

**TMMOB MİMARLAR ODASI TRABZON ŞUBESİ TARAFINDAN HAZIRLANAN
TRABZON BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE MECLİSİ'NİN
14/07/2020 TARİH VE 1365 SAYILI KARARI İLE ONANAN
ORTAHİSAR İLÇESİ, 2.ETAP MERKEZ BÖLGESİ
1/5000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI İNCELEME VE DEĞERLENDİRME RAPORU**

A) PLANDA YER ALAN ULAŞIM KARARLARI

Planın en etkili algılanan yönü tünel yapımını destekleyen ulaşım modelidir. Trabzon'un eğimli topoğrafya sahip olmasına dayanılarak tünel yapımını zorunlu kılan araç ulaşım modelinin seçildiği çok net görülmektedir. Oysa denize dik yüksek eğimli vadilerden oluşan kentimizde, araç ulaşımının vadilere paralel yollarla sahile doğru dikey olarak akması gerekirken; denize paralel, tüm vadileri dik kesen ortalama 30-40 m genişliğinde araç yolları şeklinde planlanmış olması önemli bir teknik hatadır.

Halen inşa edilmekte olan Kanuni Bulvarı üzerinde 8 adet tünelin olduğu bilinmekte ve kent içi ara trafiğine hizmet etmek üzere planlandığı halde, bu amaca hizmet etmeyeceği bugünden görülmektedir. Aynı yanı sıra bir kez daha düşmemek üzere; yine aynı nitelikte olan, denize paralel, tüm vadileri tünel ve viyadükler ile dikey olarak kesen Güney Çevre Yolu olarak adlandırılan yol güzergahının daha güneye kaydırılarak 1/100.000 ölçek planda görülen yol ile bütünleştirilerek şehirlerarası transit yol olarak bu plana işlenmesi, yapılacak ulaşım master planına da yön vereceği tarafımızdan değerlendirilmektedir.

Ulaşım Master Planı yapılmadan sahil dolgu alanı üzerinde 3 gidiş 3 geliş olarak gerçekleştirilen sahil yolunun yapılmış olması ister istemez mevcut tüneldeki araç girişlerini yoğunlaştırmaktadır.

Ancak bu yoğunluk planda görülen mevcut tüneli bay-pas ederek geçecek Kemerkaya Tüneli ile Maçka yoluna paralel planlanan tünellerin planlanması zorunluluğunu getirmemektedir.

- Eğimli topoğrafyaya sahip olan kentimizde; tünel yapımını destekleyen bu ulaşım modelinde yeni tünellerin planlanması; trafiği ve yapılaşmayı kıyıya taşıyacak, ilerleyen zamanlarda artan nüfus ve araç yoğunluğuna bağlı olarak yeniden trafik yoğunluğu yaratacağı açıkça görülmektedir.
- Bu tünel geçişleri yerine, sahil yoluna alternatif olması bakımından 1/50.000 çevre düzeni ve 1/100.000 ölçek planda görülen kenti tamamen güneyinden kuşatan transit yolun, bu plana işlenmesi master planının amaç ve hedef yönünü netleştirmiş olacaktır.

Bu iki tünelin inşası yönünde harcanacak zaman, emek ve maddi kaynakların tüketilmesi yerine, aşağıda belirtilen sorunların çözülmesi yönünde adımların atılması; hem yaya, hem araç trafiğini rahatlatacağı gibi kentli hareketliliğini artıracacağı ve halkın yaşadığı kenti sahiplenmesi yönünde katkı sağlayacağını değerlendirmekteyiz.

- Kent merkezine erişimde kitle ulaşım aracı olarak raylı sistem veya mini metrobüs çözümünün mutlaka kullanılarak, yayaların kent merkezini kullanımının kolaylaştırılması,
- Yaya ulaşımında, son derece dik-kayalık ve eğimli alanlarda yer yer asansörlerle ulaşımın sağlanması, kent içinde yürüyen bantlarla özellikle yaşlı ve engellilerle ilgili erişimin kolaylaştırılması,
- Kentin nefes alma ve buluşma noktaları olarak sahil kullanımı ve Ganita sahil kullanımının güçlendirilmesi.
- İlçe yerleşmelerinde şehir merkezine ulaşım odaklarının DOĞU ve BATI olarak ayrı ayrı oluşturulması ve bu noktalarda kentin eğimli yapısından yararlanarak üzerlerinin park alanı olarak kullanılacak çok katlı şehir otoparklarının gerçekleştirilmesi.
- Özel araçların kent içine girmeden otopark alanlarını kullanabilmeleri ve kolaylıkla raylı sisteme erişerek kent merkezinde ihtiyaçlarını karşılamaları yönünde düzenlemeler yapılması.
- Eski sahil (Devlet Kara yolu olarak bilinen) yolunun Ayasofya Kavşağı ile son yapılan Beşirli Kavşağı arasında kalan orta refüjün genişletilmesi ve yer yer açılarak araç geçiş ve dönüşlerine imkân sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi, bu gibi halka hizmet edecek konuların çözümüne öncelik verilmesi.

