



TRABZON İLİ YOMRA İLÇESİ

1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ

AÇIKLAMA RAPORU

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	4
Plan Değişikliği Gerekçeleri	4
1. PLANLAMA ALANINA DAİR ANALİTİK ÇALIŞMALAR	4
1.1 Ülke ve Bölge İçindeki Yeri ve Konumu, Yönetimsel Yapı	5
1.1.1 Ülke ve Bölge İçindeki Yeri ve Konumu:	5
1.1.2 Yönetimsel ve Hukuki Yapı, İdari Bölünüş:	7
1.2. Ulaşım Ağındaki Yeri	8
1.2.1. Kara Yolu Ulaşımı:	9
1.2.2. Demir Yolu Ulaşımı:	10
1.2.3. Deniz Yolu Ulaşımı:	10
1.2.4. Hava Yolu Ulaşımı:	11
1.2.5 Yomra İlçesi Ulaşımı:	12
1.3. Nüfus Yapısı	13
1.3.1 Trabzon İli Nüfus Yapısı:	13
1.3.2 Kentsel Nüfusun Mekâna Dağılımı:	14
1.4. Kentin Tarihsel ve Mekânsal Oluşumu	15
1.4.1 Trabzon İlinin Genel Tarihi:	15
1.4.2. Trabzon Kentinin Mekânsal Gelişimi:	18
1.5. Kentin Planlama Süreci	20
1.5.1 Bölgedeki Planlama Sürecinin Tarihsel Gelişimi:	20
1.5.2. Yomra İlçesi 1/50.000 Ölçekli Nazım İmar Planı:	28
1.6. Doğal ve Fiziki Yapı	29
1.6.1. İklimsel Veriler:	29
1.6.2. Coğrafik Yapı ve Bitki Örtüsü:	31
1.6.3. Fauna:	33
1.6.4. Jeolojik Yapı ve Yerleşime Uygunluk Durumu:	33
1.7. Ekonomik Yapı	35
1.7.1. Ticaret Hayatı, Tarihi ve Gelişimi:	35
1.7.2. Ekonomik Yapı:	35
1.7.3. Sanayi Sektörü :	38
2. PLAN DEĞİŞİKLİKLERİNİN KAPSAMI ve PLAN KARARLARI	40
2.1. PLAN DEĞİŞİKLİKLERİ	40
2.2. NÜFUS VE ALAN KULLANIMLARI HESAPLARI	45
2.3. PLAN HÜKÜMLERİ	47

Tablo Dizini

Tablo 1: Trabzon'un İlçeleri; Yüzölçümü, Mesafe, Rakım.....	9
Tablo 2: Trabzon İlçeleri Nüfus ve Yoğunluk	13
Tablo 3: Trabzon İli, Yomra İlçesi Mahalleleri Nüfus Dağılımı (2024)	14
Tablo 4: Yomra Merkez Planlama Bölgesi Plan Değişikliği Karşılaştırmalı Nüfus Tablosu ..	45
Tablo 5. Yomra Nazım İmar Planı Plan Değişikliği Karşılaştırmalı Kentsel Sosyal Donatı Analizi Tablosu	46
Tablo 6: Yomra Merkez Planlama Bölgesi Plan Değişikliği	47

Şekil Dizini

Şekil 1. Trabzon İlinin Ülkedeki Konumu.....	5
Şekil 2: Trabzon İli'nin TR90 Bölgesi İçindeki Konumu	6
Şekil 3: Trabzon İli'nin Coğrafik Bölgeler İçindeki Konumu	6
Şekil 4: Yomra İlçesinin İldeki Yeri	7
Şekil 5: Trabzon ve İlçeleri.....	8
Şekil 6: Doğu Karadeniz Bölgesi Karayolları Haritası	10
Şekil 7: Lambert Planı Dönemi Trabzon Genel Görünüş	21
Şekil 8: Lambert Planı Dönemi Trabzon Sahil Görünüşü	22
Şekil 9: Lambert'in 1938 Yılında Trabzon İçin Hazırladığı Planın Eskizler	22
Şekil 10: Lambert Planında Önerilen Ortahisar Geçiş Güzergâhı	23
Şekil 11: İller Bankası'nın Açtığı Yarışmada Birinci Olup 1970 İmar Planında Kabul Edilen Plan	23
Şekil 12: 1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı	27
Şekil 13: 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları	28
Şekil 14: 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı	29
Şekil 15: Türkiye Gelişmişlik Haritası	36
Şekil 16: Mevcut ve Öneri Durum Bölge 1	42
Şekil 17. Mevcut ve Öneri Durum Bölge 2	44

GİRİŞ

Trabzon ili, Yomra İlçesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı 09.12.2020 Tarih ve 2316 Sayılı karar ile Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Planın yürürlükte olduğu süreçte plan ana kararlarını etkileyecek biçimde özellikle eski güney çevre yolundan kaynaklı ulaşım kurgusu ve mekânsal koşullar kapsamında yeni durumlar ortaya çıkmıştır. Bu yeni koşulların belirlediği çerçeve, Nazım Plan kararlarının yeniden gözden geçirilerek yenilenmesini gerekli kılmıştır.

Plan Değişikliği Gerekçeleri

Mer'i Nazım İmar Planında yer alan Trabzon Güney Çevre Yolu Karayolları Genel Müdürlüğüne yeniden projelendirilmiş ve plandaki güzergâhın dışında, daha güneyden yeni bir yol güzergâhı belirlenmiştir. Bu yeni proje kenti çok büyük oranda tünel ve viyadükle geçerken belirli kesimlerde kente bağlantılar vermektedir. Bu yeni güzergâh eskisinde olduğu gibi yapı/imar planlı bölgelerden geçirilmemiş, bunun yerine henüz kentsel anlamda yapılaşmaya konu olmamış kesimlerde planlanmıştır.

Bu yeni düzenleme ile ortaya çıkan asıl önemli sorun ise mer'i planda yer alan eski güney çevre yolu ile ilgilidir. Zira yeni güzergâhın belirlenmesi ile eski yolun da kaldırılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Nitekim Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'nün 25.04.2025 tarih ve 1798766 sayılı yazısı ile yeni güzergâhın belirlendiği ve bu kapsamda eski güzergâhın plandan kaldırılması gerektiği bildirilmiştir. Bu kapsamda Yomra mer'i nazım imar planında eski güney çevre yolu tünel ve hemzemin geçişler olarak plan kararlarına konu edilmiştir. Özellikle hemzemin geçişin yer aldığı kesimlerde gerek mekânsal anlamda gerekse de ulaşım kurgusu anlamında eski güney çevre yolunun kaldırıldığı alanlar ile bu durumun etkileşim içinde olduğu kesimlerde mer'i nazım plan ile bütünleşecek şekilde yeniden düzenlemeler yapılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır.

Bu zorunluluk kapsamında eski güney çevre yolu ve etkileşim alanları üzerinde nazım imar planı değişiklikleri hazırlanmıştır.

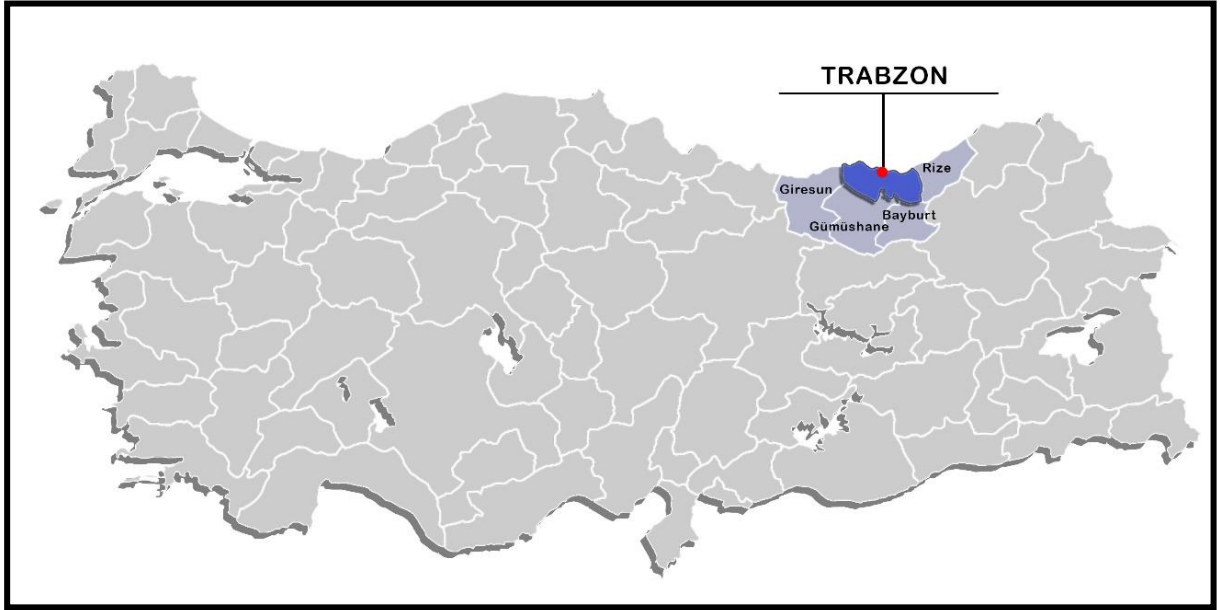
1. PLANLAMA ALANINA DAİR ANALİTİK ÇALIŞMALAR

