İmparatoru Hadrianus'un yaptırdığı limandan sonra denizcilik açısından önemli bir merkez olmuş, cumhuriyet döneminde de yakın zamana dek ulaşım ve ticarete önemini korumuştur. İlde deniz ve karayolu taşımacılığı, bölgesel ve ülke ölçeğinde öneme haiz ticari faaliyetlerin sürdürüldüğü yollar ile biçimlenmiştir. Trabzon, Türkiye'nin en kalabalık 27. ilidir. 2024 nüfus sayımına göre nüfusu 822.270'dir. İl, metrekareye düşen 176 kişi ile nüfus yoğunluğu bakımından 81 il arasında 11. sırada yer almaktadır.



Şekil 1: Trabzon İli'nin Ülkedeki Konumu

İstatistiki bölge birimleri sınıflandırmasında (İBBS) Düzey I bölgelerinden Doğu Karadeniz (TR9) bölgesi içerisinde, Düzey II bölgelerinden Trabzon alt Bölgesi (TR90) içerisinde yer alan Trabzon İli kendi idari sınırları ile Düzey III (TR902) bölge birimini oluşturur.



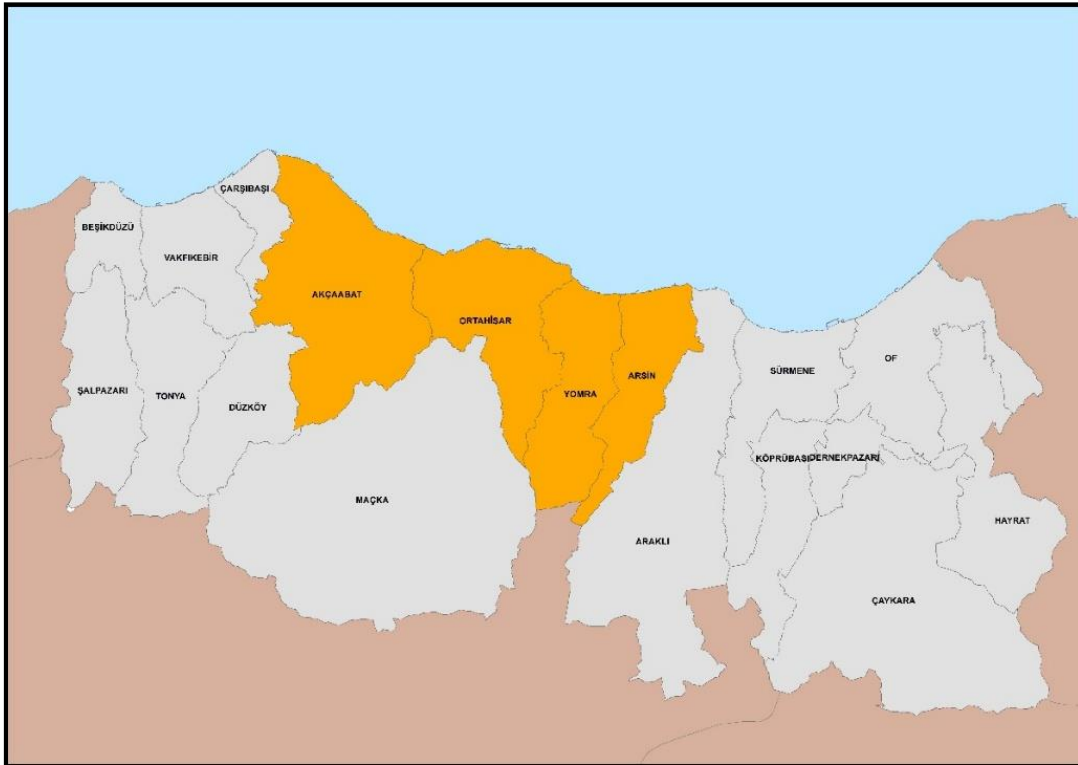
Şekil 2. Trabzon İli'nin TR90 Bölgesi İçindeki Konumu

Ülke coğrafik bölgelerine göre ise Trabzon Karadeniz Bölgesinin Doğu Karadeniz Bölgesinde yer almaktadır. Kent bulunduğu Doğu Karadeniz Bölümünün merkezi konumundadır.



Şekil 3. Trabzon İli'nin Coğrafik Bölgeler İçindeki Konumu

Plan değişikliğine konu olan kaldırılan güney çevre yolunun yer aldığı **1. Planlama alt bölgesi**, kentin Akçaabat, Ortahisar, Yomra ve Arsin İlçelerinden oluşmaktadır. Metropolitan bir bölge olma özelliği gösteren söz konusu planlama alanı özellikle kıyı hattı boyunca kesintisiz şehirsiz dokunun lineer biçimde uzandığı bir kentsel yapıya sahiptir.



Şekil 4: 1. Planlama Alt Bölgesinin Trabzon İlindeki Konumu

Yönetimsel ve Hukuki Yapı, İdari Bölünüş

Trabzon, günümüzde Karadeniz Bölgesi'nin Samsun'dan sonra ikinci büyük kentidir. 12 Kasım 2012 tarihinde çıkarılan 6360 sayılı kanun ile Trabzon'da sınırları il mülki sınırları olan büyükşehir belediyesi ile birlikte merkez ilçe kaldırılarak Ortahisar ilçesi kurulmuştur. Bu yeni düzenleme ile birlikte Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde 18 adet ilçe belediyesi oluşmuştur. Bu ilçeler alfabetik olarak aşağıda belirtilmiştir:

- Akçaabat, Araklı, Arsin, Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Çaykara, Dernekpazarı, Düzköy, Hayrat, Köprübaşı, Maçka, Of, Ortahisar, Sürmene, Şalpaazarı, Tonya, Vakfikebir, Yomra



Şekil 5: 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, Vakfikebir, Sürmene, Maçka ve Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Çaykara, Tonya, Düzköy, Şalpaazarı, Hayrat, Köprübaşı ve Dernekpazarı olarak sıralanan ilçelerden Ortahisar ilçesinin, 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.

1.2. ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ

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.

1.2.1 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 imkânı sunmaktadır.

Kuzey-güney yönünde en güçlü ulaşım bağlantısı Erzurum Devlet Karayolu ile sağlanmakta olup, bu yol güzergahı aynı zamanda Maçka ilçesine de ulaşım imkânı 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 imkânı sağlanmaktadır. Aşağıdaki tabloda ilçelerin yüzölçümleri ile birlikte kent merkezine olan uzaklıkları verilmiştir.

Tablo 1: 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 6: Doğu Karadeniz Bölgesi Karayolları Haritası

1.2.2 Demir Yolu Ulaşımı

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

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.

1.2.3 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.

1.2.4 Hava Yolu Ulaşımı

Ortahisar ilçesinde bulunan Trabzon Havalimanı, genel sıralamada Türkiye'deki 46 havaalanı arasında en yoğun 9. havalimanı; DHMİ'nin işlettiği 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.

Bölge ulaşımında havayolu ulaşımının yüksek talep görmesinde İstanbul, Ankara, İzmir gibi batı metropollerine olan uzaklık ve hava ulaşımındaki artan rekabete bağlı 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.

Plan değişikliğinin temel konusunu kentte yeni bir çevre yolunun oluşturulması ve eskisinin bağlantıları ile birlikte kaldırılması olduğu göz önüne alındığında kentin sahip olduğu üstün ulaşım altyapısı ve avantajlarının kolaylaştırıcı bir etkiye sahip olduğu değerlendirilmiştir. Nitekim söz konusu yeni çevre yolu kentin ulusal ve uluslararası bağlantıları olan karayolu ağını daha da güçlendireceği çok açıktır.

1.3. NÜFUS YAPISI

1.3.1 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 izlemektedir, en az nüfusa sahip ilçe Dernekpazarı'dır. Aşağıdaki tabloda ilçelerin nüfus büyüklüğüne göre sıralaması gösterilmiştir.

Tablo 2: Trabzon İlçeleri Nüfus ve Yoğunluk

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

Tablodan, plan değişikliklerinin yer aldığı 1.Planlama Alt Bölgesini oluşturan Akçaabat, Ortahisar, Yomra ve Arsin ilçelerinin kent geneli içinde ilk altı içinde yer aldığı, Ortahisar, Akçaabat ve Yomra'nın ise ilk üç sırada olduğu görülmektedir. Planlama alanı nüfus yönünden kentin ana omurgasını oluşturmaktadır. Toplam nüfusun yarısından fazlasının yaşadığı alan demografik açıdan il bütünü temsil etmektedir.

1.3.2 Kentsel Nüfusun Mekâna Dağılımı

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.

Öte yandan, İl’de toplam 716 mahalle bulunmaktadır. 1. Planlama bölgesinde ise sırasıyla Ortahisar ilçesi 87 mahalle, Akçaabat ilçesi 78 mahalle, Yomra ilçesi 25 mahalle ve Arsin ilçesi de 36 mahalle olarak toplam 226 mahalle yer almaktadır. Bu mahallelerden Ortahisar ilçesinde 56, Akçaabat ilçesinde 10, Arsin İlçesinde 12 ve Yomra ilçesinde 5 olmak üzere toplamda 83 mahalle kentsel yerleşme alanında, 143 tanesi ise kırsal alanda yer almaktadır.

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.

Plan değişikliğine konu olan alanlar ise kaldırılan çevre yolu bağlamında bakıldığında ağırlıklı olarak nüfusun yoğunlaştığı kentsel alanlarda kalmakta, yeni çevre yolu güzergahı ise çoğunlukla seyrek nüfus yoğunluğuna sahip kırsal alanlarda yer almaktadır.

1.4. KENTİN MEKÂNSAL OLUŞUMU

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 kazanmıştır.

Tipik mekânsal yerleşimi bu şekilde olan kentin merkezini idari yapılanma biçimi yönünden 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 şekildedir.

1204-1461 yılları arasında; Yenicuma Mahallesi ve civarı,

1461-1520 yılları arasında; Erdoğan 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 Erdoğan Mahallesi'nin güney kesimleri olmuştur.

