

YEŞİLİN BİNBİR TONU, MAVİNİN SONSUZLUĞU

TRABZON



KASIM 2025



İÇİNDEKİLER

BAŞKANDAN.....	7
BİRİNCİ BÖLÜM	8
GENEL BİLGİLER	8
1. YERLEŞMENİN GENEL TANIMI	9
2. İLİN COĞRAFİ KONUM VE TABİAT ÖZELLİKLERİ	10
3. YÖNETİMSEL YAPI VE İDARİ BÖLÜNÜŞ.....	12
4. ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ	13
4.1. KARA YOLU ULAŞIMI	14
4.2. DEMİR YOLU ULAŞIMI.....	15
4.3. HAVA YOLU ULAŞIMI	15
4.4. DENİZ YOLU ULAŞIMI	16
4.5. ORTAHİSAR İLÇESİ ULAŞIMI.....	16
5. NÜFUS YAPISI.....	17
6. KENTSEL NÜFUSUN MEKANA DAĞILIMI	19
7. KENTSEL KADEMELENME VE ETKİ ALANLARI	20
8. GÖÇ	22
9. KENTİN TARİHSEL VE MEKANSAL OLUŞUMU	22
9.1. TRABZON İLİ GENEL TARİHİ.....	22
9.2. TRABZON KENTİNİN MEKANSAL GELİŞİMİ	25
10. PLANLAMA SÜRECİ	28
10.1. BÖLGEDEKİ PLANLAMA SÜRECİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	28
11. ÇEVRE KİRLİLİKLERİ.....	37
11.1. HAVA KİRLİLİĞİ	37
11.2. GÖRÜNTÜ KİRLİLİĞİ	37



12. BİTKİ ÖRTÜSÜ.....	38
12.1. ORMAN VARLIĞI.....	38
12.2. FAUNA	39
13. İKLİM	39
13.1. SICAKLIK	40
13.2. NEM	41
13.3. YAĞIŞ	41
13.4. DEPRESYONİK YAĞIŞLAR.....	41
13.5. ORIOGRAFİK YAĞIŞLAR.....	41
13.6. BULUTLULUK VE GÜNEŞLENME	43
13.7. BASINÇ	43
13.8. RÜZGAR	43
14. DEPREMSELLİK	44
15. HEYELAN RİSKİ.....	44
16. EĞİTİM	46
17. SAĞLIK HİZMETLERİ	46
18. TURİZM	47
19. REKREASYON.....	49
20. SPOR.....	49
21. TRABZON İLİNİN EKONOMİK YAPISI	49
21.1. TİCARET HAYATI, TARİHİ VE GELİŞİMİ.....	49
21.2. EKONOMİK YAPI.....	50
21.3. SANAYİ SEKTÖRÜ	52
21.4. İL SINIRLARI İÇİNDEKİ PİYASA FAALİYETLERİ.....	53
21.5. SANAYİLEŞME YAPISI.....	53

İKİNCİ BÖLÜM.....	56
TRABZON ORTAHİSAR SANAYİ MAHALLESİ KENTSEL TASARIM FİKİR YARIŞMASI ALAN BİLGİLERİ	56
1. BÖLGENİN KONUMU	57
2. BÖLGENİN ÇEVRE ETKİLEŞİM ALANLARI	57
3. BÖLGENİN TARİHSEL GELİŞİMİ	58
4. GEÇMİŞ İMAR PLANLARI VE GELİŞİMİ	61
5. BÖLGENİN JEOLJİK YAPISI	65
6. BÖLGENİN EĞİM YAPISI.....	65
7. BÖLGENİN YÜKSELTİ YAPISI	66
8. BÖLGEDEKİ PARSEL BÜYÜKLÜKLERİ.....	66
9. BÖLGEDEKİ ARAZİ KULLANIM VE NÜFUS YAPISI.....	67
10. NÜFUS VE PLAN ÖNGÖRÜ ANALİZİ.....	68
11. BÖLGENİN ALTYAPI ÖZELLİKLERİ (YOL KADEMELENME, YOL SORUMLULUK, YOL KAPLAMA CİNSİ, RAYİÇ BEDEL ANALİZLERİ).....	69
12. GZFT ANALİZİ	71
12.1. GÜÇLÜ YÖNLER	71
12.2. ZAYIF YÖNLER.....	72
12.3. FIRSATLAR.....	72
12.4. TEHDİTLER.....	73
13. YARIŞMA ALANI VE ÇEVRESİNDEN GÖRÜNÜMLER	73



Av.Ahmet Metin GENÇ
Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanı

BAŞKANDAN

Kentler; tarih, kültür, doğa ve insan etkileşiminin şekillendirdiği dinamik sistemler bütünüdür. Trabzon, bu bütünlüğün en özgün örneklerinden birini yansıtmaktadır. Tarihi derinliği, doğal güzellikleri ve güçlü toplumsal yapısıyla Karadeniz'in kimliğini yansıtan Trabzon, bugün geleceğe yönelik dönüşüm adımlarıyla yeni bir vizyonun eşliğindedir. Bu vizyonun önemli parçalarından biri, kent merkezinde uzun yıllardır varlığını sürdüren küçük sanayi alanlarının dönüşümüdür. Sanayi Mahallesi ve çevresindeki üretim alanları, geçmişte Trabzon'un ekonomik yaşamında önemli bir rol üstlenmiş; ancak kentsel büyüme ve yaşam standartlarının değişimiyle birlikte artık yeni bir işlev kazanma ihtiyacı doğmuştur.

Bu doğrultuda, Trabzon Büyükşehir Belediyesi olarak, sanayi alanlarını planlı biçimde yerleşim alanlarının çeperine taşımayı; mevcut bölgede ise modern, sürdürülebilir, yaşanabilir ve kimlikli kentsel mekanlar oluşturmayı hedefliyoruz. Bu hedef, yalnızca bir fiziksel dönüşüm değil, aynı zamanda Trabzon'un sosyal ve kültürel dokusunu güçlendirecek bir yaşam vizyonunu da ifade etmektedir.

Bu kitap, Trabzon Büyükşehir Belediyesince yürütülen "Küçük Sanayi Alanlarının yerleşim alanlarının çeperine taşınması, Modern ve Yaşanabilir Kentsel Mekanların oluşturulması çalışmaları kapsamında gerçekleştireceğimiz Sanayi Mahallesi Kentsel Tasarım Fikir Yarışması'na katılacak değerli tasarımcıların, Trabzon'u ve yarışma alanını bütün yönleriyle tanımlarına yardımcı olmak amacıyla hazırlanmıştır.

Kitabın birinci bölümünde, Trabzon'un coğrafi, kültürel ve tarihsel özelliklerine yer verilerek, yarışmacıların kentin kimliğini ve ruhunu daha derin biçimde kavramaları amaçlanmıştır. İkinci bölümde ise yarışma alanı olan Sanayi Mahallesi'ne ilişkin ayrıntılı bilgiler, mekânsal analizler, eski hava fotoğrafları, güncel drone çekimleri ve üç boyutlu görsellerle desteklenmiştir.

Bu kapsamlı çalışma, yalnızca bir yarışma dokümanı değil, aynı zamanda Trabzon'un kentsel belleğini ve geleceğe yönelik dönüşüm potansiyelini ortaya koyan değerli bir kaynak niteliği taşımaktadır.

Yarışmaya katkı sunan tüm kurumlara, jüri üyelerine, emeği geçen teknik ekiplere ve Trabzon'un geleceğini şekillendirecek tüm katılımcılara içten teşekkür ediyorum. İnanıyorum ki bu süreç, Trabzon'un çağdaş kent kimliğini güçlendirecek, yeni yaşam alanlarının ilham kaynağı olacaktır.

Saygılarımla,

Av. Ahmet Metin Genç
Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanı



BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL BİLGİLER



1. YERLEŞMENİN GENEL TANIMI

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

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

İl, Doğu Karadeniz'in, sosyal ve ekonomik merkezi durumundadır. Trabzon'un ilçeleri; Akçaabat, Araklı, Arsin, Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Çaykara, Dernekpazarı, Düzköy, Hayrat, Köprübaşı, Maçka, Of, Ortahisar (merkez ilçe), Sürmene, Şalpazarı, Tonya, Vakfıkebir, Yomra'dır.



Şekil 1. Trabzon, Ülke ve Bölgedeki Konumu

2. İLİN COĞRAFİ KONUM VE TABİAT ÖZELLİKLERİ

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.

**Şekil 2. Trabzon**

Ortahisar, Türkiye'nin kuzeyinde Karadeniz Bölgesinde bulunan Trabzon ilinin yaklaşık 322.702 nüfuslu merkez ilçesidir. Ortahisar ilçesi, batısında Akçaabat, güneyinde Maçka, doğusunda da Yomra ilçeleriyle komşudur ve kuzeyi ile Trabzon'un Karadeniz'e kıyısı olan ilçelerindendir.

**Resim 1. Trabzon Genel Görünüm**

3. YÖNETİMSEL YAPI VE İDARİ BÖLÜNÜŞ

Trabzon, Türkiye'nin en kalabalık 27. ilidir. 2023 nüfus sayımına göre nüfusu 824.352'dir. 4685 km² yüzölçüme sahip olan il, metrekareye düşen 177 kişi ile nüfus yoğunluğu bakımından 81 il arasında 13.sırada yer almaktadır.

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



Şekil 3. Trabzon ve İlçeleri

30 Mart 2014 tarihinde yapılan Mahalli İdareler Seçimleri ile büyükşehir statüsüne kavuşan Trabzon'un 18 ilçesi ve 716 mahallesi bulunmaktadır. Trabzon ilinin on ilçesi; 114 km sahil şeridinde sıralanmıştır. Diğer 8 ilçe ise güney kısımlarda yer edinmiştir. Nüfus büyüklüğüne göre; Ortahisar, Akçaabat, Araklı, Of, Yomra, Arsin, Vakıfkebir, Sürmene, Maçka, Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Çaykara, Tonya, Düzköy, Şalpazarı, Hayrat, Köprübaşı ve Dernekpazarı olarak sıralanan ilçelerden en büyük ilçe Ortahisar ilçesi, il nüfusunun % 40,6'sını, en küçük ilçesi Dernekpazarı ise %0,49' unu oluşturmaktadır. 4.685 km² lik yüzölçümü ile Türkiye yüzölçümünün % 0,6'sını oluşturan Trabzon ilinde, biri büyükşehir, 18'i ilçe belediyesi olmak üzere toplam 19 belediye bulunmaktadır.

İLLER	NÜFUS (2000)	YÜZÖLÇÜMÜ (km ²)	NÜFUS YOĞUNLUĞU (kişi/km ²)
TRABZON	824,352	4,664	177
BAYBURT	86,047	3,739	23
GİRESUN	461,712	6,832	68
GÜMÜŞHANE	148,539	6,437	23
RİZE	350,506	3,922	89

“ Trabzon’a komşu iller;
**Bayburt, Giresun,
Gümüşhane, Rize**’dir.

İl komşu iller içerisinde
nüfus yoğunluğu en fazla
olan il konumundadır. ”

Tablo 1. Komşu illere Ait Nüfus Bilgisi

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 177 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.

4. ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ

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

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

4.1. KARA YOLU ULAŞIMI

Trabzon, ülke karayolu ağıının önemli kavşak noktalarından biridir. Otoyol bağlantısı dışında; Rize, Gümüşhane, Bayburt, Giresun, Erzincan ve Ordu olmak üzere kara yolu bağlantısı ile ilişkilendirmektedir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Trabzon Kafkasların ve İran transit yolunun başlangıcında yer alır. Karadeniz'e kıyısı olan diğer ülkelerin limanlarıyla bağlantısı bulunmaktadır. Trabzon ve ilçelerinin büyük kısmı Sinop'tan Hopa'ya kadar uzanan kıyı yolu üzerindedir. Trabzon-Gümüşhane-Erzurum Yoluyla Doğu Anadolu ve İran'a bağlanır. Sahil boyunca uzanan Karadeniz Sahil Yolu bir taraftan şehri doğu ve batı komşu illerine ve bölgelerine bağlarken diğer taraftan da sahil boyunca Beşikdüzü'nden Of'a kadar sahil kesiminde yer alan ilçeleri birbirine bağlayarak ulaşım imkanı sunmaktadır. Kuzey-güney yönünde en güçlü ulaşım bağlantısı Erzurum Devlet Karayolu ile sağlanmakta olup, bu yol güzergahı aynı zamanda Maçka ilçesine de ulaşım imkanı sunmaktadır. Ülkenin en uzun tüneli olan Zigana Tüneli bu yol güzergahında yer almaktadır. Devlet Sahil Yolu'ndan çıkış olarak güneye doğru uzanan yollarla diğer ilçelerin ulaşım imkanı sağlanmaktadır. Aşağıdaki tabloda ilçelerin yüzölçümleri ile birlikte kent merkezine olan uzaklıkları verilmiştir.

İLÇE	İLÇE ALANI	MESAFE	İLÇE RAKIM	İLÇE	İLÇE ALANI	MESAFE	İLÇE RAKIM
AKÇAABAT	375 km ²	12 km	11 m	DÜZKÖY	125 km ²	28 km	779 m
ARAKLI	464 km ²	29 km	7 m	HAYRAT	244 km ²	56 km	176 m
ARSİN	157 km ²	19 km	21 m	KÖPRÜBAŞI	189 km ²	40 km	303 m
BEŞİKDÜZÜ	84 km ²	41 km	10 m	MAÇKA	925 km ²	23 km	351 m
ÇARŞIBAŞI	66 km ²	29 km	10 m	OF	258 km ²	46 km	9 m
ÇAYKARA	574 km ²	52 km	309 m	ŞALPAZARI	161 km ²	44 km	335 m
DERNEKPAZARI	89 km ²	50 km	200 m	SÜRMENE	166 km ²	35 km	10 m
VAKFIKEBİR	141 km ²	37 km	12 m	TONYA	176 km ²	38 km	733 m
YOMRA	200 km ²	14 km	14 m	ORTAHİSAR	km ²	0 km	49 m

Tablo 2. İlçelere Ait Yüzölçümü ve Rakım



Şekil 4. Karayolları Haritası

4.2. DEMİR YOLU ULAŞIMI

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

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

4.3. HAVA YOLU ULAŞIMI

Trabzon Havalimanı 1957 yılında Hava Meydanı olarak trafiğe açılmış olup, 29.11.1995 tarihinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu'nun 503 sayılı kararı ile havalimanı statüsüne kavuşturulmuştur. Yolcu, uçak ve yük taşımacılığı rakamlarıyla Karadeniz Bölgesi'nin önemli havacılık merkezlerinden biri olan Trabzon Havalimanı, turizmden ticarete birçok sektöre katkı sağlamaktadır. 2024 yılı verilerine göre, 2024 yılı ocak ayından bugüne 3 milyonun üzerinde yolcuya hizmet vermiş olup, bölgedeki diğer havalimanları arasında 1. sırada yer almaktadır.



Yolcular, şehir merkezine 5 km mesafede bulunan havalimanından çıktıklarında bir dakikalık yürüme mesafesi ile anayola varabilmekte, şehir merkezine ulaşmak için dolmuş ve otobüsleri kullanabilmektedir. Yomra, Araklı, Sürmene, Of, Rize istikametine gitmek için de anayolun karşısından dolmuş, otobüs ve minibüsler kullanılarak ulaşım sağlanılabilir.

4.4. DENİZ YOLU ULAŞIMI

Bir liman kenti olan Trabzon'da, bugünkü liman 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 ölçekli 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.

4.5. ORTAHİSAR İLÇESİ ULAŞIMI

Ortahisar ilçesinde hava yolu, kara yolu ve deniz yolu ulaşım sistemlerinden faydalanılmaktadır. İlçe, ulaşım türlerinin kesişim noktasıdır. Kara yolu olarak bakıldığında Karadeniz Sahil Yoluna dik gelerek bağlanan Anadolu Bulvarı önemli bir akstır. Çünkü kent merkezinin içinden geçen bu yol ilçenin hem diğer ilçelerle hem de diğer illerle ulaşımını sağlamaktadır.

