

ALTINORDU – ORDU

NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ PLAN AÇIKLAMA RAPORU

PLANLAMA ALANI KONUMU

Ordu İli, Asya Kıtası üzerinde, Küçük Asya (Ön Asya) olarak da isimlendirilen Anadolu'nun kuzeyinde, Karadeniz Bölgesi'nin Orta ve Doğu Karadeniz Bölümleri içinde, 40° 18' ile 41° 09' kuzey enlemleri ve 38° 40' ile 38° 07' doğu boylamları arasında yer almaktadır. İl, kuzeyden Karadeniz ile çevrilidir.

Ordu ilinin yüzölçümü 5963 km² olup, Türkiye topraklarının %0,8'ini kapsamaktadır. Kuzeyde Karadeniz ile batıda Samsun, doğuda Giresun, güneyde Tokat ve Sivas illeri ile komşudur. Coğrafi ve kültürel özellikler açısından Orta ve Doğu Karadeniz Bölümleri arasında geçiş bölgesinde yer almaktadır. Doğu batı doğrultusunda kesintisiz bir coğrafi ilişki kurmaktadır fakat güneyi ile bağlantıları zayıftır.

İl, Kuzey Anadolu Dağlarının doğu-batı yönünde Orta Karadeniz Bölümü'nü tanımlayan ve Karadeniz kıyılarına paralel olan "Canik Dağları" ile Karadeniz arasındaki alandır. Karadeniz kıyısı 97km uzunluğunda olan ilde, Perşembe yarımadasının oluşturduğu, deniz araçlarının kolaylıkla barınabilecekleri küçük koy ve körfezler bulunmaktadır. Güneyden denize doğru akan Akçaova Deresi, Ilıca deresi, Bolaman Irmağı, Elekçi Deresi, Curi Deresi, Ceviz Deresi ve Akçay Deresi Canik Dağları'nı derin vadiler halinde ve eğimli bir şekilde bölmektedir. Melet Irmağı'nın doğu kısmında il topraklarını Giresun Dağları engebelenendirir. Turnasuyu ve Melet Irmağı, Giresun Dağları'nı derin bir şekilde yarıp denize dökülürler.

Dağlar batıya gidildikçe yükseltisini kaybetmektedir. İlin en yüksek noktası Giresun ve Sivas il sınırlarının kesiştiği alanda yer alan 3107m yükseklikteki Karagöl Dağı'dır.

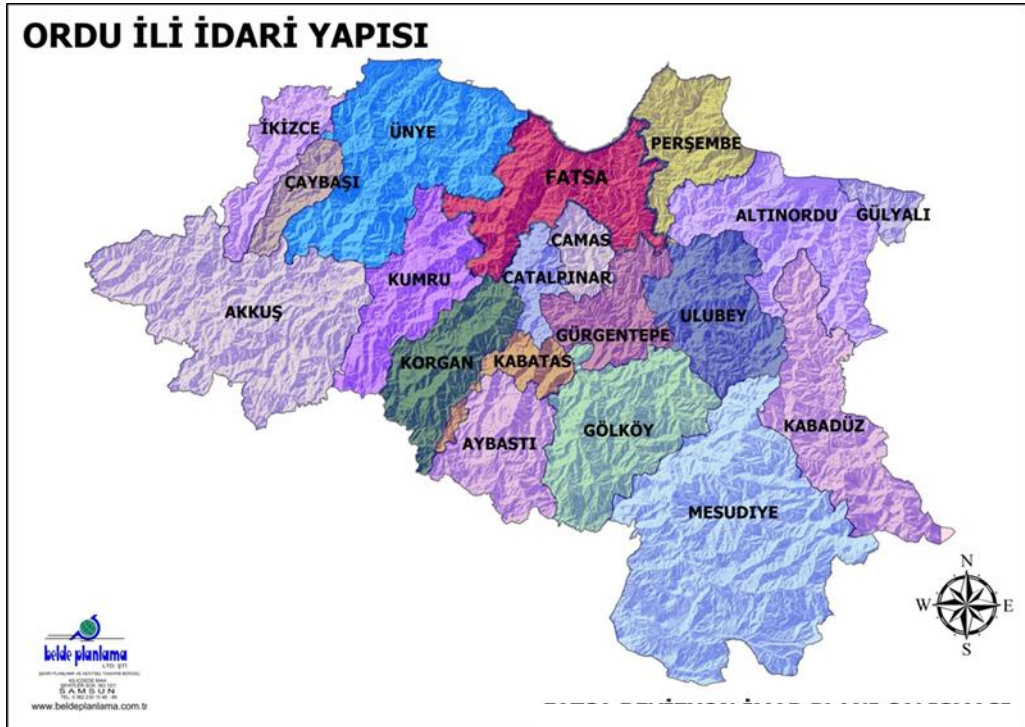
Ordu İli merkez ilçesi ile birlikte (Altınordu) 19 ilçeden ve 724 mahalleden oluşmaktadır. Batıdan doğuya sırasıyla Ünye, Fatsa, Perşembe, Ordu Merkez ve Gülyalı ilçelerinin Karadeniz'e kıyısı bulunmaktadır ve bu ilçelerin merkezleri Karadeniz Kıyısında kurulmuşlardır. Diğer ilçelerin kıyısı yoktur. İkizce ve Çaybaşı İlçeleri Ünye'den, Kabataş, Çatalpınar ve Çamaş Fatsa'dan, Gürgentepe Gököy'den, Kabadüz ve Gülyalı ilçeleri merkez ilçeden koparak ilçe olmuşlardır. Akkuş, Kumru, Korgan ve Mesudiye ilçeleri bu bölünme sırasında mevcutta var olan ilçelerdir. Alan bakımından en büyük ilçe Mesudiye iken, nüfus açısından en büyük ilçe (Altınordu)merkez ilçedir.

ÜLKE VE BÖLGE İÇİNDEKİ YERİ



ORDU İLİ KONUMU

ORDU İLİ İDARİ YAPISI



ORDU İLİ İDARİ BÖLÜNÜŞ

ULAŞIM

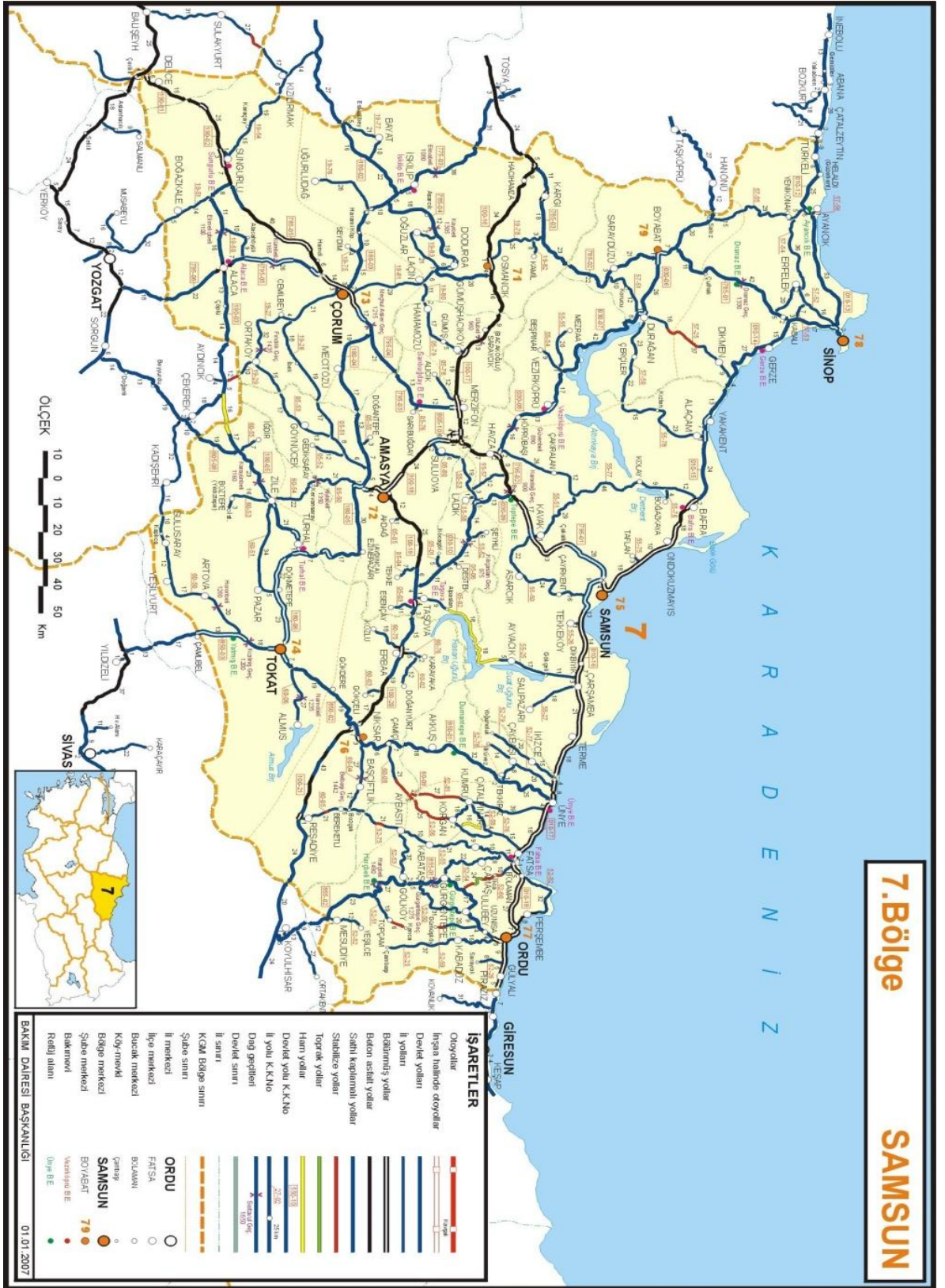
Ordu Kenti'nin karayolu ulaşımı Karadeniz Sahil Yolu ve İç Anadolu bağlantısını sağlayan karayolları ile sağlanmaktadır. Havayoluyla Samsun Çarşamba Havalimanı (130km) ve Trabzon Havalimanı'na (187km) ile bağlantı kurulmaktadır. Deniz ulaşımı ise sadece yük taşımacılığında kullanılmaktadır.

Ordu, tüm Doğu Karadeniz illerini geçerek Sarp Sınır Kapısı'ndan Gürcistan'a ulaşan ve bölgeyi İç ve Batı Anadolu'ya bağlayan sahil yolu güzergâhı üzerinde bulunmaktadır. Bölgenin yük ve yolcu taşımacılığının büyük bir bölümünü sağlayan güzergâh son birkaç yıldır sınır kapısının açılmasıyla birlikte turizm açısından da önem kazanmaya başlamıştır. Kentin iç bölgeler ile bağlantısı arazinin elverişsizliği nedeniyle çok kuvvetli değildir. Belli başlı il merkezleri ve komşu illere olan uzaklıklar Tablo 15'te verilmektedir. Bunun dışında ülke genelinde önemli merkezlere olan uzaklıklar Harita da gösterilmiştir.

Karadeniz Sahil Yolu, Avrupa üzerinden gelip Kafkas Bölgesi ülkelerine giden transit ulaşım ağı üzerindedir. Ordu kenti bu güzergâh üzerinde yer aldığından uluslararası taşımacılık kentin içinden geçmektedir. Bu güzergâhın ulusal yol kodu D010 iken uluslararası yol kodu E70'tir.

Ordu İli'nin kıyı kesimiyle İç Anadolu'nun bağlantısını üç karayolu güzergâhı sağlamaktadır. Bu güzergâhlar Ünye-Akkuş-Niksar, Fatsa-Aybastı-Reşadiye ve Ordu-Mesudiye-Koyulhisar güzergâhlarıdır, Asfalt olan bu yollar ile Ordu ili iç kesimlerdeki Tokat ve Sivas illerine bağlanmaktadır. Ünye ve Ordu'dan iç kesimlere uzanan yollar devlet yoluyken Fatsa'dan içeri bağlanan yol il yolu niteliğindedir. Bu 3 güzergâh da D100 karayolu ile D010 kara yollarını birbirine bağlarlar. Sahil yolu (D010) taşıt yoğunluğu bakımından diğer yollardan çok daha fazla yük içermektedir. Kent içi geçişlerde kent trafiğinin de eklemlenmesi ile birlikte yoğunluklar artmaktadır. Bu 4 güzergâhın dışında ilçeleri birbirine ve bu anayollara bağlayan yollar il yolu niteliğindedir

Ordu İli 272 km devlet yolu, 709 km il yolu olmak üzere toplam 981 km'lik kara yolu ağına sahiptir. Devlet ve il yollarının 243 km'si bitümlü sıcak karışım, 624 km'si sathi kaplama ve 114 km'si diğer yollar kategorisindedir.