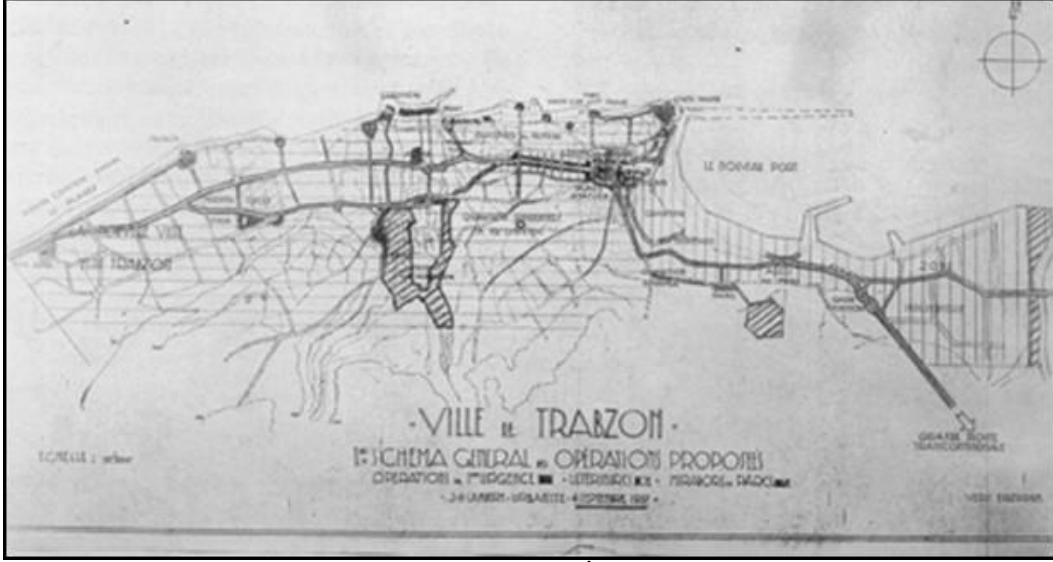
Cumhuriyet Döneminde ise kent, mümkün olan yerleşilebilir tüm alanlarda gelişimini sürdürmüştür. Bu gelişme yerleşilebilir alanların azlığı ve kentsel alan talebinin yüksek olması sebebiyle belirgin bir özellik göstermez. Kent, topografyanın izin verdiği her yerde ve hatta topografyanın zorlanması ile 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.

90'lı yıllardan sonra da kent kıyı kesimi ağırlıklı olmak üzere tüm yönlerde yoğun bir gelişme göstermiştir. Günümüzde ise kıyı hattı boyunca uzayan lineer kentsel doku ile bunun merkezi yerleşimler etrafında yağ lekeli biçiminde genişlediği ve vadi yataklarına koşut olarak iç kesimlere giren ve arazinin elverişli olduğu yerlerde yine lineer ve kümelenme odaklı bir mekânsal yapı ile biçimlenen bir kent makroformu görülmektedir.

1.5. KENTİN PLANLAMA SÜRECİ

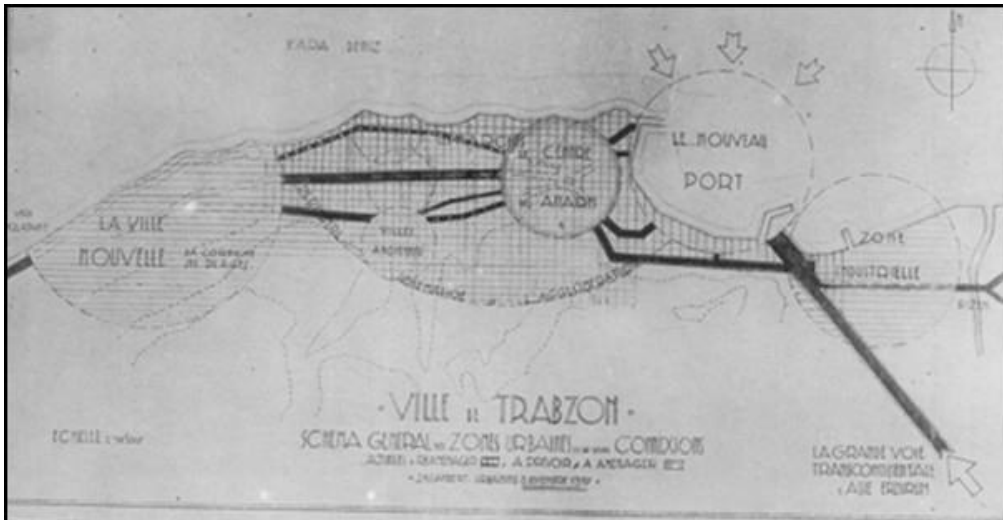
Trabzon kenti için ilk planlama 1937 yılında Fransız mimar-şehirci Jaques H.Lambert tarafından yapılan ve 1938'de yürürlüğe giren Lambert Planıdır. Lambert Planının ana kararları, kentin iş ve hizmet birimlerini dağınıklıktan kurtarmak amacıyla doğu-batı yönünde Maraş Caddesi'nin ana cadde ve ticaret 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'in 1938 Yılında Trabzon İçin Hazırladığı Planın Eskiçizler

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 planlanmış; 1985 yılında 140.000 nüfusa göre hedefleme yapılmış ve linear bir gelişme öngörülmüştür. 1970 yılı planında Ortahisar ve Pazarkapı mahallelerini de içine alan koruma bölgeleri belirlenmiş, bu alanlarda yapılaşmaya sınırlandırmalar getirilmiştir.



Şekil 8: İller Bankası'nın Açtığı Yarışmada Birinci Olup 1970 İmar Planında Kabul Edilen Plan

Bu plandan sonra devam eden süreçte ilgili belediyelerce 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 yayımlanarak 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, Yalıncaak, 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.

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.

Bu süreç ile birlikte Büyükşehir Belediyesi görüş-öneri-beklenti ve ihtiyaçlar doğrultusunda öncelikle üst ölçek 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca revize edilmesini sağlamıştır.

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.

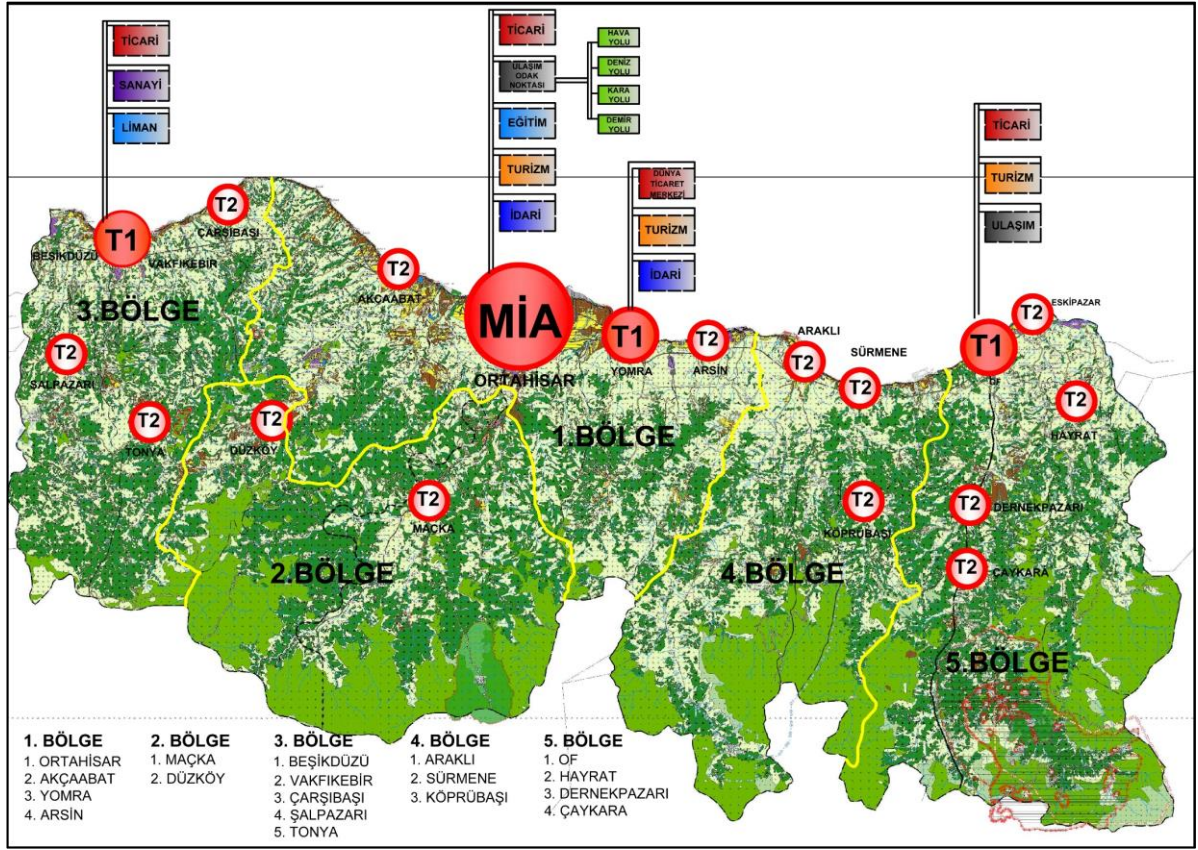
3.Planlama Bölgesini oluşturan Çarşıbaşı, Vakfikebir, Beşikdüzü, Şalpazarı ve Tonya ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

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.

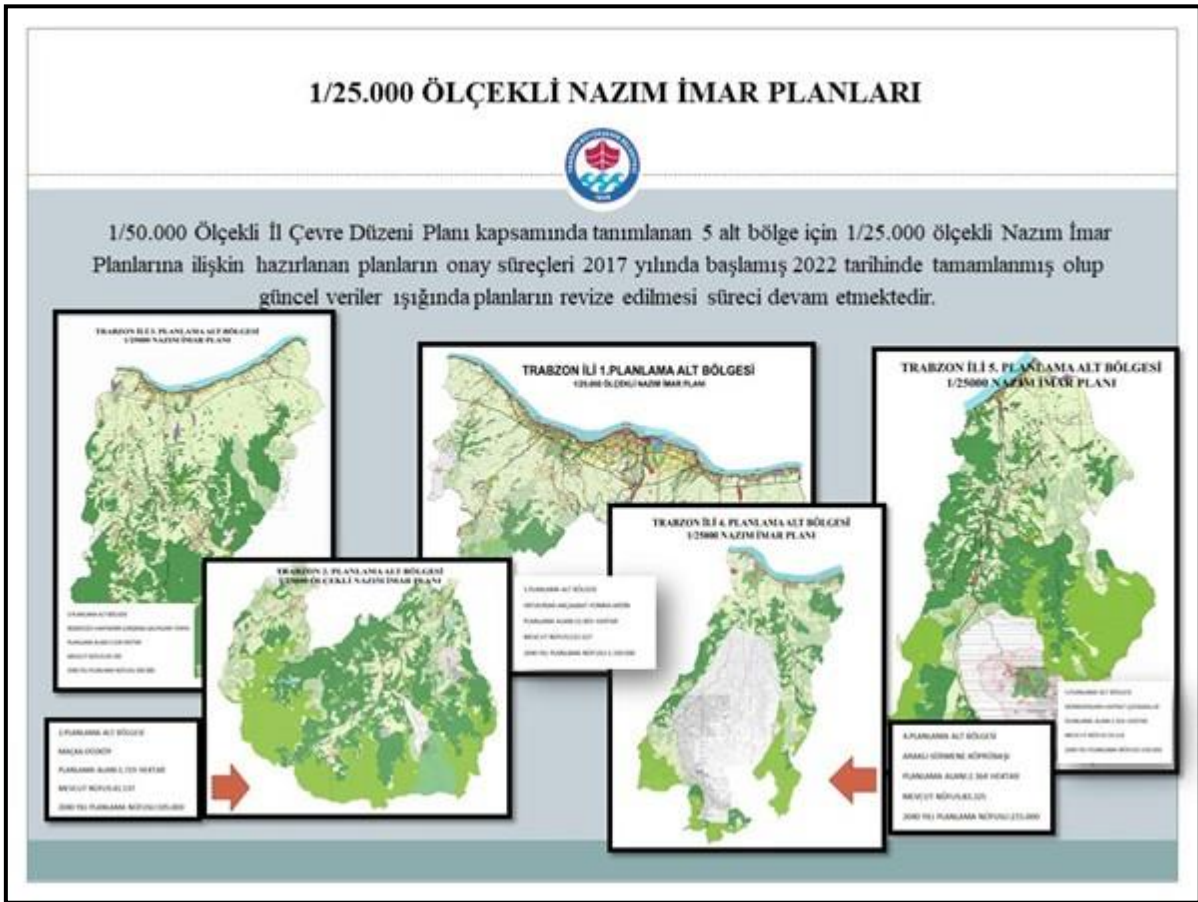
5.Planlama Bölgesini oluşturan Of, Hayrat, Dernekpazarı ve Çaykara ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.