Kent merkezinde ulaşım; dolmuş, taksi ve belediye otobüsleri ile ilçe ve köylere ise belediye otobüsleri ve minibüslerle sağlanmaktadır. Proje alanı da Ortahisar ilçe merkezinde bulunduğundan, tüm bu ulaşım imkanları, yukarıda bahsedilen noktalardan proje alanına ulaşımı da mümkün hale getirmektedir.



Şekil 5. Ulaşım Noktaları

Ortahisar ilçesini merkez haline getiren başka bir ulaşım sistemi de hava yolu ulaşımıdır. Türkiye'nin büyük havalimanlarından olan Trabzon Havalimanı kent merkezine sadece 5 km mesafededir. Bu havalimanı Ortahisar ilçesinin idari sınırları içerisine girmektedir. Trabzon Havalimanından yurt içi ve yurt dışı birçok noktaya uçak seferleri düzenlenmekte ve yöre halkının Türkiye ve dünya ile bağlantısını sağlamaktadır.

5. NÜFUS YAPISI

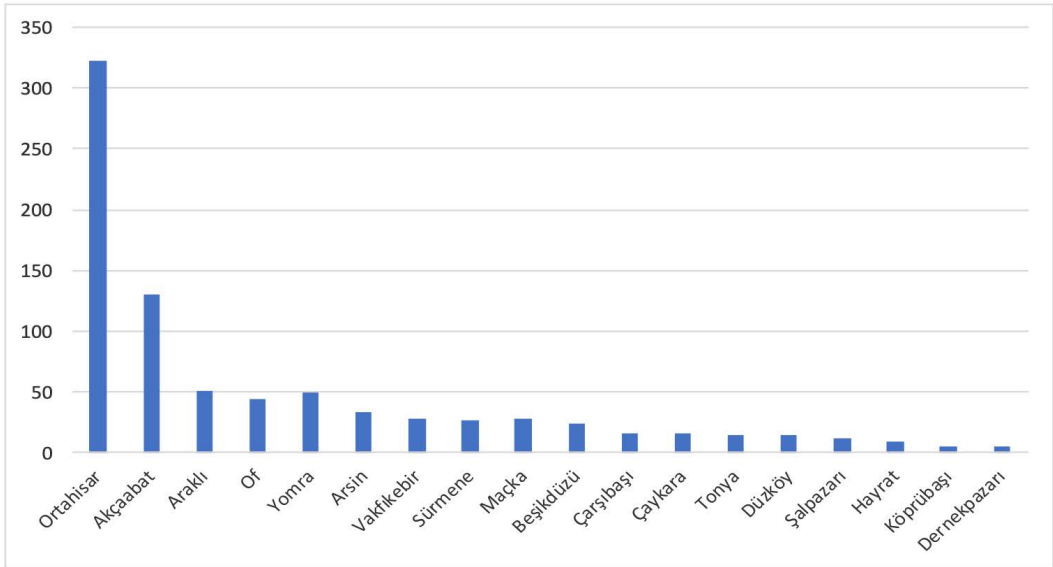
Türkiye'de ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılında, 293.055 olan Trabzon ili nüfusu, 2023 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçlarına kadar geçen 93 yıllık süre içerisinde yaklaşık 2,81 kat artarak, 824.352'ye ulaşmıştır.

Trabzon'un 2023 yılı TÜİK verilerine göre nüfusu 824.352'dir. Kadın nüfusu 415.312, erkek nüfus 409.040 kişidir. 4.689 km² yüzölçümüne sahip olan Trabzon, km²'ye düşen 177 kişi ile nüfus yoğunluğu bakımından 81 il arasında 13. sırada yer almaktadır. Şehirde merkez ilçe Ortahisar 322.702 kişi ile en kalabalık nüfusa sahip yerleşim yeridir. Ortahisar'ı sırasıyla; Akçaabat, Araklı, Yomra ve Of izlemektedirken, en az nüfusa sahip ilçe Dernekpazarı'dır.



YIL	İLÇE	TOPLAM NÜFUS	YÜZÖLÇÜMÜ KM ²	YOĞUNLUK (KİŞİ/KM ²)	YIL	İLÇE	TOPLAM NÜFUS	YÜZÖLÇÜMÜ KM ²	YOĞUNLUK (KİŞİ/KM ²)
2023	ORTAHİSAR	322.702	235	1373	2023	ÇARŞIBAŞI	15.753	66	239
2023	AKÇAABAT	129.628	375	346	2023	ÇAYKARA	15.180	574	26
2023	ARAKLI	51.124	464	110	2023	TONYA	14.315	176	81
2023	OF	44.527	258	173	2023	DÜZKÖY	14.142	125	113
2023	YOMRA	49.721	200	249	2023	ŞALPAZARI	11.780	161	58
2023	ARSİN	32.717	157	208	2023	HAYRAT	9.337	244	38
2023	VAKFIKEBİR	27.339	141	194	2023	KÖPRÜBAŞI	4.776	189	25
2023	SÜRMENE	26.127	166	157	2023	DERNEKPAZARI	4.294	89	48
2023	MAÇKA	27.322	925	230	2023				
2023	BEŞİKDÜZÜ	23.568	84	281	2023				

Tablo 3. Trabzon İlçeleri Nüfus ve Yoğunluk



Şekil 6. Trabzon İlçeleri Nüfus Dağılımı (2023)

MAHALLE	TOPLAM NÜFUS SAYISI	MAHALLE	TOPLAM NÜFUS SAYISI	MAHALLE	TOPLAM NÜFUS SAYISI	MAHALLE	TOPLAM NÜFUS SAYISI
1 NOLU BEŞİRLİ	10245	İNÖNÜ	9699	ÇARŞI	1174	SANAYİ	1543
1 NOLU BOSTANCI	2064	İSKENDERPAŞA	1497	ÇİLEKLİ	1347	SAYVAN	577
1 NOLU ERDOĞDU	7266	KALKINMA	4261	ÇİMENLİ	1800	SEVİMLİ	386
2 NOLU BEŞİRLİ	15379	KAMIŞLI	562	ÇÖMLEKÇİ	228	SOĞUKSU	12459
2 NOLU BOSTANCI	3648	KANUNİ	2201	ÇUKURÇAYIR	32009	SUBAŞI	1170
2 NOLU ERDOĞDU	11956	KARAKAYA	984	DEĞİRMENDERE	2423	TOKLU	7493
3 NOLU ERDOĞDU	13053	KARLIK	1255	DOĞANÇAY	853	TOSKÖY	738
AĞILLI	447	KARŞIYAKA	8261	DOLAYLI	1811	UĞURLU	1585
AKKAYA	973	KAVALA	1400	DÜZYURT	1871	ÜNİVERSİTE	15355
AKOLUK	1699	KAYMAKLI	3803	ESENTEPE	1967	YALI	2973
AKTOPRAK	551	KEMERKAYA	1493	ESENYURT	307	YALINCAK	8413
AKYAZI	3097	KİREÇHANE	1044	FATİH	8411	YENİCUMA	6268
AYDINLI KEVLER	12465	KONAKLAR	4542	FATİH SULTAN	383	YENİKÖY	654
AYVALI	789	KOZLUCA	141	GAZİPAŞA	3386	YENİMAHALLE	1615
BAHÇECİK	11637	KURTULUŞ	1007	GEÇİT	358	YEŞİLBÜK	1114
BENGİSU	1429	KUTLUGÜN	1628	GÖLÇAYIR	1578	YEŞİLHİSAR	351
BEŞTAŞ	738	OKÇULAR	1107	GÖZALAN	614	YEŞİLKÖY	5144
BOZTEPE	6965	ORTAHİSAR	983	GÜLBAHARHATUN	2200	YEŞİLOVA	1261
BULAK	807	ÖZBİRLİK	174	GÜNDOĞDU	385	YEŞİLTEPE	8564
CUMHURİYET	3038	PAZARKAPI	914	GÜRBULAK	1457	YEŞİLVADI	301
ÇAĞLAYAN	2767	PELİTLİ	17126	HIZIRBEY	2324	YEŞİLYURT	1217
ÇAMOBA	569	PINARALTI	395	İNCESU	576		

Tablo 4. Ortahisar İlçesi Mahalleleri Nüfus Dağılımı (2023)

6. KENTSEL NÜFUSUN MEKANA DAĞILIMI

Trabzon ili sınırları içerisinde toplam 716 mahalle bulunmaktadır. Yarışma alanının bulunduğu Ortahisar ilçesi ise 87 mahalleden oluşmaktadır. Bu mahallelerden 56'sı kentsel yerleşme alanında yer almakta, 31 tanesi ise kırsal alanda bulunmaktadır.

Nüfus yoğunluğu bakımından Trabzon'un en yoğun ilçesi 1373 kişi/km² ile Ortahisar'dır. Nüfus yoğunluğu bakımından 18 ilçenin sıralaması; Ortahisar, Akçaabat, Beşikdüzü, Yomra, Çarşıbaşı, Maçka, Arsin, Vakfıkebir, Of, Sürmene, Düzköy, Araklı, Tonya, Şalpazarı, Dernekpazarı, Hayrat, Çaykara ve Köprübaşı şeklindedir. Bu sıralamanın en sonunda yer

alan Köprübaşı ilçesinde kilometrekareye 25 kişi düşmektedir.

Yerleşimde mahalle yoğunlukları büyük farklılıklar göstermektedir. Bu farklılaşmanın üç temel nedeni vardır.

1. Kentsel alan kullanımlarından (Üniversite, büyük alan kullanımları gerektiren kamu kurumları açık ve yeşil alanlar, vb.) kaynaklı yoğunluk farklılığı,
2. Mahalle sınırları içerisinde hala yapılaşmamış boş alanların bulunması,
3. Mahalle sınırları içerisinde bulunan ve yerleşime uygun olmayan alanlar.

Bu üç faktör mahalle nüfusları arasındaki büyük farklılığı ortaya çıkarmakta, aralarında yapılanma açısından sosyal ve fiziksel farklılıklar bulunmayan mahallelerde de bu şekilde farklı yapılanma özellikleri sergiliyormuş gibi görülmektedir. Konut alanlarında kat yükseklikleri incelendiğinde; yapılaşmanın kat yüksekliklerine göre kesin bir farklılaşma ve bölgelenme oluşturmadığı görülür. Kat yükseklikleri 1'den 15'e kadar değişiklik göstermekte, bu değişiklik mekanda belirgin bir bölgelenme oluşturmamaktadır. Lokal olarak bir bütünlük sağlayan kat yükseklikleri büyük ölçekte bir genelleme oluşturacak şekilde bir dağılım göstermez.

7. KENTSEL KADEMELENME VE ETKİ ALANLARI

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



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



8. GÖÇ

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

Bölgedeki göç, yönlerine göre üç farklı kategoride incelenebilir.

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

9. KENTİN TARİHSEL VE MEKANSAL OLUŞUMU

9.1. TRABZON İLİ GENEL TARİHİ

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 Kolkhlr, Driller, Makronlar gibi yerli kavimler Trabzon civarında çok daha önceden beri yaşamaktaydılar. Aynı yüzyılda Karadeniz Bölgesi Kafkasya'dan gelen Kimmerler ve onların ardından İskitlerin akınlarına uğramıştır. Ancak bu akımların kolonilerin kuruluşundan önce mi yoksa sonra mı olduğu konusu tartışmalıdır.

MÖ 6. yüzyılda ise Trabzon Perslerin egemenliğine girerek, Pont Kapadokyası adı verilen Satraplık içinde kalmıştır.

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

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

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

Kraliçesi Tamarâ'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 Avrupadaki 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 bildirilir.

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

9.2. TRABZON KENTİNİN MEKANSAL GELİŞİMİ

Şehir merkezini şimdiki idari yapılanma biçimi ile Ortahisar ilçesi oluşturmaktadır. Yarışma alanını da içinde barındırdığından mekansal gelişim açısından sadece bu ilçemiz değerlendirilecektir.

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, Aydınlıkevler ve Erdoğan Mahallesi'nin güney kesimleri oluşmuştur.



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

1967 yılı itibariyle Trabzon'da oluşan mahalle sayısı 21 olarak tespit edilmiştir. Bu mahallelerin yüzölçümleri ve yoğunlukları aşağıda çıkarılmıştır.

Beşirli ve Toklu köyleri birlikte belediye sınırlarına dahil edilmiş ve Trabzon Belediye Meclisi'nin 06.11.1992 tarihli ve 392 sayılı kararı ile, 1 Nolu Beşirli, 2 Nolu Beşirli, Karşıyaka, Toklu ve Aydınlikevler olmak üzere 5 mahalleye bölünmüştür.

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

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

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

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

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

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

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

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

Bu itibarla, daha önceki yıllarda yapılan çalışmalarla gerçekleştirilen mücavir alan sınırlarına

ilave olarak 04.01.1982 tarihinde Söğütlü, Yıldızlı (Sera Gölü ve çevresi dahil), Akyazı, Beşirli, Toklu, Çamoba, Beştaş, Pelitli, Yeşilköy, Çimenli, Yalınca, Kaşüstü, Konaklar, Bostancı, Çilekli ve Bulak köylerinin bir kısmı; Darıca, Soğuksu ve 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 Trabzon Belediye sınırlarına dahil edilmiştir.

16.04.1994 tarihinde Bostancı köyünün tamamı Trabzon Belediye sınırlarına dahil edilmiştir.

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.

10. PLANLAMA SÜRECİ

10.1. BÖLGEDEKİ PLANLAMA SÜRECİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

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

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



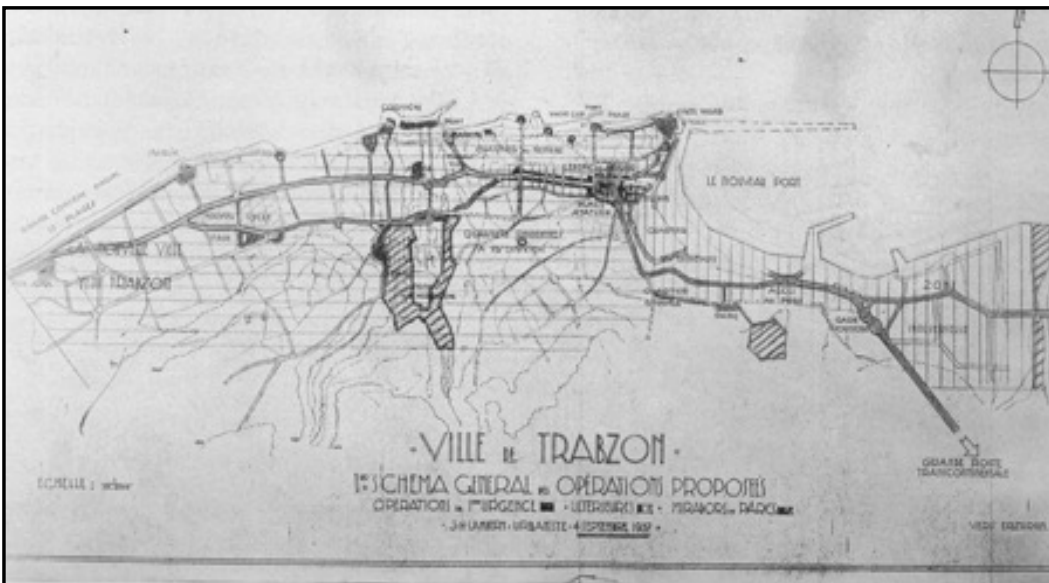
Resim 2. Lambert Planı Dönemi Trabzon Genel Görünüş

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.