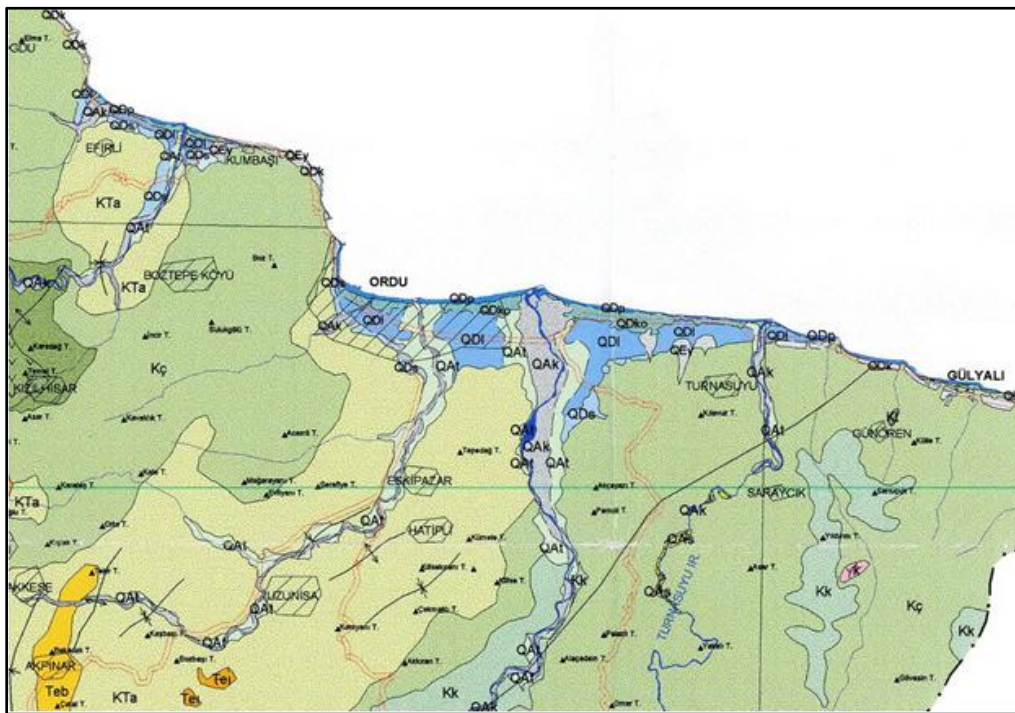
KARAYOLLARI DURUMU HARİTASI

Jeolojik Durum

İller Bankası AŞ, Yeraltı Etütleri Dairesi Başkanlığı'nca Aralık 2011'de hazırlatılıp onaylanmış olan "Ordu Belediyesi İmar Planı'na Esas Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu'nun sonuç raporu Ordu Kentsel alanın jeolojik yapısını yorumlamaktadır. Buna göre:

Ordu (Merkez) Belediyesi için yapılacak imar planına altlık teşkil edecek imar planına esas jeolojik - jeoteknik araştırmalarının yapılarak yerleşime uygunluk durumunun değerlendirilmesidir.

2011 yılında onaylanan İmar Planına esas jeolojik-Jeoteknik Etüd Raporuna göre Koruma Amaçlı İmar Planı Alanı, Yerleşime Önlemlili Alan ÖA-2.1.2 olarak belirlenmiştir. Bu alandaki yapılaşmalarda, raporun sonuç ve öneriler kısmında yer alan hususlara hassasiyetle uyulması gerekmektedir.



Jeolojik Yapı

Planlama Alanı Yerleşime Uygunluk Durumu

Önlemleri Alan 2.1.2 (ÖA-2.1.2.): Önlem Alınabilecek Nitelikte Stabilité Sorunlu Alanlar

İnceleme alanındaki volkano sedimanter seri ve bunlara ait bozuşmuş zemin özelliğindeki alanlar Önemli Alanlar 2.1.2 (ÖA-2.1.2) olarak değerlendirilmiştir. Yerleşime uygunluk haritasında ÖA-2.1.2 simgesiyle gösterilmiştir. Ordu-Merkez'de ÖA-2.1.2 ile gösterilen alanlarda yapılan jeoteknik değerlendirmeler sonucunda; ince taneli zemin sınıfında olduğu, devamındaki kayaların düşük-çok yüksek dayanımlı olduğu belirlenmiştir. Ancak bu alanların eğimli olması, yüzey ve çevre suyu etkisinde olması nedeniyle Önemli Alanlar 2.1.2 (ÖA-2.1.2) kapsamında değerlendirilmiştir.

Planlama aşamasında; Bu alanlar planlama aşamasında Ö.A 2.1.1'den önce değerlendirilmelidir. Düşük yoğunluklu ve az katlı yapılaşma önerilir. İleri inşaat teknoloji kullanılarak çok katlı yapılaşmalara gidilebilir.

Parsel bazında yapılacak etütlerde; ÖA-2.1.2 ile gösterilen bu alanlarda, parsel etütlerinde mevcut ve kazı sonrası oluşacak şevler ile diğer zemin özelliklerinden kaynaklanabilecek problemlerin ayrıntılı şev duraylılığı analizleri ve laboratuvar analizleri ile belirlenmesi ve önlemlerin yapılaşma öncesi alınması zorunludur. Parsellerde yapılacak kazılar sırasında çevre parsellerde stabiliteyi bozucu davranışlardan kaçınılmalı ve gerekli durumlarda şevler istinat duvarları ile desteklenmelidir. Temel kazılarında görülecek bozuşmuş zonlar ve bloklu kayalar temel kazısı esnasında alınmalıdır. Ayrıca yeraltı suyunun temele girişi engellenmelidir. Bunun için temel etrafına istinat duvarları çekilmeli veya drenaj kanalları ile yeraltı suyunun temele girişi engellenmelidir.

Önlemler Alanlar 5.1. (ÖA-5.1): Mühendislik Problemleri Açısından (Şişme-oturma-taşıma gücü vb.) Önlem Alınabilecek Alanlar

Bu alandaki alüvyonal düzlükler ile Akveren formasyonun üst kısmında yaklaşık kalınlığı 2m ile 13 m arasında değişen siltli, kumlu, killi ayrılmış zeminler ve Çağlayan formasyonun üst kesimlerini oluşturan altere olmuş yaklaşık kalınlığı 2-3 m olan volkano sedimanter zonlar içerisinde yapılan jeoteknik değerlendirmeler sonucu; zeminde taşıma gücü ve oturma değerleri kabul edilebilir sınırlar içinde olmasına rağmen kil zeminlerde orta ve yüksek şişme değerleri elde edilmiştir. Bu nedenlerle "Mühendislik Problemleri Açısından Önlem Alınabilecek Nitelikte Şişme Oturma Açısından Sorunlu Alanlar" Önlemler Alan-5.1 (ÖA-5.1) olarak değerlendirilmiştir.

Planlama aşamasında; Bu alanlarda planlama aşamasında düşük yoğunluklu ve az katlı yapılaşma önerilir. İleri inşaat teknoloji kullanılarak çok katlı yapılaşmalara gidilebilir.

Parsel bazında yapılacak çalışmalarda; ÖA-5.1 ile gösterilen bu alanlardaki yapılaşmalarda parsel bazında yapılacak etütlerinde zemin tanımlamaları ve jeoteknik hesaplamalar ayrıntılı olarak verilmeli, özellikle şişme ve zemin büyütme, zemin hakim titreşim periyot değerleri ayrıntılı olarak hesaplanmalı, uygun temel tipi ve derinliği için önerilerde bulunulmalıdır. Zeminin genelini killi olması göz önünde bulundurularak; parsel bazında yapılacak zemin etütleri sırasında, konsolidasyon deneyleri ile şişme-oturma hesapları yapılarak oturmaların müsaade edilen sınırları geçmesi durumunda gerekli zemin iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır. Bunun yanı sıra diğer zemin parametrelerinden de doğacak problemleri de göz önünde bulundurularak problemlerin tamamını ortadan kaldıracak tarzda iyileştirme yöntemleri uygulanmalıdır.

Yapılacak kazılarla yamaç molozlarında oluşabilecek duraysızlıklar dikkate alınmalıdır. Kırıklı kaya kütleindeki gevşemiş blokların sökülmesi ve şev yüzeyinde tehlike yaratabilecek blokların ortamdan uzaklaştırılması gerekir.

Yapılaşmalardan önce parsel bazındaki etütlerde şev üstüne gelecek ilave yükün doğal veya yapay şev etkisi ile şev kenarına olan mesafesinin etkileri, ilave yükün şev duraylılığını bozmayacak şev kenarına olan güvenli mesafesinin belirlenmesi, kaya ve toprak zeminlerin jeoteknik parametrelerinden doğabilecek problemlerin ayrıntılı çalışılarak, jeoteknik problemin niteliğine göre yukarıdaki önlemlerden bir veya birkaçının alınması gerekir.

Çalışma alanında alınan elektrik rezistivite ölçülerde Jfel-17, Jfel-18, Jfel-19 hariç hepsinde sağlam birim üstündeki kısımda düşük öz dirençli killi kumlu çakıllı muhtemelen su muhteva eden seviyeler gözlenmiştir. Buna göre Jfel-17, Jfel-18, Jfel-19 hariç ölçülerin hepsinde duraysızlık beklenen bir zon görülmektedir.

Çalışma sahasında 30 m derinlik için ortalama kayma dalga hızı değerleri (V_{s30}), $324\text{m/sn} \leq V_{s30} \leq 705\text{ m/sn}$ gibi geniş bir aralıkta değerler almaktadır. Çalışma alanının kuzeybatı kısmındaki Akveren formasyonu volkanik kayalar üzerinde elde edilen sismik

hızlar, doğu ve güney kısımdaki killi ve alüvyon sahalarda edilen sismik hızlara oranla daha yüksek hız değerleri taşımaktadır.

Yakın yüzey kayma dalga hızı haritasında sismik temel kabul edilebilecek olan $V_s \geq 700$ m/sn sınırına çalışma alanının kuzeybatı kısmındaki Akveren formasyonu volkanik kayalarından ulaşılmıştır. Çalışma alanının diğer kısımlarında $V_s \geq 700$ m/sn sınırına ulaşılamamıştır.

Kumsar vd. (2005) kayma dalga hızının $V_s \leq 350$ m/sn değerlerinin yerleşime önlemleri alanlar için kriter oluşturacağını belirtmişlerdir. Yakın yüzey kayma dalga hızı haritasında $V_s \leq 350$ m/sn değerlere sahip kesimler, yerleşime önlemleri alanların belirlenmesinde kullanılmıştır. Çalışma alanında yapılan sismik ölçümler sonucu temel derinliği olabilecek seviyede elde edilen kayma dalga hızlarının kuzeybatı çalışma alanı haricinde $V_s \leq 350$ m/sn'dir. Çalışma alanında sıklık sınıflaması yapılmıştır. İlk tabakalarda ~2.5 m - 6.0 m derinliklere kadar olan kısımda çalışma alanının kuzeyinde doğru alınan ölçülerde 1.6-1.8 arasında "katı"-sıkı-katı zemin sıklığında görülmektedir. (Şekil 8.21) İkinci tabaka olarak ayrılan sınırlarda ~20 m -30 m derinliğe kadar güneydoğu ve güneybatı alanın "çok gevşek" zemin sıklığında olduğu görülmektedir. Verilen sonuçlar V_p/V_s oranının 3.00'den büyük olduğu bölgelerin suya doygun zeminleri işaret edeceği düşünülebilir (Başokur vd, 2002). Bu açıdan V_p/V_s kesitleri zeminlerin su içeriği hakkında nitel bir bilgi verebilir (Başokur vd. 2002). Çalışma alanında da V_p/V_s oranının yüksek olduğu kesimlerde yeraltı su seviyesinin yüksek olduğu alanlar olarak söylemek mümkündür. Ölçülerin güneybatı ve güneydoğu kısmında alınan ölçü noktalarında bu orana ulaşılmış ve çok gevşek zemin sınıfı olarak sismik verilere göre tespit edilmiştir.

Çalışma alanında NEHRP tanımına göre çalışma alanının geneli C "Çok Sıkı/Sert Zemin ya da Yumuşak Kaya" diğer kuzeydoğuya doğru uzanan çalışma alanlarında ise "D; Sert/Sıkı Zemin" görülmektedir.

Poisson oranı değerleri, genel itibarıyla birinci tabakalar da yaklaşık ~2.5 m -6.0 m aralığında çalışma alanının kuzeybatı kısmında 0.35 ve üzeri gözenekli zemin sınıfı, kuzeye doğru gidildikçe orta derecede gözenekli sınıfına girdiği görülmektedir. Derinliği ~20 m -30 m'ye kadar olan son tabakalarda ise bu sınırın daha kuzeye çekildiği sarı sınır çizgisinin güney kısmı ile gösterilen kısmının genel olarak gözenekli, diğer kısmının ise orta derecede gözenekli zemin sınıfında olduğu görülmektedir. Buradan hareketle araştırma derinliği (10m – 30 m.) itibarıyla kuzeyden güney doğuya doğru alanlardaki birimlerin gevşek ve suya doygun yapıda olduğu söylenebilir. P dalga hızı değişimindeki ani yükselmelerde Poisson oranı değerlerinden ulaşılan sonucu desteklemektedir.

Maksimum kayma modülü (G_{max}) değerleri incelendiğinde; genel olarak birinci tabaka sınırında ~2.5 m -6.0 m derinliklerde genel olarak "orta sağlam" zemin sınıfına girmektedir. İkinci tabaka incelendiğinde çalışma alanının ~ 20-30 m. derinliğe kadar "orta sağlam" diğer kısımların "sağlam" zemin sınıfında olduğu görülmektedir. Sonuç olarak çalışma alanında derinlere doğru ilerledikçe "orta sağlam" zemin sınıfından "sağlam" zemin sınıfına doğru girdiği görülmektedir. Zeminden kaynaklanabilecek yapısal hasarların engellenebilmesi için "depreme dayanıklı yapı tasarımı" ilkelerine sıkı sıkıya bağlı kalınması gerekmektedir.

