



T.C.
TRABZON BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı

TRABZON İLİ, MERKEZ İLÇE
(BEŞİRLİ DERESİ-TÜNEL ARASI)
DOLGU DÜZENLEME ALANI VE
KIYI YAPILARI
NAZIM İMAR PLANI

PLAN AÇIKLAMA RAPORU



BİGE İNŞAAT
TAAHHÜT LTD. ŞTİ.



ISO 9001:2008

Şair Arşi Cd., Çavuşkuşu Sk., No:12/2 Göztepe Kadıköy / İSTANBUL
Tel : + 90 216 478 51 33 - 34 Fax : + 90 216 478 51 22
Web : www.bige.com.tr Mail: info@bige.com.tr

**TRABZON İLİ, MERKEZ İLÇE
(BEŞİRLİ DERESİ-TÜNEL ARASI)
DOLGU DÜZENLEME ALANI VE
KIYI YAPILARI
NAZIM İMAR PLANI**

PLAN AÇIKLAMA RAPORU



BİGE İNŞAAT TAAHHÜT LTD.ŞTİ.

Şair Arşi Caddesi, Çavukuşu Sokak, No:12/2

Göztepe - Kadıköy / İSTANBUL

Tel: 0216 478 51 33 - 34 Faks: 0216 478 51 22

www.bige.com.tr

info@bige.com.tr

İÇİNDEKİLER

1.GİRİŞ	3
1.1.PROJENİN TANIMI	3
1.2.PROJENİN GEREKÇESİ	3
1.3.PROJENİN KAPSAMI	4
1.4.PLANLAMANIN HEDEFİ	4
1.5.YASAL DAYANAK	5
2.TRABZON'UN GENEL NİTELİKLERİ	5
3.MEV CUT DURUM	8
3.1.TARİHSEL GELİŞİM	8
3.2. MEKÂNSAL GELİŞİM	9
3.3.MÜCAVİR ALAN HAREKETLERİ	10
3.4.PLANLAMA SÜRECİ	13
3.5.KIYI PLANLAMASININ SÜRECİ	15
4.PLANLAMAYI YÖNLENDİREN FAKTÖRLER	18
4.1.MEV CUT ARAZİ KULLANIMI VE MEVCUT PLANLAMA İLKELERİ	18
4.2.MÜLKİYET DURUMU	19
5. PLANLAMA KARARLARI	19

1.GİRİŞ

1.1.PROJENİN TANIMI

Proje, Trabzon (Ortahisar) belediye sınırları içerisinde Beşirli – Ganita Tünel mevki arasında kalan dolgu alanında, dolgu planının yapılması olarak tanımlanmaktadır.

1.2.PROJENİN GEREKÇESİ

Trabzon, Beşirli Mahallesi'nin batı sınırından Konaklar Mahallesi'nin doğu sınırına kadar 12,5 km. lik sahil şeridinde sahip bir kıyı kentidir. Kıyı, çeşitli zaman zarflarında planlamaya konu olmuş ve yapılan kıyı planları ilgili kurumlarca onaylanmıştır. Özellikle Karadeniz Sahil Yolu'nun şehir içi bağlantılarının şekillenmesine binaen genel anlamda bir kıyı planı yapılarak onaylanmıştır.

Sahil Yolu'nun hizmete açılmış olması, Devlet Karayolu ve Sahil Yolu arasında kalan dolgu alanının rekreatif amaçlı projelendirilip kente kazandırılması gerekliliği, bu alanlarda bir takım plan değişikliklerinin yapılmasını zorunlu kılmıştır.

Kıyı boyunca yapılacak küçük çaplı plan değişikliklerinin, bütüncül plan olmasının yapılacak onamaların tek bir onamaya indirgenecek olması, parçacıl planlama yaklaşımının yerine bütüncül planlama yaklaşımının benimsenmesinin planın kontrolü açısından daha yararlı olacağı düşünülmüştür.

Trabzon Sahil Yolu'nun Beşirli – Ganita Tünel arasında Moloz mevkiinde Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'nün, yolun dolgu alanından biraz daha kuzeye kaydırılması ve yolun kuzeyinde bir park alanı düzenlemesine yönelik talebi, bu kısımda ilave dolgu planı yapılmasını gündeme getirmiştir.

Beşirli Mevkiinde, G43A04A2A, G43A04B1A, G43A04A2B nolu halihazır paftalarını kapsayan alanda, 25.02.2002 tarihinde onaylanan Kıyı Kenar Çizgisi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 28.02.2006 tarih ve 1176 sayılı yazısı ile iptal edilmiştir. Yeniden tespit edilen Kıyı Kenar Çizgisi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 08.02.2006 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Yeni tespit edilen kıyı kenar çizgisi, mevcut çizgiden daha kuzeyde tespit edildiğinden bakanlığın onama yetkisinde olan dolgu plan sınırında değişim olmuştur.

Mevcut dolgu alanı kentin kimliğine önemli bir katkı sağlamış olup hizmet kalitesi ve hizmet kitlesi giderek gelişmiştir. Kıyıdaki mevcut dolgu alanını insanlar kullanmaya başladıkça daha fazla ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacın en önemlisi kentlinin denize dokunma ve kıyıyı kullanma isteğidir. Denizin Trabzon insanı üstündeki etkisi düşünüldüğünde Trabzonlunun denizle buluşması daha da büyük önem taşımıştır.

Proje hayata geçtiğinde daha kullanışlı ve daha aktif kullanılan bir kıyıya sahip olunacaktır. Alanda önerilen kullanımların daha da fonksiyonel hale getirildiği düşünülürse insanlar için çekim ve cazibe merkezi olup kente kazandırılacağı kesindir. Halk, alanı ne kadar kullanırsa sosyal etkileşim, birliktelik o kadar artacaktır.

1.3.PROJENİN KAPSAMI

Trabzon ili Ortahisar ilçesi hudutları içinde Beşirli – Ganita Tünel arasında kalan 7 km. lik bir kıyı boyunca önerilen “Trabzon Merkez Dolgu Düzenleme Alanı ve Kıyı Yapıları Nazım İmar Planı” planlama alanı yaklaşık 230,5 hektarlık alanı kapsamaktadır.