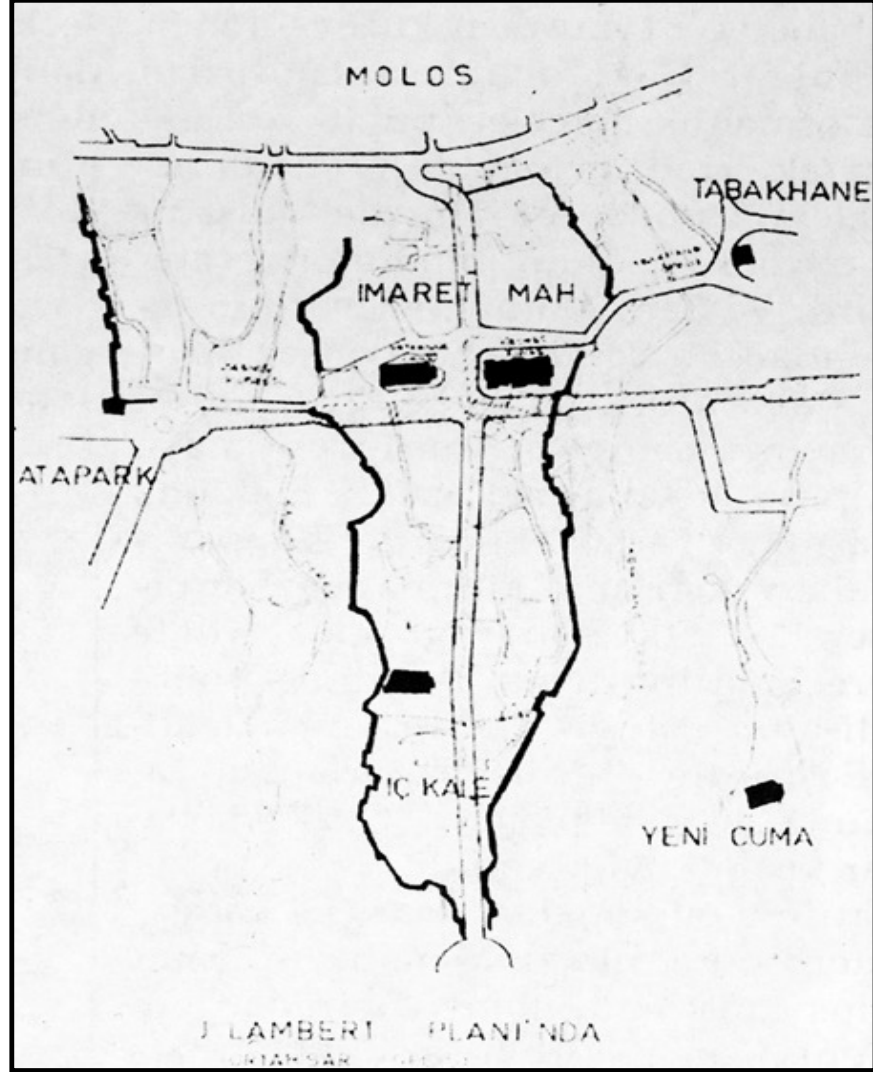


Trabzon - Kemer kaya Mahallesi (Sahil)

Resim 3. Lambert Planı Dönemi Trabzon Sahil Görünüşü

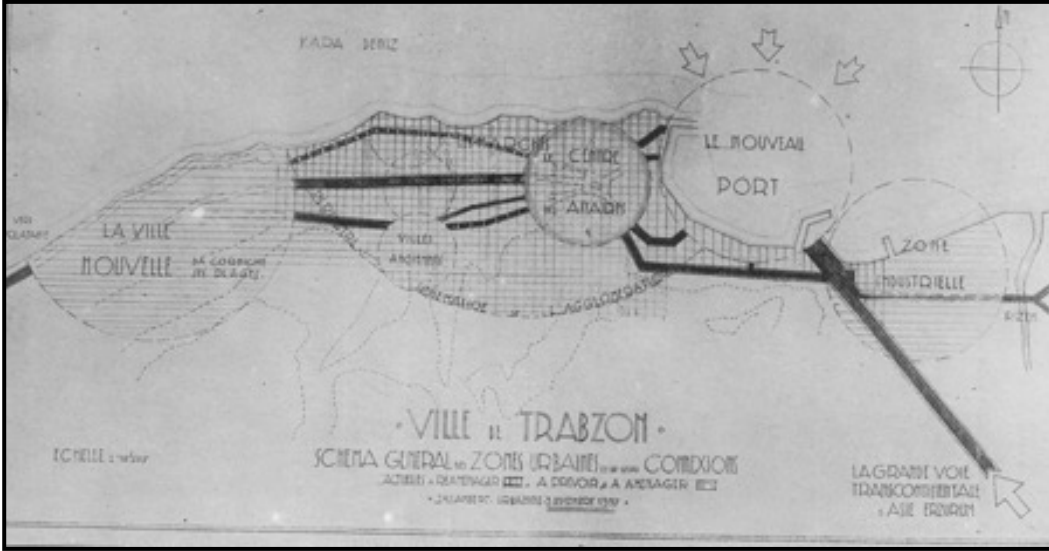


Resim 4. Lambert'in 1938 Yılında Trabzon İçin Hazırladığı Planın Eskizleri



Resim 5. 1938 Yılında 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 planlanmış, 1985 yılında 140.000 nüfusa göre hedefleme yapılmış ve lineer bir gelişme öngörülmüştür. 1970 yılı planında Ortahisar ve Pazarkapı Mahalleleri'ni de içine alan koruma bölgeleri belirlenmiş, bu alanlarda yapılaşmaya sınırlandırmalar getirilmiştir.



Resim 6. İller Bankası'nın Açtığı Yarışmada Birinci Olup 1970 İmar Planında Kabul Edilen Plan (Bahçecik Tünel Geçişi)

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

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

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

Bu beldeler sırasıyla;

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

1989 yılı revizyon imar planını izleyen yıllarda yaklaşık 50 adet ıslah, 1800 adet imar planı tadilatı yapılmış ve planın büyük oranda işlevini 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 Belediyesince, 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 planlar da 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, Vakfıkebir, 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.

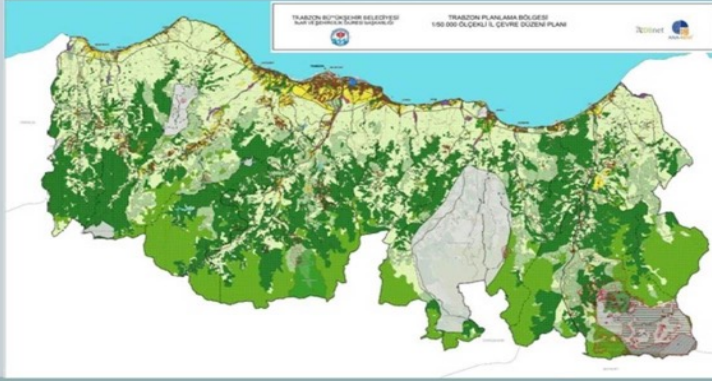
5. Planlama Bölgesini oluşturan Of, Hayrat, Dernekpazarı ve Çaykara ilçe merkezleri ile tüzel kişiliği kapatılarak mahalleye dönüştürülen belde planları hazırlanarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

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.

1/50.000 ÖLÇEKLİ İL ÇEVRE DÜZENİ PLANI



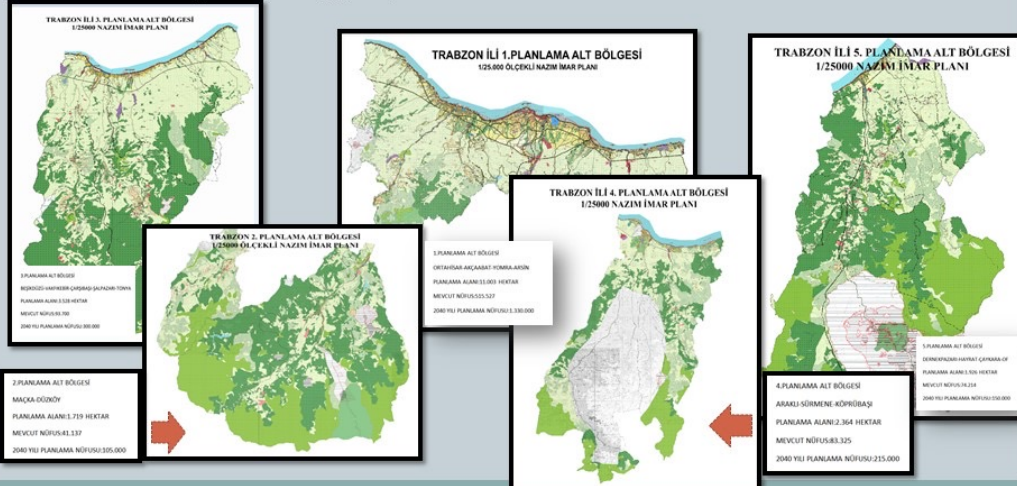
1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.04.2017 tarih ve 146 sayılı kararıyla onaylanmış, daha sonra Trabzon İdare Mahkemesinin 2017/1634, 2017/1577 Esas numaralı yürütme durdurma kararları doğrultusunda Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.01.2019 tarih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



1/25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANLARI



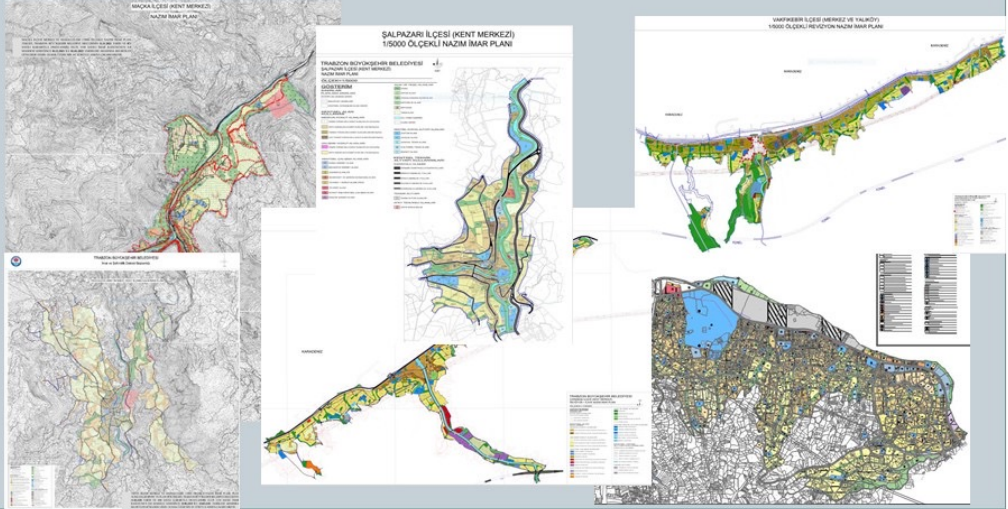
1/50.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı kapsamında tanımlanan 5 alt bölge için 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarına ilişkin hazırlanan planların onay süreçleri 2017 yılında başlamış 2022 tarihinde tamamlanmış olup güncel veriler ışığında planların revize edilmesi süreci devam etmektedir.



1/5000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANLARI



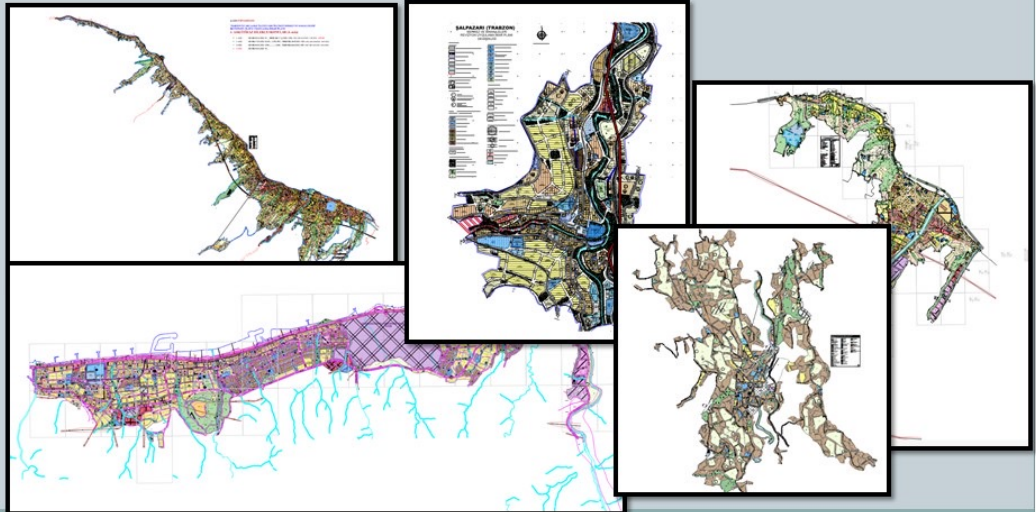
İl bütününde 18 ilçe ve beldelerine ilişkin 46 yerleşim alanında hazırlanan 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planları Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onama süreci 2017 yılında başlamış olup 2023 yılında tamamlanmıştır.



1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARI



İlçe Belediyelerince 33 yerleşim alanında hazırlanarak 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisince onama süreci 2018 yılında başlamış olup halen devam etmektedir.



11. ÇEVRE KİRLİLİKLERİ

11.1. HAVA KİRLİLİĞİ

1996-1997 yılı verileri baz alındığında Trabzon ili, kükürtdioksit (SO₂) ve partikül madde (duman) ortamları itibarıyla kirlilik sırasına göre il ve ilçe merkezleri sıralamasında 51. Sırada yer almaktadır. *Türkiye İstatistik Yıllığı -1999*)

Kentte sürekli dönen dolmuş sistemi, ulaşımın yoğun olduğu cadde ve sokaklarda , kirliliğin yüksek seviyelere çıkmasına neden olmaktadır. Kentteki hava kirliliğinde taşıtların payı %44 seviyesindedir.

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

11.2. GÖRÜNTÜ KİRLİLİĞİ

İlde hızlı yapılaşma, görüntü kirliliğine neden olan sıvasız ve boyasız binaların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bunun nedenlerinden biride kum (sıva) gibi tabi malzemelerin bölgede bulunması yada pahalı olmasındandır. Sıvasız yapılar genelde bireysel ve asgari ihtiyaçların karşılanması için yapılan yapılardır.

Yine eğimden dolayı kazanılan katlar görüntü kirliliğine neden olmaktadır. Özellikle sahilden bakıldığında kottan kazanılan katların diğer yapılara göre baskın oluşu önemli bir görüntü kirliliği oluşturur.

Yatırımcı kuruluşların (Karayolları Bölge Müdürlüğü yol çalışmaları, taş ocakları, DLH vb.) çalışmalarından kaynaklanan görüntü kirliliği de mevcuttur.