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

1.1 Ülke ve Bölge İçindeki Yeri ve Konumu, Yönetimsel Yapı

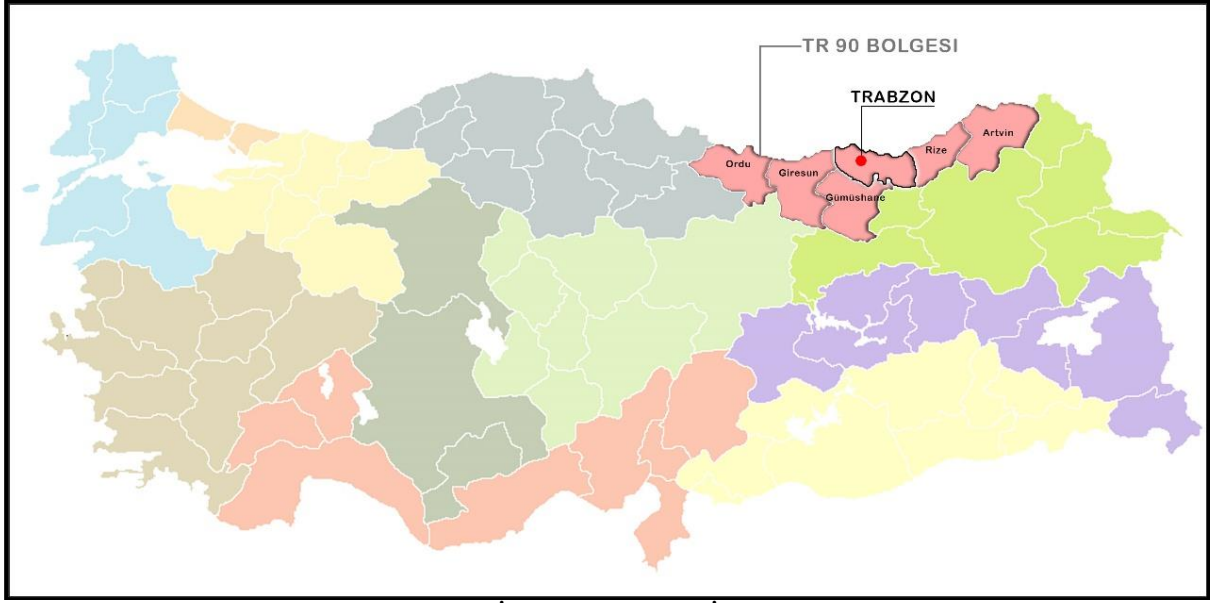
1.1.1 Ülke ve Bölge İçindeki Yeri ve Konumu:

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 İlinin 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.



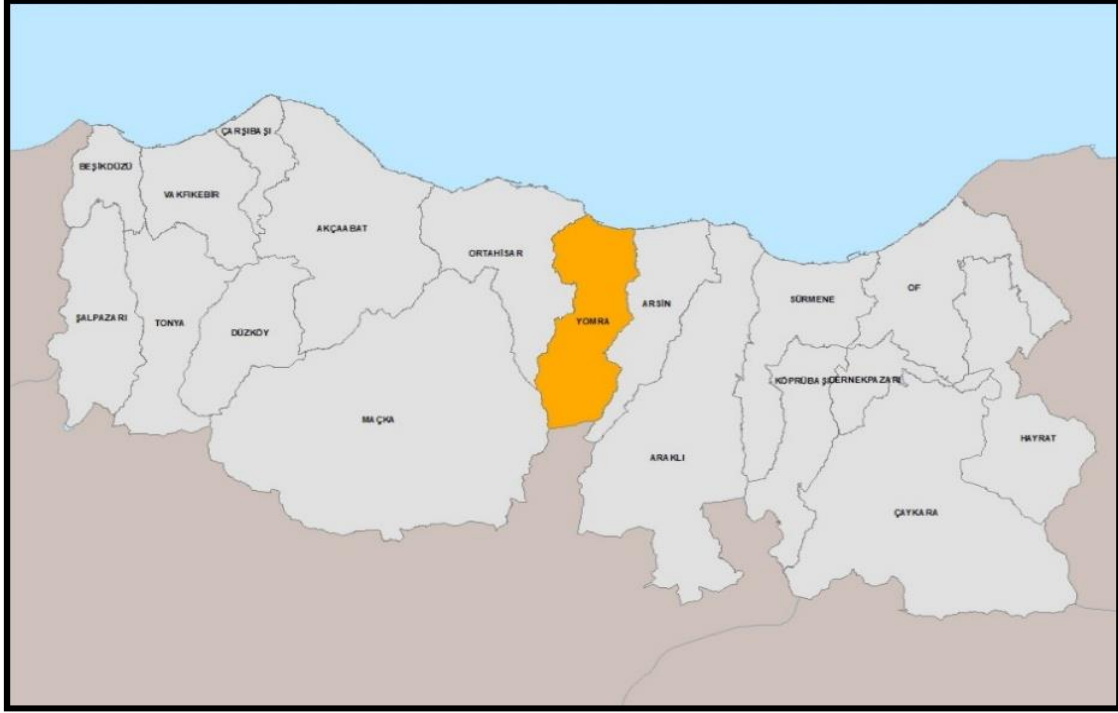
Şekil 2: Trabzon İli'nin TR90 Bölgesi İçindeki Konumu

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

Planlama alanının yer aldığı Yomra İlçesi 50.339 nüfusu ile Trabzon kent merkezinin batısında yer almaktadır. Yomra ilçesinin batısında Ortahisar, doğusunda Arsin bulunmaktadır.



Şekil 4:Yomra İlçesinin İldeki Yeri

1.1.2 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, Beşköprü, Çarşıbaşı, Çaykara, Dernekpazarı, Düzköy, Hayrat, Köprübaşı, Maçka, Of, Ortahisar, Sürmene, Şalpazarı, Tonya, Vakfıkebir, 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, Vakfıkebir, Sürmene, Maçka ve Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Çaykara, Tonya, Düzköy, Şalpazarı, Hayrat, Köprübaşı ve Dernekpazarı olarak sıralanan ilçelerden Yomra ilçesi, 2024 yılı itibarıyla toplam nüfusu 50.339'dur (erkek 25.013, kadın 25.326). Bu rakamla Yomra, Trabzon ilçeleri arasında nüfus açısından üçüncü sıraya yükselmiştir. İl nüfusunun yaklaşık %6,1'i söz konusu ilçe sınırları içerisinde yaşamaktadır.

1.2. 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.

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.

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 seyrüsefer yardım cihazlarıyla donatılmıştır.

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

1.2.5 Yomra İlçesi Ulaşımı:

Trabzon'un doğu yönünde gelişme gösteren önemli yerleşimlerinden biri olan Yomra ilçesi, kent merkezine yaklaşık 10 km mesafede yer almakta olup, Trabzon–Rize Devlet Karayolu (D010) güzergâhı üzerinde konumlanmıştır. Bu konumu sayesinde hem Trabzon şehir merkezine hem de doğu illerine erişim açısından stratejik bir geçiş noktası niteliğindedir.

İlçenin ulaşım ağı içindeki rolü, büyük oranda sahil koridoru boyunca uzanan karayolu ulaşımına dayanmaktadır. Karadeniz Sahil Yolu üzerinde yer alan Yomra, hem şehir içi ulaşımın sürekliliğini sağlaması hem de bölgesel ulaşım bağlantılarında önemli bir ara merkez işlevi görmesi açısından kritik konumdadır. Bu güzergâh, Trabzon'un doğu aksında yer alan Arsin, Araklı, Sürmene ve Of ilçelerine ulaşımın da ana omurgasını oluşturur.

Yomra ilçesi, Trabzon Havalimanı'na 5 km uzaklığı ile hava ulaşımı açısından da avantajlı bir konuma sahiptir. Havalimanına olan bu yakınlık, ilçede son yıllarda hızla artan konut, ticaret ve hizmet yatırımlarını desteklemiş, Yomra'yı Trabzon'un doğu kapısı haline getirmiştir.

İlçede şehir içi ulaşım, ağırlıklı olarak belediye ve özel halk otobüsleri ile sağlanmakta; ayrıca Trabzon Büyükşehir Belediyesi'nin toplu taşıma sistemine entegre biçimde hizmet veren dolmuş hatları bulunmaktadır. Bu hatlar Ortahisar merkez, Kaşüstü, Sancak, Yalınca ve Arsin yönlerinde yoğun şekilde çalışmaktadır.