Şekil 9: 1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı



Şekil 10: 1/25000 Ölçek Planlama Alt Bölgeleri



Şekil 11: 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları

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

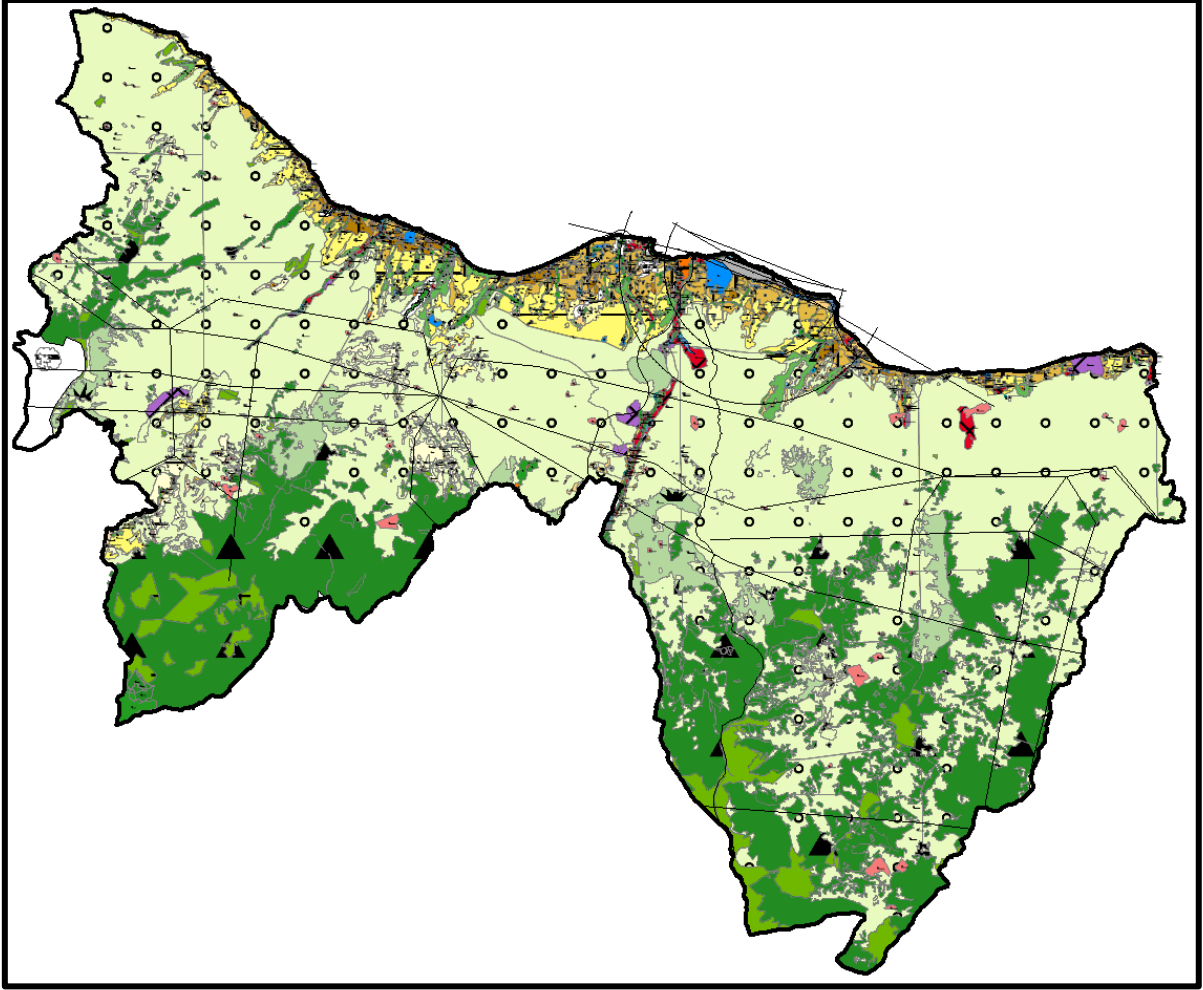
Trabzon ilinde kentsel gelişmeyi yönlendirmek, yerleşim alanlarını düzenli bir şekilde planlamak ve sürdürülebilir mekânsal kararlar üretmek amacıyla beş alt bölge için 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planları hazırlanmıştır. Bu kapsamda Akçaabat, Ortahisar, Yomra ve Arsin ilçelerini kapsayan 1. Planlama 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 12: Trabzon İlçesi 1. Planlama Alt Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı

1.6. DOĞAL VE FİZİKİ YAPI

1.6.1. İklimsel Veriler

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 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.

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.

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

Bölge olarak, Batı Karadeniz'e nazaran fazla bulutlu oluşunun nedeni denizden gelen ve bol rutubet ihtiva eden hava kütleleridir. 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.

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.

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

Plan değişikliklerinin yer aldığı alanlar iklimsel veriler yönünden kent geneli aynı tipik özellikleri göstermektedir.

1.6.2. Doğal – Fiziki Yapı ve Bitki Örtüsü

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. İl topraklarının güneyinde doğu-batı istikametinde denize paralel olarak uzanan bu dağlık alanların yükseltisi Rize sınırına yaklaştıkça 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.

Plan değişiklikleri kapsamında kentin bu engebeli – eğimli arazi plastiği en önemli belirleyicilerden birisini oluşturmaktadır. Zira özellikle doğu – batı aksında ulaşımı sağlayan sahil kesimi dışında kesintisiz lineer devam edebilecek ana aksların oluşturulması son derece güçtür. Söz konusu yönde ancak sanat yapıları ile biçimlenen bir yol kurgusu zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Öte yandan %40ların üzerine çıkan eğimli alanlarda kentsel fonksiyonlar ile tanımlanmış mekânsal kurgular oluşturulması da hali güçtür. Bu nedenle özellikle arazi morfolojisi yol kurgusu ve diğer fonksiyonların yer seçimlerinde başat faktör olarak ele alınmalıdır.

Kentin bir diğer önemli doğal yapı unsuru da düzenli akış rejimli veya yağışlara bağlı akışa sahip dere ve akarsulardır. 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.

Kent genelindeki tüm dereler güneydeki dağlık alanlarda membası olan ve denize mansaplanan özellik gösterir. Bu biçimi ile özellikle kentin planlı alanlarında son derece derin vadileri de oluşturan bu su yüzeyleri plan kararlarının biçimlenmesindeki bir diğer çok önemli eşiği oluşturur. **Bu bakımdan plan değişikliklerinde** su yüzeyleri ve bunların vadi / yamaçları mutlaka göz önünde bulundurulması gereken doğal eşikler olarak ele alınmalıdır.

Nitekim kent genelinin bu kısıtlayıcı coğrafik yapısı kentsel nüfusun yoğunlaşmasının da temel belirleyicisidir. 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.

Doğal yapı verileri yönünden bir diğer önemli hususu da bitki örtüsü oluşturmaktadır. Kentin 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 özellikle plan değişikliklerinin de yer aldığı planlı alandaki 0-300 m yükseltilerinde Akdeniz bitki türleri (Trabzon hurması, akçaağaç, şimşir, karayemiş, defne, prekanta, muşmula, katran ardıcı, kocayemiş ... gibi) 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-igne 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.

Bu anlamda plan kararları yönünden mevcut flora yapısının da bir eşik olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

1.6.3. Jeolojik Yapı ve Yerleşime Uygunluk Durumu

Trabzon Büyükşehir Belediyesince kent bütününde imar planına esas jeolojik ve jeoteknik etüt raporları yaptırılmıştır. Bu rapora göre kentte yerleşim açısından sakıncalı alanlar, yerleşime uygun alanlar, yerleşime önlem alınarak uygun olan alanlar ile ayrıntılı jeolojik etüt gerektiren alanlar tespit edilmiştir. **Plan değişikliklerin yer aldığı kesimlerde** bu anlamda herhangi bir eşik oluşturacak durum tespit edilmemiştir.

Bununla birlikte kentte noktasal olarak özellikle planlı alanların sonlandığı kesimlerin güney yönünde afete maruz bölgeler olduğu tespit edilmiştir. Her ne kadar bu alanlar iskana konu edilmemiş de olsa yine de plan kararları sürecinde göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

1.6.3.1. Depremsellik Durumu

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.

1.6.3.2. Heyelan Riski

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 yağışı 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.

Plan değişikliklerinin olduğu bölgelerde tespit edilmiş heyelan alanı olmamakla birlikte kent geneli için her zaman bir doğal eşik olan bu durum mutlaka göz önüne alınmalıdır.

2. PLAN DEĞİŞİKLİKLERİNİN KAPSAMI, GEREKÇELERİ ve KARARLARI

Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 10.12.2025 tarih ve 676 sayılı kararı ile onaylanarak askıya çıkan Nazım İmar Planı değişikliğine yapılan itirazlar kapsamında plan açıklama raporunun özellikle gerekçe ve kararlar yönünden daha açıklayıcı olması, yapılan değişikliklerin, mer'î planın nüfus ve donatı kurgusu üzerinde nasıl bir etkiye yol açığının ortaya konması ve fiziki planda yapılan düzeltmelerin izah edilmesi amacıyla plan açıklama raporunun bu kısmı yeniden düzenlenmiştir.

2.1. KAPSAM, GEREKÇE VE KARARLAR

Yapılan analizlerden elde edilen veriler, arazi çalışmaları ve kurum – kuruluşlar ile yapılan görüşmeler neticesinde yeni çevre yolunun plana işlenmesi ve kaldırılan güney çevre yolu ile etkileşim içinde olan kesimlerde gerek yolun kaldırılması ile oluşan boşlukların planlanması, gerek bu yola bağlanan ikincil yolların yeniden düzenlenmesi, gerekse de bu kurgu içerisinde gereken mekânsal düzenlemelerin yapılması kapsamında plan değişikliği yapılması gerektiği tespit edilmiştir.