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

12. BİTKİ ÖRTÜSÜ

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

12.1. ORMAN VARLIĞI

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

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

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

12.2. FAUNA

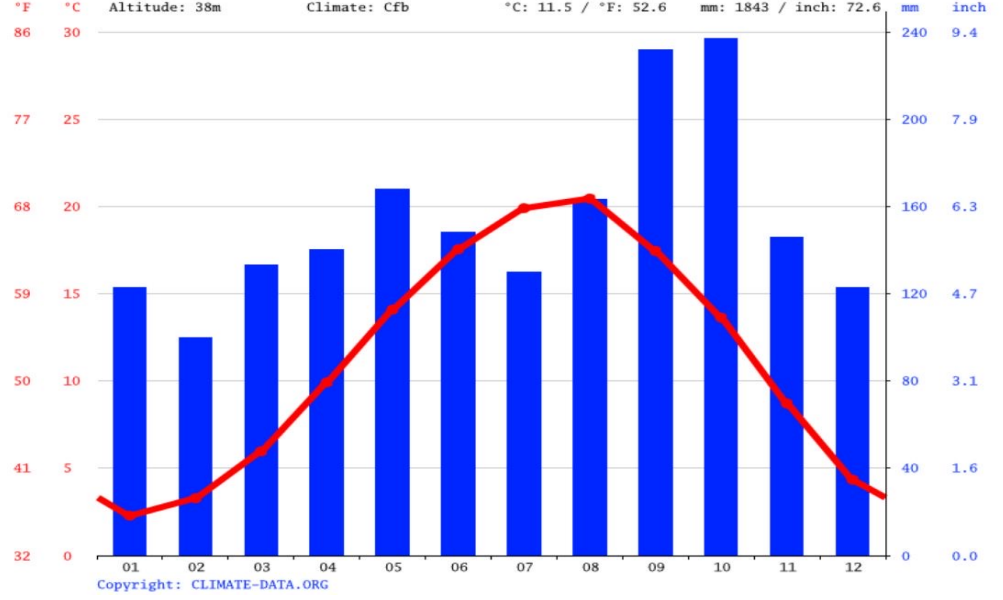
Trabzon, küçük bir il olduğundan, büyük bir hayvansal çeşitliliği de sahip değildir. İl dahilinde çeşitli av hayvanları vardır. Bunlar göçmen kuşlar olan bıldırcın, çulluk, ördek, kaz, yerli av hayvanları olan tavşan, çakal, domuz ve kekliktir. Av hayvanları dışında iki endemik tür de il sınırları içinde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

13. İKLİM

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

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

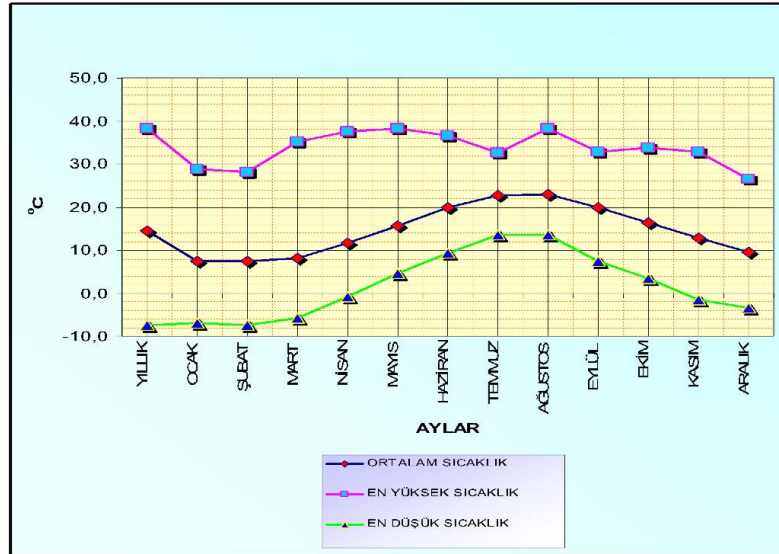
Trabzon'da sıcaklık yazın orta derecededir. Bunaltıcı sıcaklar genelde havanın kapalı olduğu günlerde görülür. Trabzon senenin her ayı yağışlı olan Karadeniz rejiminin bariz özelliklerini taşır. Yörede yağış Karadeniz'in diğer kıyılarına göre bir azalma göstermektedir.



Şekil 9. Trabzon İklim Grafiği

13.1. SICAKLIK

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 .



Şekil 10. Trabzon Aylık İklim Grafiği

13.2. NEM

Trabzon ili, nemli bir iklime sahiptir. Nispi nem (1 m^3 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.

13.3. YAĞIŞ

Karadeniz Bölgesi'nde meydana gelen yağış genellikle depresyonik ve orografik yağışlar olarak incelenebilir. Ortalama yağış miktarı m^2 'ye 833.8 mm^3 'dür.

13.4. DEPRESYONİK YAĞIŞLAR

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

13.5. ORİOGRAFİK YAĞIŞLAR

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

Karadeniz kıyıların yağışların dağılışı bakımından batıya bakan, doğuya bakan sahiller olmak üzere iki grupta incelenebilir. Batıdan Ordu'ya, Sinop İnceburun'dan Akçalıova'ya kadar batıya bakan sahiller depresyon ve batı rüzgarlarına açık olduklarından diğer kesimlerden fazla yağış alırlar. En fazla yağış alan yerler ise Hopa'dan Rize'ye kadar olan sahillerdir. Mevzii hareket eden rüzgarlarla Ege Denizi'nden Boğazlar yoluyla ve Kuzey Avrupa'dan Kırım üzerinden Karadeniz'e çıkan depresyonik yağış taşıyan hava kütleleri buralara çarpar.

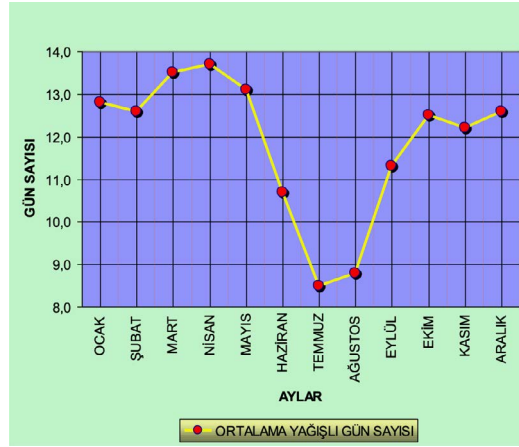
Diğer taraftan Doğu Karadeniz sahillerinde sıcaklığın daha yüksek olmasından alçak basınç hava hareketleri meydana gelmekte ve yağışların artışı etkilemektedir.

Doğudan batıya doğru hareket edildikçe kıyı batıda dikliğini kaybeder. Bu sebepten doğu kısmına oranla yağış miktarında düşüklük görülür. Nitekim Trabzon, Rize'nin hemen yakınında bulunmasına rağmen doğuya baktığı için Rize'nin 2300 mm 'lik yağış ortalamasına karşı 833 mm civarında yağış almaktadır.

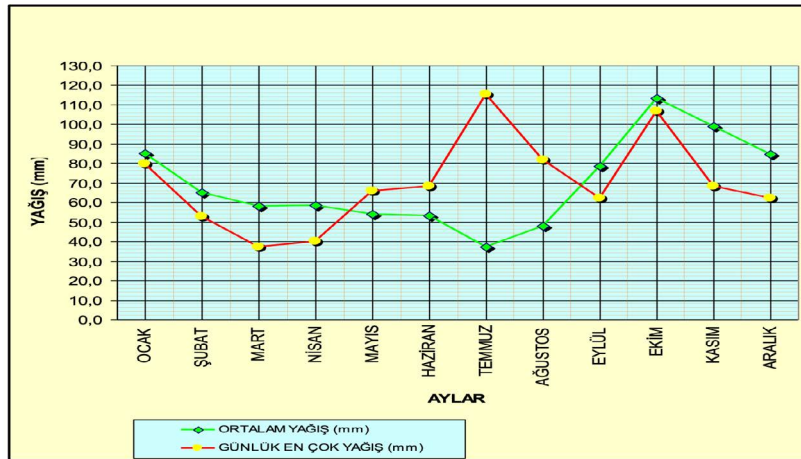
Trabzon ve bunun gibi (İnceburun 'dan Ordu'ya kadar) doğuya bakan kıyılar batıdan gelen depresyonlara ve bol rutubet ihtiva eden hava kütlelerine sırtını çevirmiş olduklarında yağış alırlar.

İlde yılın her ayı yağış almasına rağmen Eylül ayından sonra en yüksek seviyeye ulaşır ve Haziran ayı sonuna kadar yoğunluğunu sürdürür. Trabzon'da yaz ayları ve sonbahar başı hariç diğer aylarda sis olayına rastlanır. En fazla sis Nisan ve Mayıs aylarındadır.

Trabzon'da yıllık yağışlı günler sayısı 142 civarında olup, yağış miktarının en fazla sonbaharda kaydedilmesine rağmen yağışlı günlerin sayısı en çok kış ve ilkbahar aylarında görülür.



Şekil 11. Ortalama Yağışlı Gün Sayısı

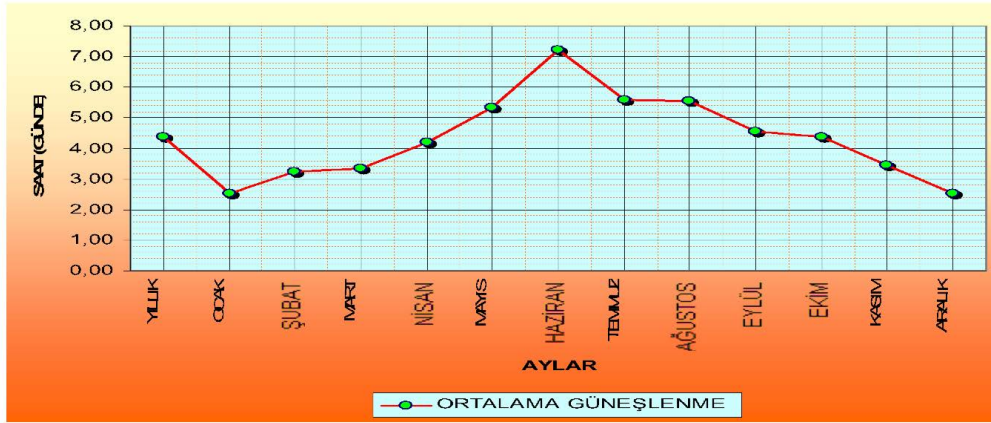


Şekil 12. Ortalama Yağış - Günlük En Çok Yağış

13.6. BULUTLULUK VE GÜNEŞLENME

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.



Şekil 13. Ortalama Güneşlenme

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.

13.7. BASINÇ

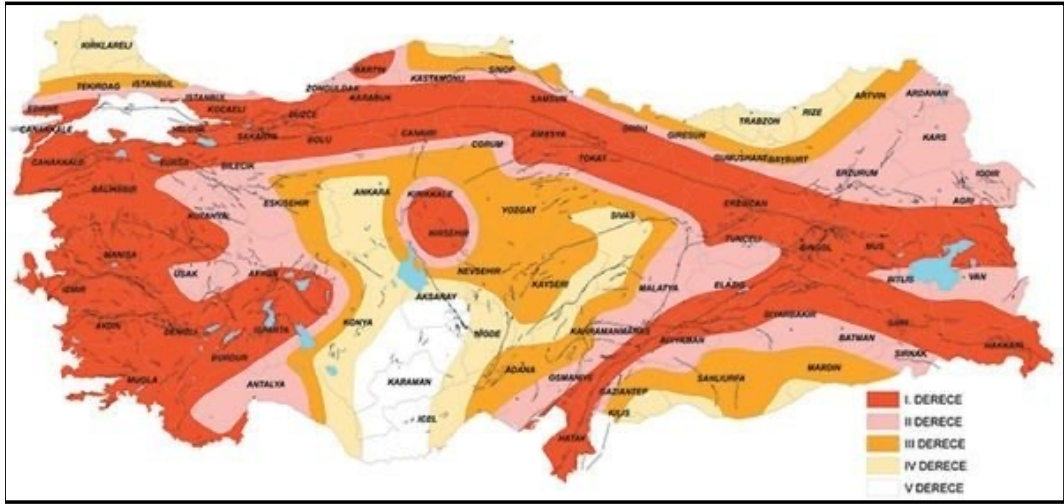
Yıllık basınç ortalaması 758.3 mm , en yüksek basınç 777.6 mm, en düşük basınç 727.6 mm'dir. Sonbahar ve kış mevsimlerindeki aylarda yıllık ortalama daha yüksek , diğer aylarda ise daha düşük geçmektedir.

13.8. RÜZGAR

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

14. DEPREMSELLİK

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



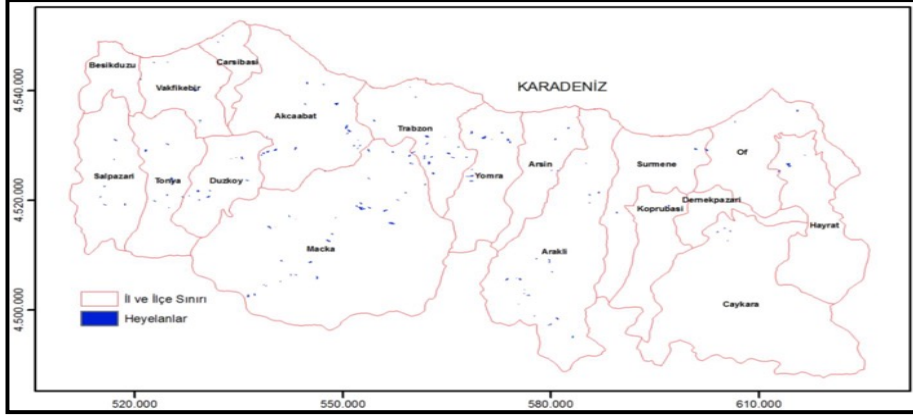
Şekil 14. Türkiye Deprem Tehlikesi Haritası

15. HEYELAN RİSKİ

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.

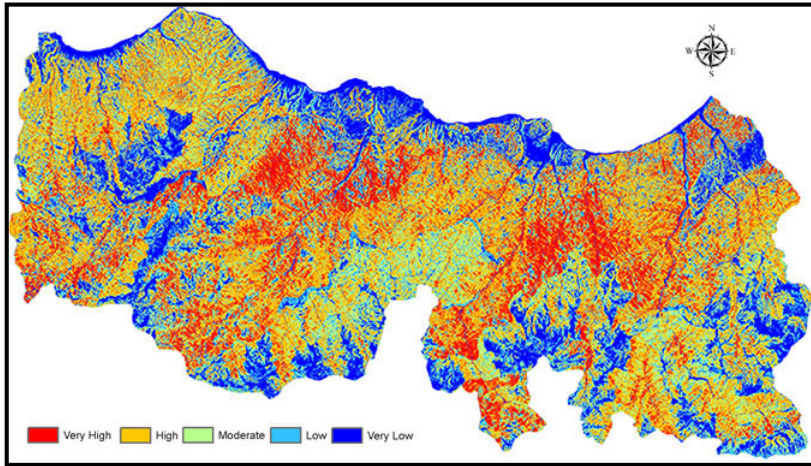
Ülkemizde özellikle Trabzon'u içine alan Doğu Karadeniz bölgesinde görülen heyelan olayları geçmiş yıllardan günümüze kadar coğrafya üzerinde etkili olan doğal afetlerin başında

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.



Şekil 15. Trabzon İli Heyelan Envanter Haritası

İlin genel coğrafi yapısı dar bir sahil şeridinin ardından denize dikey uzanan dağlık bir arazi şeklindedir. Dağların kıyıdan itibaren yükselmeye başladığı bölgede en çok yağış 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.



Şekil 16. Trabzon İli Heyelan Duyarlılık Haritası



16. EĞİTİM

Meşrutiyetten önce Trabzon'da eğitim kuruluğu olarak 8 medrese, öğretim süresi 4 yıl olan 5 ilkokul, 1 Sanat Yurdu, 1 Askeri Rüştîye, İdadi ve 1 Darülmualimin vardı. Aynı tarihlerde İmarete ve Ortahisar'da 2 de kitaplık bulunmaktaydı.

Önceleri olduğu gibi Cumhuriyet döneminde de Trabzon, Karadeniz Bölgesinin eğitim ve öğretim yönünden en gelişmiş ilidir. Bugün ana okulundan Üniversiteye dek çeşitli öğrenim kuruluşlarının bulunduğu ilimizde halk, eğitim ve öğretime büyük ilgi göstermektedir.

Trabzon'da okuma yazma oranı TÜİK 2022 yılı verilerine göre erkeklerde %99,22 kadınlarda % 94,52 olup genelde ise %96,87'dir. İlde, yüksekokul, lisans veya daha üst düzeyde mezuniyeti olan 144.460 kişi bulunmaktadır. İlköğretim ve ortaöğretimde okullaşma oranı Türkiye ortalamasının üzerindedir.

Trabzon'da okul öncesi, ilköğretim, genel ortaöğretim ve mesleki- teknik orta öğretim eğitim kuruluşlarının toplam sayısı 849 olup, bu okullarda eğitim-öğretim gören öğrenci sayısı ise 219.129'dur. Ayrıca, ilde kalifiye iş gücünün artmasına katkı veren 18 Halk Eğitim Merkezi bulunmaktadır.

İlin devlet üniversiteleri 1955 yılında kurulan Karadeniz Teknik Üniversitesi ve 2018 yılında kurulan Trabzon Üniversitesi'nde yaklaşık 41.974 bin öğrenci öğrenim görmektedir. İlin bir diğeri üniversitesi olan Avrasya Üniversitesi, Doğu Karadeniz Bölgesinin ilk vakıf üniversitesidir.