Son yıllarda, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKHP) kapsamında yürütülen çalışmalarla, Yomra'nın Trabzon kent bütünündeki ulaşım rolü yeniden değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, ilçede akıllı ulaşım sistemleri, bisiklet yolları, otopark düzenlemeleri ve trafik yönetimi gibi bileşenlerin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Özellikle Kaşüstü bölgesinin sağlık ve hizmet merkezi olarak büyümesi, ilçede ulaşım talebini artırmakta; bu da yeni kavşak düzenlemeleri, toplu taşıma bağlantılarının güçlendirilmesi ve yaya öncelikli uygulamaların gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Yomra, konumu itibarıyla Trabzon ulaşım ağına hem merkez ile doğu ilçeleri arasında geçiş noktası, hem de Trabzon kent makroformunun doğuya doğru gelişim aksı üzerinde bulunan bir ilçe olarak öne çıkmaktadır. Bu nedenle ilçenin ulaşım planlamasında, trafik akışının düzenlenmesi, sahil koridorunun erişilebilirliğinin artırılması ve alternatif ulaşım modlarının geliştirilmesi yönünde stratejik planlamalar öncelikli hale gelmiştir.

Plan değişikliğine konu olan alanlar konumları itibariyle Yomra İlçesinin tüm ulaşım avantajlarından faydalanabilmektedir. Bu anlamda söz konusu alanların ulaşılabilirlik yönünden yeterli altyapıya sahip oldukları değerlendirilmiştir

1.3. Nüfus Yapısı

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 izlemektedirken, en az nüfusa sahip ilçe Dernekpazarı’dır.

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

Tablo 3: Trabzon İli, Yomra İlçesi Mahalleleri Nüfus Dağılımı (2024)

MAHALLE ADI	TOPLAM NÜFUS	ERKEK NÜFUS	KADIN NÜFUS
KAŞÜSTÜ MAHALLESİ	19.692	9.989	9.703
SANCAK MAHALLESİ	14.283	6.651	7.632
GÜRSEL MAHALLESİ	2.044	1.014	1.03
ÖZDİL MAHALLESİ	1.636	866	770
NAMIKKEMAL MAHALLESİ	1.508	727	781
İKİSU MAHALLESİ	879	445	434
YOKUŞLU MAHALLESİ	869	448	421
OYMALI MAHALLESİ	850	446	404
TAŞDELEN MAHALLESİ	801	403	398
KAYABAŞI MAHALLESİ	712	384	328
ÇAMLICA MAHALLESİ	694	355	339
YENİCE MAHALLESİ	648	343	305
GÜLYURDU MAHALLESİ	604	316	288
ÇAMLIYURT MAHALLESİ	562	298	264
KÖMÜRCÜ MAHALLESİ	561	281	280
TANDIRLI MAHALLESİ	493	249	244
TEPEKÖY MAHALLESİ	480	225	255
ŞANLI MAHALLESİ	463	236	227
KIRATLI MAHALLESİ	446	238	208
OCAK MAHALLESİ	428	228	200
ÇINARLI MAHALLESİ	414	217	197
DEMİRCİLER MAHALLESİ	414	218	196
PINARLI MAHALLESİ	307	154	153
MADEN MAHALLESİ	301	152	149
KILIÇLI MAHALLESİ	250	130	120

1.3.2 Kentsel Nüfusun Mekâna Dağılımı:

Yomra ilçesi idari sınırları içerisinde toplam 25 mahalle bulunmaktadır. İlçedeki mahallelerin nüfus büyüklükleri ve yerleşim yoğunlukları arasında önemli farklılıklar görülmektedir. İlçe merkezine ve ana ulaşım akslarına yakın mahallelerde nüfus yoğunluğu artarken, kırsal karakterini koruyan mahallelerde nüfus daha düşük düzeyde kalmaktadır. Özellikle Kaşüstü ve çevresindeki mahalleler, konut ve ticaret gelişiminin yoğunlaştığı alanlar olarak öne çıkmaktadır. Yomra ilçesinin nüfus yoğunluğu Trabzon ili genelinde orta düzeyde yer almakta olup, ilçe içerisinde mahalleler arasında belirgin yoğunluk farklılıkları bulunmaktadır. İlçe merkezine ve sahil bandına yakın alanlarda yoğunluk artarken, iç kesimlerde yer alan ve topoğrafyanın daha eğimli olduğu mahallelerde nüfus yoğunluğu daha düşük seviyelerde seyretmektedir.

Mahalleler arasındaki yoğunluk farklılıklarının temel nedenleri şu şekilde özetlenebilir:

- Konut, ticaret ve hizmet kullanımının yoğunlaştığı alanlar ile kırsal yerleşimler arasındaki gelişmişlik farkı,

- Mahalle sınırları içerisinde yapılaşmamış boş alanların bulunması,
- Yerleşime uygun olmayan eğimli topoğrafya, orman ve doğal alanların mahalle sınırları içinde yer alması.

Bu faktörler mahalleler arasında nüfus ve yapılaşma yoğunluğu bakımından farklı gelişim örüntülerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Son yıllarda gelişim baskısının arttığı Kaşüstü ve çevresindeki mahallelerde, ilçe merkezinin büyüme eğilimiyle uyumlu biçimde konut, ticaret ve hizmet kullanımının yoğunlaştığı görülmektedir. Bu alanlar, Trabzon kent merkezinin doğu yönündeki gelişme süreciyle bütünleşen ve nüfus artışı bakımından ilçe geneline benzer eğilimler gösteren yerleşimler olarak öne çıkmaktadır.

1.4. Kentin Tarihsel ve Mekânsal Oluşumu

1.4.1 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 bölümü 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 bulunmuş, 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 İilde 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.

1.4.2. Trabzon Kentinin Mekânsal 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; 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 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, Karşiyaka, 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 Meclisininin 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 amacıyla 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, Yalıncağ, Kaşüstü, Konaklar, Bostancı, Çilekli ve Bulak köylerinin bir kısmı; Darıca, Soğuksu ve Çukurçayır 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.

1.5. Kentin Planlama Süreci

1.5.1 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 doğru 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.

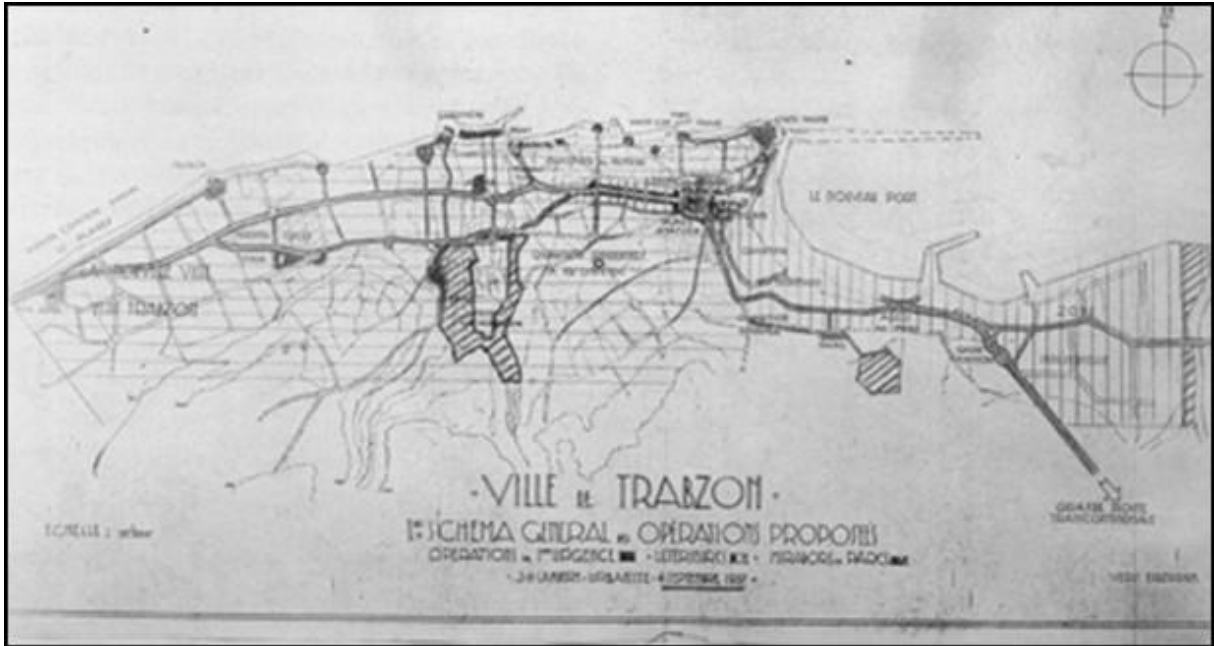


Şekil 7:Lambert Planı Dönemi Trabzon Genel Görünüş

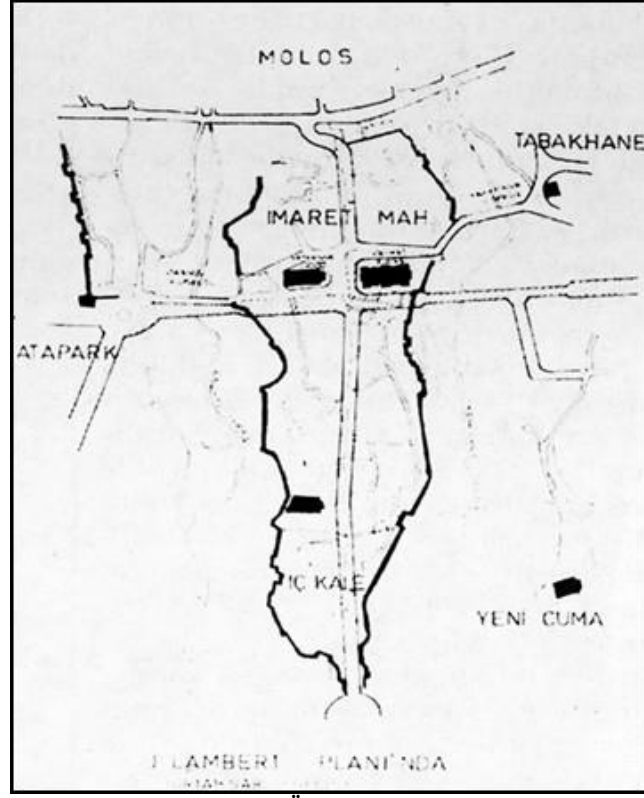


Trabzon - Kemer kaya Mahallesi (Sahil)