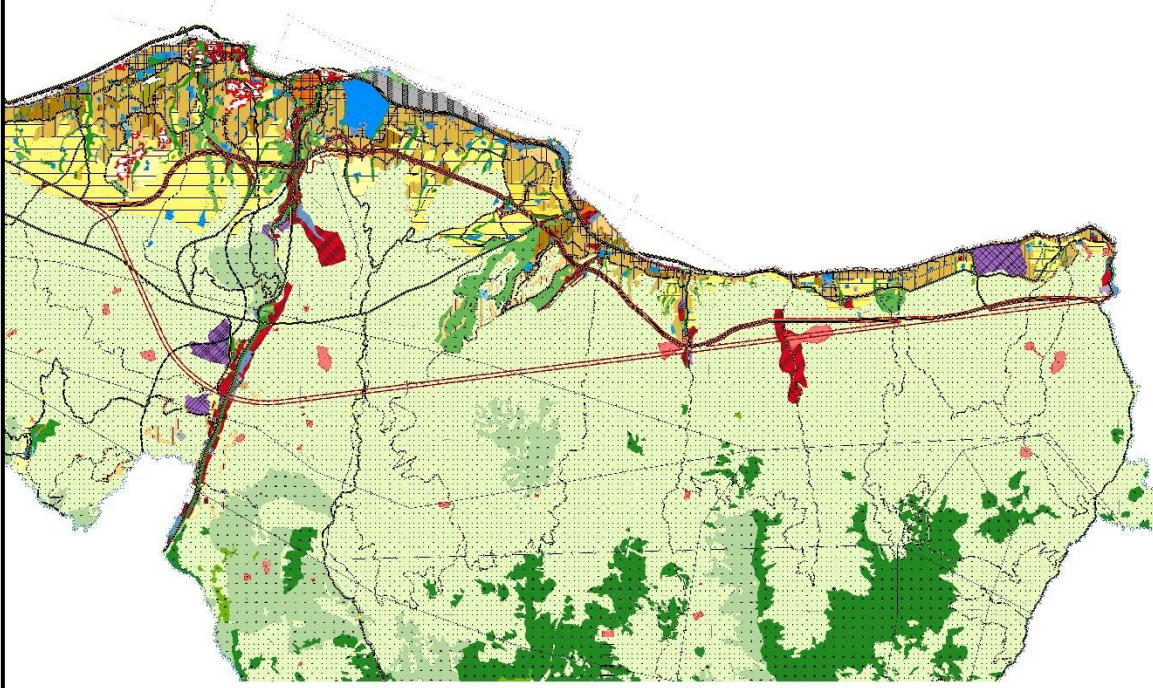
Bu doğrultuda plan kararları üretilirken mer'î nazım planının temel yaklaşımının korunmasına dikkat edilmiş ve değişikliğe konu olan kesimdeki sorunları gidermeyi amaçlayan mekânsal çözüm önerileri üretilmiştir.

Bu kapsamda öncelikle yeni çevre yoluna ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Mer'î planda eski çevre yolu Karşiyaka mevkiindeki Kanuni Bulvarına bağlantı sağlayan kavşaktan itibaren kuzeybatıya yönelerek kent içine girmekte sırasıyla Ortahisar ilçesi planlı/yapılı çevresinde tünel – viyadük – hemzemin şekilde devam edip Yomra sınırlarında yine planlı alanda benzer niteliği ile geçişini sürdürmekte ve Arsin ilçesi planlı alanının güney çeperinden düz bir hatta 1. planlama bölgesindeki geçişini tamamlamaktadır.

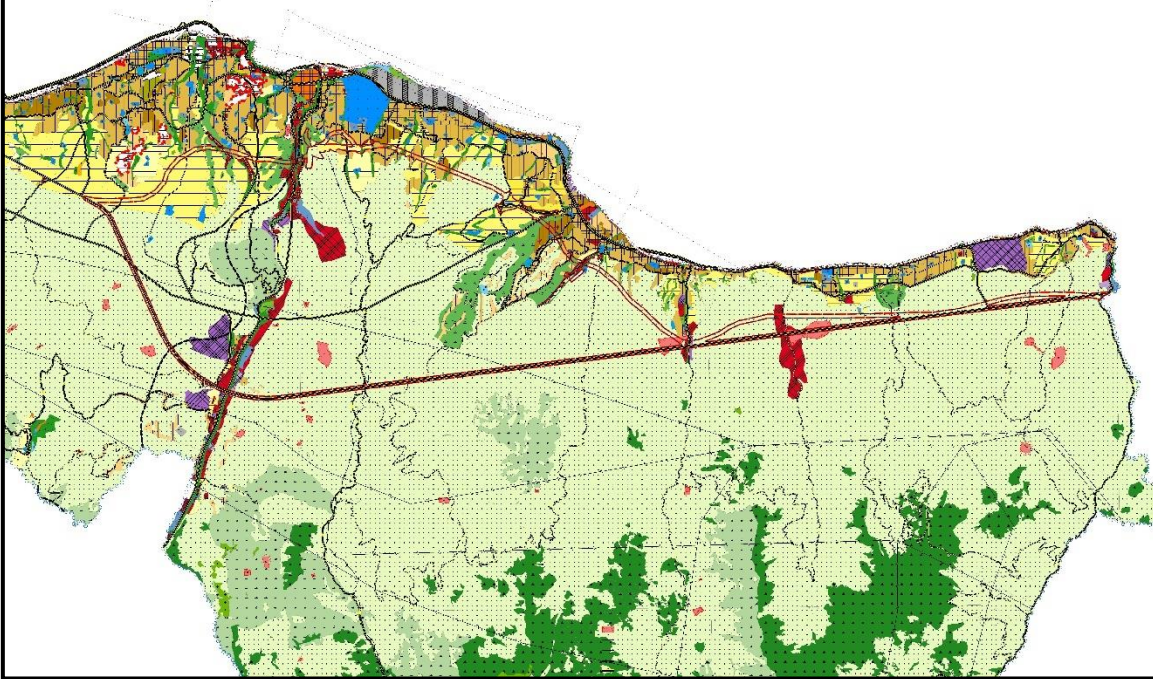
Yeni çevre yolu ise Karşiyaka mevkiindeki Kanuni Bulvarına bağlantı sağlayan kavşaktan itibaren güneybatı yönünde plansız alanda geniş bir kurp ile dönerek Anadolu Bulvarı üzerinden geçip doğrusal bir hatta Ortahisar, Yomra ve Arsin'in planlı alanlarının güneyinden devam edecek şekilde 1. Planlama bölgesi geçişi düzenlenmiştir. Söz konusu yolun Anadolu Bulvarı geçişi sahilden yaklaşık 9 km. güneyde planlanmışken, doğu yönünde sahile yaklaşarak Arsin ilçe sınırının sonunda sahilden 2 kilometre güneyde yer alacak şekilde plan kararlarına konu edilmiştir. Söz konusu yol 1. Planlama Bölgesinde sadece Anadolu Bulvarının olduğu kesim ile Yomra'nın planlı saçağının güney ucunda planlı alanlardan geçirilmiştir. Yolun bunun dışındaki kısmı ise nazım imar planında tarımsal alan olarak plan kararlarına konu edilmiş bölgede kalmaktadır.

Böylece kent merkezinin yaklaşık 2.5km güneyinde yer alan eski güney çevre yolu plan değişikliği sonrasında merkezden yaklaşık batıda yaklaşık 9 doğuda ise yine yaklaşık 2 km. güneye taşınmış, ek bağlantılardan arındırılarak kesintisiz ve sürekli bir şekilde güzergahı düzenlenmiştir. Yapılan tüm bu düzenlemeler sonucu oluşan mevcut ve öneri nazım plan şemaları aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.

MEVCUT PLAN ÖLÇEK 1/25.000



ÖNERİ PLAN ÖLÇEK 1/25.000



Şekil 13. Bütüncül Güney Çevre Yolu Değişikliği Mevcut Öneri Durumu

İkinci olarak ise Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arteri kapsamında karayolu projesi bağlantı noktaları ve ilişkili alanları doğrultusunda düzenlemeler yapılmıştır. Bu bağlamda söz konusu düzenlemeler ölçeğinin gerektirdiği düzeyde 4 noktada nazım plan kararlarına yansımıştır.

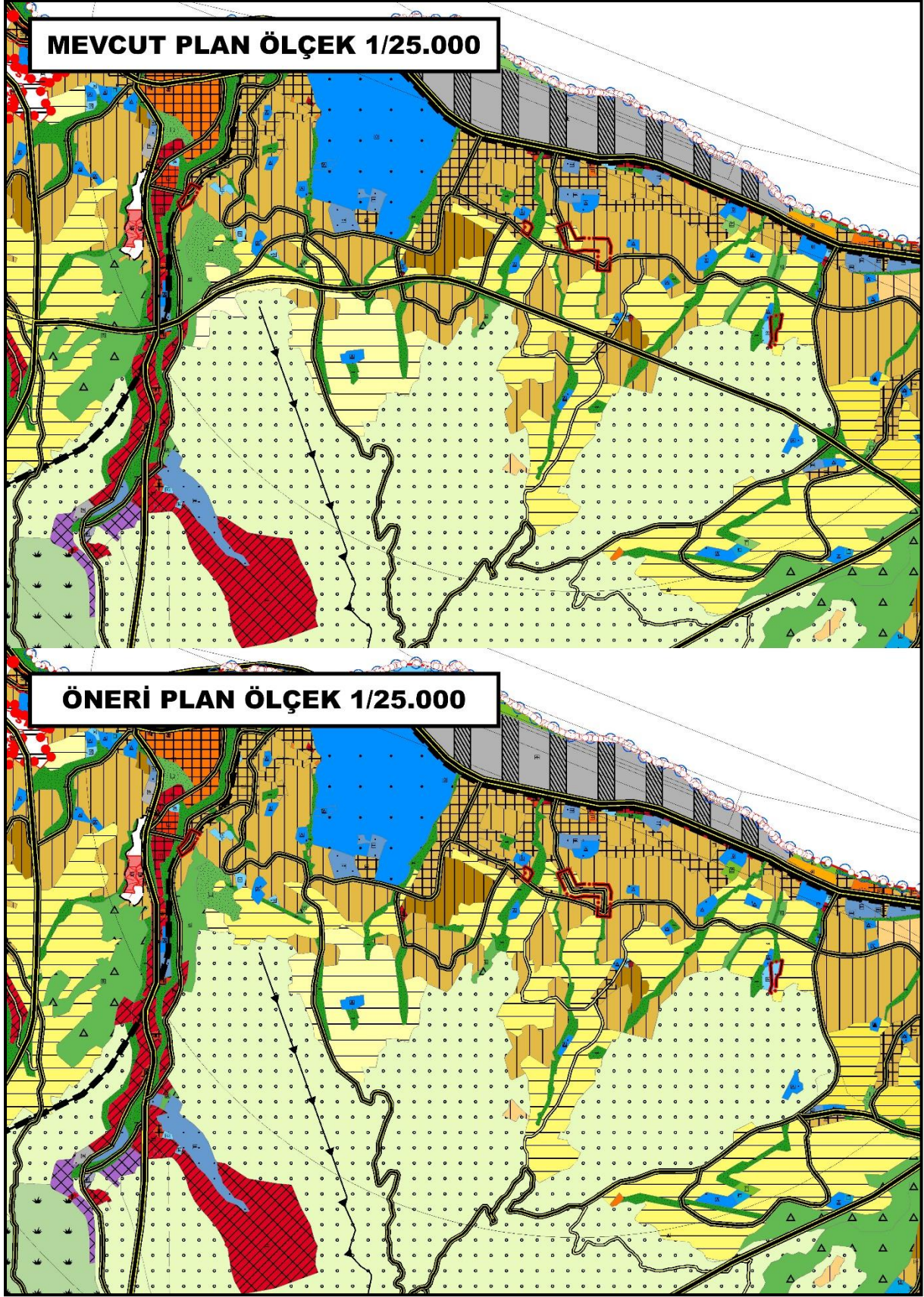
Bunlardan ilki 25 bin ölçekli planda gösterilmeyen ancak karayolunun geçişlerine göre bağlantısı kapatılan Çimenli mahallesindeki 15 metrelik yolun yeniden düzenlemesinin üst ölçek plan kararlarına yansımaları olarak yapılmıştır. Yeni yol kurgusu ile birlikte halihazırda da bölgedeki sosyal tesisin spor tesisleri olarak kullanılan ve planda yeşil alan olarak gösterilmiş tescil harici kısım sosyal tesise dahil edilerek bu tesisin alanı yeniden düzenlenmiştir.