17. SAĞLIK HİZMETLERİ

Trabzon hekim, sağlık personeli ve diğeri imkanlar bakımından Türkiye'nin ilk çeyrek diliminde yer almaktadır. Trabzon'un idari ve bölgesel merkez olmasından dolayı sağlık tesislerinin sunduğu hizmet standardı açısından ülke ortalamasının altında olmasına rağmen bölge ortalamasının üzerindedir. Kemik hastalıkları, göğüs hastalıkları gibi uzmanlık dalı gerektiren faaliyetler bölge ölçeğine verilen hizmetleri de kapsamaktadır. İl merkezinde özel hastane, klinik, muayenehane, laboratuvar gibi hizmetler de gelişmiştir. Belediye sınırları içerisinde lokal hizmet veren Sağlık Ocakları da bulunmaktadır. Eczaneler genellikle hastane alanları çevresinde yoğunlaşmıştır. İlaç firmalarının bölgesel depoları da il merkezinde yer almaktadır.

Trabzon'un mevcut sağlık hizmetlerine ilaveten yeni ve farklı sağlık yatırımları ile ulusal ve uluslararası hizmet verebilen bir sağlık hizmet merkezi haline getirilmesi kalkınma hedefleri arasında yer almaktadır.

18. TURİZM

Trabzon gerek coğrafi konumu, gerekse turistik potansiyeli ile turistik yönden zengin bir yapıya sahiptir. Kara, deniz, havayolu ile ulaşım imkanlarının bulunması ve doğal, tarihsel ve kültürel değerler açısından zenginliği, genel talep çizgisinin uzağında kalmasının olumsuz etkisini azaltmış bulunmaktadır. Bu çekici unsurların yanında son zamanlarda gelişen; konaklama, eğlence olanakları, turizmin gelişmesini sağlayan önemli bir etken olmuştur.

Aslında; Akdeniz, Ege Bölgelerindeki gibi kum, deniz ve güneş unsurları olmasa da yeşilin her tonunu bulunduran bitki örtüsü, tarihi ve tarihi eserleri, kültürü, yaylaları, kaplıcaları, akarsuları ve gölleri ile önemli turizm potansiyeline sahiptir. Bölge nüfus ve ekonomik gelişmenin yanında hava ve deniz ulaşımındaki avantajları nedeni ile Trabzon, Doğu Karadeniz Bölgede bir alış-veriş merkezi haline gelmiştir.

İlde turistlerin en büyük ilgi odakları ; Kale Surları, Ortahisar Cami, Gülbahar Hatun Cami, Yenicuma Cami, Molla Nakıp Cami, Kudrettin Cami, Çarşı Cami, Vakıf Han, Küçük Ayvasıl Kilisesi, Sümela Manastırı, Santa Maria Kilisesi, Kızlar Manastırı, Bakırcılar ve Kuyumcular Çarşısı Uzungöl, Çamburnu, Trabzon Kalesi Kale Parkı, Cephanelik, Atatürk Köşkü, Ayasofya Cami, Bedesten, Hacı Arif Bey, Tophane Hamamı, Meydan Hamamı ile yaylalar ve yayla şenlikleridir.

İl topraklarının % 10 gibi çok az bir kısmı düz bir arazi olup, geri kalan kısmı, sahilden içeriye doğru gidildikçe engebeli bir arazi ve dağlık bir yapı göstermektedir. Bu durum ise dağ ve yayla turizminin il açısından önemini ortaya koymaktadır. Yörenin en önemli yaylaları; Kirazlı, Lale Pazarı, Şolma, Mevra, Çakırgöl, Liveyda, Camiboğazı, Haçkalı Baba, Erikbeli, Saz Alanı, Sis Dağı, Kadirga, Çatma Obası, Karadağ, Hıdırnebi, Kuru Çam, Uzungöl ve Pazarcık'tır. Bu yaylalardan Tonya - Erikbeli, Akçabaat - Karadağ, Çaykara - Uzungöl Maçka-Şolma ve Araklı - Pazarcık Yaylaları Bakanlar Kurulu Kararı ile turizm merkezi olarak ilan edilmişlerdir.

Trabzon, tarihsel anıtları kadar doğal güzellikleri yönünden de ilgi çekmektedir. Her mevsim yeşil olan dağlar, fındık ve çay yetiştirilen kıyı bahçeleri, yöreye gelen yerli ve yabancı turistler için ilgi çekici yerlerdir.



Yeşil ve mavinin bir arada bulunduğu, kendine has kültürel zenginliğiyle dikkati çeken Trabzon, son yıllarda Körfez ülkeleri başta olmak üzere, sıcak bölgelerden ziyaretçilerin de tatil güzergahları arasında yer almaktadır. Geçtiğimiz yıl toplamda 1 milyon 269 bin 640 turist Trabzon'u ziyaret etmiş, bu rakamın 700 bin 480'ninin yabancı, 596 bin 160'ının ise yerli turist olduğu bilinmektedir.

Tuzluluk derecesi ile (% 15) denizler içinde en iyi plaj sularına sahip Karadeniz'de sıcak deniz sularında olduğu gibi; yoğun yosunlar ve sahil böceklerine rastlanmaması ilin kıyı turizmde de önemli bir potansiyeldir.

İl maden suları bakımından da oldukça zengindir. Bunların içinde en ünlüsü ise kent merkezine 8 km uzaklıkta bulunan Kisarna Maden Suyu'dur. Bu sular bütün ülkeye ihraç edilir. İl genelinde Kisarna Maden Suyu'ndan hariç Tonya'da Bolahor Madan Suyu , Şalpazarı'nda Doğansu , Vakfıkebir'de Karadağ , Akçaabat'ta Acısu ve Kokana Maden Suları , Yomra'da Ayazma Mevki ve İmar deresi Maden Suları ,Çaykara'da Kedipazarı Maden suyu , Maçka'da Acısu ve Araklı'da Şifalı Su Maden Suları bulunmaktadır.

Tarih boyunca Trabzon İmparatorluğu ile Gürcistan arasında sınır komşuluğundan kaynaklı sosyoekonomik ilişkilerle birlikte güç ve toprak savaşları yaşanmıştır. Kùltürler iç içe geçmiş, yaşam şeklini oluşturmuştur. Günümüzde halen, valiz turizminden başlayarak sağlık, inşaat ve ticaret sektörlerinde ciddi ortaklıklarla ilişkiler devam etmektedir.

Trabzon, zengin geçmişi, sayısız tarihsel mekan ve kalıntıları, kendine özgü kültürü, coğrafi konumu ve bir ticaret merkezi olma özelliği ile turizm açısından canlı bir kenttir. Bu nedenle Trabzon'daki turizm yalnızca gezmeyi, görmeyi ve dinlenmeyi değil ticareti de büyük ölçüde içerir. Trabzon'un geleceğinin tarım-ticaret-turizm formülüne bağlanması son yıllarda turizm alanında önemli atılımlar yapılmasına neden olmuştur.

Kuruluşu çok eski dönemlere uzanan Trabzon' da günümüze ulaşan tarihi yapılardan özellikle Altındere Vadisi sınırları içerisinde sarp bir tepenin orta kesimindeki mağara etrafına kurulmuş Sümela Manastırı muhteşem görünümüyle her yıl binlerce yerli ve yabancı turistin akınına uğramaktadır.

Trabzon'un uluslararası platformda tanıtılması ve yeni pazarlara kazandırılması amacıyla Avrupa ve Körfez Ülkelerinin birçok şehirlerinde yapılan turizm fuarlarına katılım sağlanmaktadır.

19. REKREASYON

İl merkezinde, Boztepe Mesire Yeri , Yüzüncü Yıl Parkı , Soğuksu Mesire Yerleri , Ganita Sahil Düzenlemesi, Botanik Park, Zağnos Vadisi, rekreasyonel faaliyetler için kullanılmaktadır. Ayrıca il genelinde bulunan Sürmene-Çamburnu Mesire Yeri, Maçka - Meryem Ana Milli Parkı ve Çaykara-Uzungöl Tabiat Parkları da halk tarafından rekreasyonel aktiviteler için kullanılmaktadır.

20. SPOR

Trabzon'da spor denince şüphesiz ilk akla gelen futboldur. İlimizin tanıtımında çok önemli yer tutan Trabzonspor gerek ülkemizde ve gerekse Avrupa'da elde ettiği büyük başarılarından dolayı ilimizin ve ülkemizin tanıtımında önemli rol oynamaktadır. 2 Ağustos 1967 tarihinde bordo-mavi renklerle kurulan Trabzonspor, 1973-1974 sezonunda Türkiye Birinci Ligine çıkmış ve bugüne kadar, 9 kez Türkiye Kupası şampiyonluğu, 3 kez TFF Süper Kupa Şampiyonluğu, 7 kez Cumhurbaşkanlığı Kupası şampiyonluğu, 5 kez Başbakanlık Kupasını ve en sonuncusu 2022-2023 sezonu 1. Lig Şampiyonluğu olmak üzere 8 kez 1. Lig Şampiyonluğu Kupasını müzesine götürmüştür.

Avcılık, atıcılık, atletizm, basketbol, boks, güreş, judo, voleybol, hentbol, futbol ve su sporları dallarında spor faaliyetleri yapılmaktadır. Her dalda ülke çapında dereceler alan Trabzonlu sporcular futbolda da birçok başarılar kazanmışlar ve isimlerini yurt dışına taşımışlardır.

Trabzon 23-30 Temmuz 2011 tarihleri arasında 49 ülkeden yaklaşık 4000 sporcunun katıldığı Avrupa Gençlik Olimpik Oyunları'na (EYOF 2011) ev sahipliği yapmıştır. Bu kapsamda şehir genelinde yapılan spor tesisleri, sporun ve sporcunun gelişmesine önemli katkılar sunmuştur.

21. TRABZON İLİNİN EKONOMİK YAPISI

21.1. TİCARET HAYATI, TARİHİ VE GELİŞİMİ

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

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

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

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

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

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

21.2. EKONOMİK YAPI

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

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



Şekil 17. Türkiye Gelişmişlik Haritası

Hayvancılık açısından bakıldığında, Trabzon'un iklim şartları hayvancılığa çok müsaittir. Bol yağış sebebiyle otlaklar (mera ve çayır) her zaman gür otlarla kaplıdır. Sığır, koyun, kıl keçisi ve kümes hayvanı beslenir. Arıcılık gelişmektedir. Trabzon'un 466.400 hektarlık toplam alanının %22'sini tarımsal alan, %26'sını mera, %44'ünü ormanlık alan ve %8'i de kültür dışı arazidir. İl topraklarının az bir kısmının tarıma elverişli olması tarım faaliyetleri için kısıtlılıktır. Trabzon ili bitkisel üretimi içinde meyve ürünleri yüksek bir oranla ilk sırada bulunmakta iken, ikinci sırada tarla ürünleri gelmekte, sebze ürünleri ise bitkisel üretim değeri içinde düşük bir pay almaktadır. Fındık ve çay şehir ve bölge için stratejik olarak önemlidir. Bu iki ürün Trabzon ilinin en önemli ihraç mallarıdır. Ülke genelinde fındık üretiminin %10'u ve çay üretiminin de %12'si Trabzon'da yapılmaktadır. Çoğunlukla tarımsal ürünlerin değerlendirilmesine yönelik faaliyet gösteren küçük ve orta ölçekli işletmelerin birçoğu da bu iki ürüne bağımlıdır. Tarımsal faaliyetlerin çay ve fındığa yoğunlaşması tarıma dayalı sanayilerin de sınırlandırılmasına neden olmaktadır. Trabzon'da tarla bitkileri ve meyve çeşitleri tarımsal üretim içinde önemli yer tutar. İlin iklim özellikleri Akdeniz Bölgesi'ne özgü mandalina ve portakal gibi bazı meyvelerin yetişmesine imkân vermektedir. İlde yetiştirilen kültür bitkilerinden başlıcaları mısır, arpa, çavdar, fasulye, çay ve patatestir. Trabzon Doğu Karadeniz illeri arasında mısır, patates ve yem pancarı üretimlerinde birinci sıradadır. Aynı zamanda özellikle karalahana, pazı, kabak ve yeşil fasulye şeklindeki sebze üretiminde de en iyi performans gösteren illerden birisidir.

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

Trabzon ilinde 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, Sunî 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. Trabzon bir transit limanı olduğu için yedek parça imalathaneleriyle çeşitli tamirhaneler vardır.

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

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

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

21.3. SANAYİ SEKTÖRÜ

31.12.2015 tarihinde güncellenen bilgilere göre Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı 477 tane sanayici firma bulunmaktadır. Bu firmalar ilçelere ve sektörlerimize göre ayrıştırmıştır.

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. Harita 14: 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. Köprübaşı, Şalpazarı ve Dernekpazarı ilçelerinde ise mevcut durumda sanayi tesislerinin yer seçmediği 142 görülmektedir. Bu ilçelerde topografyanın çok zorlu olması, sanayinin yer seçmemesi için gerekli bir sebeptir. İlçelerdeki sanayi sektörünün sentezini yapabilmek için, ilçelerdeki sanayi çeşitliliğine bakılmış ve puanlama yapılmıştır. Bu puanlama sonucunda en yüksek puan alan ilçeler de Sanayi Sektörü merkezli bir gelişim olacağı öngörülmüştür. İlçelerin Sanayi Sentezi İlçelerdeki mevcut durumdaki sanayi tesis sayıları ve çeşitliliğine göre puanlama yapılmış, bu puanlamanın sonucunda Akçaabat, Ortahisar ve Arsin ilçeleri en yüksek puanı almışlardır. Akçaabat, Ortahisar ve Arsin ilçelerini Maçka, Yomra, Sürmene ve Vakfıkebir ilçeleri takip etmektedir. Bu sentez sonucunda hangi ilçenin sanayi sektörü ile gelişeceği ortaya çıkmıştır.

21.4. İL SINIRLARI İÇİNDEKİ PİYASA FAALİYETLERİ

İlimizde piyasa devlet destekleme alımına konu olan yaş çay, fındık ve tütün ürününün satışına başlandığı aylarda hareketlenir ve alış verişi 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.

21.5. SANAYİLEŞME YAPISI

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

içinde; sanayi %13.2'lik bir paya sahipti. 1913 yılında yürürlüğe giren “Geçici Sanayi Teşvik Kanunu” yerli sermayenin sanayi yatırımlarına yönelmesi için olumlu bir ortam yaratmış, ancak sanayi yatırımlarının dağılımında mekan boyutuna hiç yer vermemiştir. 1915 yılında gerçekleştirilen Kısmi Sanayi Sayımı sonuçlarına göre sanayi işletmelerinin %75'i İstanbul ve İzmir'de toplanmıştı. Mevcut 286 işletmeden sadece gıda ve dokuma sanayinde faaliyet gösteren 65 işletme Anadolu'da bulunuyordu.

1923-1960 döneminde Trabzon Alt Bölgesindeki sınai işletme sayısı hakkında sadece Trabzon ile ilgili verilere ulaşılabilmektedir. 1927 yılında ülkedeki mevcut 64725 küçük işletmenin 691'i (%1), 1939 yılında 1144 büyük işletmenin 18'i (%1,5) Trabzon'da bulunuyordu. Büyük işletme bazında Trabzon'un payı, 1955 yılında %1.2 (51/4106), 1960 yılında %0.8 (48/5503) olmuştur. Yine 1960 tüm ülkede yılında kamuya ait 219 işletmenin 4'ü Trabzon'da bulunmaktaydı.

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

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

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

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

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

Kentsel ticari işlevler kent merkezinde yoğunlaşırken ana caddeler üzerinde lineer bir yapı sergilemektedir.

Belediye ve çevresi şirket temsilcilikleri, bürolar, aracı kurumlar, bankacılık ve döviz işlemleri, sarraflar, otel, lokanta, pastane vb. ticari faaliyetler ile diğer ticari faaliyetlerin yer aldığı kesimdir. Bu alanlar; yoğun olarak İskenderpaşa, Kemerkaya, Çarşı Mahallelerinde ve bitişik diğer mahallelerde yer alır.