Şekil 8:Lambert Planı Dönemi Trabzon Sahil Görünüşü

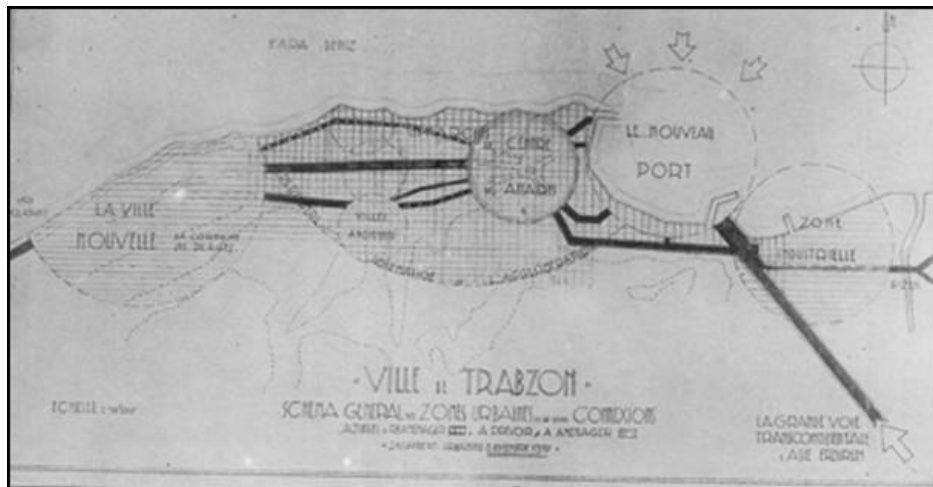


Şekil 9:Lambert'in 1938 Yılında Trabzon İçin Hazırladığı Planın Eskizler



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 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.

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,
- Yalıncaak; 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.

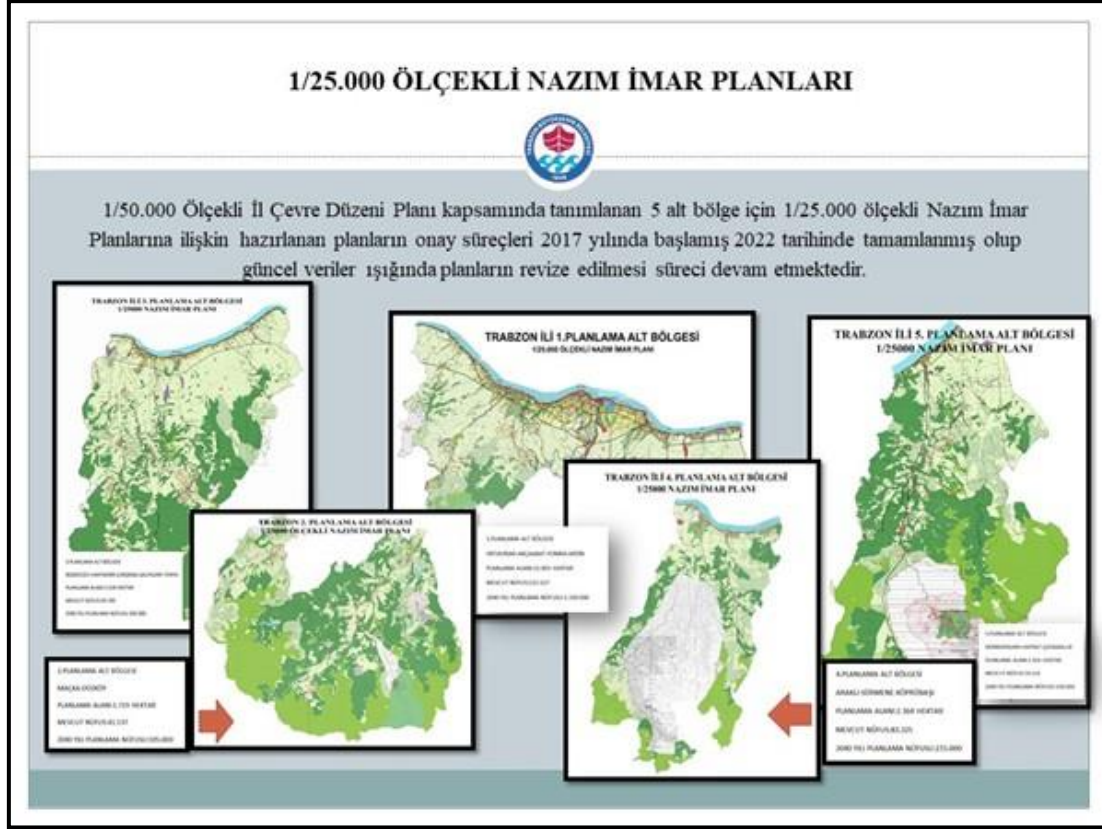
4.Planlama Bölgesini oluşturan Araklı, Sürmene ve Köprübaşı ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

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.

Şehir genelindeki planlama bölgelerindeki 1/25.000 ve 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planlarının yürürlüğe girmesinin ardından ilçe belediyelerince sorumluluk sahalarındaki 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planları üst ölçek planlar doğrultusunda hazırlanarak meclislerince onaylanmış, Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince de uygun görülerek yürürlüğe girmiştir.



Şekil 12:1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı



Şekil 13:1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları

1.5.2. Yomra İlçesi 1/50.000 Ölçekli Nazım İmar Planı:

Trabzon ili Yomra İlçesi için hazırlanmış bulunan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, ilçenin mekânsal gelişimini plan bütünlüğü içerisinde yönlendirmek, mevcut ve gelişmekte olan yerleşim alanlarını dengeli biçimde düzenlemek ve Ortahisar kent merkezinin doğu yönündeki büyüme süreciyle uyumlu bir kentsel yapı oluşturmak amacıyla hazırlanmıştır.

Yomra İlçesi, Ortahisar İlçesi'nin doğu komşusu konumunda olup, özellikle son yıllarda konut, ticaret ve hizmet sektörlerine yönelik gelişmelerin yoğunlaştığı bir yerleşim alanı niteliği taşımaktadır. İlçenin gelişim sürecinde ulaşım bağlantıları, kıyı alanlarının kullanımı ve bölgesel erişilebilirlik olanakları belirleyici unsurlar arasında yer almaktadır.

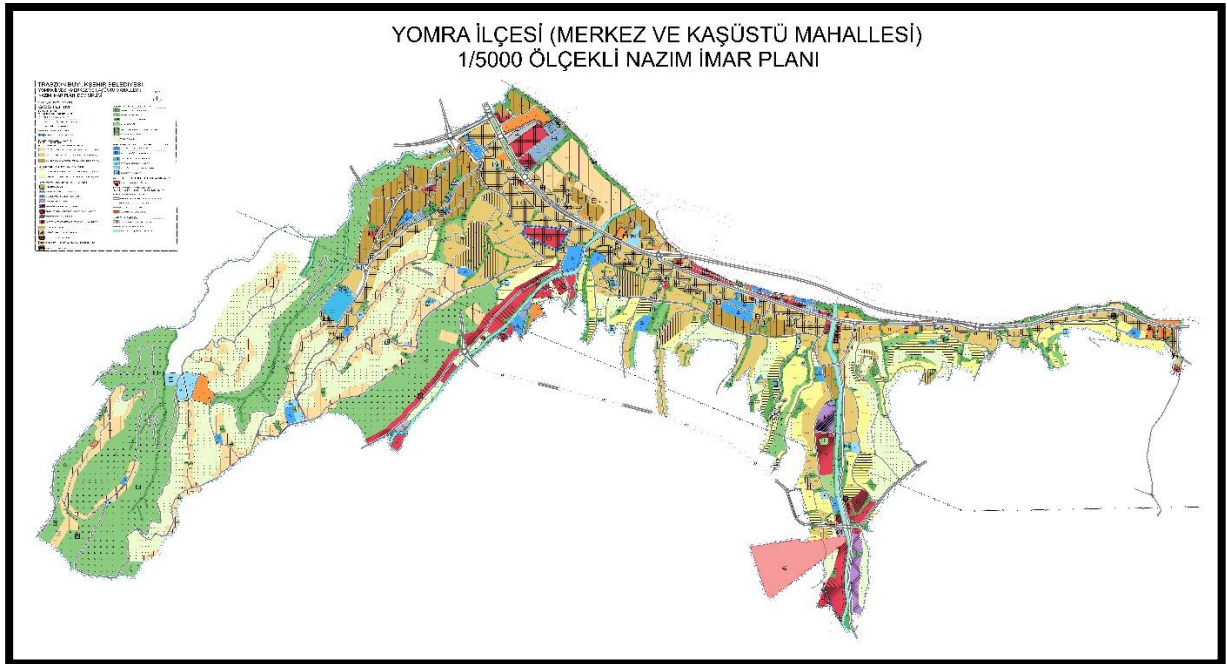
Mevcut nazım imar planı kapsamında; yerleşik alanların plan bütünlüğü içinde geliştirilmesi, yeni gelişme alanlarının ulaşım ve altyapı olanakları ile uyumlu biçimde yönlendirilmesi, kıyı alanları ve dere koridorları gibi doğal eşiklerin korunması, sosyal ve teknik altyapı alanlarının dengeli dağılımının sağlanması ve kentsel yaşam kalitesinin artırılması temel planlama hedefleri arasında yer almaktadır.