Dinamik elastisite modülü (E_d) değerleri incelendiğinde; birinci tabaka sınırında ~2.5 m -6.0 m derinliklerde genel olarak "orta gevşek" zemin sınıfına girmektedir. İkinci tabaka incelendiğinde çalışma alanının ~ 20-30 m. derinliğe kadar "orta gevşek" zeminler sınıfında olduğu görülmektedir. Çalışma alanı genel olarak inceleyecek olursak "-orta gevşek zeminler" sınıfından "orta gevşek-sağlam" zemin sınıfına girmektedir. Zeminden kaynaklanabilecek yapısal hasarların engellenebilmesi için "depreme dayanıklı yapı tasarımı" ilkelerine sıkı sıkıya bağlı kalınması gerekmektedir.

Yer hakim titreşim periyodu değer değişimleri incelendiğinde $T_0=0.17-0.37$ sn arasında değerler almaktadır. Ansal vd (2004) ölçütüne göre yer hakim titreşim periyodu değer değişimleri çizilen dağılım haritası incelendiğinde çalışma alanının kuzey ve kuzeybatısının geneli için "A" sınıfı diğer kısımlarda "B" sınıfı olarak gözlenmektedir. Çalışma alanının güney noktalarında daha düşük periyotlar hesaplanmıştır. Yapı boyut ve temel analizleri buna göre gerçekleştirilerek, depreme dayanıklı yapı tasarımı ilkelerine bağlı kalınmalıdır.

Göreceli yer büyütme faktörleri ise 1.3 - 2.1 aralığında değişmektedir. Ansal vd. (2004) ölçütüne göre spektral büyütme değer değişimleri çalışma alanının "A", düşük tehlike düzeyi" sınıfına girmektedir. Bunun yanında, Kumsar vd. (2005) spektral büyütme 2.0 ve üzerindeki değerlerinin yerleşime önemli alanlar için kriter oluşturacağını belirtmişlerdir. Çalışma alanının güneybatı kısmı dışında alınan ölçülerde 2.0'dan daha düşük büyütme hesaplanmıştır. Büyütme ve hakim titreşim periyotlarıyla alakalı olarak çizilen haritalarından görülebilir.

Zemin grubu ve yerel zemin sınıfları alına ölçümlerde genel olarak alınan B-Z1 ve C-Z2 olarak değişmektedir. Bu değerler genel öngörüm amacı taşımaktadır.

İnceleme alanı üçüncü derece deprem bölgesinde yer almasından dolayı Ordu (Merkez) Belediyesi imar sınırları içerisinde kalan alanda yapılacak yapılarda T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığının "Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmelik" esaslarına titizlikle uyulması gereklidir.

Çalışma alanı için proje (tasarım) deprem büyüklüğü 6.5-7.0 aralığı olarak öngörülmüştür.

Büyüklüğü 5,0 olan bir depremin dönüş periyodu 13 yıl ve 6,5 büyüklüğündeki bir depremin 78 yıldır. Bunun yanında; 6,5 büyüklüğündeki bir depremin 10 yıl içerisinde olma olasılığı % 12,1 iken standart bir yapının ömrü olarak düşünülebilecek 50 yıllık bir zaman diliminde 6.0 büyüklüğündeki bir depremin olma olasılığı ise % 68.5 olarak belirlenmiştir. Bölgede 100 kilometrekarelik alanda oluşan en büyük deprem büyüklüğü $M=7.0$ için dönüş periyodu 139 yıldır.

Ordu ili, Türkiye Deprem Bölgeleri Haritasına (1996) göre üçüncü derecede deprem bölgesi sınırları içinde kalmaktadır. Beklenen efektif ivme değeri $0.20g \leq a_{max} < 0.30g$ aralığında olmalıdır. Çalışma alanında olan en büyük depremlere kurulan deprem senaryosu ile hesaplanan en yüksek efektif ivme değeri, ortalama 0.04-0.08 g hesaplanmıştır. Deprem Bölgeleri Haritasında (1996) önerilen efektif ivme değerleri de göz önüne alınırsa ve çalışma alanının Kuzey Anadolu Fay sisteminin tam üzerinde olmasından dolayı yapı tasarımlarının 0.40 g'den büyük yatay pik ivme değerlerine göre yapılması uygun olacaktır.

Normal bir yapı 50 yıllık ekonomik ömrü içinde % 90 ihtimal ile bu ivme değerlerinden fazla bir yüklenmeye maruz kalmayacağı tahmin edilmektedir. Ekonomik ömrü daha uzun ya da 50 yıllık ömrü içinde proje ivmelerinin aşılmayacağı kontrolü amaçlı veya önemli yapılar için karşılaşılabilecek en büyük ivme değerlerinin ayrıca hesaplanması gereklidir.

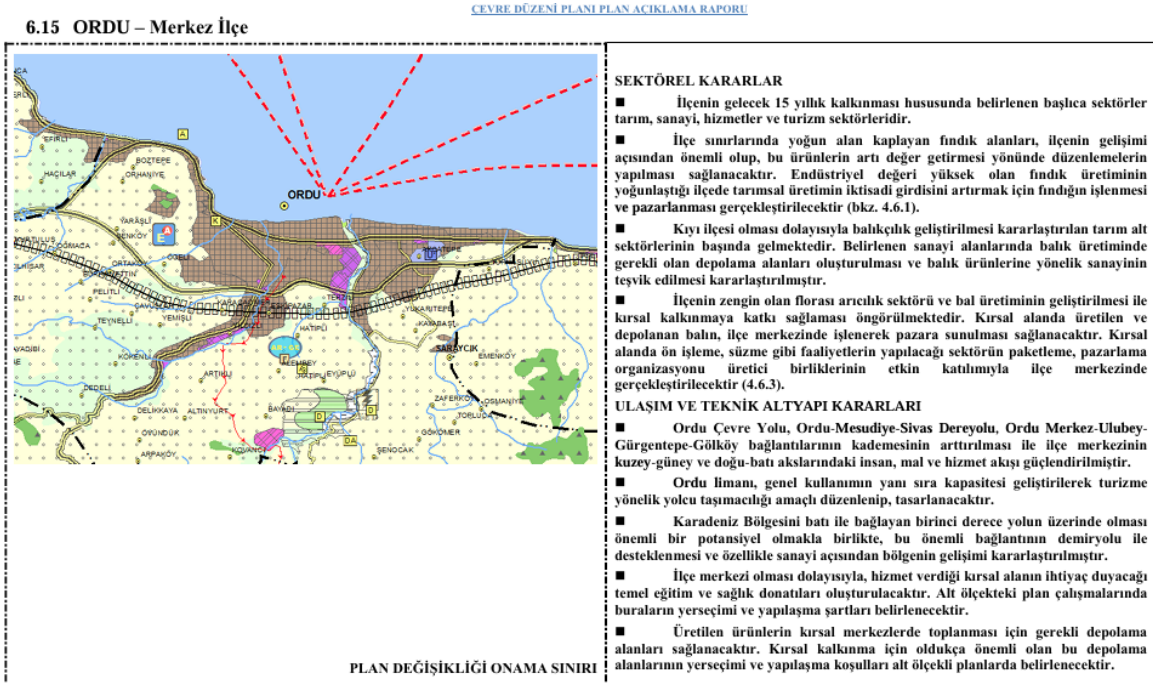
İnceleme alanında su baskını riski bulunmamaktadır. Ancak ana ve tali derelerde planlama öncesi DSI'den görüş alınmalıdır.

Bu rapor, imar planı yapımında planlamaya yönelik hazırlanmış olup; zemin etüt raporu yerine kullanılamaz. Yapılaşma esnasında ilgili yönetmelik ve genelge hükümlerine göre ve bu rapordaki uyarılar da dikkate alınarak parsel bazında zemin etüdü istenmelidir. Rapor içerisinde yapılan jeoteknik sondaj, jeofizik çalışmalar ve jeoteknik hesaplamalar herhangi bir parsel dikkate alınmadan çalışma alanının tamamında genel öngörü kazanmak amacıyla yapılmıştır. Bu nedenle daha sonra yapılacak parsel bazındaki çalışmalarda kullanılamaz ve

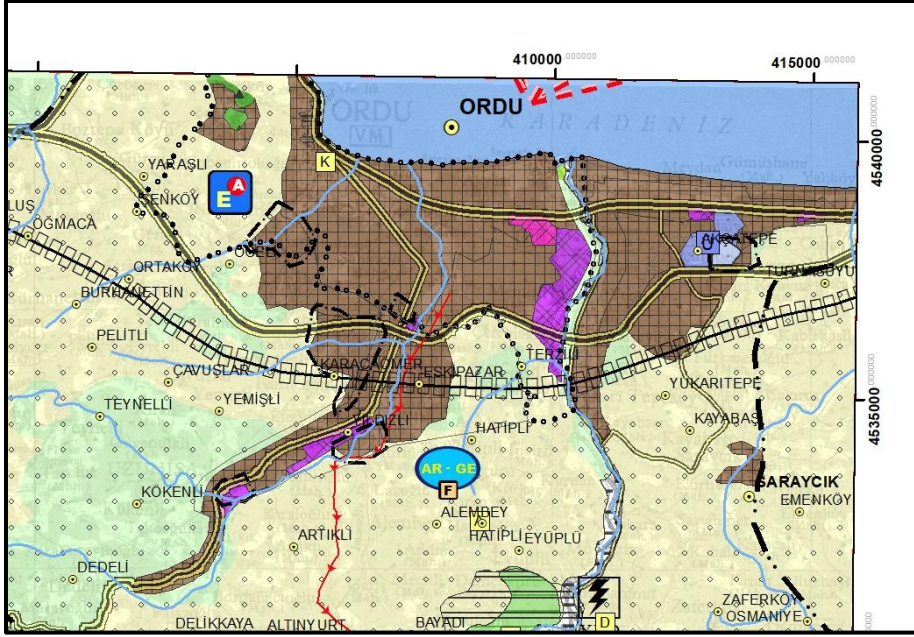
kullanılması da sakıncalıdır.

ÜST ÖLÇEKLİ PLAN KARARLARI

1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı; Ordu İlının de içinde bulunduğu Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 7. maddesi uyarınca 24.06.2011 tarihinde onaylanmıştır. Tüm Karadeniz İlleri ile aynı anda yapılan bu planlama çalışmasına göre kente biçilen rol bir alt bölge merkezi olmasıdır. Birçok altyapı yatırımı önerilmiştir. Fakat plana göre mekânsal karşılıkları net değildir. Ordu kent merkezi bu planda alt bölge merkezi olarak tanımlanmıştır. Kentteki uzmanlaşma sektörleri tarım, hizmetler, turizm ve sanayidir. Tarımda fındık, balıkçılık ve arıcılık üzerine yoğunlaşmış ve kırsaldaki bu üretimin destek, depolama ve lojistik merkezi olarak kent merkezi tayin edilmiştir. Kentteki ulaşım yatırımlarından çevre yolu ön plana çıkartılmış, güzergâhı belli olmayan bir demiryolu hattı önerilmiş, mevcut Ordu-Sivas yolunun kademelenmesi artırılmıştır. Deniz yolu ulaşımı için bir kruvaziyer limanı önerilmiştir. Planın bir başka önerisi de alt ölçekli planlarda şekillenecek olan hizmet sektörü bileşenlerinin oranlarının artırılmasıdır.



1/100.000 Ordu İl Bütünü Çevre Düzeni Planı

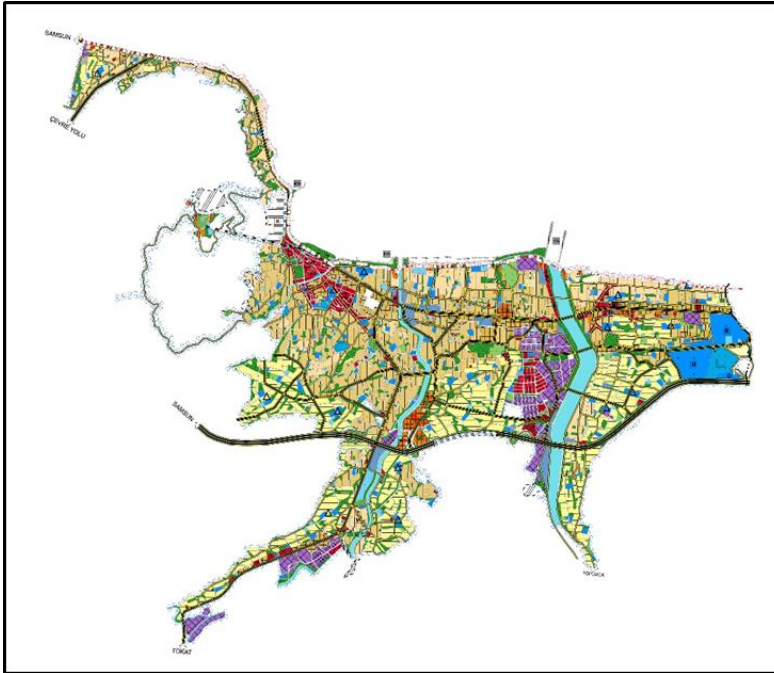


1/100000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Son Durumu

Ordu İli, Altınordu İlçesine yönelik düzenlemeleri içeren Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği (G39 Plan Paftası, Plan Değişikliği Gerekçe Raporu ve eki) 1 nolu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 102. maddesi uyarınca Bakanlık Makamı'nın Olur'u ile 12.02.2025 tarihinde onaylanmıştır.

ALTINORDU 1/25 000 NAZIM İMAR PLANI

1/25000 Nazım imar planı çalışması 31.05.2021 tarih ve 2021/127 sayılı belediye meclis kararı ile onaylanmıştır.