Plan üzerinde görülen yeni Kemerkaya Tüneli batı yönünden gelen araçlar yönünden sorun getirmeyeceğini, ancak merkezden doğu yönüne gidecek araçlar yönünden aşağıdaki sorunlar getireceği tarafımızdan değerlendirilmektedir.

- Hem mevcut hem de yeni planlanan tünelden araçlar hızla geçerek iki ayrı yoldan üniversite alanının kuzeyinde devlet kara yolu üzerinde birleştikleri noktada ister istemez trafik yoğunluğunu arttıracaktır. Dolayısıyla şimdiki tünel girişlerinde görülen araçların sıralanması yoğunluğu, bu birleşim noktasına taşınmış olacaktır. Üstelik Maçka Yolu üzerinde inşa edilmeye başlanan yeni tünelden geçerek doğuya yönelen araçlar da bu trafiği daha da arttıracaktır.
- Üniversite alanının kuzeyinde devlet kara yolunda oluşacak bu yoğunluk; hava alanına erişimi, hastane ve adliyeye erişimi de mutlaka zorlaştıracaktır.
- Maçka yolu üzerinde planlanan şehirlerarası terminalin yer seçimi; dere yatağı üzerinde olması ve zeminin jeolojik yapısı nedenleri ile uygun olmadığı gibi, ağırlıklı şehirlerarası araç hareketliliğinin batı yönünden gelen-giden araçlar olduğu düşünüldüğünde, doğu batı güzergahları üzerinden terminale kolayca erişilemeyeceği nedenleri ile de uygun değildir.

Sürekli tünel yapımını gerekli kılan planlamalar özellikle kent içi ulaşımaya çözüm getiremeyeceği için, ivedi hazırlanacak, ilgili tüm kurum ve kuruluşların katılımına ve tartışmasına açılarak yönlendirilecek bir ulaşım master planı gerekçeli raporu ile derhal ele alınmalıdır.

Hazırlanacak Ulaşım Master Planının ilkesel çözümü, öncelikle kent merkezine araç ve yaya erişim kolaylığı, güvenliği ve seri ulaşımı sağlayacak en rasyonel çözümün belirlendiği/ belirleneceği raylı sistemi içine alan kent merkezi odağından başlatılmalıdır. İkinci olarak daha güneye kaydırılacak transit yolun geçeceği vadilerden en az 2 en çok 4-5 noktadan kuzeye doğru kente giriş noktaları belirlenerek, gerekli olan tüm karayolu ulaşım ağı, bu ana giriş noktalarına göre planlanmalıdır. Demiryolu ve denizyolu bağlantıları da araştırılarak tüm veriler ülke bütününde değerlendirilerek ulaşım master planı hazırlanmalıdır.

B-) PLAN NOTLARINDA YER ALAN KARARLAR;

14.07.2020 günlü meclis kararı ile plan notlarına ilave edilen;

2.12 maddede yer alan "Emsal hakkı transferi" yeni bir imar terimidir, yeterince açık değildir. Bu konuda özel bir yönetmelik veya uygulama esaslarını belirleyecek bir genelge çıkarılacağı bu maddede belirtilmelidir

Plan notlarında **3.1.3** madde:

14.07.2020 DÜZENLEME SINIRI

3.1.3. Bu plan ile belirlenen nüfusunu aşmamak kaydıyla iskân edilen bodrum katlarda 1.bodrum kat emsale dâhil değildir. Eğimden kazanılan bodrum kat sayısı imar planında belirtilen kat âdetinin ½ sini geçemez. Ancak her durumda açığa çıkan (görünen) üçten fazla bodrum kat yapılamaz. Yarım katlar üst sayıya tamamlanır. Meskûn alanlarda bu hüküm ve 3.1.1. hükmü ilkelerine uyulmak koşulu ile yapılaşma koşulları alt ölçek planlarda düzenlenir.

Bu maddenin aşağıdaki şekilde düzenlenmesi

ÖNERİ

3.1.3 İskan edilen bodrum katlarda sadece 1.nci bodrum kat emsale dahil değildir. Eğimden kazanılan, her durumda açığa çıkan (görünen) üçten fazla bodrum kat yapılamaz. Yarım katlar üst sayıya tamamlanır.