Bu doğrultuda plan, Yomra İlçesi'nin Ortahisar ile mekânsal ve işlevsel bütünleşmesini destekleyen, mevcut yerleşim dokusunu koruyan ve gelecekte ortaya çıkabilecek gelişme

ihtiyaçlarına cevap verebilecek sürdürülebilir ve uygulanabilir plan kararlarının oluşturulmasını esas almaktadır.

Planlama alanı, ilçe sınırları içerisinde yer alan mevcut yerleşim alanları ile gelişme potansiyeli taşıyan bölgeleri kapsamakta olup; Ortahisar kent merkezinin doğu yönündeki büyüme eğilimleriyle doğrudan ilişkili bir mekânsal yapı sergilemektedir. Trabzon kentinin ana gelişim yönü doğu aksı doğrultusunda şekillenirken, Yomra İlçesi de özellikle konut, ticaret ve hizmet fonksiyonlarına yönelik gelişme alanları açısından önem kazanmaktadır.

Planlama alanında kıyı kesimlerinde mevcut yerleşim dokusu ağırlık kazanırken, kıyının güney kesimlerinde gelişme konut alanları, daha iç kesimlerde ise tarım alanları ve kırsal karakterin sürdüğü yerleşim alanları birlikte yer almakta; bu durum ilçede çok katmanlı bir mekânsal yapı ortaya koymaktadır. Mevcut nazım imar planı, söz konusu yerleşim alanları ile ulaşım sistemi ve sosyal-tekniik altyapı kararlarını bütüncül bir yaklaşımla ele alarak ilçenin dengeli gelişimini yönlendirmektedir.



Şekil 14:1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı

1.6. Doğal ve Fiziki Yapı

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'da deniz etkisinde kalan ılıman iklim tipi hakimdir. Buna bağılı 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 Sibiry'a'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'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.

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 kuzeybatıdır ve hızı 28 m/sn'dir.

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

1.6.2. Coğrafik Yapı ve Bitki Örtüsü:

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.

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.

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; 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-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 igne 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.

Orman alanları yönünden bakıldığında 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.

1.6.3. 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 bildircin, 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.

1.6.4. 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.

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 çöktürüsü 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.

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.

1.7. Ekonomik Yapı

1.7.1. 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 saplanmıştır.

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 itibariyle 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.

1.7.2. Ekonomik Yapı:

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

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 kızılağaçlarla 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 İl'inin nüfus yönünden üçüncü büyük ilçesi olan Yomra'da ekonomik yapı geleneksel olarak tarıma dayalı olup, özellikle bitkisel üretim ve hayvancılık faaliyetleri kırsal kesimde önemini sürdürmektedir. Yomra Belediyesinin 2020 yılında yayınlamış olduğu ekonomik durum verisinde görüldüğü üzere nüfusun %70'i tarım sektöründe çalışmaktadır. Bununla birlikte, ilçenin Trabzon kent merkezine yakın konumu ve gelişen yerleşim alanları nedeniyle hizmet sektörü ve ticari faaliyetlerin giderek daha fazla ağırlık kazandığı görülmektedir. Sanayi faaliyetleri ise sınırlı ölçekte bulunmakta olup, ilçenin ekonomik yapısında belirleyici bir rol üstlenmemektedir.

1.7.3. 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:

İlde 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 yapılıyordu. 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.

Yomra ilçesinde sanayi faaliyetlerinin ağırlıklı olarak Kaşüstü–Sancak Mahallesi çevresi ile Arsin Organize Sanayi Bölgesi'ne komşu doğu kesimlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Yomra Belediyesi'nin 2020 yılında yayınlamış olduğu ekonomik verilerde sanayi sektörü çalışanlarının nüfusun %4'ü olduğu görülmektedir. Bununla birlikte görülmektedir ki, ilçe genelinde sanayi sektörü hâkim bir ekonomik faaliyet niteliği taşımamaktadır.

2. PLAN DEĞİŞİKLİKLERİNİN KAPSAMI ve PLAN KARARLARI

2.1. PLAN DEĞİŞİKLİKLERİ

Yapılan analizlerden elde edilen veriler, arazi çalışmaları ve kurum – kuruluşlar ile yapılan görüşmeler neticesinde 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'i nazım planının temel yaklaşımının korunmasına dikkat edilmiş ve değişikliğe konu olan kesimdeki sorunları gidermeyi amaçlayan mekânsal çözüm önerileri üretilmiştir.

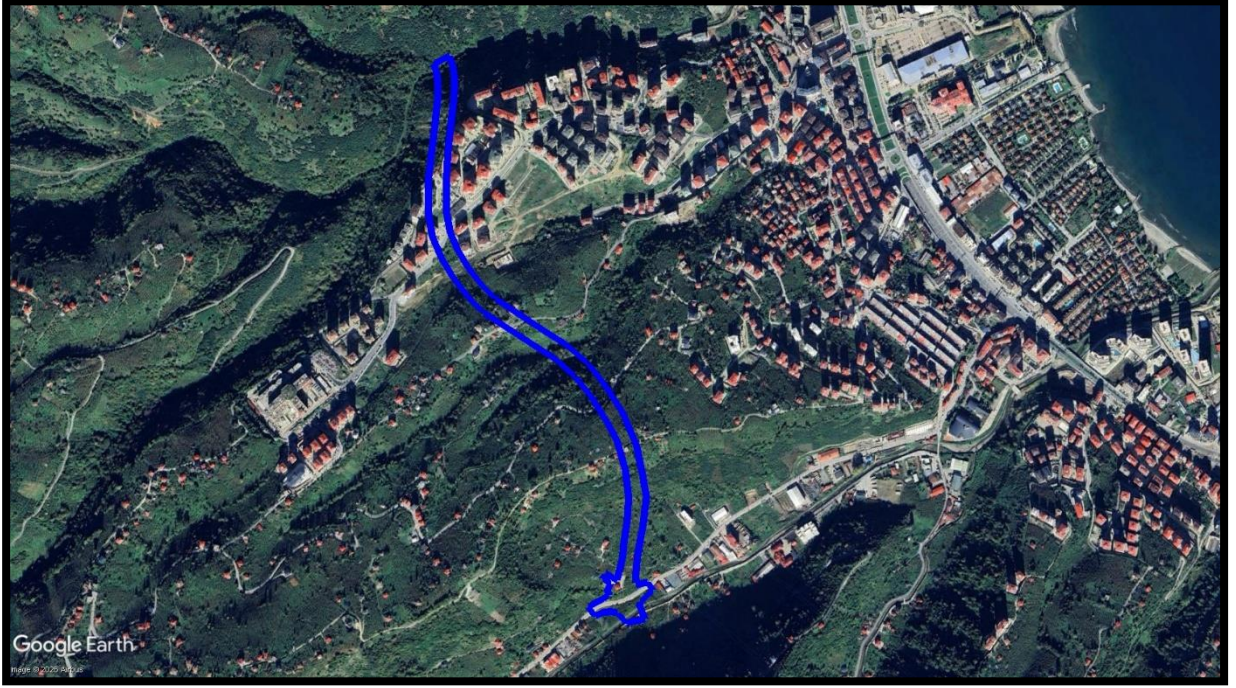
Bu kapsamda eski güney çevre yolunun Yomra planlama alanında, batı kısmında Ortahisar – Yalıncağ sınırdan, İncirlik Caddesi – Kaşüstü Deresi arasındaki kesimi ile doğu kısmında ise Gürsel ve Namık Kemal Mahalleleri sınırları içerisinde kalan ve Yomra Deresi üzerinde yer alan ve 1 nolu Oymalı Caddesine bağlantı veren Değirmenönü Köprüsü ve çevresi plan değişikliğine konu edilmiştir.