Söz konusu planlama alanı 6 paftadan oluşmaktadır. Bu paftalar; F43-D-24-C, F43-D-24-D, F43-D-25-C, F43-D-25-D, G43-A-04-A, G43-A-04-B’dir

1.4.PLANLAMANIN HEDEFİ

Beşirli Deresinden Ganita Tünel’e kadar olan alanda yapılacak plan ile;

- Sahil Yolunun tamamlanıp hizmete açılması ile birlikte Devlet Karayolu ile arasında kalan dolgu alanının, rekreatif amaçlı projelendirilip halkın kullanımına sunulması, kente kazandırılması ve dolgu planındaki eksikliklerin giderilmesi,
- Kıyı kullanımının aktif hale getirilmesi,
- Kent halkının kıyılardan olabildiğince yararlanabilmesi ve bu alanlarda spor, park ve rekreatif alanların oluşturulması,
- Kıyıların köhneleşmemesi, bu itibarla erişilebilirliğin sağlanması ve halkın bu alanlara yöneliminin sağlanması,
- 2011 Avrupa Gençlik Olimpiyatlarına ve son olarak FIFA U-20 Dünya Kupası Şampiyonasına ev sahipliği yapan kentin, sportif kimliğini koruması ve bu amaçla alternatif spor alanlarının kentte yer alması,

- Dünya çapında organizasyonların kente kazandırdığı prestiji iyi kullanarak daha nitelikli bir kent arayışı içine girilmesi ve kentin bu kimliğinin yerli halka kazandırılması, halk için sportif ve rekreatif alanların oluşturulması,
- Geçmiş dönemlerde çeşitli onamalara konu olan sahil şeridinde, bütüncül planlama yaklaşımı ile kontrolün sağlanması hedeflenmiştir.

1.5.YASAL DAYANAK

Plan yapımı sürecinde 3194 Sayılı İmar Kanunu, 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve İlgili Yönetmelikleri gereği çalışmalar gerçekleştirilecektir.

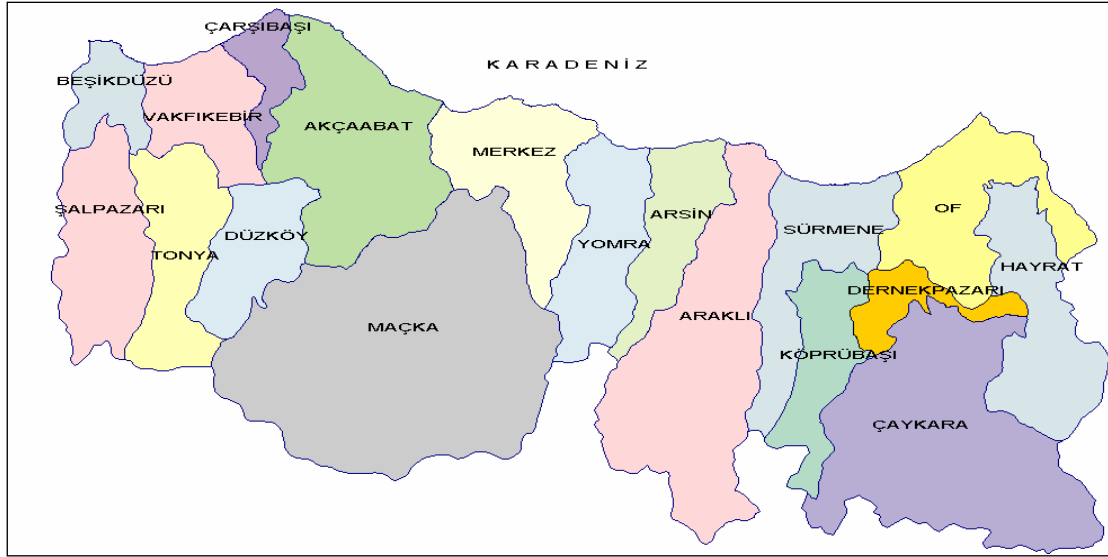
2.TRABZON'UN GENEL NİTELİKLERİ

Trabzon, Türkiye'nin kuzeydoğusunda, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer alan, kara, deniz ve hava yolları ile ulaşım imkânları bulunan bir kıyı şehridir. Karadeniz coğrafyasının elverdiği ölçüde karayolu ulaşımı doğu-batı istikametinde sağlanmaktadır. İklim olarak tipik Karadeniz iklimi özelliklerini barındırmaktadır.

Trabzon, İstanbul'a 1070 km, Ankara'ya 742 km, İzmir'e 1416 km, Antalya'ya 1288 km, Samsun'a 329 km ve Sarp Sınır Kapısı'na 190 km uzaklıktadır.



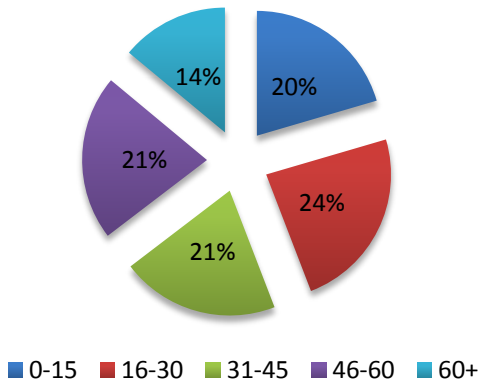
İlin yüzey şekilleri, kıyıda dar düzlükler, iç kesimlerde ise dağlar ve vadi oluşumu şeklindedir. Ortahisar ilçesi de dahil olmak üzere toplam 18 ilçesi bulunmaktadır. Trabzon ilinin 10 ilçesi kıyı şeridinde yer almakta olup toplamda 114 km dir.



Samsun'dan sonra kentsel anlamda gelişmişlik düzeyi bakımından bölgenin ikinci kenti olan Trabzon, yakın çevresinin metropol kenti olarak değerlendirilebilir. Sosyal donatı ve altyapı açısından bölgenin en önemli kenti olan Trabzon, hem çevre illerle hem de Doğu Anadolu Bölgesinde yer alan illerle sürekli olarak etkileşim içindedir. Ticari, sosyal ve kültürel ilişkilerin iç içe olduğu kentte 1 adet havalimanı, 1 adet otobüs terminali ve 1 adet liman bulunmaktadır. Özellikle Trabzon havalimanı kapasite ve işleyiş açısından bölge ve kent için önemli bir ulaşım imkânı sağlamaktadır.