İkincisi Havalimanı Kavşağından ayrılarak güney yönünde devam eden ve Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arterine bağlanan Vatan Caddesi olarak adlandırılan 25 metrelik yolun güney yönünde Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arterine bağlantısı üzerinde yapılmıştır. Bu noktada, nazım imar planında gösterilen bağlantının halihazırda inşa edilmiş olan viyadük nedeniyle yapılamayacağı tespit edilmiştir. Bu bakımdan bu bağlantının ancak inşa süreci devam eden ve planda gösterilen noktanın yaklaşık 180 metre doğu yönündeki kavşağa sağlanması gerektiği değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda yol güney kısmında doğu yönüne çevrilmiş, topografik yapı da gözetilerek, mevcut yapıyı çevreye zarar vermeyecek şekilde Değirmendere – Kaşüstü aksında bulunan kavşak noktasına bağlanmıştır. Nazım imar planında sadece yol alanı üzerinde bir değişikliğe gidilmiş, planın alan kullanım kararları değiştirilmemiştir.

Üçüncü düzenleme ise yine 25 bin ölçekli planda gösterilmeyen ancak karayolunun geçişlerine göre bağlantısı kapatılan Bayındır Caddesi ve yakın çevresindeki düzenlemenin üst ölçek plan kararlarına yansımaları olarak yapılmıştır. Bu anlamda Bayındır Caddesinin Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arterine 5000 ölçekli nazım imar planında gösterilen bağlantı noktasının karayolu projesine göre mümkün olmaması nedeniyle söz konusu yolun aksı karayolu viyadüğünün altından karşıya geçecek şekilde ve 12 metre genişliğinde yeniden düzenlenmiş ve plana işlenmiştir. Bu yolun plan kararlarına konu edilmesi ile birlikte Değirmendere – Kaşüstü aksı boyunca devam eden ticaret – konut karma kullanım alanı kesilmiş ve bu kesilen noktadan sonra doğu yönündeki arazinin yol kotuna çıkma imkânı olmaması nedeniyle ticaret-konut kullanım kararının fiziki yapı gerçekleri ile örtüşmeyeceği değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme doğrultusunda bu kısım orta yoğunlukta meskûn konut alanı olarak plan kararlarına konu edilmiştir.

Bu kapsamda dördüncü ve son düzenleme ise Değirmendere – Kaşüstü aksının vadiye inerek köprü geçişi ile otogara bağlandığı kısımda yapılmıştır. Bu yolun mer'i nazım plandaki şekliyle vadiye inerek, otogara bağlanmasının arazi yapısı nedeniyle mümkün olmadığı tespit edilmiştir. Bu kapsamda arazide ilgili kurum ve belediye birimlerinin yaptığı çalışmalar neticesinde bu yolun doğrudan otogar köprüsüne bağlanması yerine güney yönünde devam ederek önce vadiye inmesi ve burada yapılacak düzenlemeler ile bağlantının sağlanabileceği değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda öncelikle yolun arazi eğimine uygun biçimde vadiye kadar inebilmesi için güney yönünde devamı sağlanmış, vadiye indiği kesimde ise ayrılma – katılma şeklinde Değirmendere Deresinin doğu sahilinde yer alan yol ile bağlantısı yapılmıştır. Böylece Kaşüstü – Değirmendere askı ana arterinin doğu yönünden hedef noktası olan Değirmendere Vadisine bağlantısı tamamlanmıştır. Bu değişiklik ile Nazım imar planında sadece yol alanı üzerinde bir değişikliğe gidilmiş, planın alan kullanım kararları değiştirilmemiştir.

Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arteri kapsamında yapılan değişiklikler ile mer'i nazım planın nüfus ve donatı dengesi üzerinde aleyhte bir düzenlemeye gidilmemiştir. Yapılan tüm bu düzenlemeler sonucu oluşan mevcut ve öneri nazım plan şemaları aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.



Şekil 14. Değirmendere – Kaşüstü Aksı Ana Arteri Kapsamında Yapılan Değişiklikler Mevcut Öneri Durumu

Üçüncü olarak ise eski güney çevre yolunun ve bağlantılarının kaldırılması kapsamında düzenlemeler yapılmıştır.

Bu kapsamda mer'î nazım planda düzenlenmiş olan eski güney çevre yolunun 1. planlama bölgesi geçişindeki Karşıyaka'daki Kanuni Bulvarı Bağlantısını veren kavşaktan Anadolu Bulvarına kadar olan kesiminde, Yeşilköy – Yalıncağ arasında ve Yomra'dan itibaren Arsin'e dek olan kısımda ölçeğinin gerektirdiği şekilde plan değişikliği ile sadece yol hattı plandan kaldırılmıştır. Bu kesimlerde mer'î planın tüm kararları aynen korunmuştur.

Yolun Anadolu Bulvarı üzerinden alt ölçeklerde viyadük ile geçişinin kurgulanması sonucu 25 bin plana yolun batı cephesinde yeşil alan olarak yansıyan kesim, bölgedeki mevcut yapılaşma, mülkiyet durumu, kullanım türü ve plan bütünlüğü kapsamında ele alınarak kuzey-güney akslı devam eden konut dışı kentsel çalışma alanının bütünlüğü olarak aynı fonksiyonda düzenlenmiştir. Bu alanın güneyinde ise bu plan değişikliğinden önce Kaymaklı Mahallesi yer alan yaklaşık olarak 2.4 ha ağaçlandırılacak alan olan bölge konut dışı kentsel çalışma alanı olarak planlanmış olduğu tespit edilmiş ve alt ölçeklerde alınan bu karar nazım plana işlenmiştir.

Bunun devamında ise 2 Nolu Bostancı Mahallesi kalan ve mer'î nazım planda mezarlık olarak tanımlanmış alandaki gerek mülkiyet gerekse de fiili durum yönünden mezarlık olmayan yaklaşık 4.5 ha yüzölçümüne sahip alan ise mezarlık fonksiyonundan çıkarılarak ağaçlandırılacak alan olarak plan kararlarına konu edilmiştir. Öte yandan yine aynı bölgenin güney kısmında çok yüksek eğime haiz olan ve mer'î nazım planda kentsel fonksiyonlara konu edilecek şekilde planlanmış bölgeler ise mevcut plan kararlarının uygulanması sonucu arazi yapısının çok büyük oranda bozularak tahrip edileceği için mevcut durumunun korunarak devam edilebilmesinin sağlanması amacıyla tarımsal nitelikli alan olarak düzenlenmiştir. Bu bölgede yaklaşık 8 ha seyrek yoğunluklu gelişme konut alanı ve 1.5 ha düşük yoğunluklu gelişme konut alanı olan alan yukarıdaki gerekçeler doğrultusunda tarım alanı olarak plana konu edilmiştir.

Eski çevre yolu güzergahında doğu yönünde yukarıdaki düzenlemelerin devamında 2 Nolu Bostancı mahallesinden geçerek, çevre yoluna askı niteliğinde 1 nolu Bostancı mahallesinde bağlanan 25 metrelik aks ile diğer tüm bağlantı kolları kaldırılmış, bu kısımda yol hattı dışında mer'î plan kararları korunmuştur.

Bununla birlikte hemen bu alanın güneyinde yer alan kesimlerde ise parsel bütünlüğü, yapılı çevre ve yolun kaldırılması sonucu alt ölçeklerde düzgün ada geometrilerinin