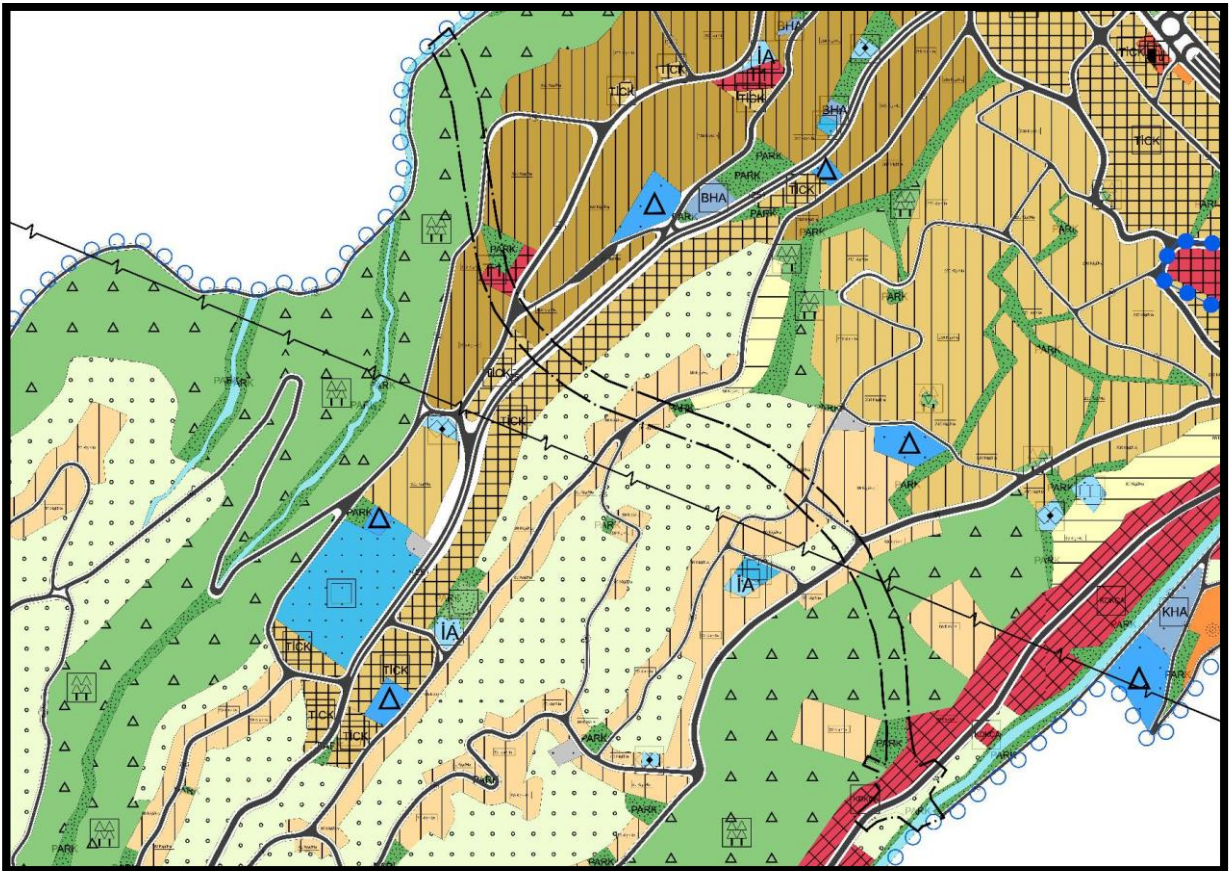
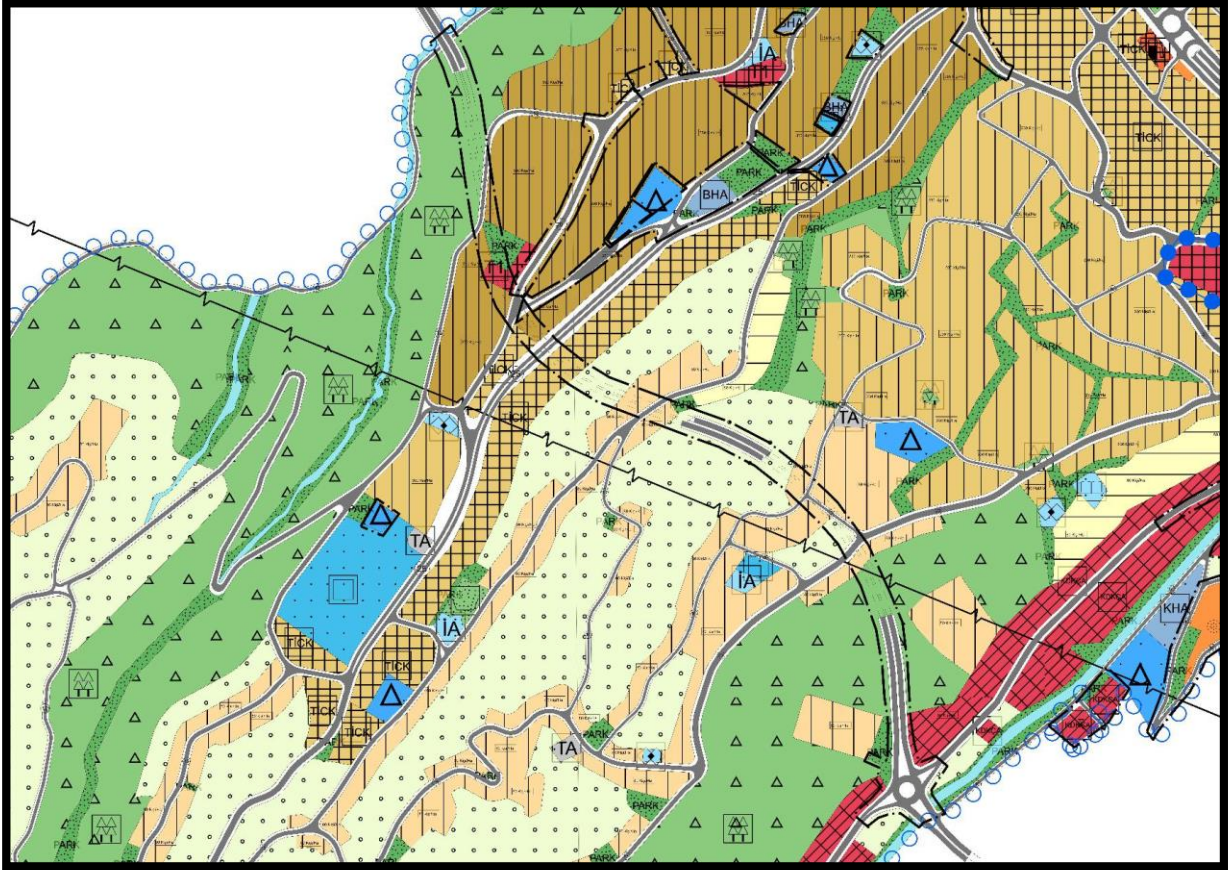
Söz konusu yol aksının tümünde mer'i nazım imar planında tünel geçişi ile gösterilmiş kısmında tünele ait plan kararı kaldırılmıştır. Bu alanda mer'i nazım plan kararları üzerinde başkaca bir değişikliğe gidilmemiştir.

Eski güney çevre yolunun tünel geçişi dışında kalan ve mer'i nazım planda kısmen hemzemin kısmen de viyadük olarak plan kararlarına konu olan kesimlerinde de güney çevre yolunun kaldırılması kapsamında söz konusu viyadük ve hemzemin yola dönük kararlar da

kaldırılmıştır. Bu kapsamda İncirlik Caddesi – Kaşüstü Deresi kısmında İncirlik caddesi ile çevre yolunun oluşturduğu hemzemin kavşak, bölgedeki mevcut yapılaşma, mülkiyet durumu, kullanım türü ve plan bütünlüğü kapsamında ele alınarak mer'î nazım plan kararları ile aykırılıklar içermeden bütünleşecek şekilde konut dışı kentsel çalışma alanı, park ve tarımsal nitelikli alan olarak planlanmıştır.