1927 yılında 293.055 kişi olan Trabzon il nüfusu 2000 yılı nüfus sayımında 975.137 kişiye ulaşmıştır. 2000 yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre merkez ilçe nüfusu 283.223 kişidir. TÜİK'ten alınan Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre hesaplanan verilere göre 2012 de il nüfusu 757.898 kişi, Merkez ilçenin nüfusu da 312.060 kişi olarak tespit edilmiştir.

İL GENELİ YAŞ GRUBU DAĞILIMI



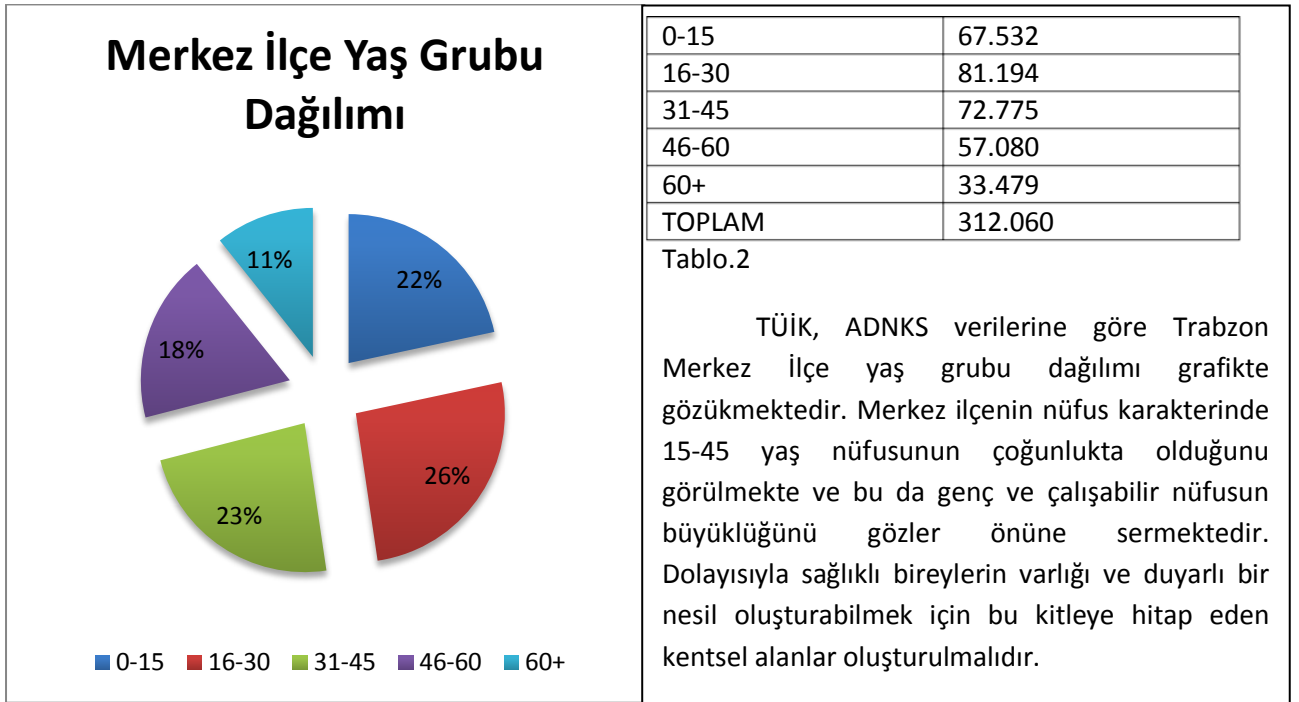
0-15	161.413
16-30	186.777
31-45	161.426
46-60	168.869
60+	110.113
TOPLAM	757.898

Tablo.1

TÜİK, ADNKS verilerine göre Trabzon il geneli yaş grubu dağılımı grafikte görülmektedir. İl genelinde genç ve çalışabilir nüfusun fazla olması kent için bir avantaj ve dinamizm kaynağı olarak görülmektedir. Genç nüfus yaklaşık olarak yaşlı nüfusun 3 katına denk gelmektedir.

Grafik.1- Trabzon İl Geneli Yaş Grubu Dağılımı Grafiği

Trabzon iline ait, 2012 yılı TÜİK verileri incelendiğinde alınan – verilen göç miktarının tespiti yapılmıştır. Trabzon 2012 yılında 25.478 kişi göç vermişken, yine aynı zaman dilimi içerisinde 21.864 kişi göç etmiştir. Göç verileri incelendiğinde Trabzon ilinin bu konuda ciddi bir sıkıntısı olmadığı aksine, doğum oranları incelendiğinde hızlı bir nüfus artışının beklendiği söylenebilir. Bunun yanında Trabzon kenti insanlar için bir çekim merkezi haline gelmektedir, ilerleyen süreçte nüfusun artış ivmesini devam ettireceği ve buna mukabil kentsel alanda gerekli rekreatif ihtiyaçların ve kentsel donatı ihtiyaçlarının çözülmemesi halinde kentin prestij kaybedeceği düşünülmektedir.



Grafik.2-Trabzon Merkez İlçe Yaş Grubu Dağılımı Grafiği

Trabzon kenti ile ilgili öne çıkan özellikleri sıralayacak olursak;

- Trabzon kenti önemli bir ticari liman potansiyeline sahiptir.
- Kent tarihi süreç içerisinde önemli ve stratejik bir noktada yer almaktadır. Geçmişte İpek Yolu üzerinde yer alması ticari ve lojistik açıdan önemini bir kez daha göstermektedir.
- Sağlık, eğitim ve diğer sosyal hizmetlerin gelişmiş olduğu kent çevre illerle gününbirlik etkileşim içerisinde.