ALTINORDU 1/25 000 NAZIM İMAR PLANI

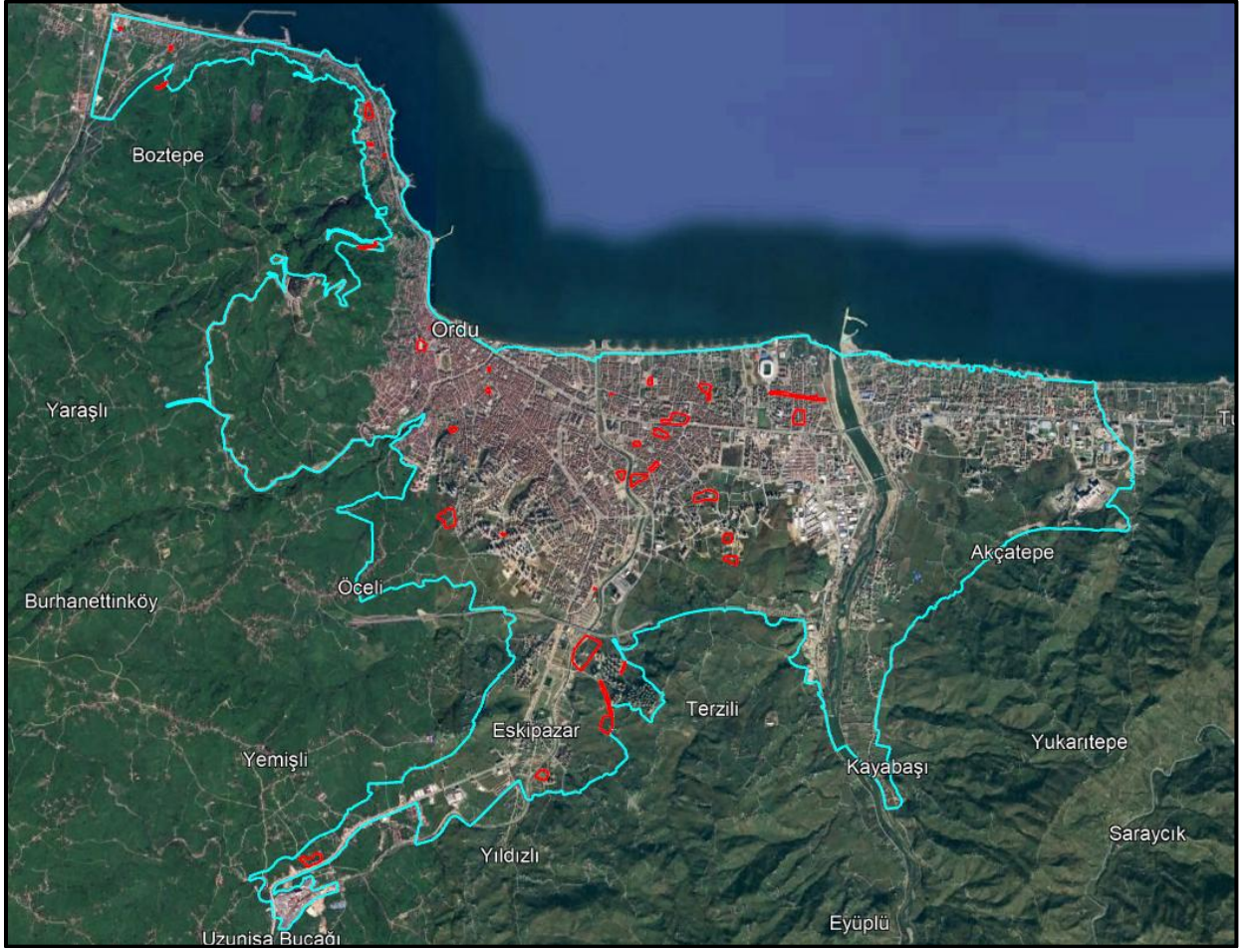
PLANLAMA AMACI, GEREKÇESİ VE PLANLAMA KARARLARI

Altınordu Belediyesi mevcut imar planı sınırları içinde, planın yapım aşamasından kaynaklanan, mülkiyet, yapılaşma, eski plan hakları, nazım plan kararlarına uyumluluk sağlanmak amacıyla muhtelif alanlarda tespit edilen düzenlemeler yapılması hedeflenmiştir.

Bu imar planı değişikliği düzenlemeleri, daha önceden onaylanan nazım imar planı değişikliği kararlarının 1/1000 uygulama imar planına aktarılması şeklinde olduğu gibi, ayrıca planın genelinde ortaya çıkan mülkiyet-plan uyumu, yapılaşma plan uyumu, eski plan hakları-mevcut plan kararları uyumsuzlukları v.b konulardan oluşan düzenlemelerdir. 2021 yılında onaylanan Altınordu Belediyesi imar planının zaman içinde İmar ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından tespit edilen düzenlemelerdir.

Aşağıda açıklaması yapılan imar planı değişikliği düzenlemeleri, mevcut imar planının uygulanabilirliğini, Nazım Plan kararlarına uygunluğu sağlayacaktır. Nazım plan kararlarının 1/1000 plan kararlarına işlenmesi ve mevcut planın aksayan kısımlarının giderilmesine yönelik düzenlenen muhtelif alanlara ait imar planı değişikliği belediye meclisince incelenip onanmasında 3194 sayılı imar kanununun 8.b maddesine göre incelenip onanmasında bir sakınca bulunmamaktadır.

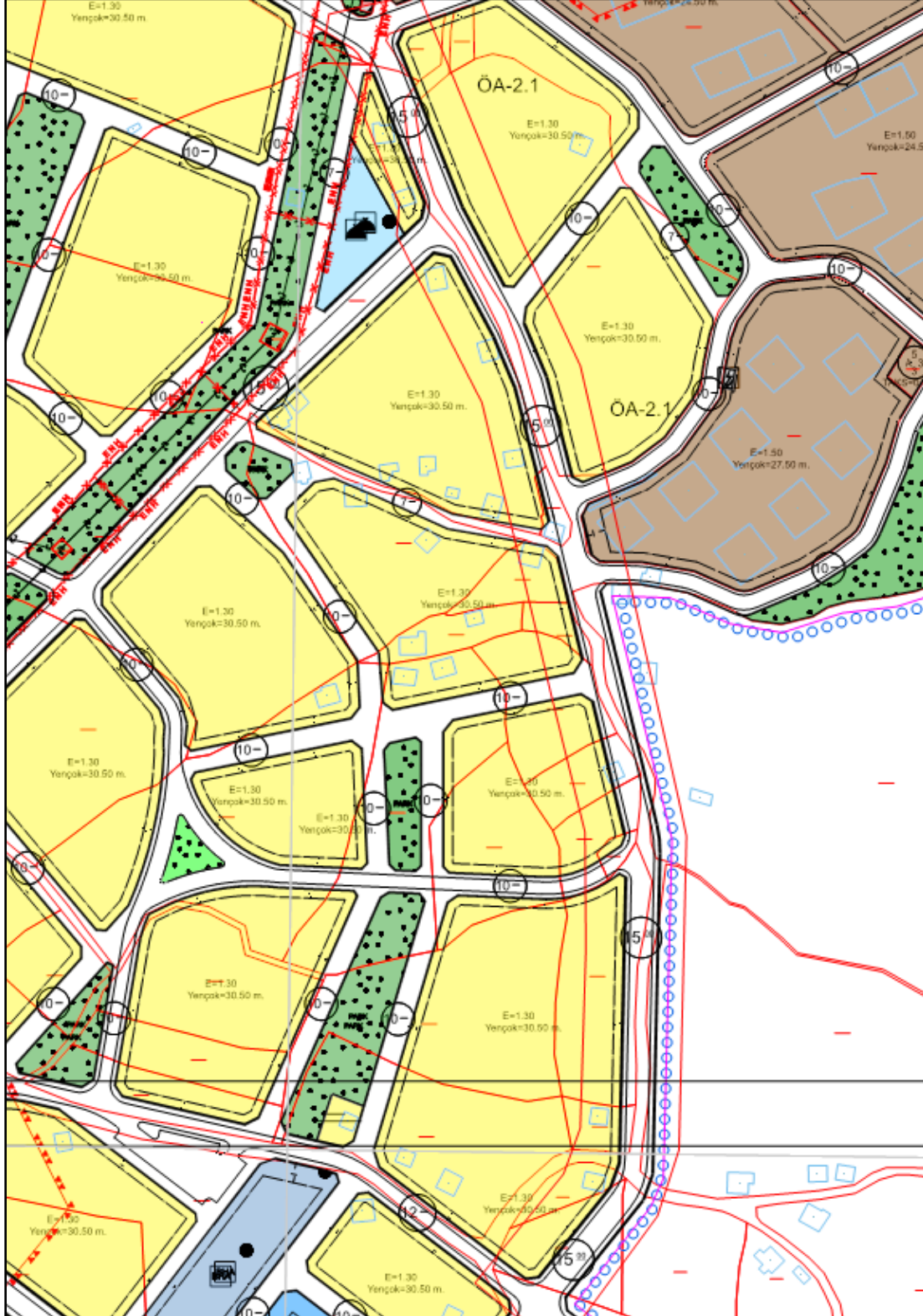
BELDE PLANLAMA LTD. ŞTİ
Yılmaz AÇAN
Şehir ve Bölge Plancısı



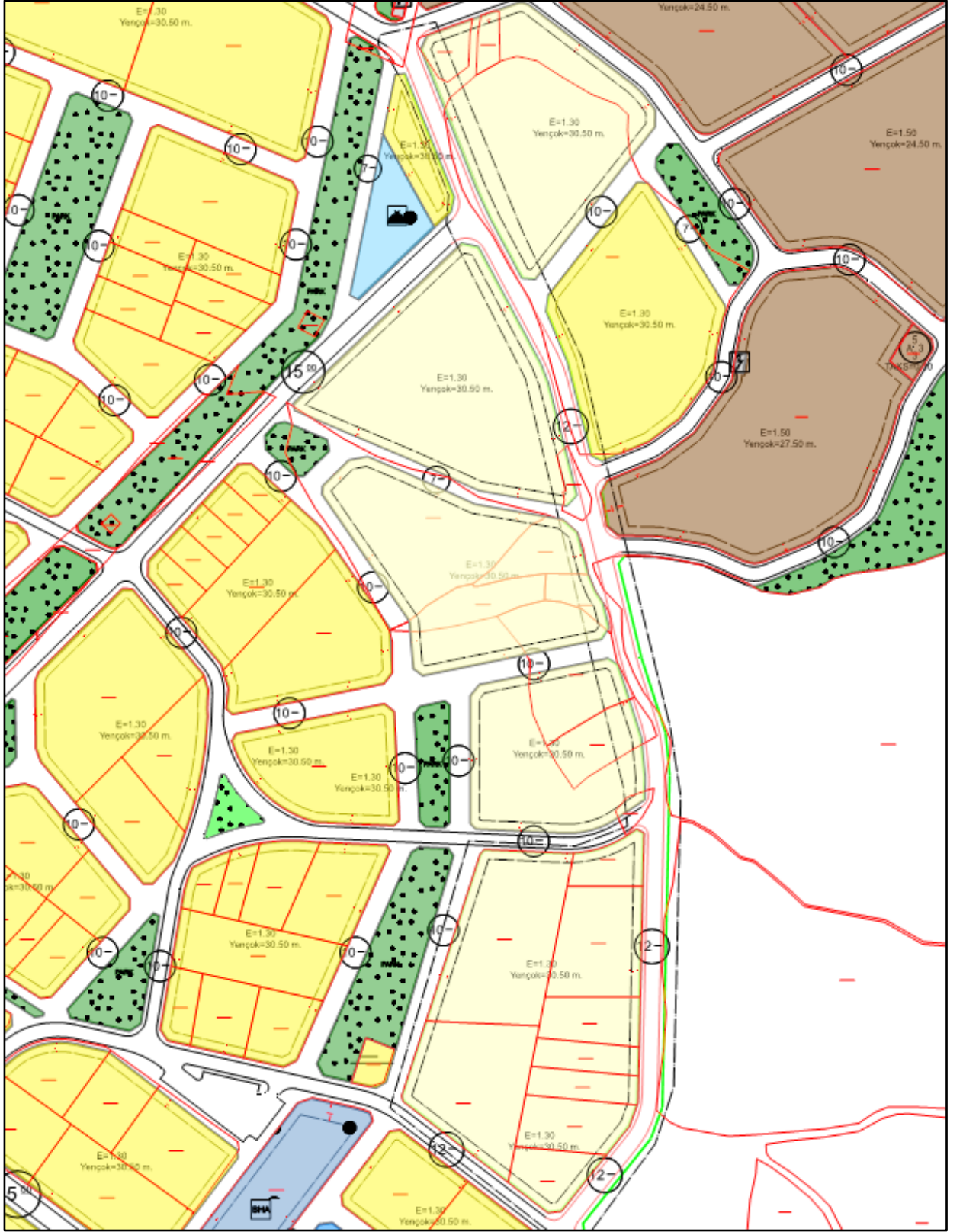
ALTINORDU 1/1000 UYGULAMA AİMAR PLANI ALANI İÇİNDE DÜZENLENEN İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ ALANLARI

G39-B-09-A-1-A, G39-B-09-A-1-D paftalarında,

Eskipazar Mahallesi, 15 metre yolun, mülkiyet ve fiili duruma göre 12 metre olarak Nazım Plan kararları doğrultusunda düzenlenmesi
1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