Plan notlarında **3.2.2** madde:

3.2. BİNA YÜKSEKLİKLERİ, ÇEKME MESAFELERİ VE TEŞVİKLER

14.07.2020 DÜZENLEME SINIRI

3.2.2 Uygulama imar planlarında ifade edilen kat adetlerini ve yapı yoğunluğunu arttırıcı nitelikteki değişiklikler kentsel tasarım projesi ve benzeri uygulamalar marifeti ile yapılamaz. Ancak plan nüfusunu aşmamak kaydıyla plan hükümlerinin 2.12 ve 3.5.1 maddeleri kapsamında alt ölçek planlarda belirlenen teşvike konu alanlarda planın öngördüğü inşaat haklarını %20 ve daha düşük oranda arttıran kentsel tasarım projeleri hazırlanabilir. Yapı yoğunluğunu arttırıcı nitelikteki bu değişiklikler için imar

Plan değişikliği yapılmasına gerek yoktur.

Bu maddenin aşağıdaki şekilde düzenlenmesi

ÖNERİ

3.2.2 Uygulama imar planlarında; bu nazım planda ifade edilen yapı yoğunluğunu ve inşaat alanını arttırıcı nitelikteki değişiklikler kentsel tasarım projesi ve benzeri uygulamalar marifeti ile yapılamaz. Ancak alt ölçek planlarda; alanı 4000m² ve daha büyük olan parseller ile alan büyüklüğüne bakılmaksızın imar adası tamamında yapılacak projelendirmelerde, TAKS (bina taban alanı) küçültülerek, KAKS aşılmamak koşulu ile:

KAKS= 0,40 - 0,60 verilen yapı alanlarında en fazla 4 kat

KAKS= 0,61 - 0,90 verilen yapı alanlarında en fazla 5 katlı

KAKS= 0,91 - 1,50 verilen yapı alanlarında en fazla 6 katlı

KAKS= 1,51 - 2,00 verilen yapı alanlarında en fazla 7 katlı

Binalar kentsel tasarım projeleri (İmar Plan değişikliği yapılmasına gerek kalmaksızın) düzenlenebilir.

Son derece yüksek (ortalama % 25- 35) eğimli topoğrafyaya sahip olan Trabzon’umuzda, zemini %40 oranda kullanan binalar, (özellikle de aynı parsel içinde) sürekli istinat duvarı yapılmasını gerekli kılacağı için hem milli servetin heba edilmemesi , hem de doğanın daha rasyonel kullanılması yönünden en uygun çözüm olacağı düşüncesiyle yukarıdaki maddelerde değişiklikler önerilmiştir. Bu yaklaşımla;

Plan notlarında **3.4.3 ve 3.4.4** madde:

14.07. 2020 DÜZENLEME SINIRI

3.4.3. Kentsel tasarım projeleri ile imar planında belirtilen kat adedinden fazla kat yapılamaz.

3.4.4. İlave kat talep edilmesi durumunda 4 kata kadar (4 Kat dâhil) inşaat izni olan yerlerde imar planında belirlenen ön bahçe mesafesine uyulacaktır. 4 kattan sonra ilave edilecek her kat için ön bahçe mesafesine en az 1.5m eklenecektir. (7 m’lik yola cepheli olan parsellerde kat ilavesi talep edildiği durumlarda ilk kat için 3m ön bahçe mesafesine eklenecektir.)

3.4.1, 3.4.2 aynen kalarak 3.4.3 madde iptal edilerek , 3.4.4 maddenin aşağıdaki şekilde düzenlenmesi

ÖNERİ

3.4.4 Kentsel tasarım projeleri ile planda verilen kat yüksekliğinin artırılması durumunda imar planında verilen ön bahçe mesafeleri aşağıdaki miktarlarda arttırılacaktır.

* 2 ve 3 kat inşaat izni olan bölgelerde, (5) kat dahil- düzenlenecek kentsel tasarım projelerinde arttırılan her kat için ön bahçeye 1.00m. ilave edilecektir.

* 4 ve 5 kat inşaat izni olan bölgelerde, (7) kat dahil- düzenlenecek kentsel tasarım projelerinde arttırılan her kat için ön bahçeye 1.5m ilave edilecektir.

Plan notlarında **4.1.2** madde:

ALAN ADLARI	YOĞUNLUK ARALIKLARI	ORTALAMA BRÜT YOĞUNLUK (Kişi / Ha)	MAKSİMUM EMSAL
Gelişme Konut Alanları	Düşük Yoğunluk (50-120 Kişi/Ha)	80	0.40
		100	0.50
		120	0.60
	Orta Yoğunluk (120-250 Kişi/Ha)	150	0.75
		160	0.80
		175	0.90
		200	1.00
		210	1.05
		230	1.20
		240	1.25
	Yüksek Yoğunluk (250-400 Kişi/Ha)	250	1.30
		300	1.50
		310	1.60
		385	2.00
		625	2.70

Yukarıda Gelişme Konut alanları tablosunun son satırında görülen “625 brüt yoğunluk ve Maksimum 2,7 emsal” yazılarak maddi hata yapıldığını saygılarımızla hatırlatmak isteriz.