- Kentte yer alan OSB ler sanayi ve ticari entegrasyonda kilit rol oynamaktadır.
- Trabzon içinde yer alan önemli turistik mekanlar yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir ve bazı ülkelere ait konsoloslukların kentte bulunması kentin stratejik konumunu daha net ifade etmektedir.
- Özellikle sağlık hizmetleri açısından son yıllarda yapılan yatırımlarla Trabzon ülke içinde avantajlı konuma taşınmıştır.
- Trabzon kenti tarihi bir yerleşimdir. Cihan padişahı Yavuz Sultan Selim; Fatih Sultan Mehmet'in fethettiği bu kentte sancak beyliği görevinde bulunmuş ve Kanuni Sultan Süleyman da burada dünyaya gelmiştir.
- Bölgenin en gelişmiş ve en büyük üniversitesi Karadeniz Teknik Üniversitesini içinde barındırmaktadır. Kente eğitim amacıyla gelen genç nüfusa yönelik hizmetler arttırılmalıdır.
- Kentte Avrasya Üniversitesi adıyla açılan vakıf üniversitesi ön lisans ve lisans eğitiminde önemli bir noktaya yükselmiştir.
- Alternatif turizm açısından önemli potansiyellere sahiptir ve günden güne turist sayısında artış yaşanmaktadır.
- Trabzonspor kentin tanıtımında ve dünyaya açılmasında büyük rol oynamaktadır.
- Uluslararası organizasyonlara ev sahipliği yapmış kentte her geçen gün spor alanlarının sayısı artmakta ve vatandaşların spora teşvik edilmesi sağlanmaktadır.

3.MEVcut DURUM

3.1.TARİHSEL GELİŞİM

Anadolu'nun en eski ticaret ve liman kentlerinden biri olan Trabzon; coğrafi ve stratejik konumu nedeniyle tarih boyunca çeşitli mücadelelere konu olmuş bir yerleşim yeridir. Tarihsel süreçte coğrafya üzerinde birçok devlet hüküm sürmüş, bu önemli ticaret şehrinin stratejik konumu bugün dahi önemini korumaktadır. Trabzon; Miletler, Persler, Romalılar, Bizanslılar ve Komnenosların himayesinde kalmış; 26 Ekim 1461 tarihin de Fatih Sultan Mehmed tarafından Osmanlı topraklarına katılmıştır. Kentin kuruluşu M.Ö. 2000 li yıllara dayanmaktadır. Arşivler ve tarihsel kaynaklar incelendiğinde bugünkü Bahçecik Mahallesi'nin ilk yerleşimlerden olduğu ve burada yaşayan halkın balıkçılık ve tarımla geçimini sağladığı bilinmektedir. Kent özellikle Romalılar döneminde bir ticaret odağı haline gelmiş bu özelliği

günümüze kadar korumaya devam etmiştir. Kent Osmanlıların egemenliğine geçtiğinde yine stratejik açıdan önemini korumaktaydı. Birçok Osmanlı şehzadesi bu kentte sancak beyliği yapmış ve böylelikle kentin bir yönetim merkezi olması da sağlanmıştır.

3.2. MEKÂNSAL GELİŞİM

Trabzon kentinin çekirdeği İç Kaledir. İlk çağlarda ortaya çıkan kale korumalı kent yapılanması bugünkü adıyla Ortahisar Mahallesi'nde oluşmuştur. Surların içinde oluşan kent, gerek nüfus gerekse siyasi olaylardan ötürü sur dışında gelişmeye başlamıştır. Kentin ilk gelişme yönü Ortahisar Mahallesi'nin doğusuna doğru, sahil kesiminde yer alan düzlük ve yamaçlara yayılmıştır. Şehrin bir sonraki gelişme yönü ise Ortahisar Mahallesi'nin batı kesiminde yer alan düzlük ve yamaçlar olmuştur. Kentsel mekan gelişimi 1204-1900 tarihleri arasında 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

1900-1923 yılları arasında ise kentin gelişimi hızlanmış ve gelişme yönleri bugünkü adlarıyla Boztepe, Yeşiltepe, Aydınlikevler Mahalleleri olmuştur. Cumhuriyet döneminde ise kent yerleşilebilir alanların tümüne yayılmış, topografyanın elverdiği ölçüde ve kimi zaman topografyanın zorlanması ile birlikte kent bugünkü durumuna gelmiştir. Beşirli ve Toklu köyleri Belediye sınırlarına dahil edilmiş ve Trabzon Belediye Meclisinin 06.11.1992 tarih ve 392 sayılı kararı ile;

- 1 Nolu Beşirli
- 2 Nolu Beşirli
- Karşıyaka
- Toklu
- Aydınlikevler olmak üzere 5 mahalleye bölünmüştür.

Yeşiltepe Mahallesi Trabzon Belediye meclisinin 24.10.1990 tarih ve 505 sayılı kararına istinaden Ayasofya (Fatih)Mahallesi'nden ayrılmak sureti ile teşekkül ettirilmiştir.

Konaklar köyü 11.06.1996 tarih ve 179 sayılı Trabzon Belediyesi meclis kararı ile belediye sınırlarına alınmış, 26.02.1998 tarih ve 69 sayılı Trabzon Belediyesi meclis kararı ile,

- Konaklar
- Kanuni Mahalleleri olarak ikiye bölünmüştür.

Bostancı köyü 30.12.1994 tarih ve 850 sayılı Trabzon Belediyesi Meclis kararı ile Belediye sınırlarına alınıp,

- 1 nolu Bostancı
- 2 nolu Bostancı
- Üniversite Mahallesi olarak 3 mahalleye bölünmüştür.

Belediye Meclisinin 27.10.1975 tarih ve 73 sayılı kararı ile 1 ve 2 nolu Çömlekçi mahalleleri birleştirilerek

- Esentepe
- Çömlekçi
- Sanayi
- Kalkınma
- Değirmendere Mahallesi Olmak üzere 5 mahalleye bölünmüştür.

Belediye Meclisinin 27.10.1975 tarih ve 73 sayılı kararı ile Erdoğan Mahallesi;

- 1 nolu Erdoğan
- 2 nolu Erdoğan
- 3 nolu Erdoğan olmak üzere 3 mahalleye bölünmüştür.

Soğuksu köyü Belediye Meclisinin 29.12.1998 tarih ve 565 sayılı kararı ile mahalle olarak ihdas edilmiştir.

Kaymaklı Mahallesi, Çukurçayır köyünden ayrılarak Belediye meclisinin 15.12.1987 tarih ve 7213 sayılı kararı ile ihdas edilmiştir.