MEVCUT İMAR PLANI

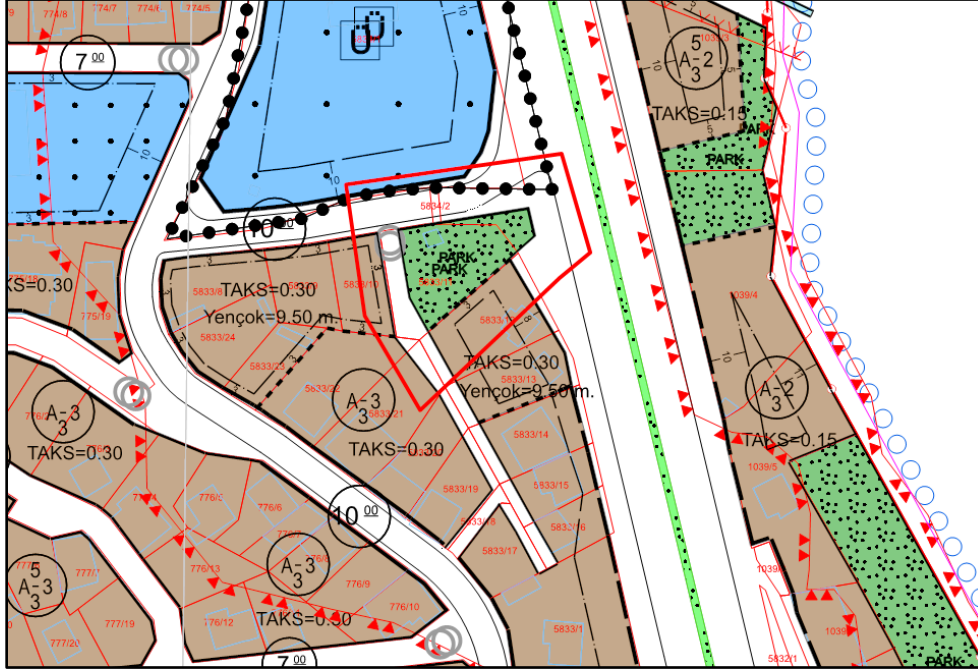


ÖNERİ İMAR PLANI

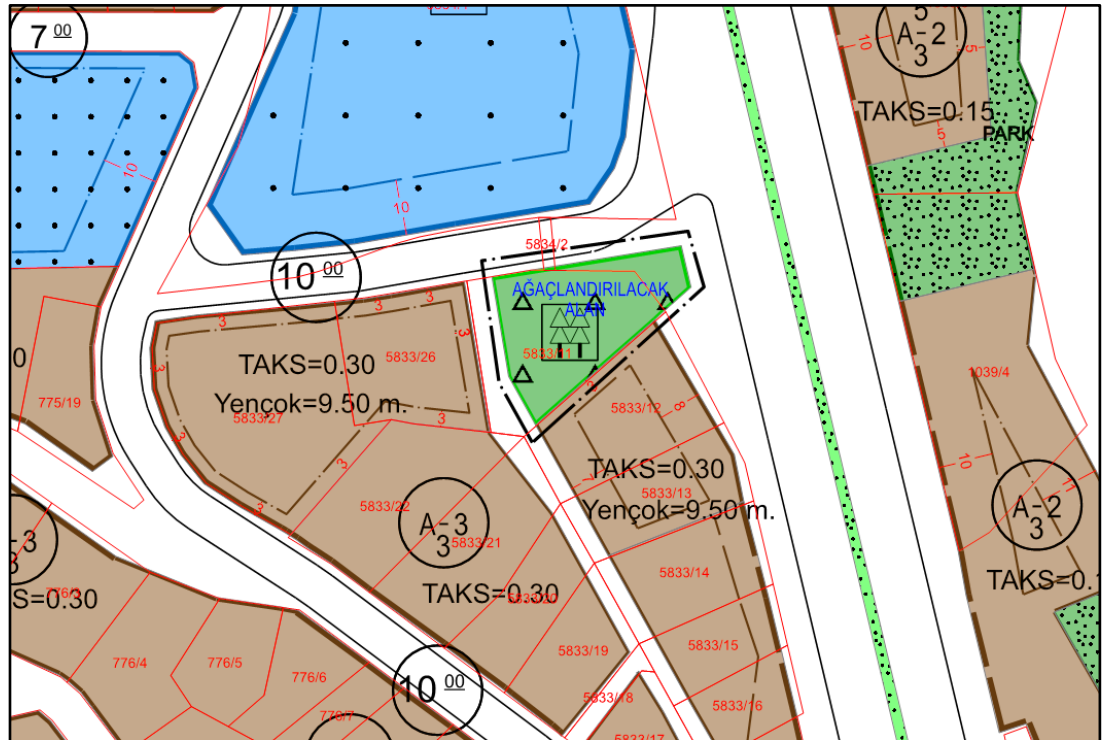
F39-C-23-D-3-C paftasında,

Güzelyalı Mahallesi 5833 ada

Park Alanının eski plan kararlarına uygun olarak Ağaçlandırılacak alan olarak düzenlenmesi
1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



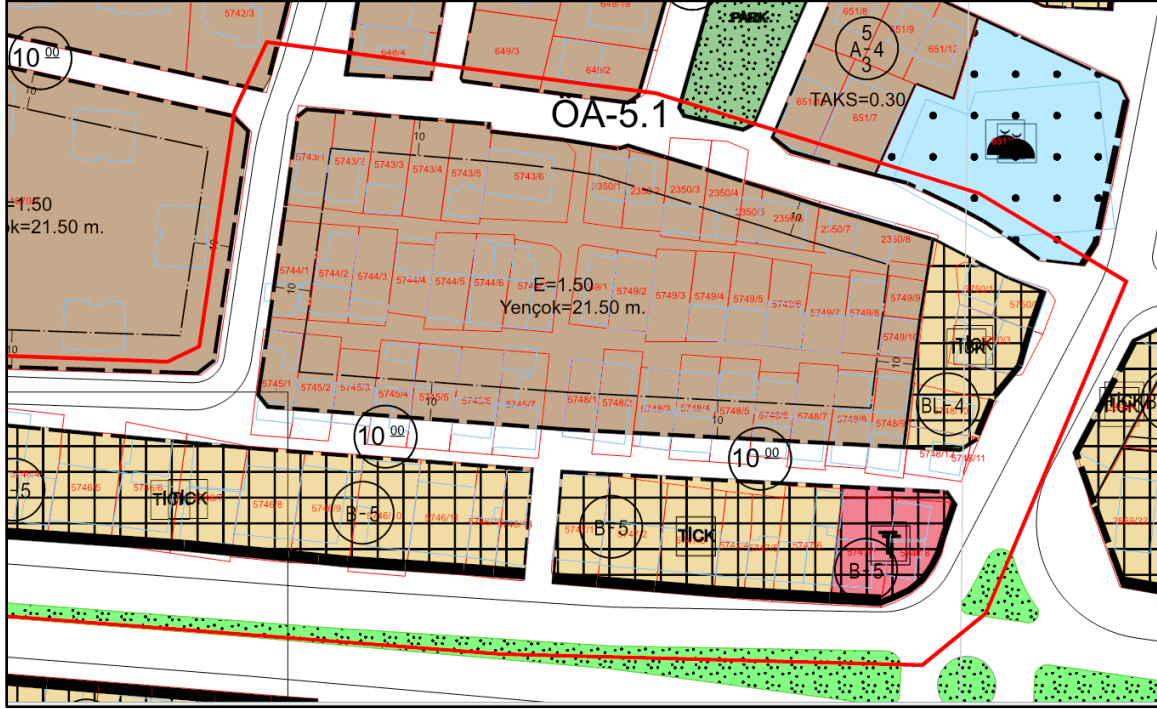
MEVCUT İMAR PLANI



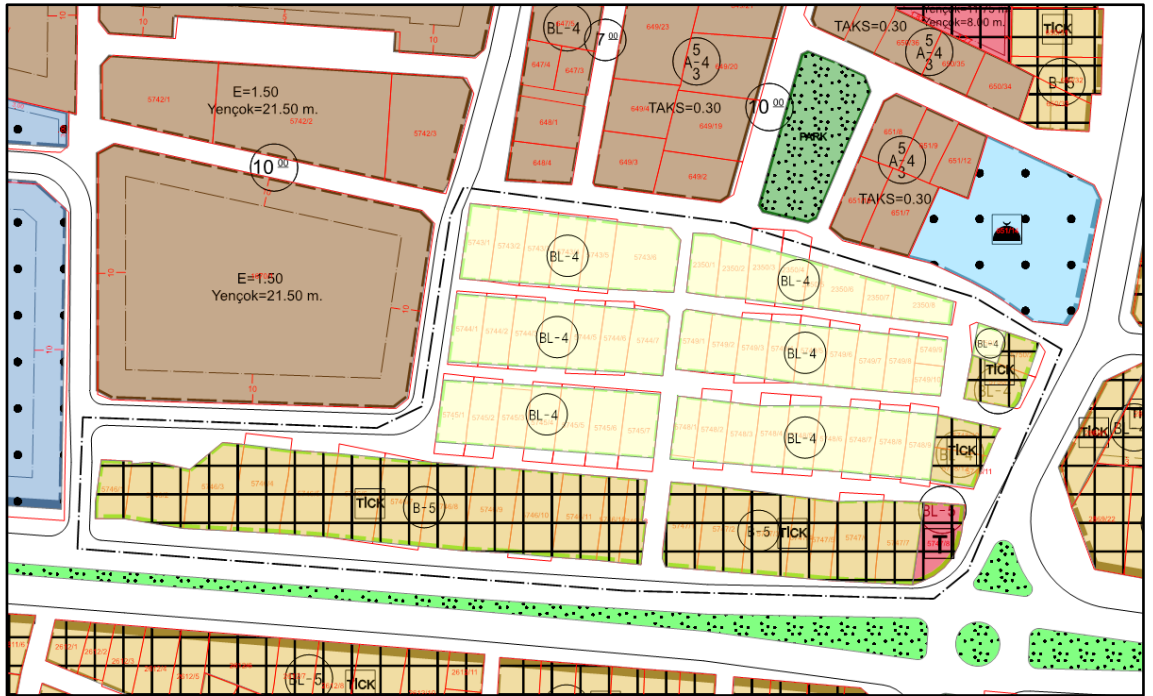
ÖNERİ İMAR PLANI

G39-B-04-A-4-C, G39-B-04-A-3-D paftalarında,

Akyazı Mahallesi, 2350, 5743,5744, 5745, 5746, 5747, 5748, 5749 Adalar
2017 yılı plan haklarına dönüşüm olacak şekilde yeniden düzenlenmiştir.
1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



MEVCUT İMAR PLANI



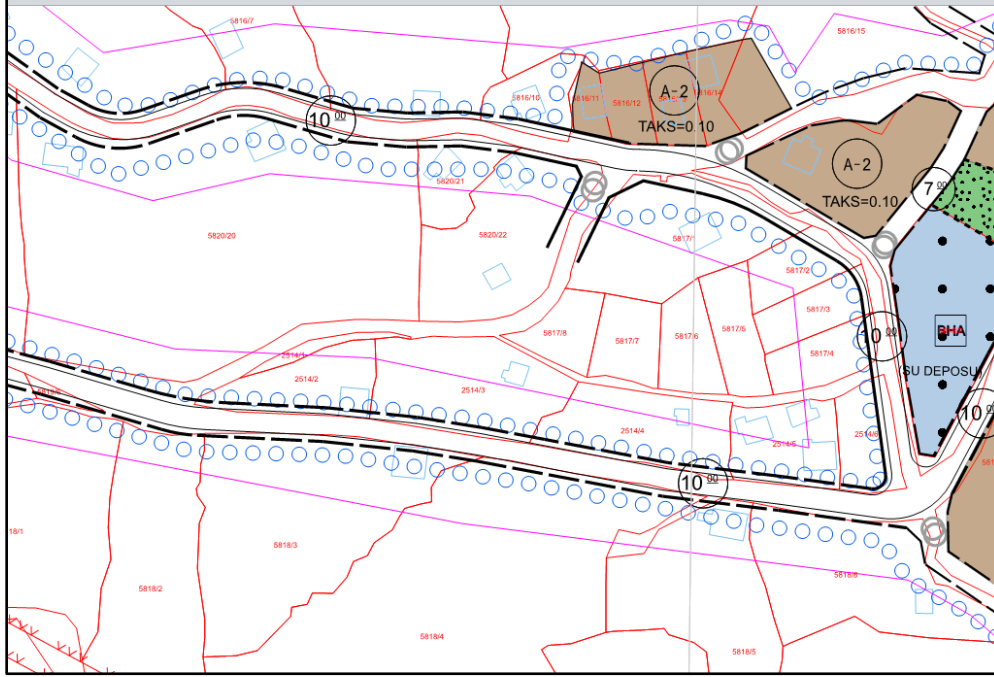
ÖNERİ İMAR PLANI

G39-B-03-A-2-A paftasında,

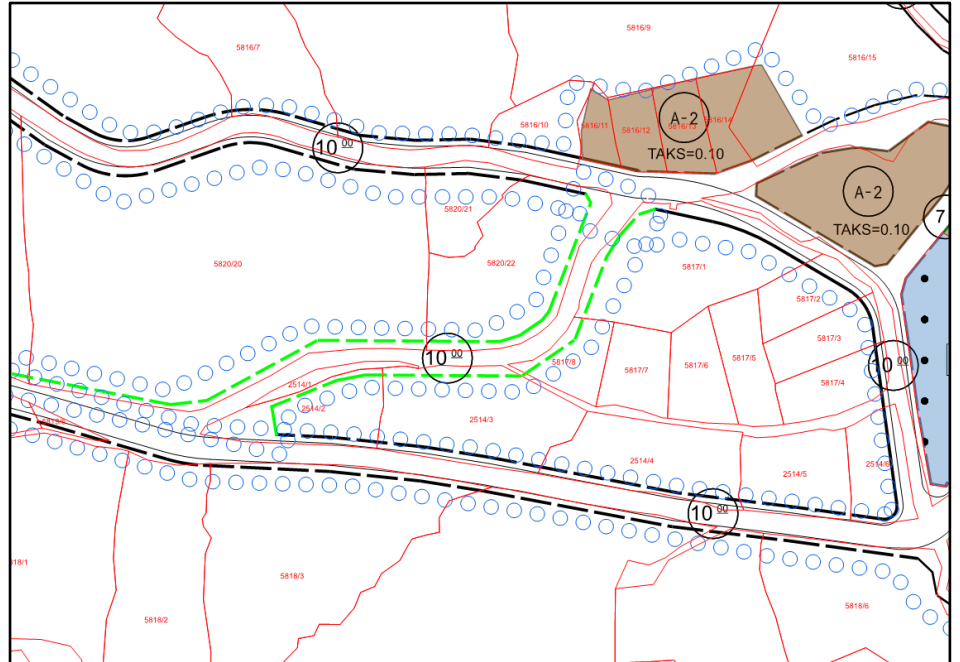
KİRAZLİMANI MAHALLESİ, 2514, 5817, 5820 ADALAR

Nazım İmar planı kararı doğrultusunda kadastral ve fiili yol 1/1000 uygulama imar planına 10 metre genişliğinde imar yolu olarak aktarılmıştır.