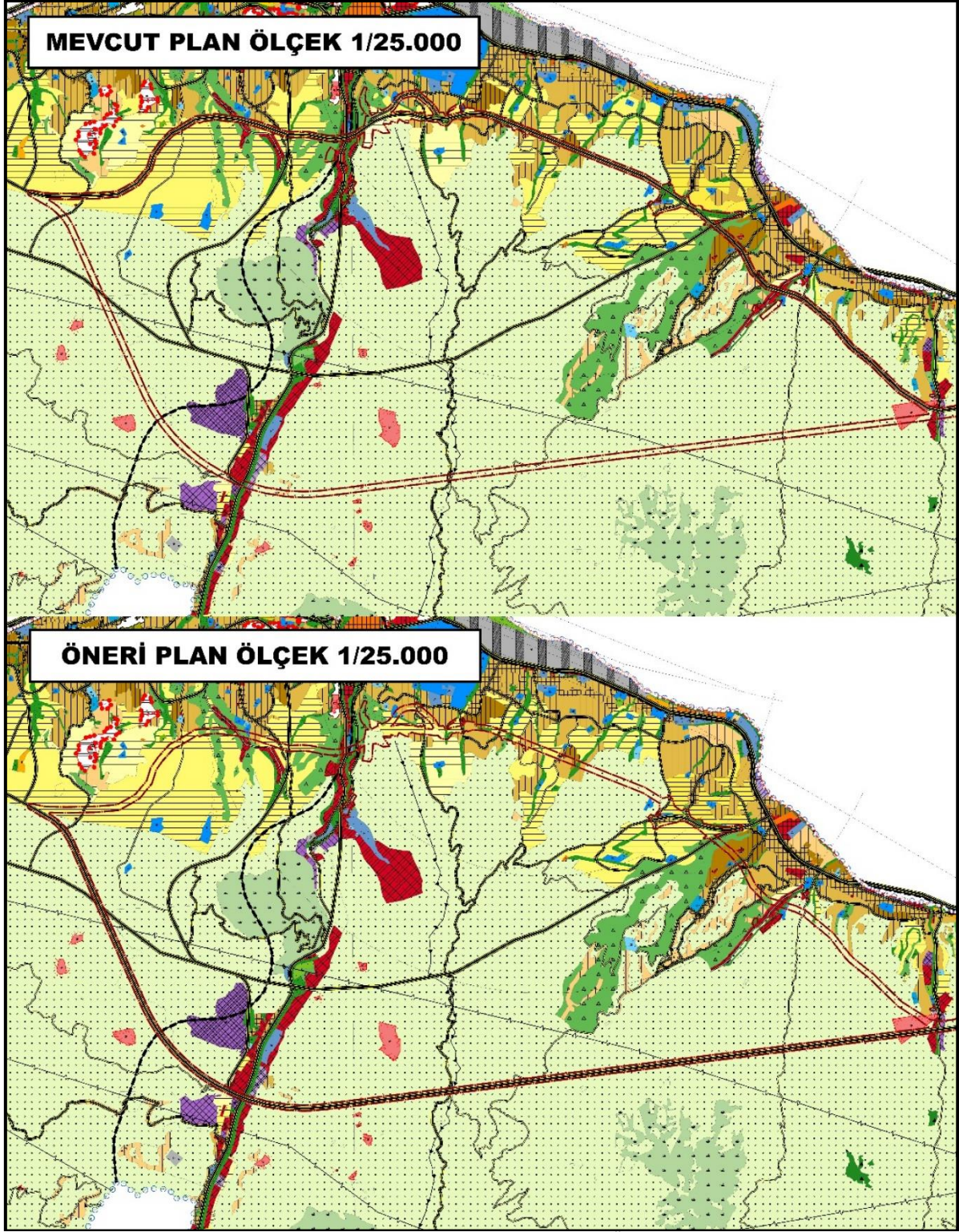
yönlendirilebilmesi amacıyla plan sınırları yeniden düzenlenip yaklaşık 1.3 ha alan orta yoğunluklu konut alanı olarak planlanmıştır.

Bu bölgeden Yeşilköy'e kadar olan kesimde ise mevcut yapılı çevreyi, parsel dokusunu ve imar uygulamalarını gözetmeden geçirilen çevre yolu ve etrafındaki koruma kuşağı niteliğinde bırakılan yeşil alanlar ise yeniden düzenlenmiştir. Zira söz konusu bölgede eski güney çevre yolu planların uygulanmasının önünde büyük güçlüklerle yol açmış, imar uygulamaları ile oluşan parsellerin tümüyle donatı alanlarında kalmasına neden olmuş, birçoğunun ise yeniden imar uygulamalarına konu edilerek bulunduğu bölgeden başka yerlere üstelik hisseli biçimde taşınmasına yol açacak düzenlemeler getirmiştir. Bu nedenle plan değişikliği kapsamında söz konusu bölgede alt ölçeklerde planların uygulama imkân ve kabiliyetinin artırılması, kentliler arasında mülkiyet sorunlarına yol açacak düzenlemelere gidilmesinin önlenmesi, bölgede yaşayanların aidiyet duygusu ile bağlı olduğu arazileri yerine kentin başka noktalarına taşınmasının önüne geçilmesi amaçlarıyla mevcut yapılaşma, mer'i plan kararları, kadastral durum ve arazi plastiği dikkate alınarak yeniden bir plan kurgusu oluşturulmuştur.

Bununla birlikte yine bu bölgede yer alan ve Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.06.2024 tarih ve 279 sayılı kararı ile onanan eğitim alanının ticaret alanına fonksiyon dönüşümünü içeren plan değişikliğinin 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planlarında yer almışken, sehven 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planında işlenmediği tespit edilmiştir. Bu nedenle söz konusu onaylı değişiklik ile yürürlükte olan eğitim – ticaret dönüşüm kararı bu planda işlenerek eksiklik giderilmiştir.

Eski güney çevre yolunun kaldırılması kapsamında Yalınca mahallesinde de düzenlemeler yapılmıştır. Bu kısımda kaldırılan güney çevre yolunun bağlantısı olan ve sahil yolundan bağlantı olarak eski çevre yoluna dek ulaşan yol ilgili kurumları ile de görüşülerek yeniden düzenlenmiş ve güneydeki Esentepe Mevkiindeki mevcut kavşağa bağlanacak şekilde plan kararlarına konu edilmiştir. Yoğunluk bölgelemede ise önceki planda eşik olarak ele alınan çevre yolu bağlantısı yerine yeniden düzenlenen karayolu sınırlayıcı iz olarak kabul edilmiş ve konut alanlarının yoğunlukları bu iz doğrultusunda düzenlenmiştir. Bu noktada yaklaşık 4 hektarı alt ölçeklerde kavşak alanı olan ancak 25 bin plana yeşil alan olarak işlenmiş kesim ile yine yolun koruma kuşağı niteliğinde hiçbir planlama verisi ve ilkesi dikkate alınmadan planlanan ve yaklaşık 2 hektarlık alana sahip olan alan konut alanı olarak düzenlenmiştir.

Yomra ilçesi sınırları içerisinde eski çevre yolu iz olarak geçmekte olduğundan yol aksı kapsamında bu bölgede mer'i planın fonksiyon kararları üzerinde herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir. Bununla birlikte İncirlik Caddesi – Kaşüstü Deresi kısmında mer'i planda yer alan konut dışı kentsel çalışma alanları kapsamında bir düzenlemeye gidilmiştir. Söz konusu bölgenin temel plan kararı çalışma alanları oluşturulması üzerine kurgulanmıştır. Öte yandan söz konusu alanda mevcut durumda da birçok işyeri faaliyetini sürdürmektedir. Bununla birlikte bu alan çalışma alanlarına dönük yatırımlar konusunda çok fazla talep görmektedir. Bu talep yoğunluğunun planlı bir düzenlemeye gidilmemesi durumunda bölgede spontane konut dışı gelişim ortaya çıkacağı çok açıktır. Bu bakımdan mer'i planın da ana kararı olan konut dışı kentsel çalışma alanlarının bölgedeki talep ve gelişmeye koşut olarak alt ölçeklerdeki planları yönlendirebilmesi amacıyla lekesel düzeyde söz konusu yol aksı boyunca uzatılmış ve plana işlenmiştir.

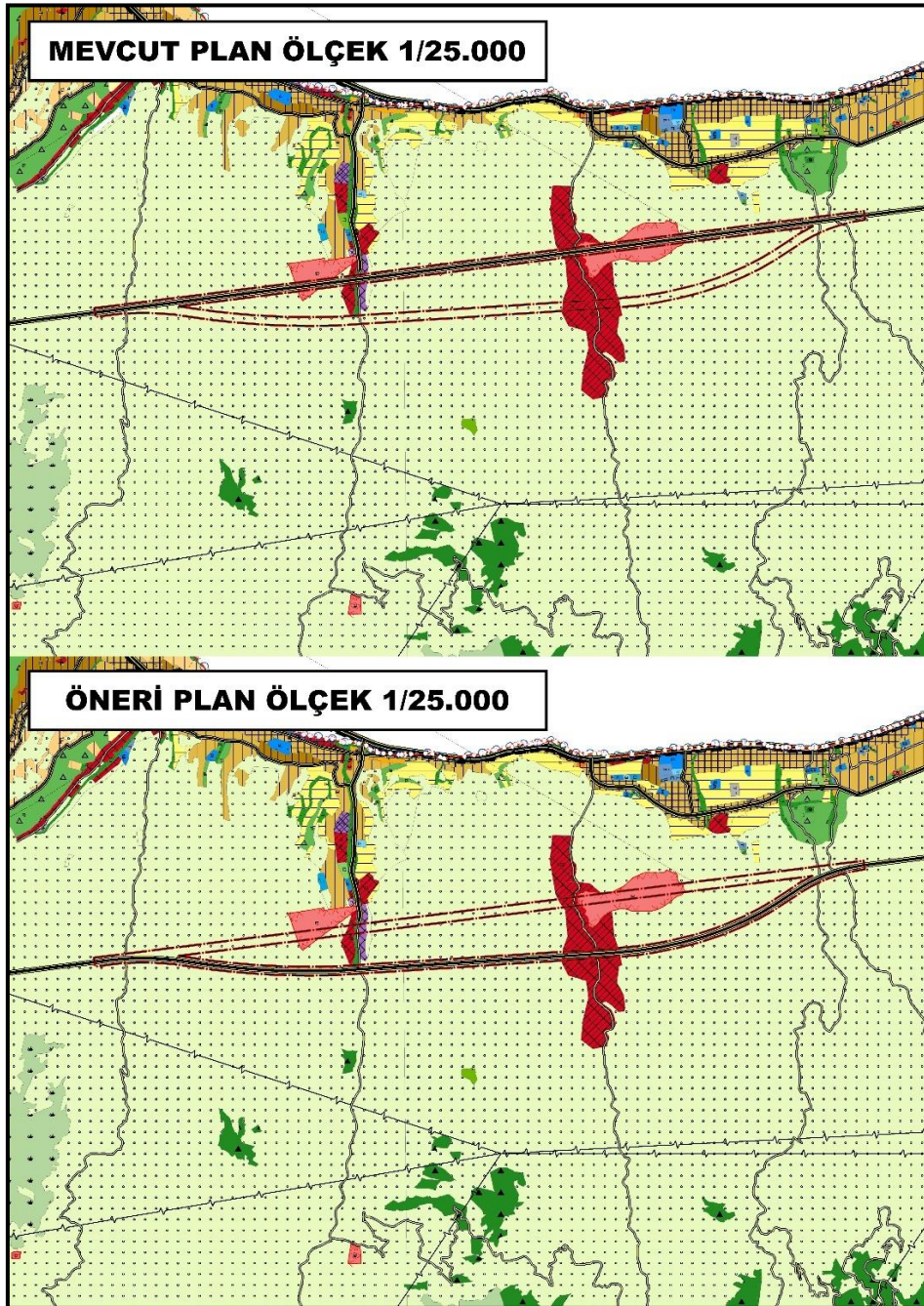


Şekil 15: Karşıyaka – Yomra Kesimi Mevcut Öneri Durum

Bu noktada Güney Çevre Yolunun Yomra ve Arsin yerleşmelerinin güney kesimindeki geçişinde yol aksının afete maruz bölge kararının bulunduğu alandan geçirildiği **itirazlar yolu ile tespit edilmiştir.** Hiç şüphesiz afete maruz bölge kararı bulunan bir kesimde herhangi bir yapılaşmaya veya imar faaliyetine esas plan kararları üretilmesinin gerek imar mevzuatı gerekse de planlama ilkeleri ile örtüşmeyeceği bilinmektedir. Bu kesimde sehven afete maruz

bölge üzerinden geçirilmiş olan yol güzergahının bu durum göz önüne alınarak yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Bu gereklilik kapsamında güney çevre yolunun Yomra ve Arsin yerleşmelerinin güney kısmındaki geçiş güzergahı afete maruz bölge sınırları gözetilerek güney yönünde kaydırılmış ve yolun niteliğine uygun dönüş yarıçapları ile düzenlenerek eski güzergahta olduğu gibi keskin virajlar olmadan doğrusal bir hatta Büyükşehir Belediye Meclisini 12.2.2026 tarih ve 111 sayılı kararına göre yeniden düzenlenmiştir. Bu doğrultuda oluşan mevcut ve öneri plan durumu aşağıdaki gibidir.