3.3.MÜCAVİR ALAN HAREKETLERİ

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, Yalınca, 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 Kurulunun 30,12,1991 gün ve 9/39181 sayılı kararı ,
- Yıldızlı; Bakanlar Kurulunun 23,03,1992 gün ve 02/39730 sayılı kararı ,
- Kaşüstü; Bakanlar Kurulunun 16,11,1992 gün ve 92/41023 sayılı kararı,
- Akyazı; Bakanlar Kurulunun 30,12,1993 gün ve 93/42743 sayılı kararı ,
- Yalınca;Bakanlar Kurulunun 25,08,1994 gün ve 94/43517 sayılı kararı ,
- Çukurçayır; Bakanlar Kurulunun 06,03,1995 gün ve 95/22219 sayılı kararı ,
- Pelitli; Bakanlar Kurulunun 20,03,1995 gün ve 95/22233 sayılı kararı ile

müstakil belediye olmuştur.



- 13.08.1992 tarihinde Beşirli ve Toklu köylerinin tamamı Trabzon Belediye sınırlarına dahil edilmiştir.
- 16.04.1994 tarihinde Bostancı köyünün tamamı Trabzon Belediye sınırlarına dahil edilmiştir.
- 09.10.1998 tarihinde Soğuksu köyünün tamamı Trabzon Belediye sınırlarına dahil edilmiştir.

- 30.12.1998 tarihinde mücavir alanımızda olan Yeşilköy Pelitli Belediyesine 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.

Buna göre Trabzon Belediyesinin Belediye ve mücavir alan durumu tablodaki gibi gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin dinamik kentlerinden biri olan Trabzon, kent dışında olan yerleşimleri de içine alan bir yaklaşım sonucunda, bütünsel planlama ve akılcı yatırım politikaları ile ülkemizin sosyo-ekonomik ve kültürel alanda odak noktası haline gelmesi hedefi doğrultusunda, kamuoyundaki adıyla Bütünşehir Projesi'ni hayata geçirmiştir.

Bu proje kapsamında merkez ilçeye bağlı 29 köy ve 7 belde yerleşiminin tüzel kişiliklerinin kaldırılarak Trabzon Belediyesi sınırlarına dahil edilmesi 5393 sayılı Belediye Kanununun 11. maddesi uyarınca uygun görülmüş, Bakanlar Kurulunun 2010/636 karar sayısıyla 7 Eylül 2010 tarihli Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

2010 yılında ise Trabzon ilinin, il sınırları dahilinde Büyükşehir Belediyesi olması Türkiye Büyük Millet Meclisinde tasarı olarak sunulmuş ve 06.12.2012 tarih ve 28489 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak kabul edilmiştir.

30 Mart 2014 tarihinde yayımlanarak yapılan yerel seçimlerle birlikte Trabzon Belediyesi, il sınırları dahilinde 4685 km² alana hizmet götürecek biçimde, Trabzon Büyükşehir Belediyesi olmuştur. Merkez ilçeye bağlı beldeler ile bütün köylerin tüzel kişiliği kaldırılarak mahalleye dönüştürülmüş ve yeni teşekkül ettirilen Ortahisar Belediyesine bağlanmıştır. İl

MÜCAVİR ALANLARIMIZ			
MEVCUT OLAN		İLAVE EDİLEN	
SERA GÖLÜ	80 HEKTAR	BENGİSU	280 HEKTAR
ÇAMOBA	36 HEKTAR	KİREÇHANE	185 HEKTAR
BEŞTAŞ	10 HEKTAR	BEŞTAŞ	165 HEKTAR
ÇİLEKLİ	1 HEKTAR	ÇAMOBA	24 HEKTAR
ÇİMENLİ	86 HEKTAR	ÇİLEKLİ	258 HEKTAR
KUTLUGÜN	81 HEKTAR		
BULAK	5 HEKTAR		
TOPLAM	299 HEKTAR	TOPLAM	912 HEKTAR
TOPLAM MÜCAVİR ALAN		1211 HEKTAR	
BELEDİYE SINIRI		2667 HEKTAR	
TOPLAM		3878 HEKTAR	

genelinde de bütün beldelerin ve köylerin tüzel kişiliği kaldırılarak bağlı oldukları ilçenin mahalleleri durumuna getirilmiştir.

3.4.PLANLAMA SÜRECİ

Trabzon kenti için ilk planlama deneyimi, 1937 yılında Fransız mimar-şehirci Jaques H.Lambert tarafından yapılan ve 1938’de yürürlüğe giren “**Lambert Planı**”dır. 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 Yol’un açılması,
- Mevcut kentin batısında yeni yerleşmelerin bahçeli düzende oluşturulması
- Denize dik hava akımını artırıcı yeşil kanalların düzenlenmesi olarak belirlenmiştir.

Planın hedef yılına ulaşıldığında, plan kararlarının büyük bir kısmı gerçekleşmiş, sahil yolu Lambert’in öngördüğünden farklı biçimde devlet karayolu olarak uygulanmıştır.

1967-68 yılında İller Bankası tarafından açılan ulusal yarışmayı İrfan BAYHAN, Hüseyin KAPTAN, Emre AYSU ekibi kazanmış ve 24.07.1970 tarihinde yürürlüğe girmiş olan imar planı, Karadeniz Teknik Üniversitesi sınırından Ayasofya Mahallesi sınırına kadar 725 hektarlık alanda planlanmıştır. Bu planda 1985 yılında 140.000 nüfusa göre hedefleme yapılmış ve lineer bir gelişme öngörülmüştür. Bu planda Trabzon Kent kaderini temelinden değiştirecek ve halen daha konuşup tartıştığımız **TANJANT YOLU** vücut bulmuştur. Yine bu planda Ortahisar ve Pazarkapı Mahallelerini de içine alan koruma bölgeleri belirlenmiş, bu alanlarda yapılaşmaya sınırlandırmalar getirilmiştir.

04.05.1977 yılında Toklu ve Beşirli Köyleri imar planı sınırlarına 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 1375 hektara ulaşmıştır. Gelişme alanları batıda Akçaabat, doğuda Yomra ilçeleri ile güneyde ise Göğüs Hastalıkları Hastahanesi ile sınırlandırılmıştır. 1984 plan kararlarının temelini oluşturan doğu-batı aksı yönünde gelişme ve Tanjant yolu kentin ana sistemi olarak tasarlanmasına karşın planın yürürlükte olduğu süre içerisinde tamamlanamamıştır. Ayrıca planda sahil bandındaki çizgisel yığılmanın önlenmesine rağmen sahil yolu üzerindeki yerleşmelerde yoğunluk hissini hafifleterek denize ulaşan bir kent oluşturulması hedefine ulaşamamıştır.