1/5000 NAZİM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



MEVCUT İMAR PLANI



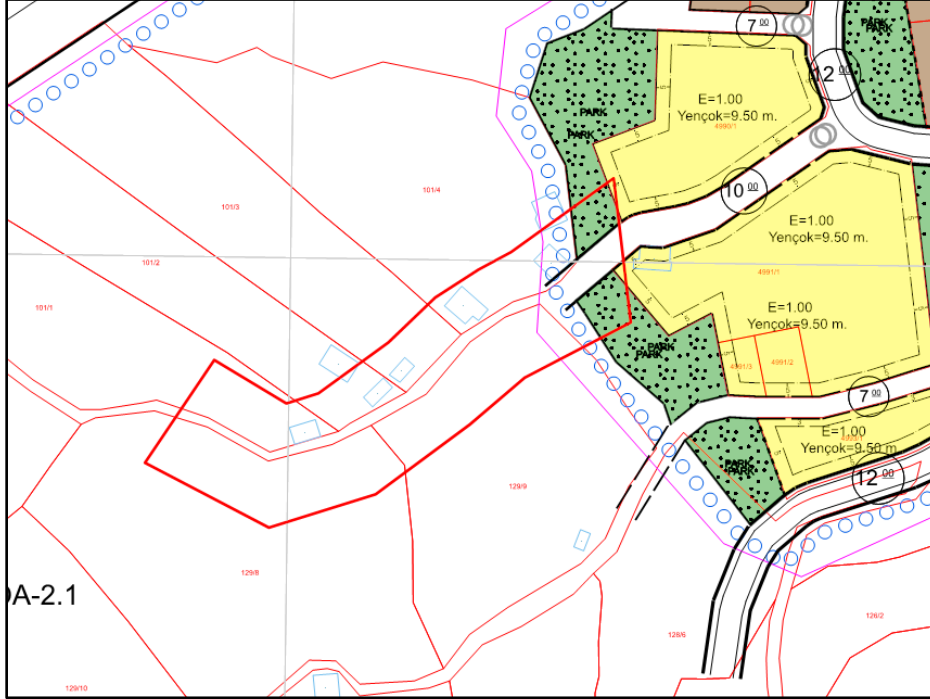
ÖNERİ İMAR PLANI

F39-C-22-C-3-A, F39-C-22-C-4-B, F39-C-22-C-2-D paftalarında,

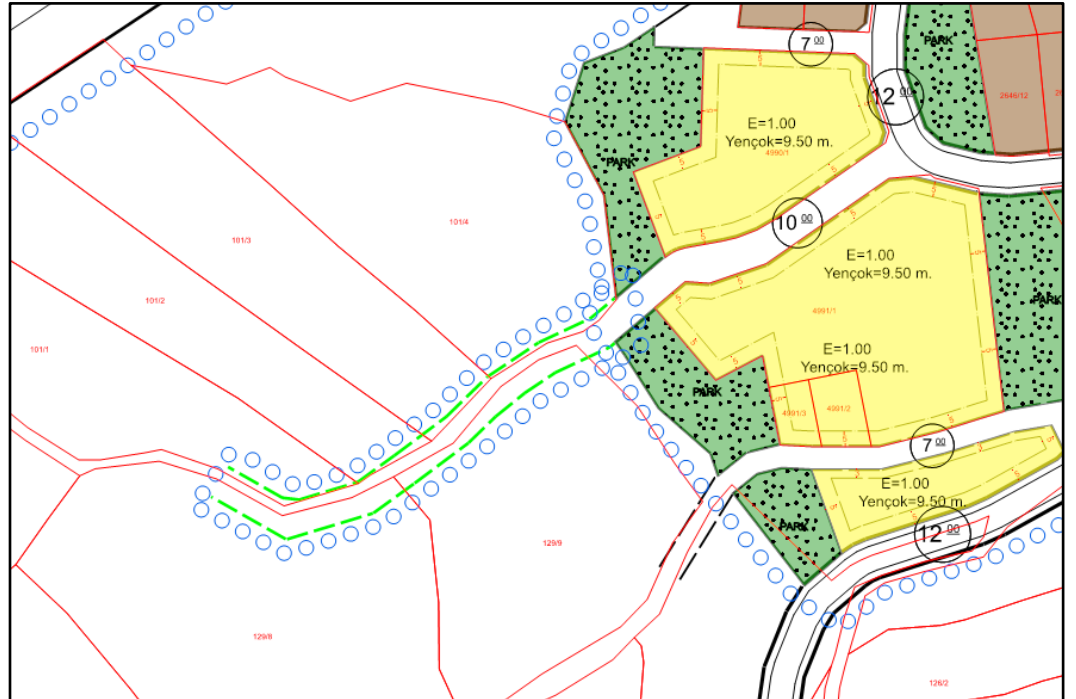
BOZTEPE MAHALLESİ, 4990, 4991 ADALAR

Nazım İmar planı kararı doğrultusunda kadastral ve fiili yol 1/1000 uygulama imar planına 10 metre genişliğinde imar yolu olarak aktarılmıştır.

1/5000 NAZİM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



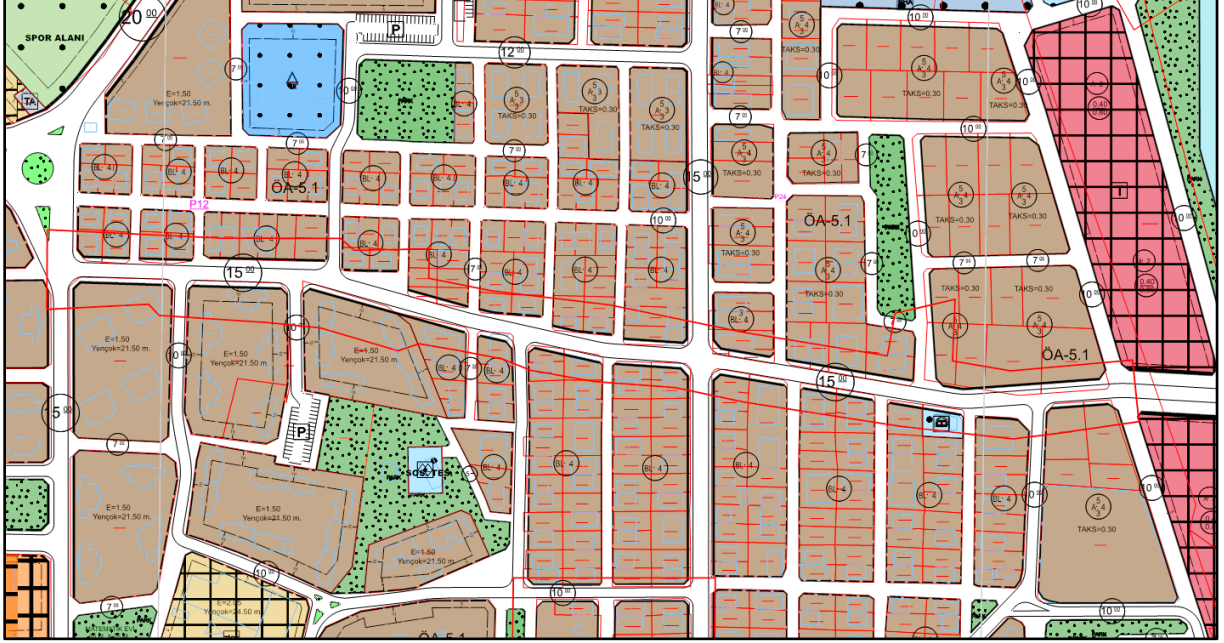
MEVCUT İMAR PLANI



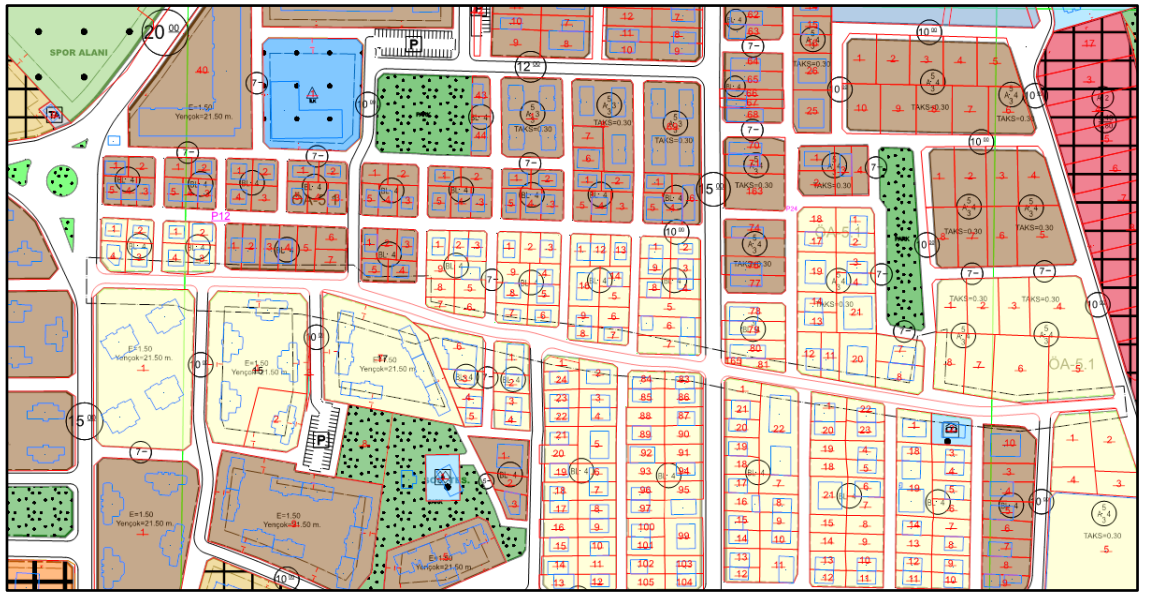
ÖNERİ İMAR PLANI

G39-B-04-A-3-C, G39-B-04-B-4-C, G39-B-04-B-4-D paftalarında,

DURUGÖL MAHALLESİ, 2254, 2253, 2252, 2251, 2250, 2249, 2248, 2247, 2787, 1821, 2843, 2844, 2559, 2558, 2557, 2787, 2797, 2795, 1804, 808, 2792 ADALAR
15 Metrelik İmar Yolunun 1/5000 Nazım Plan kararları doğrultusunda 1/1000 uygulama imar planında Mülkiyet Sınırlarına Uygun Olarak Düzenlenmesi yeniden yapılmıştır.
1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