Şekil 16. Yomra – Arsin Bölgesi Güney Çevre Yolu Güzergâh Değişikliği Mevcut Öneri Durum

Sonuç itibariyle yeni çevre yolu güzergahının plana işlenmesi, eski güney çevre yolunun kaldırıldığı kısımlar ile bununla etkileşim içinde olan alanlarda ve Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arterinin bağlantı noktalarında yapılan düzenlemeler ile mer'i nazım imar planı kararları revize edilmiştir. Bu anlamda kentin planlı/yerleşik kısımlarında tüm koşulları zorlayarak geçirilmiş olan çevre yolu daha güneyde yapılaşmanın olmadığı kesimde doğrusal bir aksta yeniden planlanmıştır.

Bununla birlikte eski yolun kaldırılarak, alt ölçeklerde planların uygulama imkân ve kabiliyetinin artırılması, kentliler arasında mülkiyet sorunlarına yol açacak düzenlemelere gidilmesinin önlenmesi, bölgede yaşayanların aidiyet duygusu ile bağlı olduğu arazileri yerine kentin başka noktalarına taşınmasının önüne geçilmesi amaçlarıyla mevcut yapılaşma, mer'i plan kararları, kadastral durum ve arazi plastiği dikkate alınarak yeniden bir plan kurgusu ile kentte oluşturduğu sorunlar çözümlenmiştir. Öte yandan kentin planlama alanının ortasından geçerek bir yapay eşik oluşturan ve kentin sosyal, ekonomik ve çevresel değerleri yönünden yaşayan organizmasında kalıcı hasarlara yol açacak olan yolun kaldırılması kentin karakteristik dokusunun da korunmasını sağlayacaktır.

2.2. NÜFUS VE ALAN KULLANIMLARI HESAPLARI

Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arterinin bağlantı noktaları ile kaldırılan güney çevre yolu ile etkileşim içinde olan kesimlerde gerek yolun kaldırılması ile oluşan boşlukların planlanması, gerek bu yola bağlanan ikincil yolların yeniden düzenlenmesi, gerekse de bu kurgu içerisinde gereken mekânsal düzenlemelerin yapılması kapsamında yapılan değişiklikler ile ortaya çıkan yeni kentsel mekânsal yapı; nüfus, fonksiyon alanları ve kentsel sosyal donatı alanları yönünden irdelenmiştir. Bu irdelenmede mer'i plan verileri ile yeni durum verileri karşılaştırmalı bir yöntem ile ele alınmıştır. Aşağıda her iki plana göre değişikliğe konu olan alanlardaki nüfus tablosu verilmiştir.

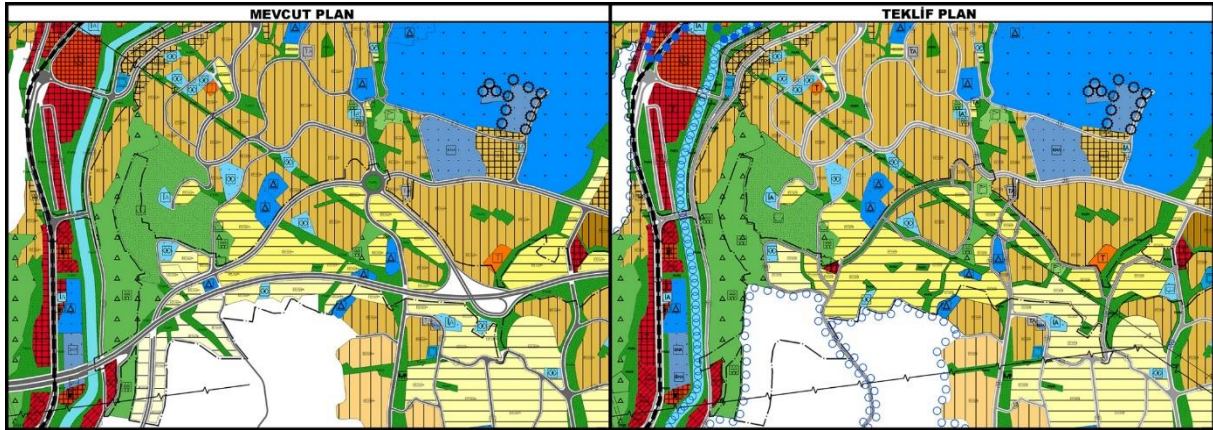
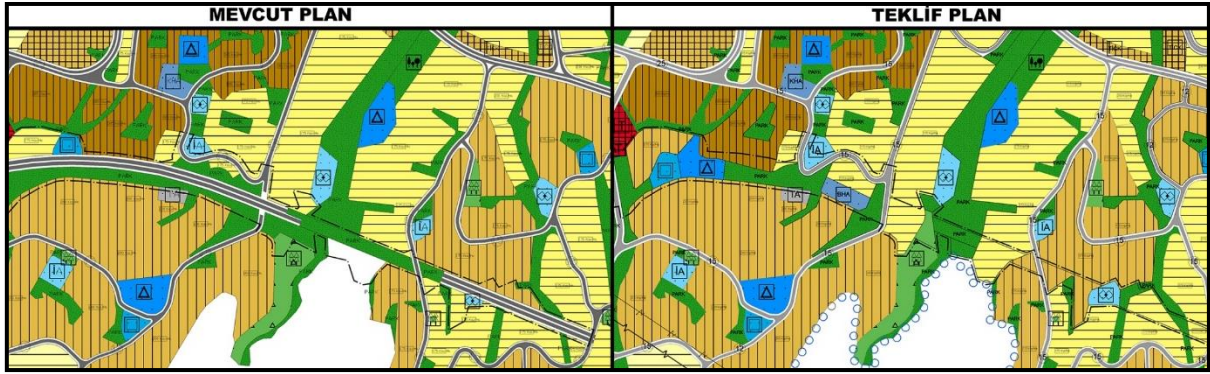
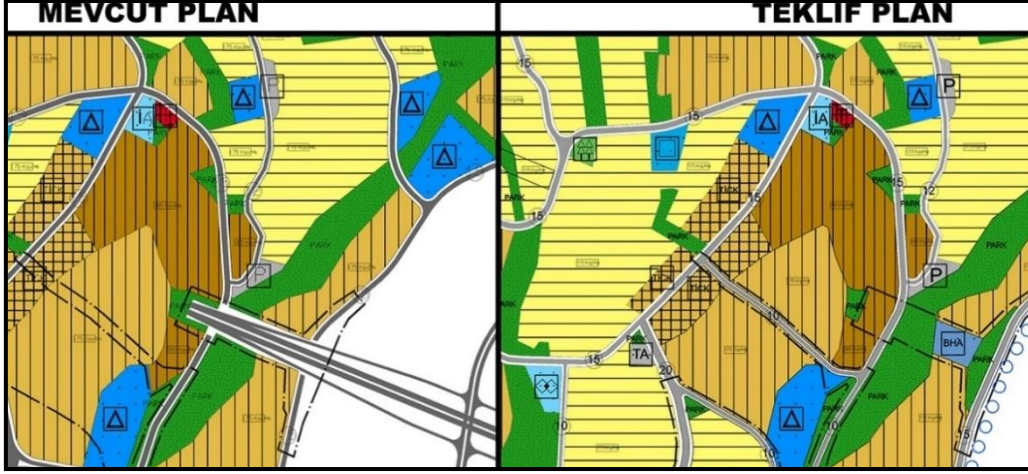
Tablo 3: Trabzon İli 1. Planlama Bölgesi Plan Değişikliği Karşılaştırmalı Nüfus Tablosu

1. PLANLAMA BÖLGESİ PLAN REVİZYONU	ALAN ADLARI	YOĞUNLUK ARALIKLARI	ORTALAMA BRÜT YOĞUNLUK (Kişi/Ha.)	MER'İ PLAN		REVİZYON PLAN	
				ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (HA.)	NÜFUS (Kişi)	ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (HA.)	NÜFUS (Kişi)
				Gelişme Konut Alanları	Seyrek Yoğunluk (0-50 Kişi/ha)	25	8.22
Düşük Yoğunluk (51-120 Kişi/ha)	85	10.63	904		5.75	489	
Orta Yoğunluk (121-250 Kişi/ha)	185	72.92	13490		82.64	15288	
Yüksek Yoğunluk (251-400 Kişi/ha)	325	2.21	718		7.79	2532	
Meskun Konut Alanları	Düşük Yoğunluk (51-150 Kişi/ha)	150	0.46	69	0.46	69	
	Orta Yoğunluk (151-300 Kişi/ha)	225	17.99	4048	20.53	4619	
	Yüksek Yoğunluk (301-600 Kişi/ha)	450	5.41	2435	5.53	2489	
Karma Kullanım Alanları	TICK	Yoğunluk (100-600 Kiş/ka)	300	5.21	1563	5.06	1518
TOPLAM					23432	3572	27004

1. PLANLAMA BÖLGESİ PLAN REVİZYONU	ALAN ADLARI	YOĞUNLUK ARALIKLARI	ORTALAMA BRÜT YOĞUNLUK (Kişi/Ha.)	MER'İ PLAN		REVİZYON PLAN	
				ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (HA.)	NÜFUS (Kişi)	ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (HA.)	NÜFUS (Kişi)
				Gelişme Konut Alanları	Seyrek Yoğunluk (0-50 Kişi/ha)	25	5.00
Düşük Yoğunluk (51-120 Kişi/ha)	85	5.35	455		6.64	564	
Orta Yoğunluk (121-250 Kişi/ha)	185	44.90	8307		45.92	8495	
Yüksek Yoğunluk (251-400 Kişi/ha)	325	0	0		0.44	143	
Meskun Konut Alanları	Orta Yoğunluk (151-300 Kişi/ha)	225	14.46	3254	11.58	2606	
	Yüksek Yoğunluk (301-600 Kişi/ha)	450	0.40	180	0.79	356	
Karma Kullanım Alanları	TICK	Yoğunluk (100-600 Kiş/ka)	300	4.63	1389	4.61	1383
Diğer Yerleşim Alanları (bağ ve sayfiye)		Seyrek Yoğunluk (0-50 Kişi/ha)	20	7.45	149	17.89	358
TOPLAM					13858	47	13904