Böylece 1969 imar planı 1975, 1977 ve 1984 yıllarında gözden geçirilmiş, kentin doğu ve batısında plan sınırları aşamalı olarak genişletilmiştir. Trabzon'un bugün de halen devam eden küçük ve bol hisseli parsel yapısı imar planının öngördüğü yapılanma koşullarına uygun olmayan parsel boyutları ile yapılan plana karşı koyma, kaçak kat çıkmaları ve bahçe mesafelerine, yola, donatı alanlarına tecavüzlerle gerçekleşen konut alanları revizyonların temel nedeni olmuştur.

1984 planı yürürlükte iken, 22.05.1985 tarihli Resmi Gazete'de 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 Belediyesince, 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 olmuş, plan bu nüfusa göre düzenlenmiştir. İlave 1825 hektarlık bir planlama ile toplam 3200 hektar belediyemiz sınırlarında planlama yapmış planın toplam alanı ise 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, Yalıncağ, Pelitli, Akyazı, Çukurçayır beldeleri gelişme alanları olarak belirlenmiştir. Bu tarihten sonra belediyemiz idari sınırlarında değişiklik olmuş ve 1989 tarihli imar planında bulunan ve yaklaşık 1600 hektarlık planlı bu bölgeler belde belediyelerin sorumluluğuna girmiştir.

1989 yılı revizyon imar planını takiben, hedeflenen projeksiyon süresi (yaklaşık 15 yıl) tamamlanmış, plan bütünündeki ana kararlar idari sınırların değişmesi ve bu alanların müstakil belediye olması nedeniyle değişmiş, plan özelinde ise yerinde yapılan müdahaleler (yaklaşık 50 adet ıslah, 1800 adet imar planı tadilatları) yapılarak planın büyük bir oranda işlerliğini yitirdiği gözlemlenmiştir. Buna ilaveten yaşanan deprem tecrübesini takiben jeolojik etüd yapılması gereği, Trabzon'un bölgesi içerisinde alması gereken yeni pozisyonu, vizyonu ve hedefinin yeniden belirlenmesi için Trabzon Belediyesi için 1989 yılında onanarak yürürlüğe giren imar planlarının Trabzon Belediye hudutlarını kapsayan tüm alanında "**Yeni Revizyon İmar Planı**" yapılmıştır.

25.12.2002 tarih ve 165 sayılı belediye meclis kararıyla onaylanan yeni imar planı şehir plancısı Rahmi BIYIK tarafından hazırlanmıştır. Onaylanan bu yeni plan ile imar planının kendisi gibi mülkiyet ve hâlihazır durum yenilenmiş, sayısal ortamda kullanılabilir duruma gelmiştir. Jeolojik ve jeoteknik etüdlere Bakanlık Afet İşleri Genel Müdürlüğüne onaylanarak

sayısal olarak imar planının altlığını oluşturmuştur. Bu etüd, Trabzon planlama sürecinin kent bütünü için hazırlanan ilk bütünsel sondajlı etüd olmuştur. Bu yeni planın hazırlanması sürecinde yaklaşık 25 resmi kurum ve 30 sivil toplum örgütü, üniversite, meslek odaları ve siyasi partilerden görüş alınmış ve bu konuda defaten toplantılar düzenlenmiştir. 25.12.2002 tarih ve 165 sayılı belediye meclis kararıyla onaylan bu plana askı süresi içerisinde toplam 3750 adet itiraz olmuş, bu itirazlar belediye meclisinde görüşülerek karara bağlanmıştır.

Hazırlanan yeni revizyon imar planı ile; **Trabzon Kent Merkezi'nin 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 belediyemiz sınırları içerisinde geçen kısımları plan ile entegre edilmiştir.

3.5.KIYI PLANLAMASININ SÜRECİ

Trabzon kenti, Karadeniz kentlerinin karakteri doğrultusunda lineer bir gelişim göstermiştir. Bu gelişimin en önemli sebebi kentin topoğrafik yapısı ve yerleşilebilir alanların kısıtlı oluşundan kaynaklanmaktadır.

Kıyı şeridi batıda Beşirli Deresi'nden doğuda Pelitli sınırına kadar uzanan yaklaşık 12250,00 metre uzunluğunda bir bölgeyi kapsamaktadır. Beşirli Deresi'nden Ganita'ya kadar olan kısım ile Ganita'dan Pelitli sınırına kadar olan kısım ayrı olarak değerlendirilmiştir.

Kıyı şeridinde ilk planlama çalışması, Beşirli Deresi'nden Ganita'ya kadar olan birinci kısımda yapılmıştır;

Bu kısımda;