Gıda maddeleri satışının yoğun olduğu alanlar; Pazarkapı Mahallesinde yer alırken valilik, hastaneler, lokal ticaretlerin dışında büro, eczane, sağlık hizmetleri danışmanlık, avukatlık büroları bulunmaktadır. Bu alan aynı zamanda yönetsel merkez olarak da ortaya çıkmaktadır. (Kemerkaya, Gazipaşa, Çarşı, Gülbaharhatun, İnönü Mahalleleri)

Diğer ticari alanlardan Beşirli Mahallesinde ana caddeler üzerinde orta-üst gelir grubuna hitabeden ticari faaliyetler yer almıştır.



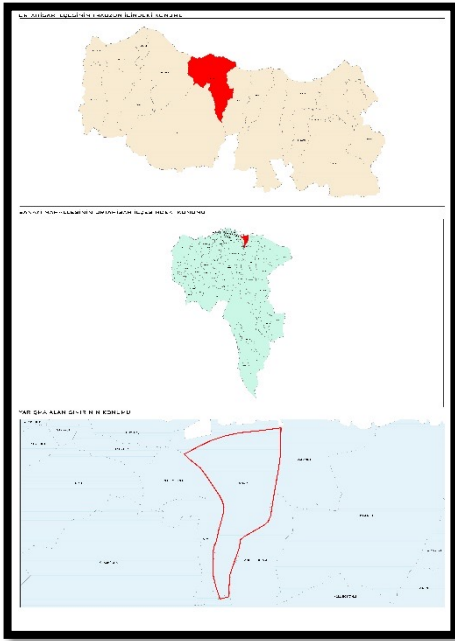
İKİNCİ BÖLÜM

TRABZON ORTAHİSAR SANAYİ MAHALLESİ KENTSEL TASARIM FİKİR YARIŞMASI ALAN BİLGİLERİ



1. BÖLGENİN KONUMU

Çalışma alanı, Trabzon ili Ortahisar ilçesi Sanayi Mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Alan, il merkezinin doğusunda ve 2 km uzaklığında bulunmaktadır.

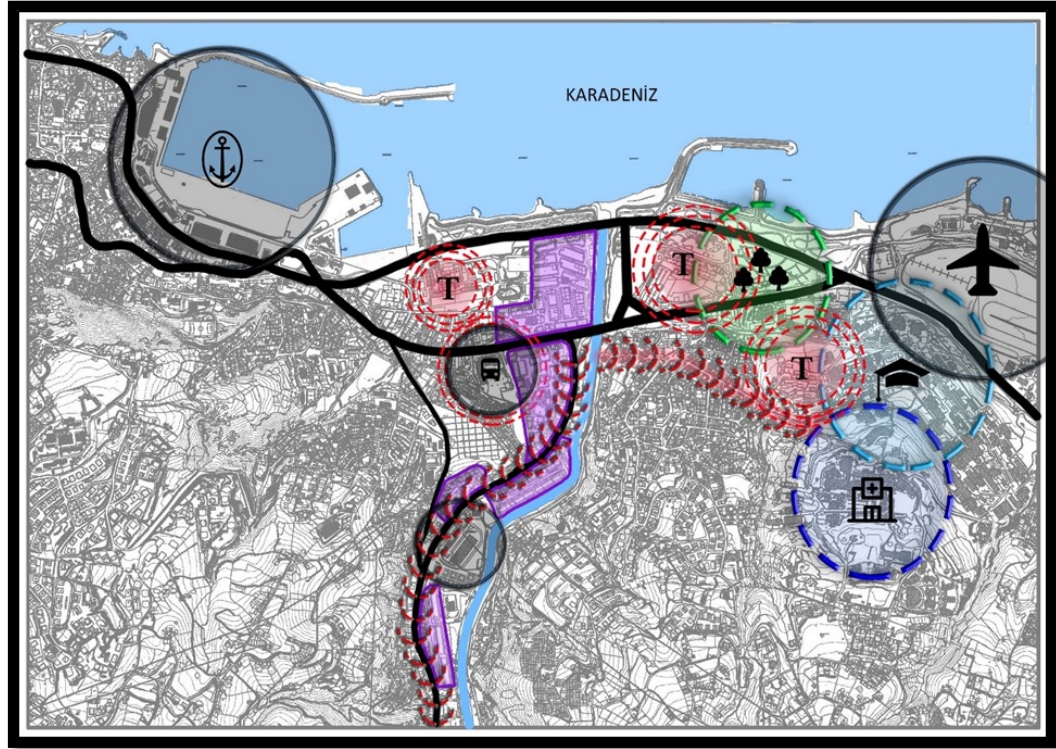


Çalışma alanının bulunduğu mahallenin doğusunda Kalkınma Mahallesi, 2 Nolu Bostancı Mahallesi, batısında Çömlekçi Mahallesi, Esentepe Mahallesi, Değirmendere Mahallesi, batı ve güney sınırında ise Kaymaklı Mahallesi bulunmaktadır. Çalışma alanı kuzeyde Devlet Sahil Yolu ile sınırlandırılırken doğusunda Değirmendere Deresi batısında Erzurum Yolu Caddesi ile sınırlandırılmaktadır. Alan yaklaşık olarak 941.003 m² büyüklüğe sahiptir.

Şekil 18. Yarışma Alanının Konumu

2. BÖLGENİN ÇEVRE ETKİLEŞİM ALANLARI

Çalışma alanı Trabzon kent merkezinin doğusunda yer almaktadır. Alan çevresinde büyük kentsel kullanım alanlarına komşuluk etmektedir. Doğusunda; Trabzon ilinin en eski ve köklü üniversitesi olan Karadeniz Teknik Üniversitesi, Bölge düzeyinde hizmet veren Karadeniz Teknik Üniversitesi Farabi Hastanesi, Forum Trabzon Alışveriş Merkezi ve Trabzon il bütününe hizmet veren 100.yıl Parkı bulunurken, kuzeyinde; Dünya'nın büyük denizlerine bağlantısı bulunan, en büyük iç denizi olan Karadeniz'in kıyısında kurulmuş olup, başta İran, Irak, Rusya ve Türk Cumhuriyetleri transit yolunun başlangıcında stratejik bir noktada yer alan Trabzon Limanı, batısında; ağırlıklı olarak konut alanları ve güneyinde ise; ticaret alanları ile birlikte Trabzon Yeni Otogarı bulunmaktadır.



Şekil 19. Yarışma Alanı Çevresi Etkileşim Şeması

Çalışmaya konu alan, kentin önemli ulaşım güzergahları üzerinde yer almaktadır. Kuzeyinde Devlet Sahil Yolu bulunurken alan içerisinde kentin önemli trafik yükünü taşıyan Değirmendere ve çalışma alanının kuzey güney güzergahında Maçka Yolu bulunmaktadır.

3. BÖLGENİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Projeye konu alanın tarihsel gelişimi incelendiğinde alanda mevcutta bulunan veya mevcutta bulunmasa dahi alanın gelişim sürecinde incelenmesi gereken alanlar bulunmaktadır.

Alan, önemli kentsel kullanımlara ev sahipliği yapmaktadır. Bunların başında kentin büyük ölçekli mezarlık alanlarından olan Sülüklü Mezarlığı; 1931 senesinde Vakıflar İdaresi'nden satın alınan Sülüklü mevkiindeki tarla, o dönemin deyimi ile "asri bir mezarlık" haline getirilmeye başlanmış ve adı Sülüklü Mezarlığı olarak 1934 yılında talimatnameye işlenmiştir. Meclis zabıtları faaliyet raporları incelendiğinde 1937 yılında bulunan kayıtlarda mezarlığın etrafındaki duvarların inşasına başlanıldığı ve kısa sürede faaliyete geçeceği, 1938 yılında ise umuma açıldığı görülmüştür. Mezarlık alanı 47.621 m2 büyüklüğe sahiptir.

Proje alanı, hâlihazırda taşınarak başka bir bölgeye yeniden kurulmuş olan çimento fabrikasına ile şehirlerarası otobüs terminaline çok uzun yıllar ev sahipliği yapmıştır. Eski şehirlerarası terminale yıllarca ev sahipliği yapan alan, yeni yapılan ve modern mimarisi ile şehrin prestij noktalarından birini oluşturan yeni şehirler arası otobüs terminaline de uzun yıllar ev sahipliği yapacak gibi görünmektedir.

Çimento Fabrikası; Trabzon'da hammadde varlığına bağlı olarak 1967 yılında devlet tarafından Trabzon Liman sahasının doğusunda Değirmendere Deltası üzerinde çimento fabrikası kurulmuştur. Meclis tutanaklarına yansıdığı kadarı ile çimento fabrikasının temeli 1965 yılında atıldığı tespit edilmiştir. 1992 yılına kadar devlet tarafından işletilmiş, bu tarihte özelleştirilerek Rumeli Holdinge satılmıştır. 2004'de TMSF tarafından şirketin borçlarına karşı Trabzon Çimento'ya el konulmuş, ihale çıkartılarak 2005 de Aşkale Çimento'ya satılmıştır. Günümüzde fabrika alandan başka bir bölgeye taşınarak kaldırılmıştır, fakat bölgeye farklı bir işlev getirilmemiştir.

Terminal Alanı; günümüzde terminal alanı çalışma alanının güneyinde bulunmaktadır fakat 2023 yılı öncesine bakıldığında terminal alanı çalışma alanının daha kuzeyinde Değirmendere Yolu üzerinde bulunmaktaydı. Eski terminal alanının gelişim serüvenine bakıldığında 1972 yılında İl Trafik Komisyonunca alınan karar gereği otobüs terminallerinin Değirmendere'ye nakledilmesi için belediye terminalinin Değirmendere de şehir garajı içinde yaptırılmasına karar verilmiştir. 1973 yılında Terminal inşaatına başlanmış ve 1974 yılında inşaat tamamlanmıştır. Sonrasında aynı alanda 1987 yılında Trabzon Belediyesi terminali tekrar inşa etmiştir. Şuan eski terminal alanına farklı bir işlev getirilmemiştir.

Şehir merkezinde yer alan Kahramanmaraş Caddesinden sonra en fazla finans kuruluşlarının proje alanında yer seçtiğini söylemek mümkündür. Bunun en önemli sebeplerinden biri bölgede çok sayıda küçük sanayi sitelerinin bulunmasıdır.

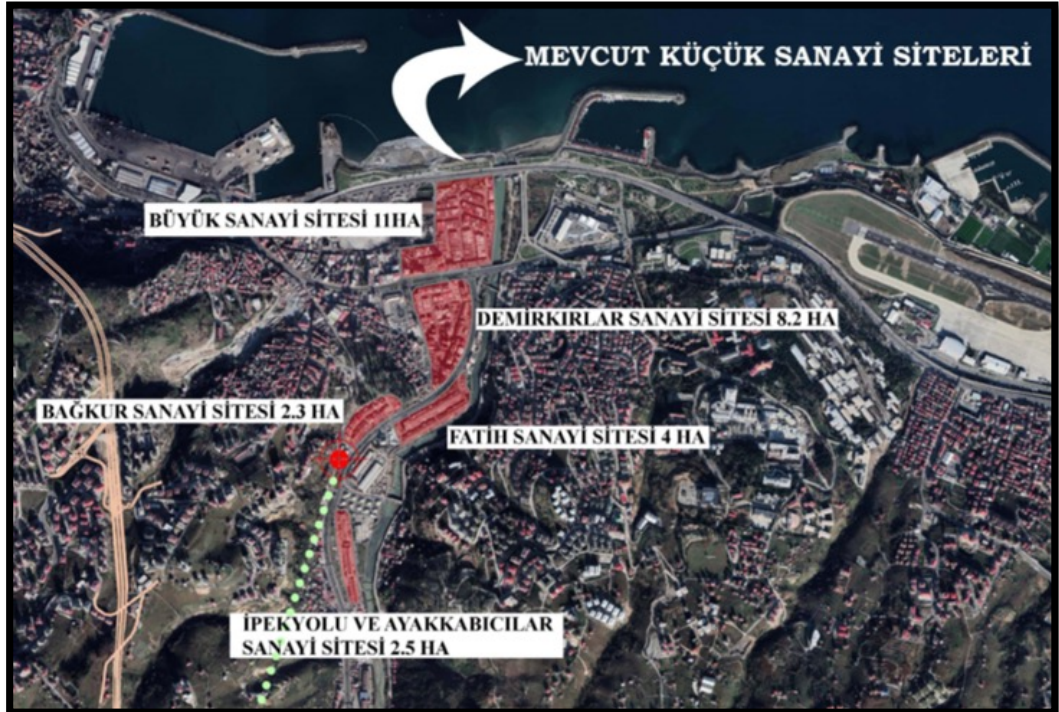
İkinci el oto galerileri, araç bakım istasyonu gibi hizmet birimlerini de içinde barındıran proje alanı gün içinde şehrin en hareketli alanlarından biri olmasına rağmen gece nüfusunun az olması nedeniyle akşamları en hareketsiz mekanlara dönüşmektedir. Daha çok karayolu güzergahları ve terminal çevresinde hareketlilik devam etmiş olsa da geri alanlardaki ıssızlık güvenli yaşam imkanlarını da eritmektedir.

Proje alanı içinde bulunan 5 adet küçük sanayi alanı hakkında kentsel ekonominin önemli üretim alanları olarak değerlendirme yapılarak birçok kişiye istihdam sağladığı düşünülse de, bu alanlar, zamanla kent içinde konumlanmaları, çevresel ve mekânsal sorunlar yaratmaları nedeniyle kent yaşamını olumsuz yönde etkiledikleri de ortadadır.

Kentler, ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı ve farklı işlevlerin bir arada bulunduğu karmaşık yaşam alanlarıdır. Küçük sanayi siteleri, özellikle üretim ve hizmet sektöründe küçük işletmelere barınma imkânı sunarak kentsel ekonomiye katkı sağlar. Ancak zamanla bu alanların kent merkezlerine yakın konumlarda kalması, çevre, ulaşım, altyapı ve yaşam kalitesi açısından bir dizi sorun doğurmuştur.

Küçük sanayi siteleri, üretim süreçlerinde kullanılan kimyasal maddeler, yakıtlar ve makineler nedeniyle hava, su ve toprak kirliliğine neden olabilmektedir. Atölyelerde açığa çıkan egzoz gazları, boya ve solvent buharları çevreye zararlı etkiler yaratmaktadır. Kontrolsüz atık yönetimi ve yağ sızıntıları yeraltı sularını kirletmekte, sanayi faaliyetlerinden kaynaklanan gürültü ve titreşim kirliliği, çevredeki konut alanlarının yaşam kalitesini düşürmektedir. Açık alanlarda yapılan depolama faaliyetleri ise görsel kirliliğe yol açmaktadır. Yoğun araç giriş-çıkışları, özellikle dar sokaklarda trafik sıkışıklığını artırmaktadır.

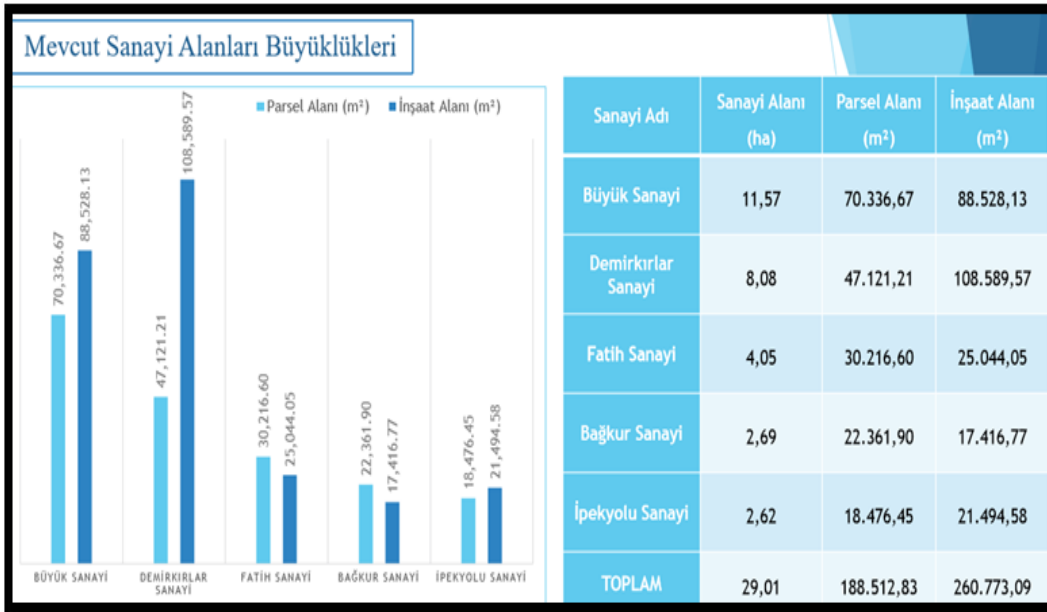
Bu alanların çevresinde bulunan konut bölgeleri, gürültü, kirlilik ve trafik yoğunluğu gibi nedenlerle cazibesini yitmiş, çalışan nüfusun sosyal altyapı gereksinimleri yeterince karşılanamadığından yaşam kalitesi de düşmüştür.