Planlama alanı kapsamında öncelikle 1.Bölgenin mer'i planının tümü ile değişikliklerden sonraki planın tümü üzerinden bir hesaplama yapılmıştır. Yukarıdaki 1. Tabloda bu hesaplama ait veriler yer almaktadır. Buna göre alanda 3500 kişilik bir nüfus artışı görülmektedir. Ancak söz konusu alanda sadece değişikliğin yapıldığı bölgeler özelinde alt ölçeklerden alınan veriler ile yapılan hesaplama göre ise alanda sadece 47 kişilik bir değişikliğin olduğu da 2. Tablodan görülmektedir. Şöyle ki 1/25.000 planın, ölçeği gereği detayların gösterilmediği, daha bütüncül alan kullanım kararlarının verildiği bir plan kademesi olduğu açıktır. Nitekim bu planın alt ölçekli 1., 2. ve 3. Etap planlama bölgelerinin 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliklerine ait plan açıklama raporlarında da yapılan nüfus hesaplamalarında 1. Planlama Bölgesinde toplamda 44 kişilik bir nüfus artışının olduğu belirtilmiştir. Öte yandan 25 bin plan değişikliğinin yapıldığı 2. ve 3. Bölgede ise toplamda 374 kişilik bir azalmanın olduğu da bu planlara ait raporlarda yer almaktadır. Bu anlamda kaldırılan yol alanlarının önemli bir kısmı alt ölçeklerde sosyal donatı alanlarına ayrılmış ancak plan tekniği gereğince 25 bin nazım plan değişikliğine konut bölgeleri olarak konu edilmiştir. Nitekim aşağıdaki şekillerde 5 bin ölçekli nazım planda güney çevre yolunun önemli bir kısmının şekillere göre sırasıyla belediye hizmet alanı, yeşil alan, sosyal tesis, yeşil alan,

ağaçlandırılacak alan, belediye hizmet alanı, yeşil alan, eğitim alanı ve sağlık tesisi gibi kamusal alanlara ayrıldığı, özellikle Bostancı bölgesindeki 25 metrelik bağlantı yolunun ise tümüyle açık – yeşil alan olarak düzenlenmiş olduğu görülmektedir.



Öte yandan sadece plan tekniğine dayalı olarak ortaya çıkan nüfus artışının bir başka nedeni de mer'î nazım imar planında eski çevre yolunun etrafında mevcut yapılı çevreyi, parsel dokusunu ve imar uygulamalarını gözetmeden, hiçbir planlama veri ve ilkesini dikkate alınmadan oluşturulan yol koruma kuşağı niteliğinde olan yeşil alanlarının yolun kaldırılmasına koşut olarak yeniden plan kararlarına konu edilmesidir. Şöyle ki söz konusu alanlar alt

ölçeklerde büyük ölçüde donatı alanlarına konu edilmiş ancak bu alanların bir kısmı da gerek plan bütünlüğü gerek yapılı çevre gerek uygulama görmüş parsel dokusu gerekse de uygulanabilir planlar oluşturulması amacıyla konut alanları olarak planlanmıştır. Ancak bu noktada bu kesimlerin de 25 bin nazım plana aktarımı bütüncül olarak konut bölgeleri olarak yapılmıştır.

Son tahlilde güney çevre yolunun işlenmesi ve eskisinin bağlantıları ile birlikte kaldırılması sonucu oluşan plan değişikliği ile mer'i planın nüfus dengesi üzerinde aleyhte bir işlem tesis edilmemiştir.

Nitekim aşağıda verilen ve her iki planı değişikliğe konu fonksiyonları alan dağılımı yönünden analiz eden karşılaştırma tablosunda da yapılan müdahalelerin niteliği ve değişiklikler ile nüfus ve sosyal donatı yönünden bir baskı oluşturulmadığı görülebilmektedir.

Tablo 4: Trabzon İli 1. Planlama Bölgesi Plan Değişikliği Karşılaştırmalı Alan Kullanımları Tablosu

1. PLANLAMA PLANLAMA BÖLGESİ MERİ İMAR PLANI İLE İMAR PLANI REVİZYONU ALAN KULLANIMLARI ANALİZİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU					
KULLANIM TÜRÜ		MER'İ NİP (Ha)	RNİP (Ha)	DEĞİŞİKLİK İLE OLUŞAN FARK	
KONUT ALANLARI	GELİŞME KONUT SEYREK YOĞUNLUK 40 KİŞİ/HA	8.22	0.00	-8.22	
	GELİŞME KONUT DÜŞÜK YOĞUNLUK 51-120 KİŞİ/HA	10.63	5.75	-4.88	
	GELİŞME KONUT ORTA YOĞUNLUK 121-250 KİŞİ/HA	72.92	82.64	9.72	
	GELİŞME KONUT YÜKSEK YOĞUNLUK 251-400 KİŞİ/HA	2.21	7.79	5.58	
	MESKUN KONUT DÜŞÜK YOĞUNLUK 51-150 KİŞİ/HA	0.46	0.46	0	
	MESKUN KONUT ORTA YOĞUNLUK 151-300 KİŞİ/HA	17.99	20.53	2.54	
	MESKUN KONUT YÜKSEK YOĞUNLUK 301-600 KİŞİ/HA	5.41	5.53	0.12	
	KONUT ALANLARI TOPLAMI	117.84	122.70	4.86	
	ÇALIŞMA ALANLARI	KONUT TİCARET	5.21	5.06	-0.15
		BHA	2.52	2.52	0
TİCARET ALANLARI		1.01	1.43	0.42	
KDKÇA		4.07	9.38	5.31	
KENTSEL SOSYAL DONATI VE TEKNİK ALTYAPI ALANLARI	PARK ALANI	9.05	12.29	3.24	
	PARK ALANI (koruma kuşağı)	27.73	8.45	-19.28	
	AĞAÇLANDIRILACAK ALAN	20.08	21.17	1.09	
	MEZARLIK	4.97	1.20	-3.77	
	EĞİTİM ALANLARI	2.41	1.93	-0.48	
	SOSYAL TESİS ALANLARI	0.00	0.83	0.83	
	TARIM ALANLARI	5.97	14.70	8.73	

Yukarıdaki tabloda konut alanları genelinde 4,86 hektarlık bir artış olduğu görülmekle birlikte, bu artışın tamamının kaldırılan yol koruma kuşağına bağlı olarak olduğu bu fonksiyondaki azalmadan anlaşılabilir. Nitekim yol koruma kuşağı olarak 25 bin plana konu edilen park alanları Yalınca'da yaklaşık 10.70 hektar, Bostancı Kavşağı ve devamında ise yaklaşık 6.13 hektar olarak alt ölçekli nazım planda doğrudan yol ve kavşak alanı olarak planlanmıştır. Yani 25 bin mer'î planda 27.73 hektarlık koruma kuşağı niteliğinde yer alan park alanlarının gerçekte 16.83 hektarı güney çevre yolu değişikliğine konu edilen 5000 nazım planda doğrudan yol ve kavşak alanı olarak planlanmıştır. Bu bakımdan 5000 planda kaldırılan yol alanının 25 bin plana yansması da haliyle yeşil alanda azalma ve detay içermeyen, bütüncül plan gösterimlerine bağlı olarak konut bölgelerinde artış olarak yer almıştır. Üstelik kaldırılan yol alanlarının önemli bir kısmının sosyal donatı alanlarına ayrıldığı 5000 ölçekli plan değişikliklerine ait plan açıklama raporlarından anlaşılmaktadır. Nitekim bu raporlarda donatıların gerek alan gerekse de oran yönünden iyileştirilmiş olduğu yer almaktadır. Bu durum göz önüne alınarak tablo yeniden incelendiğinde aslında nitelikli yeşil alanlar olmaktan ziyade yolun arazide yapacağı bozulmaları da giderecek, aktif kullanımdan uzak yeşil bölgelerin yeniden düzenlenerek aktif olarak kullanılabilir yeşil alanların artırılmış olduğu görülmektedir.

Tabloda eğitim alanında yer alan azalma ise plan karar ve gerekçeleri kısmında da izah edildiği üzere güney çevre değişiklikleri ile ilgisi olmayan bir durumdan kaynaklanmaktadır. Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.06.2024 tarih ve 279 sayılı kararı ile onanan eğitim alanının ticaret alanına fonksiyon dönüşümünü içeren plan değişikliği, şehven 25 bin plana işlenmemiştir. Bu anlamda eğitim alanındaki azalma ile ticaret alanındaki artış tümüyle bir önceki işlemin eksikliğinin giderilmesinden ibarettir.

Tarım alanında görülen artış ise Bostancı Mezarlığının güney kısmında çok yüksek eğime haiz olan ve mer'î nazım planda kentsel fonksiyonlara konu edilecek şekilde planlanmış bölgelerin, mevcut plan kararlarının uygulanması sonucu arazi yapısının çok büyük oranda bozularak tahrip edileceği için mevcut durumunun korunarak devam edilebilmesinin sağlanması amacıyla tarımsal nitelikli alan olarak plana işlenmesi ile ortaya çıkmıştır. Yine aynı bölgede mezarlık alanındaki azalma da 2 Nolu Bostancı Mahallesi kalan ve mer'î nazım planda mezarlık olarak tanımlanmış alandaki gerek mülkiyet gerekse de fiili durum yönünden mezarlık olmayan kısımların ağaçlandırılacak alan olarak plan kararların konu edilmesi ile olmuştur.

Sosyal tesis alanında, halihazırda bölgedeki sosyal tesisin spor tesisleri olarak kullanılan ve planda yeşil alan olarak gösterilmiş tescil harici kısmın sosyal tesise dahil edilmesi ile bir

artış sağlanmıştır. Bu alanda planda eksilen yeşil alanın planın genelindeki yeşil alanlarının arttırılmış olması nedeniyle plan değişikliğinin yeşil alanlar yönünden bir azalmaya yol açmadığı açıktır.

Sonuç itibariyle Değirmendere – Kaşüstü aksı ana arterinin bağlantı noktaları ile kaldırılan güney çevre yolu ile etkileşim içinde olan kesimlerde gerek yolun kaldırılması ile oluşan boşlukların planlanması, gerek bu yola bağlanan ikincil yolların yeniden düzenlenmesi, gerekse de bu kurgu içerisinde gereken mekânsal düzenlemelerin yapılması kapsamında yapılan değişiklikler ile mer'i nazım planının nüfus ve donatı dengesi üzerinde karşılanması güç baskılar oluşturulmamıştır. Tersine, plana yansıyan koruma kuşakları ile birlikte önemli bir yüzölçümüne sahip güney çevre yolunun kaldırılarak yeniden planlanması ile mer'i planın iç kurgusuna dayalı dengeleri çok büyük oranda korunmuştur.

3. PLAN HÜKÜMLERİ

1. Plan değişikliğine konu olan alanlarda, Trabzon İli 1.Planlama Alt Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı Plan Hükümleri geçerlidir.