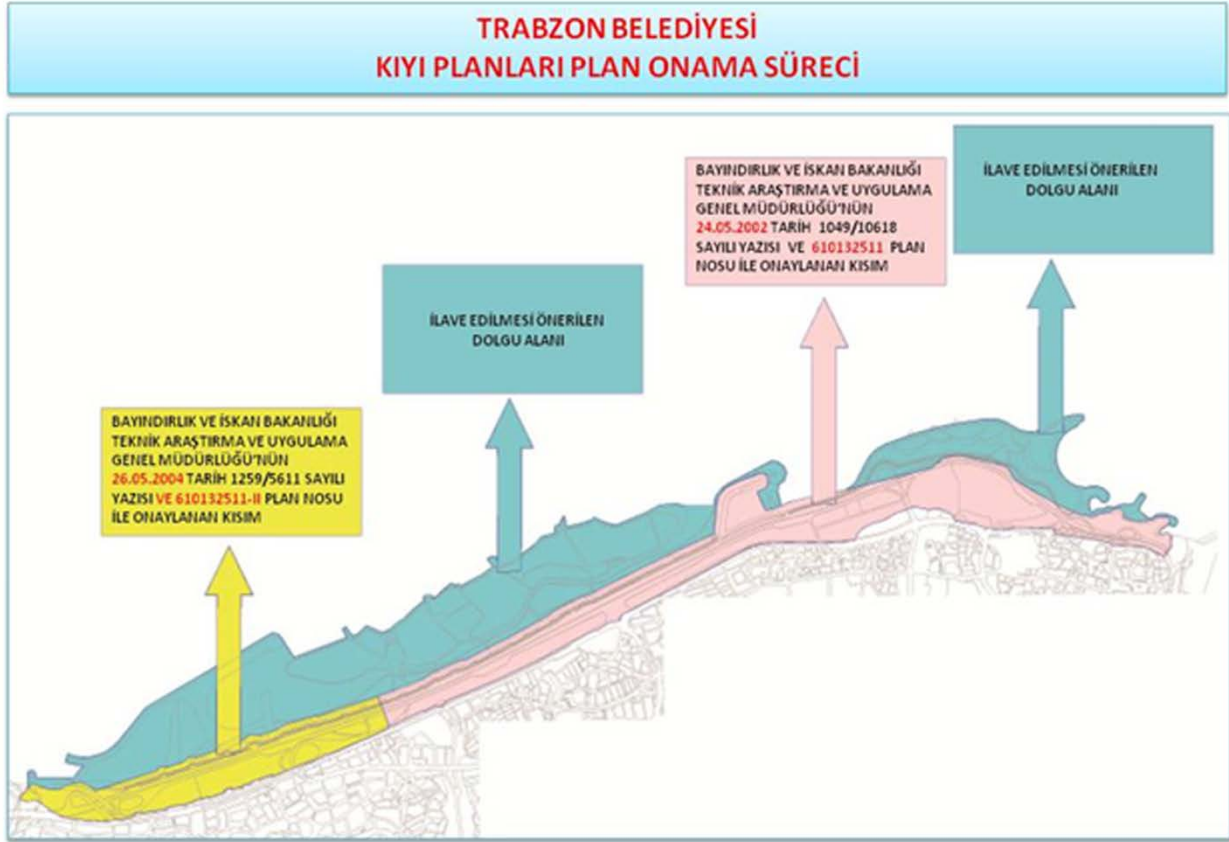
- Beşirli Deresi'nden tanjant üst geçidine kadar olan bölümde yapılan plan 14.11.1994 tarih ve 19087 dosya numarası ile,
- Ayasofya kavşağı ile Faroz balıkçı barınağının doğu sınırı arasındaki bölüm için yapılan plan 27.06.1996 tarih ve 610137824/II plan numarası ile,

- Hızırbey Mahallesi'nde Haluk Ulusoy spor tesislerinin bulunduğu alan için yapılan plan 10.09.1999 tarih ve 610137824 plan numarası ile onaylanmıştır.

Daha sonra, Belediye Meclisinin 07.03.1997 tarih ve 114 sayılı kararı ile Rekreasyon Amaçlı Kıyı Dolgu Alanı revizyon imar planı uygun görülmüş olup onay için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğüne gönderilmiştir.

Söz konusu plan onay aşamasında bekletilirken yeni oluşan şartlar doğrultusunda Belediye meclisinin 30.12.1999 tarih ve 267 sayılı kararı ile Tünel-Beşirli köprüsü arasında ilave yol ve kavşak düzenlenmesi, 16.08.2000 tarih ve 143 sayılı karar ile Fuar alanı ve Sergi Üniteleri düzenlemesi, 24.10.2001 tarih ve 205 sayılı kararı ile Ganita'da yapılmış olan limanın bulunduğu alanda yapılan terminal ve tesislerin Rekreasyon Amaçlı Kıyı Revizyon İmar Planına uygun olarak düzenlenmiştir.

Alınan öneri kararlar doğrultusunda hazırlanan Rekreasyon Amaçlı Kıyı İmar Planı ile ilgili 1/5000 ve 1/1000 ölçekli paftalar yeniden onay için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğüne gönderilmiştir.



Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'nün talebi üzerine yolun dolgu alanından biraz daha kuzeye doğru kaydırılması, yolun kuzeyinde bir park alanı düzenlenerek imar planına işlenmesi

yönünde öneri karar alınmıştır. II nolu kısım ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğünün 26.05.2004 tarih ve 1259/5611 sayılı yazısı 610132511-II plan nosu ile onaylanmıştır.

Trabzon Belediye Başkanlığının 17.02.2005 tarih ve 09/558 sayılı yazısı ekinde ilave dolgu alanının ve hazırlanan dolgu planının onaylanması Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nden talep edilmiştir.

4.PLANLAMAYI YÖNLENDİREN FAKTÖRLER

Yapılan imar planında genel çerçeveyi yasal mevzuat oluşturur. Bunun en önemli yaptırımını ise imar mevzuatı ile kıyı mevzuatı oluşturur. Başka bir deyişle plancı imar planlarını yasalara uygun hazırlamakla mükelleftir.

İkinci sırada imar planlarını dolaylı ilgilendiren diğer yasal yapıdır (örneğin tarım topraklarının kullanımı, karayolu kenarında yer alacak yapılar, hıfzıssıhha yasası da uluslararası sözleşmeler vb)

Planlama alanında yapılan jeolojik – jeoteknik etüd, arazinin yapısı, mülkiyet dokusu, koruma alanları, askeri alanlar vb. veriler planlamayı yönlendirir. Bu verilerin yanı sıra mevcut oluşum, mevcut arazi kullanımı, eski plandan kazanılan haklar ile mevcut yapılar planlamayı etkileyen faktörlerdir.

Bu genel çerçevenin dışında, Trabzon sahil şeridinde dolgu planının hazırlanmasını yönlendiren en önemli sebepler aşağıda sıralanmıştır:

- Trabzon, Beşirli Mahallesi'nin batı sınırından Konakların doğu sınırına kadar 12,5 km'lik sahil şeridine sahip olan bir kıyı kentidir. Kıyı çeşitli zamanlarda planlamaya konu olmuş ve ilgili kurumlarca onaylanmıştır. Özellikle Karadeniz Sahil Yolu şehir içi geçişinin şekillenmesini müteakip genel anlamda bir planlama yapılmış ve onaylanmıştır.
- Öte yandan, Trabzon Sahil Yolu'nun Beşirli-Tünel arasında Moloz mevkiinde Karayolları 10.Bölge Müdürlüğünün, yolun dolgu alanından kuzeye doğru kaydırılması, yolun kuzeyinde bir park alanı düzenlenmesine yönelik talebi bu kısımda ilave dolgu planı yapılmasını gündeme getirmiştir.