Şekil 20. Sanayi Siteleri

Küçük sanayi siteleri, kent ekonomisine önemli katkılar sağlamakla birlikte, zamanla kentsel yaşam kalitesini olumsuz etkileyen alanlara dönüştüğü gerçeğinden hareketle, bu olumsuzlukların azaltılabilmesi için sanayi sitelerinin kent merkezlerinden daha uygun, çevresel açıdan sürdürülebilir alanlara taşınması, atık yönetimi, ulaşım ve altyapı sistemleri güçlü bir yapıya kavuşturulması için Trabzon Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen Sanayi Mahallesi içinde yer alan toplam 29 hektarlık alanı kaplayan 5 adet küçük sanayi alanının şehir dışına taşınmasına yönelik projenin hayata geçirilmesine yönelik çalışmalar hızla devam ettirilmektedir.

Alan içindeki küçük sanayi alanları toplamda 29 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Büyük sanayi 11.57 hektarlık büyüklüğü ile en fazla alanı kaplarken İpekyolu sanayi 2.62 hektarlık büyüklüğü ile sonuncu sırada yer almaktadır. Mevcut sanayi alanlarının alan, parsel ve inşaat alanlarına ilişkin bilgiler aşağıdaki tablo ve grafikte belirtilmiştir.



Şekil 21. Mevcut Sanayi Alanları Büyüklükleri

4. GEÇMİŞ İMAR PLANLARI VE GELİŞİMİ

Çalışma alanının geçmiş imar planlarına bakıldığında, 1972 yılında alanda Değirmendere Yolu'nun varlığını gösterdiği yol güzergâhı boyunca sanayi alanları planlı olduğu ve Çimento Fabrikası'nın da planda bulunduğu görülmektedir. Eski Terminal Alanı'nın planda bulunduğu ve

hemen güneyinde katlı otopark alanı planlanmıştır. Sülüklü Mezarlığı planda bulunmaktadır. Planlama alanının büyük bir bölümü sanayi alanı olarak planlanmıştır. Erzurum yolu planda bulunmakta ve sanayi alanları yol güzergâhı boyunca güneye doğru gidildikçe devam etmektedir. Sülüklü mezarlığının güneyinde ve Erzurum yolu güzergâhında kalan alanda Hal alanı planlanmıştır. Dere güzergâhı boyunca yeşil alan planlanması bulunmaktadır.



Şekil 22. İmar Planı (1972)

1977 yılı imar planına bakıldığında Değirmendere Yolu'nun 1972 imar planında olduğu gibi varlığını devam ettirdiği görülmektedir. Yol güzergâhı boyunca planlı ticaret alanları

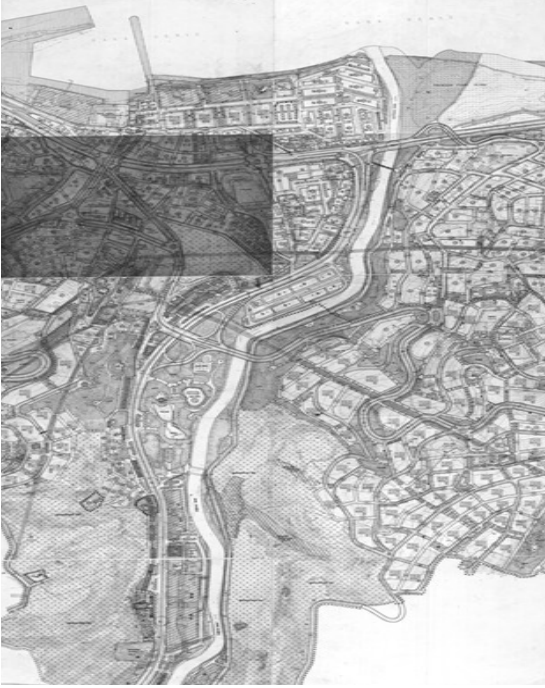


planlı şekilde devam etmektedir. Terminal Alanı ve güneyinde kalan katlı otopark alanı önceki planda olduğu gibi devam etmektedir. Sülüklü mezarlığı sınır hatlarıyla birlikte korunarak planda devam etmektedir. Önceki planda Erzurum Yolu güzergâhı boyunca güneye doğru devam eden sanayi alanları planda devam etmekte ve mezarlık alanının güneyinde yol sınırında kalan alanda planlı Hal alanı da aynı şekilde devam etmektedir.

Şekil 23. İmar Planı (1977)

1972 ve 1977 yılı imar planlarına bakıldığında planlarda büyük farklılıklar olmadığı bazı alanlarda fonksiyon değişiklikleri olduğunu planın genel hatlarıyla korunarak devam ettiğini söylemek mümkündür.

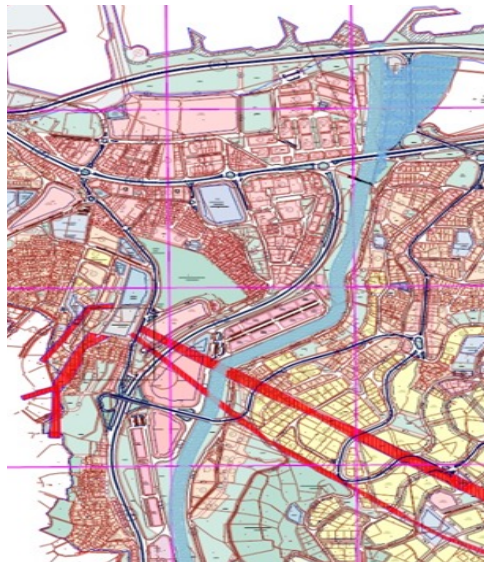
1989 yılı imar planına bakıldığında önceki planlarda olduğu gibi Değirmendere Yolu'nun bu planda da varlığını sürdürdüğü yol güzergâhı boyunca ticaret alanlarının bulunduğu görülmektedir. Terminal alanı bu planda da bulunmaktadır fakat önceki imar planlarından farklı olarak güneyinde planlanan katlı otopark alanının 1989 planında bulunmadığı görülmektedir. Sülüklü Mezarlığı planda bulunmakta ve önceki planlarda olduğu gibi



sınırlarını koruyarak devam etmektedir. Erzurum yolu planda bulunmaktadır fakat önceki planlarda yol güzergâhı boyunca kalan alanlarda sanayi alanı planlanmışken bu planda aynı alanda bulunan bazı bölgeler park alanı olarak planlanmıştır. Değirmendere Yolu'nun kuzeyinde bulunan ve önceki imar planlarında sanayi alanı lekesi şeklinde bulunan alan bu planda yine tamirhane olarak planlanmış fakat içerisinde Sosyal Hizmetler Alanı, Resmi Bina Alanı, Park Alanı, Ticaret Alanları ve İbadet Alanı da yer almıştır.

Şekil 24. İmar Planı (1989)

2002 yılında yapılan imar planında Değirmendere yolunun kuzeyinde yola paralel Karadeniz Sahil Yolu planlanmış, kıyı alanı ile yol arasında oluşan dolgu alanları da park olarak planlanmıştır. Bu yol ile Değirmendere Yolu artık bir iç yol niteliği kazanmıştır. Terminal Alanı Resmi Kuruma (Belediye Hizmet Alanı) dönüştürülmüş, Terminal Alanının devamında geçmişte otopark olarak planlanan sonrasında kaldırılan alan ise bu planda park olarak planlanmıştır. Terminal Alanı ise daha güneyde Erzurum Yolu üzerinde planlanması öngörülmüştür. Tamirhane olarak planlanan kısımlar ise ticaret alanı olarak lekelenmiş



Şekil 25. İmar Planı (2002)



bölge tamamen ticaret bölgesi niteliği kazanmıştır. Plan hükümlerine göre zemin katların ticaret olarak kullanımı üst katlasın ise konut olarak kullanılabilineceği ifade edilmiştir. Erzurum Yolu ile Değirmendere arasında kalan alanlar ise Küçük Sanayi lejantını almıştır.

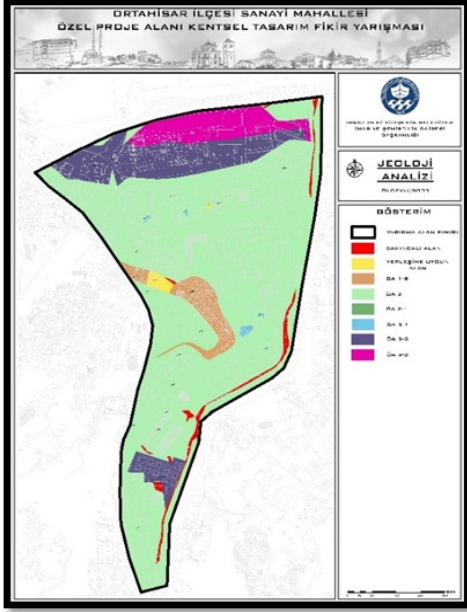
6.12.2012 tarih ve 28489 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6360 sayılı “On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi Ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” kapsamında Trabzon ilinin Büyükşehir statüsü kazanmasının ve 5.fıkrasında “Birinci, ikinci ve dördüncü fıkrada sayılan illerdeki il özel idarelerinin tüzel kişiliği kaldırılmıştır,” ifadesine yer verilerek İl Özel İdaresinin yetkileri Büyükşehir Belediyesine verilmiştir. Bu süreçte ilçelerde yapılan tüm planlar toplanmış ve il genelinde planlama çalışmaları başlatılmıştır.

Üst ölçek olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yapılan ve “Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı 644 sayılı Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 7. maddesi uyarınca 24.06.2011 tarihinde onaylanmıştır ve yürürlüktedir.

Trabzon 1/50,000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı ilk olarak Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 11.04.2017 tarih ve 146 sayılı meclis kararı ile onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir. Akabinde 15.01.2018 tarih ve 08 sayılı meclis kararıyla ilk 1.Bölge 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir. Süreç içerisinde değişikliklere uğramış olup nihai Trabzon 1/50,000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı ve 1.Bölge 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planının son hali aşağıda gösterilmiştir.

Söz konusu yarışma alanı, Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.04.2017 tarih ve 146 sayılı kararı ile onaylanan “1.Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı” ve Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.02.2020 tarih ve 459 sayılı ile onaylanan “Ortahisar İlçesi 2. Etap Nazım İmar Planı” içerisinde yer almaktadır.

5. BÖLGENİN JEOLJİK YAPISI

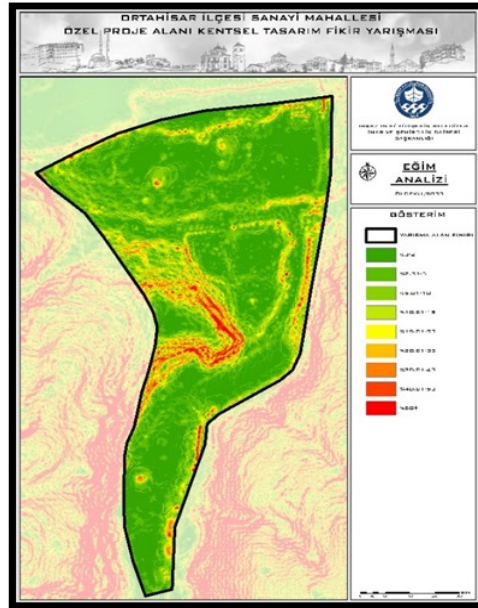


Çalışma alanının jeolojik yapısı incelendiğinde alan içerisinde, Sakıncalı Alan, Yerleşime Uygun Alan ve Önlemleri Alanlar bulunmaktadır. İlgili haritada gösterildiği üzere, alanın büyük bir bölümü Önlemleri Alanlar içerisinde yer almaktadır. Önlemleri Alanlar kendi içerisinde sınıflandırılmıştır.

Şekil 26. Jeoloji Analizi

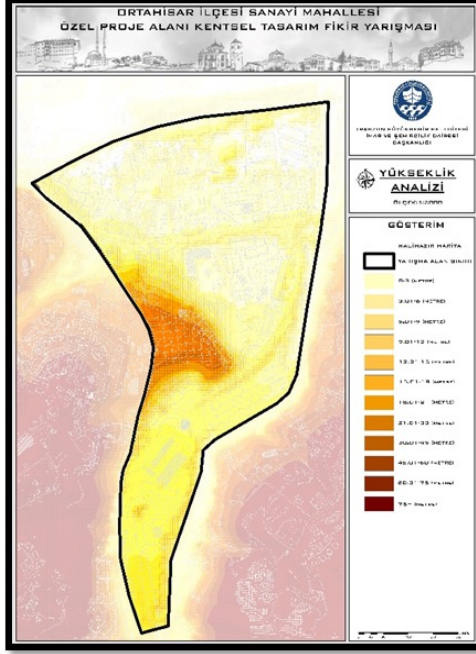
6. BÖLGENİN EĞİM YAPISI

Çalışma alanının arazi yapısı genellikle %0-2 eğime sahip olup, düz sayılır niteliktedir. Eski Terminal Alanı arkasında ve Sülüklü Mezarlı ile başlayan alanda ise Eğim %40-50 ve üzerine çıkmaktadır. Bölgenin düz sayılır nitelikte olmasının en önemli nedeni Değirmendere Vadisi içerisinde olmasıdır.



Şekil 27. Eğim Analizi

7. BÖLGENİN YÜKSELTİ YAPISI

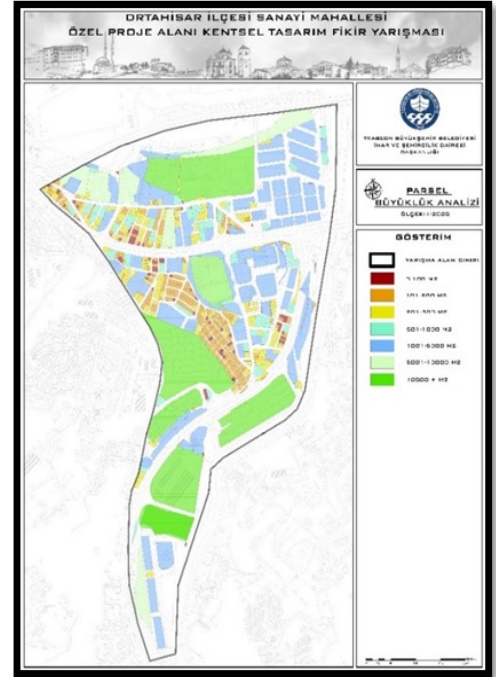


Alanda yükseklik 0-45m aralığında bulunmakta olup yükseklik analizi aşağıdaki gibidir. Alanın kuzeyi deniz seviyesinde bulunmakta güney batıya doğru ilerledikçe yüksekliğin bir bölgede arttığı görülmektedir.