MEVCUT İMAR PLANI



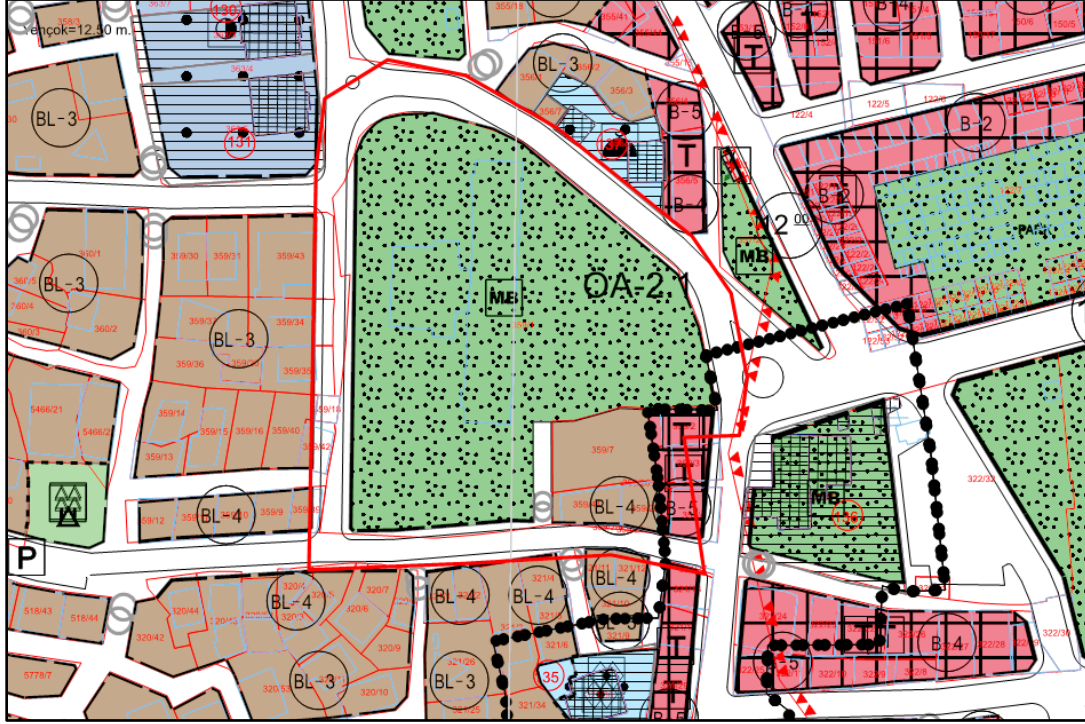
ÖNERİ İMAR PLANI

G39-B-03-A-3-B, G39-B-03-B-4-A paftasında,

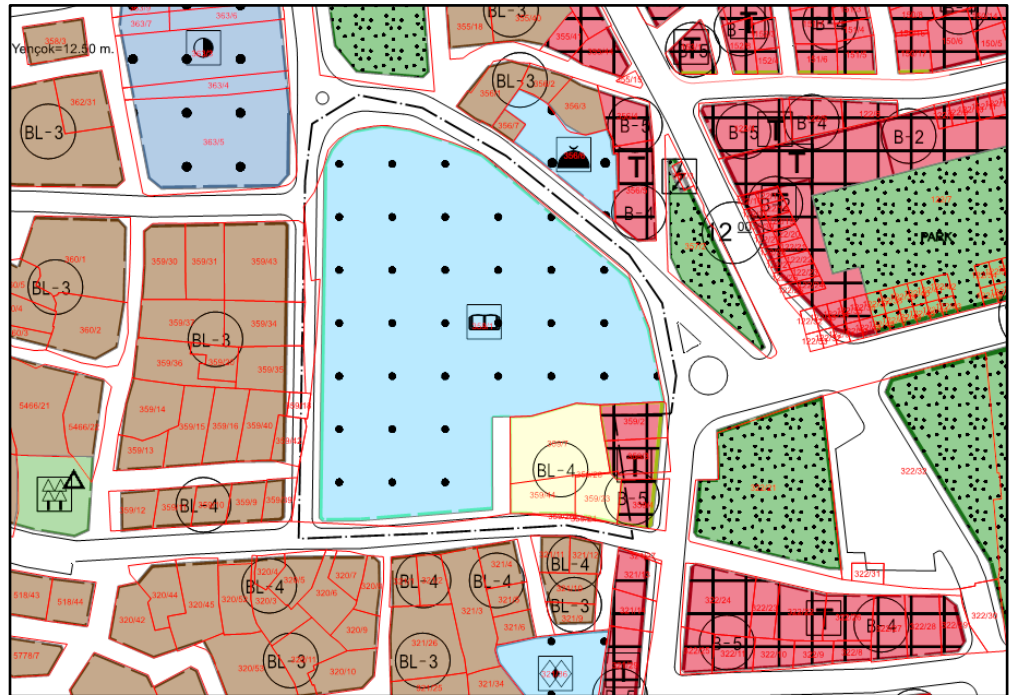
SARAY MAHALLESİ, 359 ADA,

Nazım İmar Planı kullanım kararı doğrultusunda Millet Bahçesi kullanımı, Kültürel Tesis Alanı olarak düzenlenmiştir.

1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



MEVCUT İMAR PLANI



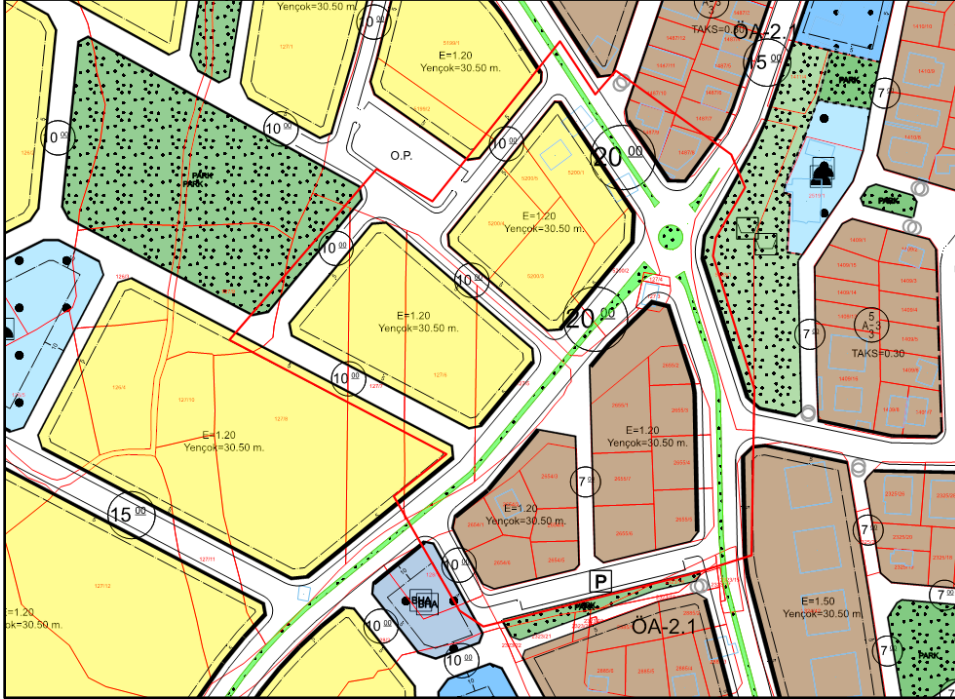
ÖNERİ İMAR PLANI

G39-B-03-C-1-D paftasında,

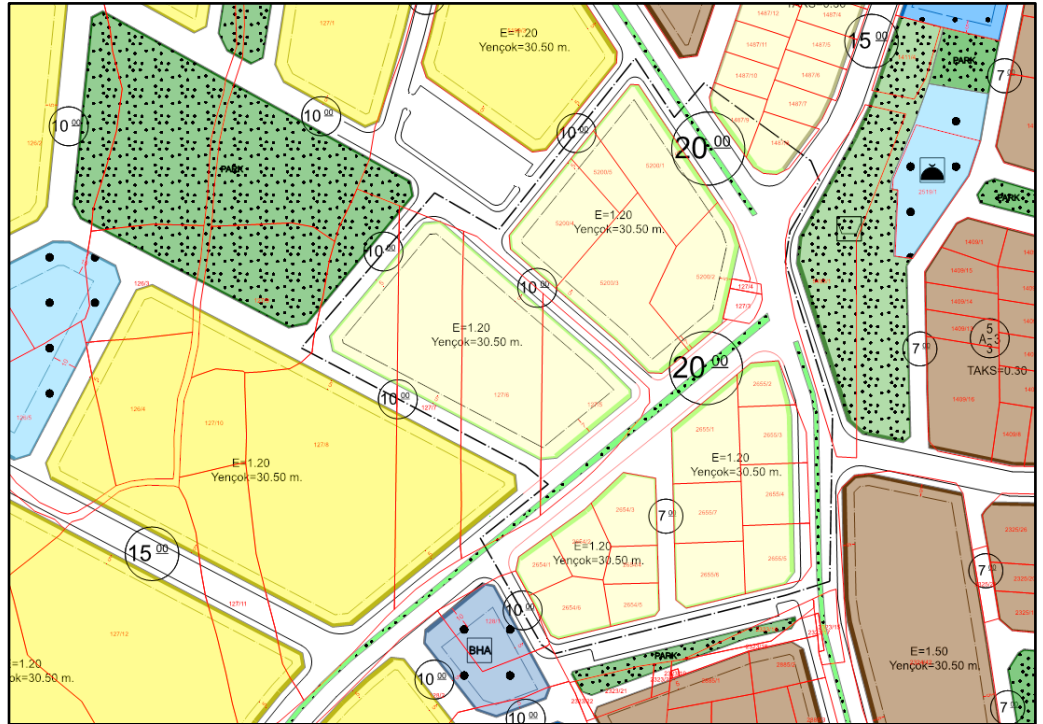
ÖCELİ MAHALLESİ, 5200, 2653, 2654, 1487 ADALAR

Nazım Plan kararları doğrultusunda 2 adet ana ulaşım aksı olan 20 metrelik imar yolunun fiili ve mülkiyet durumuna kavşak alanı yeniden düzenlenmiştir.

1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



MEVCUT İMAR PLANI



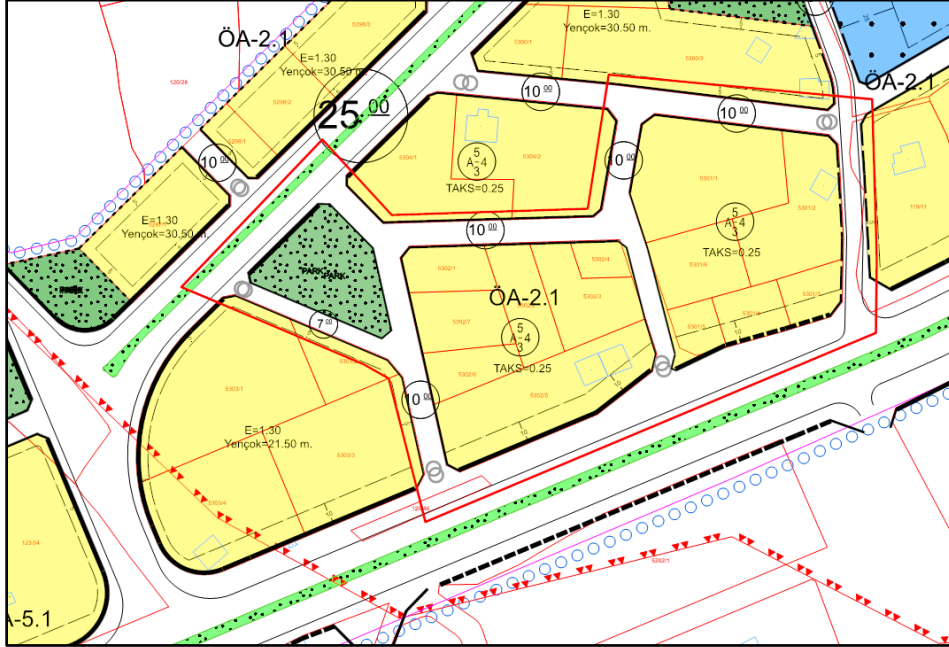
ÖNERİ İMAR PLANI

G39-B-08-A-4-C paftasında,

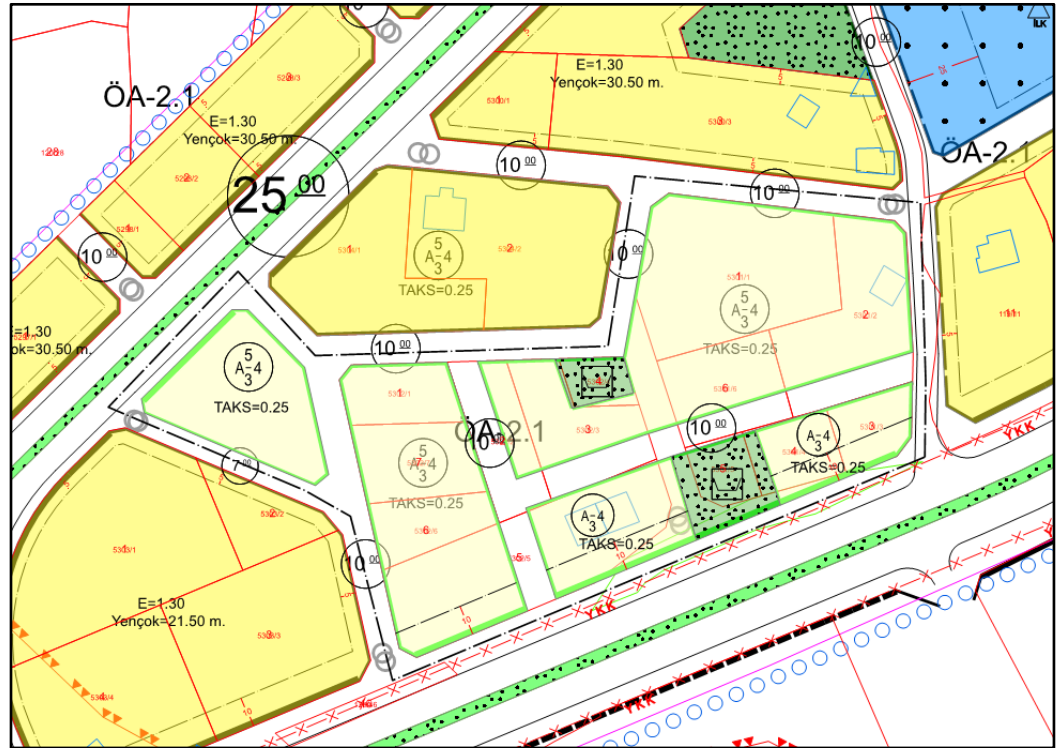
YEMİŞLİ MAHALLESİ, 5301, 5302 ADALAR

Nazım Plan kararları doğrultusunda, 2 farklı alanda bulunan mevcut mezarlık alanlarının konut alanından mezarlık kullanımına dönüştürülmesi ve bu alanda yeniden imar uygulaması yapılacak şekilde konut kullanımlarının düzenlenmesi sağlanmıştır.