4.1.MEVCUT ARAZİ KULLANIMI VE MEVCUT PLANLAMA İLKELERİ

Mevcut onaylı dolgu planı incelendiğinde aşağıda çıkarılan tespitlere ulaşmak mümkündür:

Karadeniz Sahil Yolu Trabzon Geçişi onaylı dolgu planına işlenmiş durumdadır. Sahil ile yerleşim arasındaki ilişki teması için alt geçit alanları tasarlanmış bazı bölgelerde yol yükseltilerek altında boşluklar oluşturulmuştur.

Karayolları tarafından yapılan projelendirme çalışmasında mevcut Faroz Limanı karayolu inşaatı altında kaldığı için yeni liman önerisi getirilmiştir. Bu balıkçı barınağı da yapılan planlara işlenmiştir.

Sahil Yolu ile eski Devlet Karayolu arasında ve Tanjant Yolu arasında bağlantı yolları tasarlanmıştır.

Yapılan planlama çalışmasında alana yüklenen en önemli fonksiyon bölgeleri:

- Fuar alanı.
- Spor alanları,
- Park ve gezinti alanları;
- Liman alanı ve kıyı dolguları olarak sayılabilir.

4.2.MÜLKİYET DURUMU

Planlama açısından mülkiyet yapısı; belediye mülkü araziler, kamu mülkü araziler (resmi kurum ve kuruluşlar) ve hazine mülkü araziler olarak üç ana başlıkta toplanabilir.

Planlamada; belediye kamu ve hazine mülkü araziler planın uygulanabilirliğini kolaylaştırmak açısından büyük önem taşımaktadır. Planlama alanında, plan çalışmalarını etkileyecek ve yönlendirecek boyutta belediye, kamu ve hazine mülkü araziler bulunmaktadır.

5. PLANLAMA KARARLARI

Yapılan planlama çalışmasında mevcut onaylı plan ile öngörülen alan kullanımlarının büyük ölçüde korunması esas alınmıştır. Yapılan planlama çalışması ile alana eklenen fonksiyon bölgelerini:

1. Açık spor tesisleri alanı
2. Açık ve yeşil alanlar
3. Kanal
4. Yaya yolları
5. Helikopter iniş alanı
6. Balıkçı barınağı
7. Fuar alanı
8. Trafik yolu olarak sınıflandırmak mümkündür.

Planlama alanı için de yapılaşmanın da kısmen önerildiği yukarıda sözü edilen alanlardan;

1. Açık Spor Tesisleri Alanı

Spor alt yapısının il genelinde dengeli dağılımı sağlanarak, sporu halkın vazgeçilmez tutkusu ve yaşam biçimi haline getirilmesi hedeflenmektedir. Bu amaca yönelik olarak çeşitli spor aktivitelerinin yapılacağı spor alanları planlanmıştır.

Açık spor alanlarında çocuklar için trafik eğitim alanı golf alanları, atletizm antrenman alanları, olimpiik tesis alanları, futbol sahası, basketbol sahası, voleybol sahası, yüzme havuzu ve su sporlarının yapılacağı alanlar tasarlanmıştır.

2. Açık ve Yeşil Alanları

Açık ve yeşil alanların oluşturulmasıyla, kentin sosyal ve kültürel alt yapı eksikliğinin giderilmesi, bölge halkının sosyal hayata etkin bir şekilde katılması yanında kentte yaşayan bireylerin kıyıda daha fazla yaralanmasına yönelik kullanımların oluşturulması hedef alınmıştır.

Açık ve yeşil alanlar içerisinde, Planlı Alanlar Yönetmeliğinde öngörülen yapı ve tesislerin Kıyı Mevzuatı çerçevesinde yapılabilmesi öngörülmüştür.

3.Kanal

Orman Bölge Müdürlüğünün hizasından başlayıp Faroz Balıkçı Barınağı'na kadar devam eden kanal, sahil yolunun 50-60 metre kadar kuzeyinde planlanmıştır. Genellikle 30 metre olarak düşünülen kanalın genişliği bazı kısımlarda artırılarak kanal içinde gezinti araçlarının depolanması için alan oluşturulmuştur.

Kanalın her iki yakasında yaya yolları planlanarak kullanıcılara maksimum yararlanma imkanı sağlanmıştır.

Kanalın giriş ve çıkışı, kanal içindeki deniz suyunun sirkülasyonu için tasarlanmış olsa da imalat aşamasında su kirliliğini engelleyecek önlemlerin alınması önerilmiştir.

4. Yaya Yolları

Proje alanında araç trafiği öngörülmemiştir. Tamamen yaya kullanımı için tasarlanan yaya yolları, ihtiyaç duyulması halinde ambulans, itfaiye v.b gibi araçların hareket kabiliyetine imkan verecek genişlikte planlanmıştır.

Her ne kadar proje alanı için hazırlanacak kentsel tasarım ve peyzaj projesinde daha detaylı bir şekilde yaya ulaşımı irdelenecek olsa da, mutlaka yapılması gerek gezinti yollarının konumlandırılmasında yarar görülmüştür.

5.Helikopter İniş Alanı

Proje alanında Sağlık İl Müdürlüğüne ait Ambulans Helikopterin iniş kalkış ve duraklaması için heliport iniş alanı planlanmıştır.

6.Balıkçı Barınağı

Bu alanlarda 03.08.1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik hükümlerine göre uygulama yapılacaktır.

7.Fuar Alanı

Bu alanlarda 03.08.1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik hükümlerine göre uygulama yapılacaktır.

8.Trafik Yolu

Proje alanının ulaşım planlaması yapılırken öncelikle sahil yolunun trafik güvenliği ön planda tutulmuştur. Sahil Yolu'ndan direkt bağlantı yapılmamıştır. Ganita ile Faroz Balıkçı Barınağı arasındaki kısımda trafik yolu önerilmemiştir.

Faroz Balıkçı Barınağının batı tarafında mevcut yol ayrımından proje alanına giriş-çıkış öngörülmüş, Sahil Yolu'yla irtibatın önü kesilmiştir.

Ayasofya Mahallesi'nde köprülü geçişin kuzey tarafındaki yan yolun kenarında oluşturulan cep kullanılarak Sahil Yolu ile irtibat kurulmadan proje alanına giriş ve çıkış sağlanmıştır.

Proje alanının giriş-çıkışı için önerilen üçüncü kısım ise Beşirli'nin batı tarafında Sahil Yolundan Akyazı Proje Alanı'na ayrılan yola bağlantı yapacak biçimde planlanmıştır.