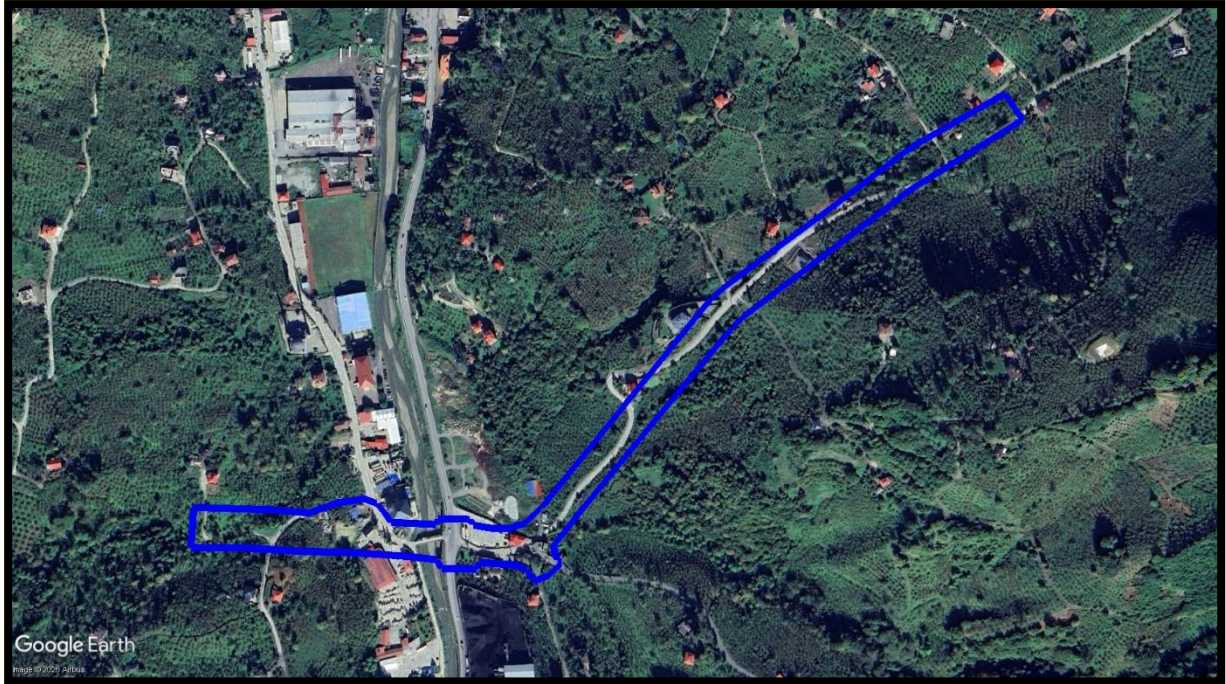
Yapılan tüm bu düzenlemeler sonucu oluşan mevcut ve öneri nazım plan şemaları ile uydu görüntüsü aşağıda gösterilmiştir.

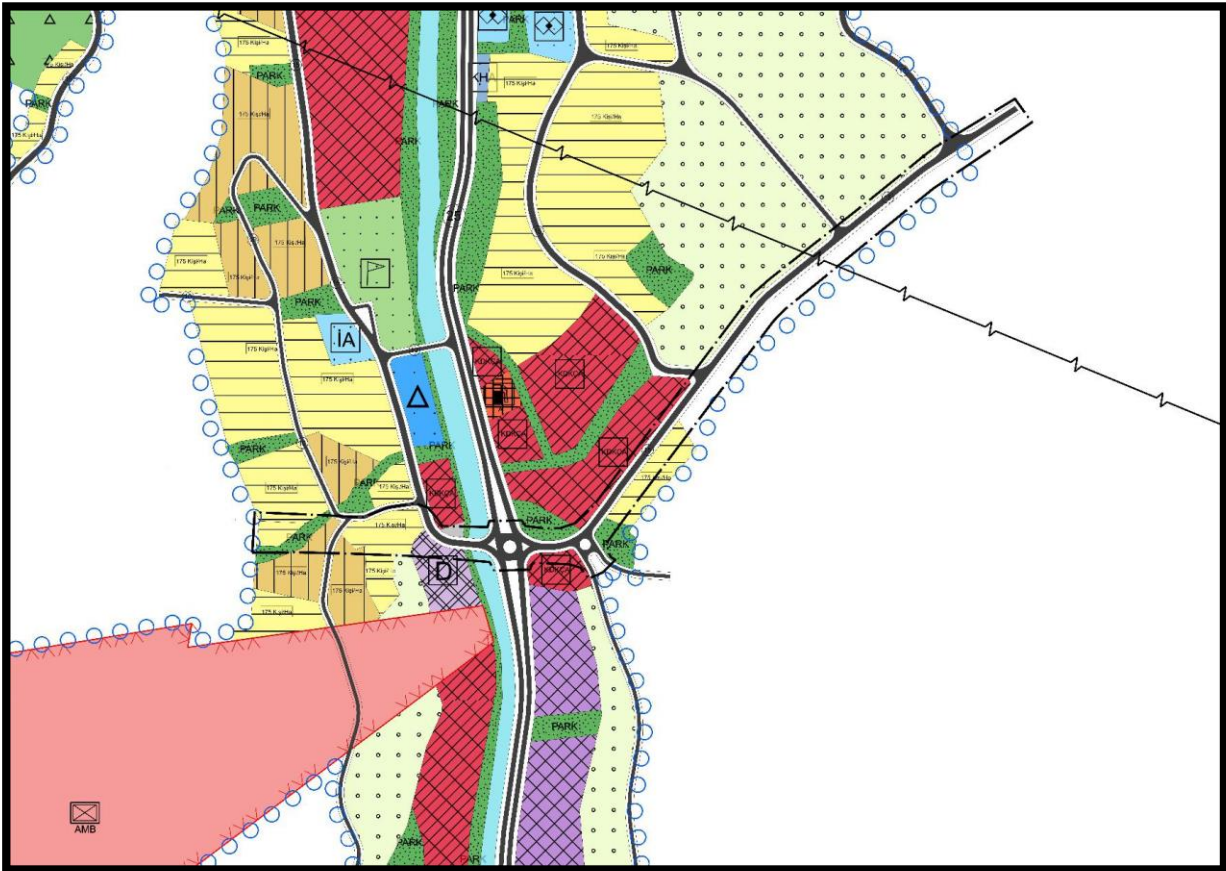
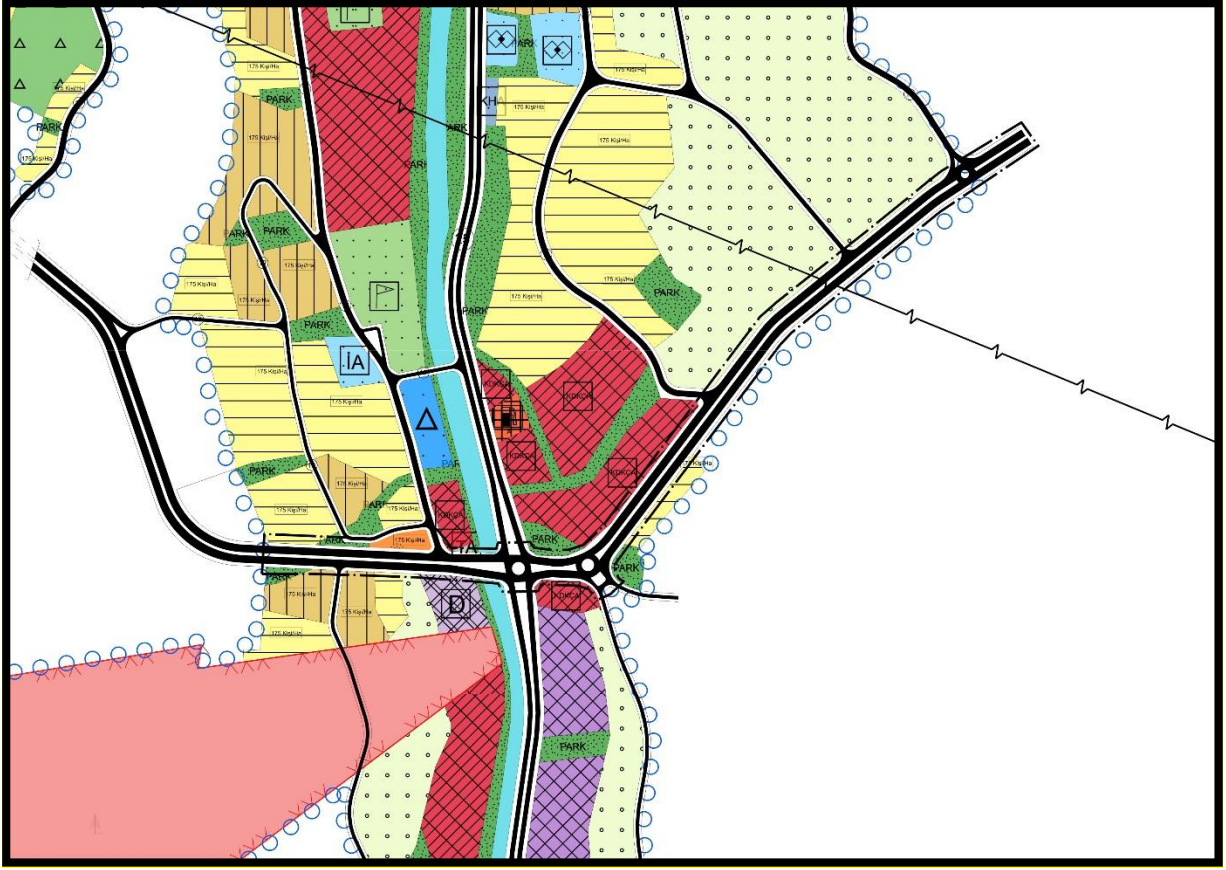




Şekil 16: Mevcut ve Öneri Durum Bölge 1

Yomra planlama alanının doğu kısmında ise eski güney evre yolunun Yomra Deresinin batısındaki kısmı tamamen kaldırılmış ve mer'i nazım planda evre yolunun oluşturduğu kavşağın doğu kolu kuzeyden gelen 15 metrelik yolun bağlanması ile yeniden düzenlenmiştir. evre yolunun kaldırıldığı kısımlar bölgedeki mevcut yapılaşma, mülkiyet durumu, kullanım türü ve plan bütünlüğü kapsamında ele alınarak mer'i nazım plan kararları ile aykırılıklar içermeden bütünleşecek şekilde 175 kişi/ha yoğunlukta meskn ve gelişme konut alanı, park, tarımsal nitelikli alan ile depolama alanı olarak plan kararlarına konu edilmiştir. Yomra deresinin doğu yönünde ise evre yolunun planlandığı kuzeydoğu aksında devam eden ve fiili durumda da trafığe açık olan yol 15 metre genişliğinde yeniden düzenlenmiştir. Yolun daraltılması ile oluşan alanlar ise mer'i nazım plan kararlarına uygun biçimde düzenlenmiştir. Yapılan tüm bu düzenlemeler sonucu oluşan mevcut ve öneri nazım plan şemaları ile uydu görüntüsü aşağıda gösterilmiştir.