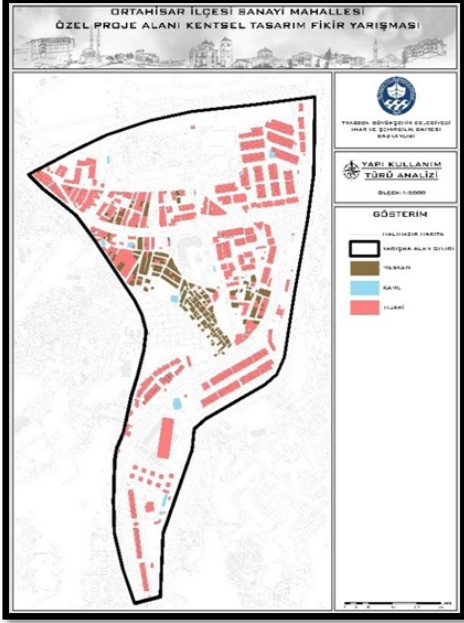
Şekil 28. Yükseklik Analizi

8. BÖLGEDEKİ PARSEL BÜYÜKLÜKLERİ

Bölgede yapılan mülkiyet haritasına baktığımızda alanda 1000-5000m² ve 10.000m² üzeri parsellerin ağırlıkta olduklarını görmekteyiz. Bunun en önemli sebebi kamu mülkiyetinde yer alan büyük parseller ile küçük sanayi kuruluşları ve kooperatiflerinin yer almasıdır.



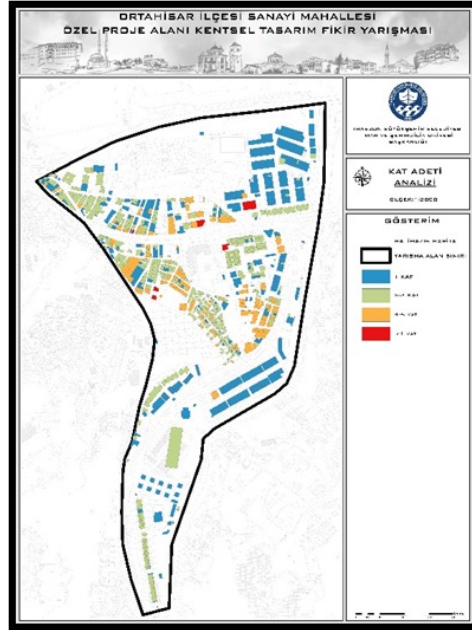
9. BÖLGEDEKİ ARAZİ KULLANIM VE NÜFUS YAPISI



Yarışmaya konu alanda mevcut kullanım durumu incelendiğinde alan içerisinde "Kamu", "Mesken" ve "Ticaret" fonksiyonunun bulunduğu görülmektedir. Bu fonksiyonlar içerisinde alanda "Ticaret" fonksiyonunu hakim olduğu ve bu ticaretin aslında küçük sanayi adı verilen "bakım, onarım, imalat" şeklinde olduğu ancak, imar planı kararlarında "TİC+TURİZM+KONUT" fonksiyonunun ağırlıklı fonksiyon olarak belirlendiği görülmektedir. Mevcut kullanım durumu ve imar planı kararların arasında ki bu farklılık da bu alanda yapılmak istenen dönüşümün yansımasıdır.

Şekil 30. Yapı Kullanım Türü Analizi

Kat adetlerine bakıldığında ise alanda 1 ve 2-3 katlı yapıların yoğunlukta olduğu görülmekte bu da bölgede uygulanabilir bir proje hazırlandığında hayata geçmesindeki en önemli kolaylıklardan biri olmaktadır.



Şekil 31. Kat Adeti Analizi

10. NÜFUS VE PLAN ÖNGÖRÜ ANALİZİ

12 Kasım 2012 tarihinde kabul edilen büyükşehir yasası ile büyükşehir olan Trabzon'un merkez ilçesinin adı Ortahisar olarak belirlenmiştir. TÜİK 2023 yılı verilerine göre Ortahisar ilçesinin nüfusu 322.702 kişidir. ve yıllara göre değişimi tabloda verilmiştir. İlçede proje alanının bulunduğu Sanayi mahallesinin toplam nüfusu ise 1.543 kişidir.

Trabzon ilinde Ortahisar ilçesi ile Ortahisar ilçesinde proje alanının yer aldığı Sanayi mahallesine ilişkin nüfus verileri aşağıdaki tabloda verilmiştir. Tablo incelendiğinde Ortahisar ilçesinin nüfusunu 2013 yılından günümüze kadar belli ölçülerde artırmasına rağmen Sanayi mahallesinin ters orantılı biçimde nüfusunu azalttığı görülmektedir.

Ortahisar ilçesinin nüfus yoğunluğu açısından en alt sıralarda Sanayi mahallesinin yer almasında ikamet amaçlı kullanımların oldukça az olduğu, daha çok şehrin ihtiyacı olan küçük sanayi, imalat ve hizmet sektörünün yer seçmesinden kaynaklı olduğu anlaşılmaktadır.

	2013	2014	2015	2016	2017
Ortahisar	306.286	314.246	320.225	327.701	332.504
Sanayi Mah.	2630	2918	2839	2701	2761

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ortahisar	317.520	328.457	330.373	334.228	335.628	322.702
Sanayi Mah.	2365	2185	1571	1776	1621	1543

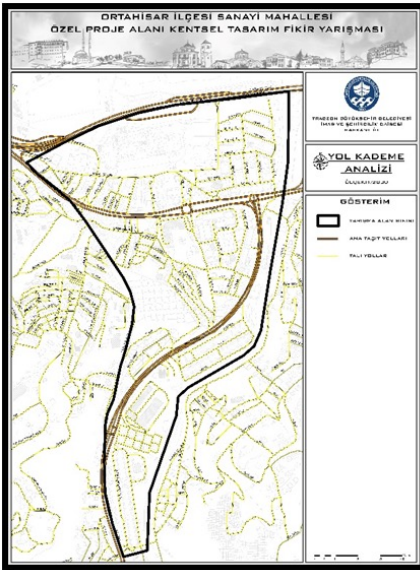
Tablo 5. İlçe ve Mahalle Nüfusu

Yarışmaya konu alanın nüfusu 1541 kişiden oluşmaktadır. Yürürlükte bulunan imar planlarında önerilen nüfus ise 10.000 kişidir. Yürürlükte bulunan imar planında önerilen nüfusun ihtiyacı olan donatı alanları planlarda çözümlenmiştir.

PLAN KARARLARINDAN GELEN ARAZİ KULLANIMI	
Alan Kullanımı	Alan Büyüklüğü(m2)
Bakım ve Akaryakıt	2,645
Cami	9,773
Mezarlık	47,621
Park	127,578
Sosyal Tesis Alanı	3,228
Teknik Altyapı	60
Ticaret	56,698
TicK	14,635
TicTK	324,624
Trafo Alanı	342
Otogar	29,555
Özel Sosyal Tesis	1,736

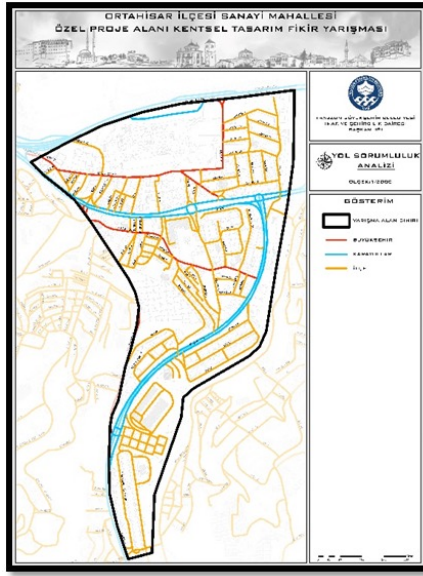
Tablo 6. Plan Kararlarından Gelen Arazi Kullanımı

11. BÖLGENİN ALTYAPI ÖZELLİKLERİ (YOL KADEMELENME, YOL SORUMLULUK, YOL KAPLAMA CİNSİ, RAYİÇ BEDEL ANALİZLERİ)



Yarışmaya konu alanda yol kademelenmesine bakıldığında bölgenin ana ulaşım aksını ana taşıt yolları oluşturmakta olup geri kalan kısımlarında ise tali yollar geçmektedir. Yarışmaya konu alanda, doğu-batı doğrultusunda Devlet Karayolu Caddesi ve kuzey-güney doğrultusunda Anadolu Bulvarı bulunmaktadır.

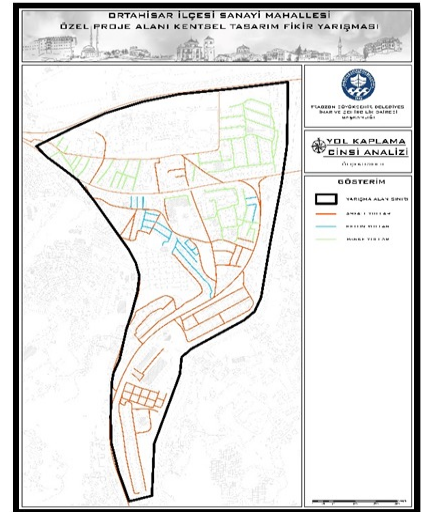
Şekil 32. Yol Kademe Analizi



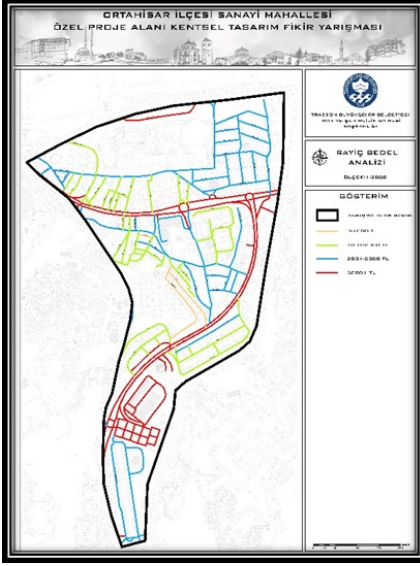
Yarışmaya konu alanda yol sorumlulukları analizi incelendiğinde, ana taşıt yolları (Devlet Karayolu Caddesi ve Anadolu Bulvarı) karayollarına bağlıdır. Ana taşıt yollarına ve alanın kuzey sınırında bulunan D010 Karadeniz Sahil Yoluna bağlanan iki ana yol Büyükşehir Belediyesi, geriye kalan iç yollar ise ilçe belediyesine bağlıdır.

Şekil 33. Yol Sorumluluk Analizi

Yarışmaya konu alanda bulunan yol kaplamaları incelendiğinde ağırlıklı olarak, asfalt yol ve devamında parke yol, beton yol gelmektedir. Karayolları ve Büyükşehir Belediyesi sorumluluğunda bulunan yolların tamamı asfalt yol olmakla birlikte, ilçe belediyesi sorumluluğunda bulunan yollar ise asfalt, parke ve beton yol olarak değişiklik göstermektedirler.



Şekil 34. Yol Kaplama Cinsi Analizi



Yarışmaya konu alanda, rayiç bedel analizi incelendiğinde, ana yol güzergahları en yüksek bedel aralığında, ana yollara bağlanan yollar bir alt kademe olacak şekilde bedel aralıkları ve yollar arasında bağlantı haritada belirtilmiştir.

Şekil 35. Rayiç Bedel Analizi

12. GZFT ANALİZİ

GZFT analizi, kentsel dönüşüm projesine konu olan bölgenin güçlü-zayıf yönlerini belirlemekte ve dış çevreden kaynaklanan fırsat ve tehditleri saptamakta kullanılan bir teknik olarak tanımlanabilir. GZFT analizinin temel amacı ise iç ve dış etkenleri dikkate alarak, var olan güçlü yönler ve olanaklardan en üst düzeyde yararlanacak kısıtlamaların ve zayıf yönlerin etkisini en aza indirecek plan ve stratejiler geliştirmektir.

12.1. GÜÇLÜ YÖNLER

- Alanının Trabzon'a bağlı Ortahisar ilçesinde kara yolu, hava yolu ve deniz yolu ulaşım bağlantılarının geçtiği önemli bir mevkide yer alması
- Alanının kent merkezine olan yakınlığı
- Alanının eğimli bir yapıya sahip olmaması
- Karadeniz Teknik Üniversitesinin alana yakın konumda bulunması
- Alanın yakın çevresinde belediye hizmet alanı, ilkokul, sağlık tesisi, lise, park alanı gibi sosyal donatıların yer alması



- Alanda yer alan işletmelerin il dışı ticaret hacminin yüksek olması
- Alanının ilçe merkezinde, ticari aktivitenin yüksek olduğu bir alanda yer alması

12.2. ZAYIF YÖNLER

- Alanın dere yatağında yer alması ve taşkın riskinin yüksek olması
- Sanayi kullanımlı yapıların bulunduğu alanda, konut alanları ile arasında tampon bölgenin olmaması
- Alandan başlayan ilin önemli akslarından biri olan Anadolu Bulvarı'nın turizm alanları ile bağlantıyı sağlaması sebebi ile sanayi alanlarının tüm yol boyunca kentin kültürel kimliğini zedeleyici unsurlar olarak bulunması
- Alanda ulaşım kademelenmesinin olmaması, yaya ve taşıt yolu ağları kurgusunun çözülmemiş olması
- İşletmelerin ticari kapasiteleri için alanın fiziki imkanlarının yetersiz gelmesi
- Alandaki yapıların tamamının kullanım ömrünü tamamlamış olması
- Alanda çalışan insanlar için yeterli sosyal imkanları sunamaması
- Alanın yetersiz ve kullanışsız fiziki durumuna rağmen piyasa rayiç değerlerinin yüksek olması sebebi ile ticari aktivitenin olumsuz etkilenmesi
- Alanın tamamına yakınının şahıs mülkiyetinde olması

12.3. FIRSATLAR

- Alanın sanayi ve ticari anlamda odak olması
- Trabzon il merkezine kara yolu ile yaklaşık 5 km uzaklıkta olması
- İlde geçmişte çok eskilere dayanan eski yerleşimlerin yer alması ve tarihi değerler açısından kültürel zenginliğe sahip olması
- Alanın ildeki bütün önemli yol aksları ile bağlantısının bulunması
- Alanın, tüm ekonomik faaliyetlerin merkezinde konumlanması

- Alana kuzey-güney ve doğu-batı yönlü ulaşım ile bölgesel ekonomik aktivitelere imkân vermesi
- Alanın turizm, ticaret ve konut kullanımları açısından yüksek potansiyele sahip olması
- Alanın çoğunluğunun tek katlı yapılardan oluşması sebebi ile yıkım masraflarının düşük olma durumu

12.4. TEHDİTLER

- Alan çevresinin heyelan tehlikesi altında olması
- Alanın taşkın tehlikesi altında olması
- Alandaki yapıların çoğunluğunun 30 yaşının üzerindeki yapılardan oluşması
- Mevcut durumda artan ve gelecekte artması beklenen iş kapasitesini karşılayacak fiziki, sosyal ve ekonomik koşulların bulunmaması

13. YARIŞMA ALANI VE ÇEVRESİNDEN GÖRÜNÜMLER

Yarışmaya konu alan ve yakın çevresine ilişkin günümüz uydu görüntüleri ve geçmiş yıllara ait fotoğraflar gösterilmektedir. Alanın yıllara ait gösterdiği değişim ve gelişimler, kent için önemli bir konumda olduğunu ve gelişime açık bir alan olduğunu göstermektedir.



Resim 7. Yarışma Alanı ve Çevresi



Resim 8. Yarışma Alanı ve Çevresi



Resim 9. Yarışma Alanı ve Çevresi (2004)



Resim 10. Yarışma Alanı ve Çevresi (2004)



Resim 11. Yarışma Alanı ve Çevresi (2004)



Resim 12. Yarışma Alanı ve Çevresi (2025)



Resim 13. Yarışma Alanı ve Çevresi (2025)



Resim 14. Yarışma Alanı ve Çevresi (2025)



Resim 15. Yarışma Alanı ve Çevresi (2025)

Notlar

This image shows a full page of primary-ruled paper. It features approximately 20 horizontal dashed lines spaced evenly down the page, providing a guide for handwriting practice. The lines are thin and black, set against a plain white background. There are no margins, text, or other markings on the page.



+90 462 224 61 61

Gölbaharhatun Mah.
Kahramanmaraş Cad. No: 159
Ortahisar / TRABZON

info@trabzon.bel.tr

www.trabzon.bel.tr