Şekil 17. Mevcut ve Öneri Durum Bölge 2

2.2. NÜFUS VE ALAN KULLANIMLARI HESAPLARI

Yomra İlçesi planlama alanı içerisinde 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 irdelenimde mer'î 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 4: Yomra Merkez Planlama Bölgesi Plan Değişikliği Karşılaştırmalı Nüfus Tablosu

YOMRA MERKEZ PLANLAMA BÖLGESİ	ALAN ADLARI	YOĞUNLUK ARALIKLARI	ORTALAMA BRÜT YOĞUNLUK (Kişi/Ha.)	EN YÜKSEK EMSAL DEĞERİ	MER'İ PLAN		REVİZYON PLAN		
					ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (HA.)	NÜFUS (Kişi)	ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (HA.)	NÜFUS (Kişi)	
	Gelişme Konut Alanları	Orta Yoğunluk (121-250 Kişi/ha)	175	0.90	0.15	26	0.88	154	
	Meskun Konut Alanları	Düşük Yoğunluk (51-150 Kişi/ha)	80	0.40	0.99	79	0.99	79	
		Orta Yoğunluk (151-300 Kişi/ha)	175	0.90	0.04	7	0.15	26	
		Yüksek Yoğunluk (301-600 Kişi/ha)	350	1.80	0.65	228	0.65	228	
	Karma Kullanım Alanları	TİCK	Yoğunluk (100-600 Kişi/ha)	300	1.80	0.38	114	0.38	114
	TOPLAM						454	147	601

Yukarıdaki tablodan plan değişikliklerine konu olan alanlarda yapılan düzenlemeler ve getirilen plan kararları ile mer'î nazım planın öngördüğü nüfusa göre önemsenmeyecek derecede 147 kişilik küçük bir miktarda artış söz konusu olsa da genel anlamda nüfusun sabit kaldığı görülmektedir. Bu anlamda yapılan plan değişikliklerinin kentin planlı nüfusu üzerinde olumsuz bir etkide bulunmadığı değerlendirilmiştir. Nitekim bahsedilen artış miktarı kentsel donatılar üzerinde baskı oluşturacak bir nüfus büyüklüğü olmaktan uzak olup, bir komşuluk ünitesi bile oluşturamayacak derecede küçüktür. Öte yandan söz konusu artışın temel nedeni plan değişikliği ile yeni bir konut gelişim bölgesi oluşturulmasından ziyade kaldırılan yol alanının mer'î plan kararlarının kullanımlarına ve mevcut yapılı çevreye göre bütünleştirilmesi sonucu oluşan konut alanları ile meydana geldiği de bir gerçektir.

Nitekim aşağıda verilen ve her iki planı kentsel sosyal donatı alanları ve kişi/başı metrekare oranları yönünden analiz edilen karşılaştırma tablosunda da mer'î planda yer alan tüm donatı alanlarında alansal artışın sağlandığı, kişi başı metrekare yönünden de yine mer'î plana göre önemli artışın sağlandığı ve 1/50000 ölçekli ÇDP ile kabul edilen standartlara daha da yaklaşıldığı çok net biçimde görülmektedir. Başka bir deyişle 147 kişilik büyüklüğü ile

komşuluk ünitesi bile oluşturmayan, kentsel sosyal donatı alanlarına asgari alan büyüklükleri göz önüne alındığında ancak park alanları üzerinden etki edebilecek artışa karşılık, açık ve yeşil alanlarda 3126 metrekarelik bir artışın sağlanması ve plan değişikliği kapsamında 13.97 olan kişi/m² oranının ise 15.78'e çıkarılması plan değişikliğinin sosyal donatı alanlarını iyileştirici yönde müdahalede bulunduğu göstermektedir.

Tablo 5. Yomra Nazım İmar Planı Plan Değişikliği Karşılaştırmalı Kentsel Sosyal Donatı Analizi Tablosu

YOMRA PLANLAMA ALANI								
REVİZYON İMAR PLANI KENTSEL SOSYAL DONATI ANALİZİ								
Revizyon Plan NÜFUS BÜYÜKLÜĞÜ	KULLANIM TÜRÜ	ÇDP STANDARTLARINA GÖRE GEREKEN ALAN (M ²)	MER'İ PLAN (M ²)	REVİZYON PLAN (M ²)	PLANLARIN KARŞILAŞTIRILMASI	1/50000 ÇDP ASGARİ STANDARTLAR (Kişi/HA)	Revizyon Plan Kişi BAŞI M ² ORANI	Mer'i Plan Kişi BAŞI M ² ORANI
600								
Mer'i Plan NÜFUS BÜYÜKLÜĞÜ (Kişi)	EĞİTİM TESİS ALANLARI	1536	0	0	0	2.56	0.00	0.00
454								
	AÇIK YEŞİL ALANLAR	9000	6342	9468	3126	15.00	15.78	13.97
	SAĞLIK TESİSİ	468	0	0	0	0.78	0.00	0.00
	SOSYAL ve KÜLTÜREL TESİSLER	900	0	0	0	1.50	0.00	0.00
	İBADET ALANLARI	360	0	0	0	0.60	0.00	0.00
	TEKNİK ALTYAPI	1200	106	286	180	2.00	0.48	0.23
	DONATI ALANLARI TOPLAMI		6448	9754				

Tablo 6: Yomra Merkez Planlama Bölgesi Plan Değişikliği
Karşılaştırmalı Alan Kullanımları Tablosu

YOMRA MERKEZ PLANLAMA BÖLGESİ				
MERİ İMAR PLANI İLE İMAR PLANI REVİZYONU				
ALAN KULLANIMLARI ANALİZİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU				
KULLANIM TÜRÜ		MERİ NİP (M2)	RNİP (M2)	DEĞİŞİKLİK İLE OLUŞAN FARK
KONUT ALANLARI	GELİŞME KONUT ORTA YOĞUNLUK 175 KİŞİ/HA	1486	8769	7283
	MESKUN KONUT DÜŞÜK YOĞUNLUK 80 KİŞİ/HA	9932	9932	0
	MESKUN KONUT ORTA YOĞUNLUK 175 KİŞİ/HA	383	1487	1104
	MESKUN KONUT YÜKSEK YOĞUNLUK 350 KİŞİ/HA	6484	6484	0
	KONUT ALANLARI TOPLAMI	18285	26672	8387
ÇALIŞMA ALANLARI	KONUT TİCARET	3826	3826	0
	TURİZM ALANLARI	1291	0	-1291
	TİCARET ALANLARI	2005	2005	0
	KDKÇA	3466	8259	4793
	DEPOLAMA	309	1261	952
KENTSEL SOSYAL DONATI VE TEKNİK ALTYAPI ALANLARI	PARK ALANI	6342	9468	3126
	AĞAÇLANDIRILACAK ALAN	20048	27521	7473
	TARIM ALANLARI	16782	23401	6619
	SU YÜZEYİ	584	2094	1510
	TEKNİK ALTYAPI ALANLARI	106	286	180
	YOL ALANLARI	76750	34148	-42602
	PLAN DIŞI KALAN ALAN	0	10853	10853
TOPLAM		149794	149794	

Plan değişikliği ile oluşan mekânsal yapıya ait arazi kullanım deseni ve mer'i plan kararları ile biçimlenmiş mevcut arazi kullanım deseni arasındaki alansal farklılıkları içeren yukarıdaki tablodan da konut alanlarında yol kaldırılmasına dayalı mekânsal kurgu gereği ortaya çıkan artışlar karşılığında planlama alanında yer alan kentsel sosyal alanlarında da kamu lehine düzenlemeler yapıldığı anlaşılmaktadır.

2.3. PLAN HÜKÜMLERİ

1. Plan değişikliğine konu olan bölgelerde Trabzon İli Yomra İlçesi 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Plan Hükümleri geçerlidir.