1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.

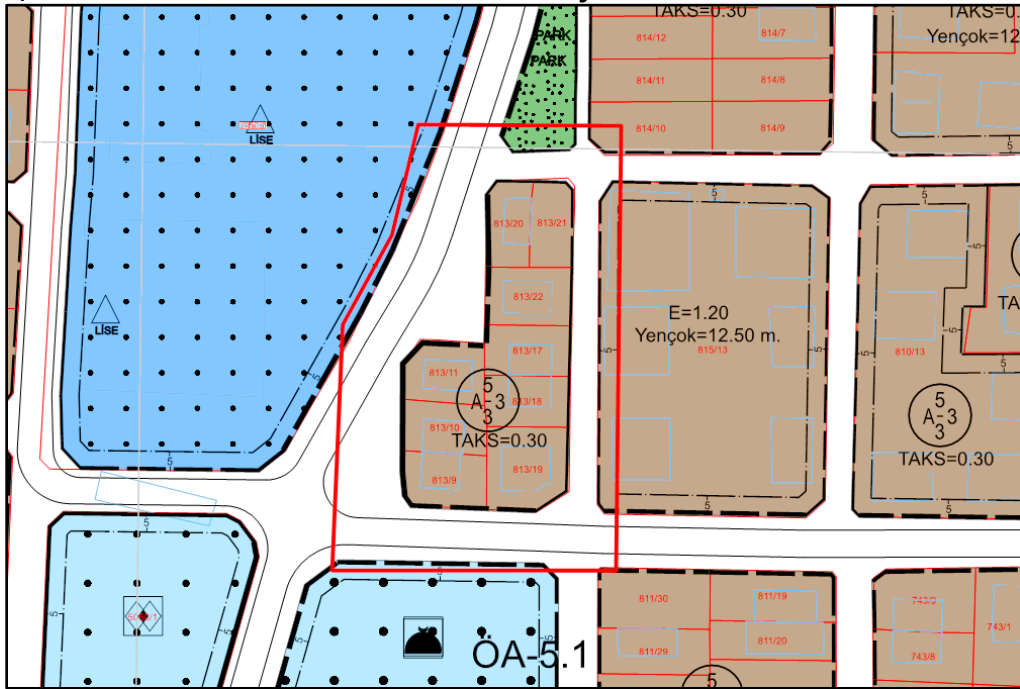


MEVCUT İMAR PLANI

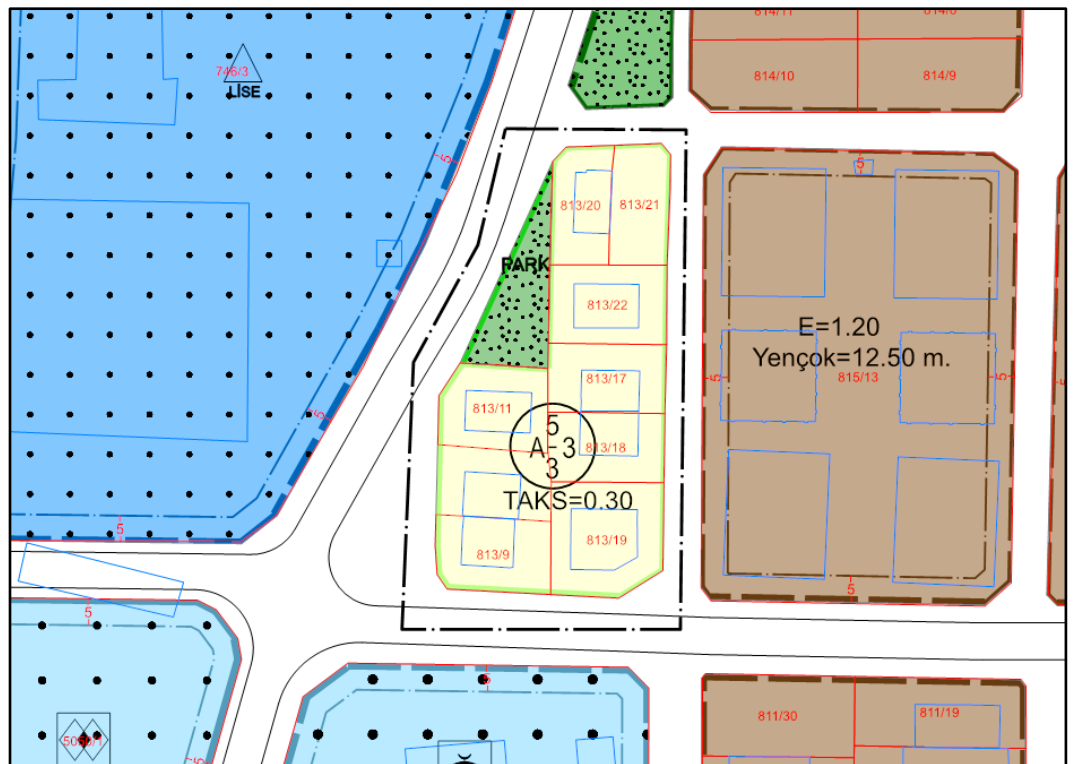


ÖNERİ İMAR PLANI

1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.

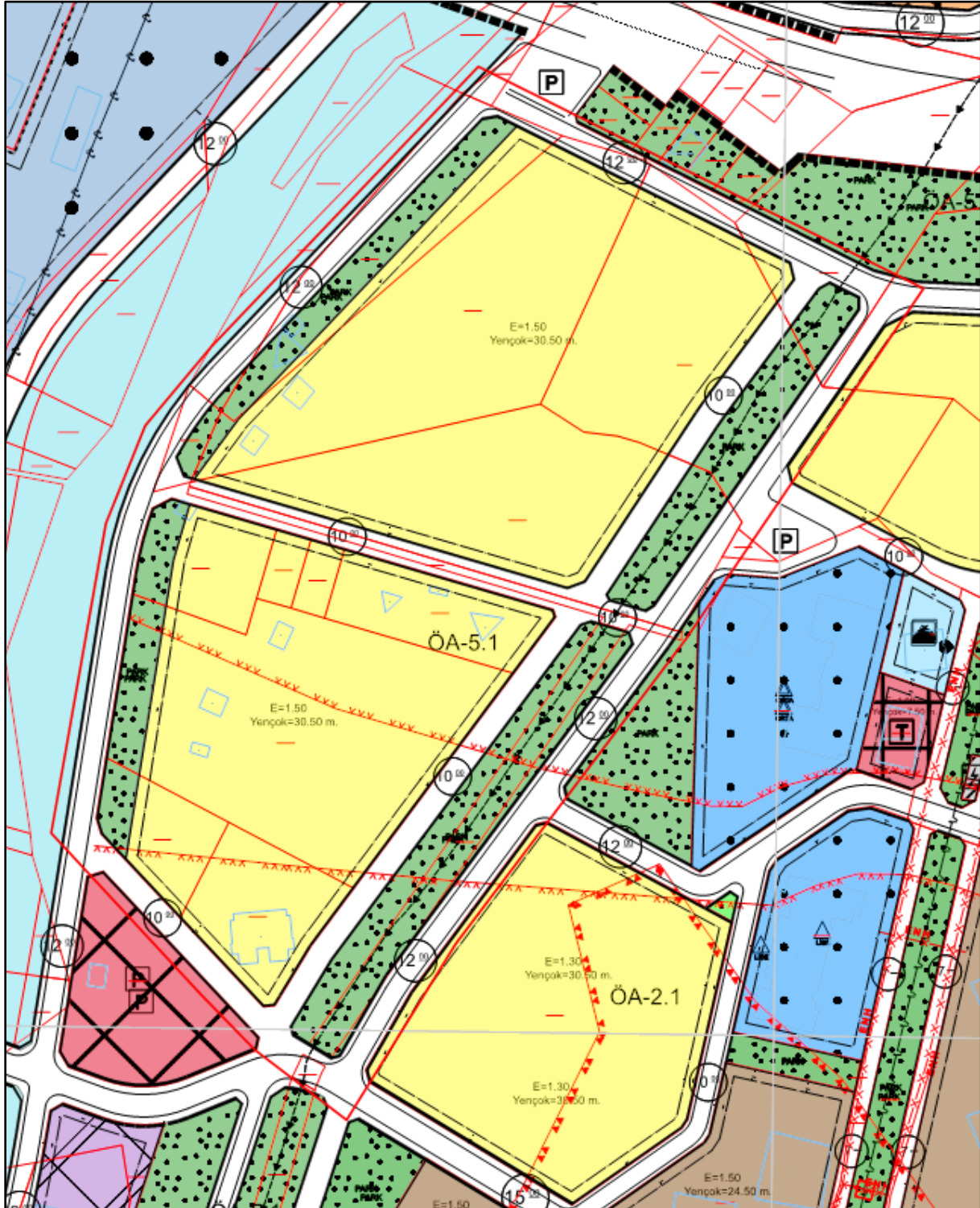


MEVCUT İMAR PLANI

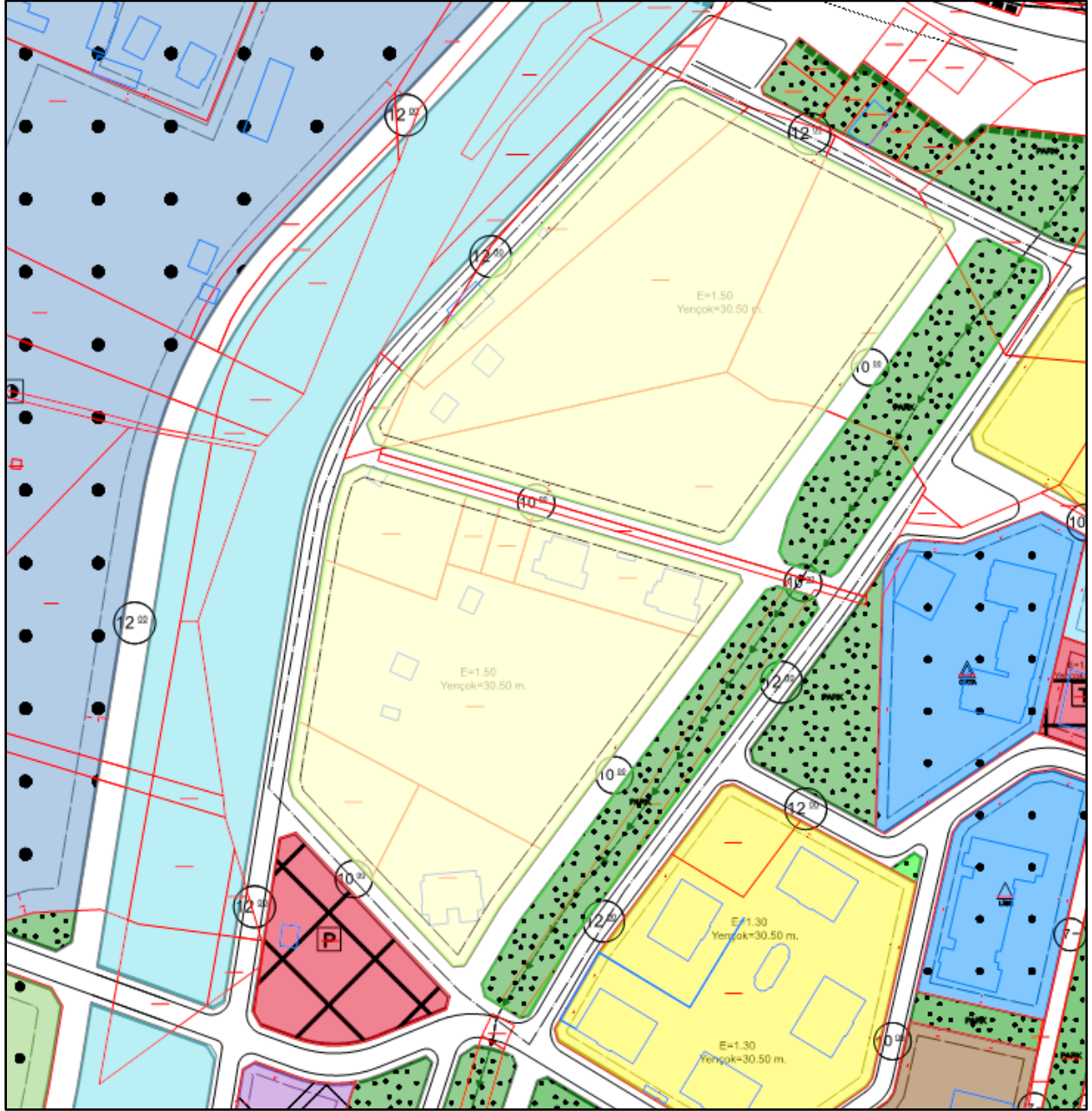


ÖNERİ İMAR PLANI

1/5000 NAZIM İMAR PLANI ONAYLANMIŞTIR.



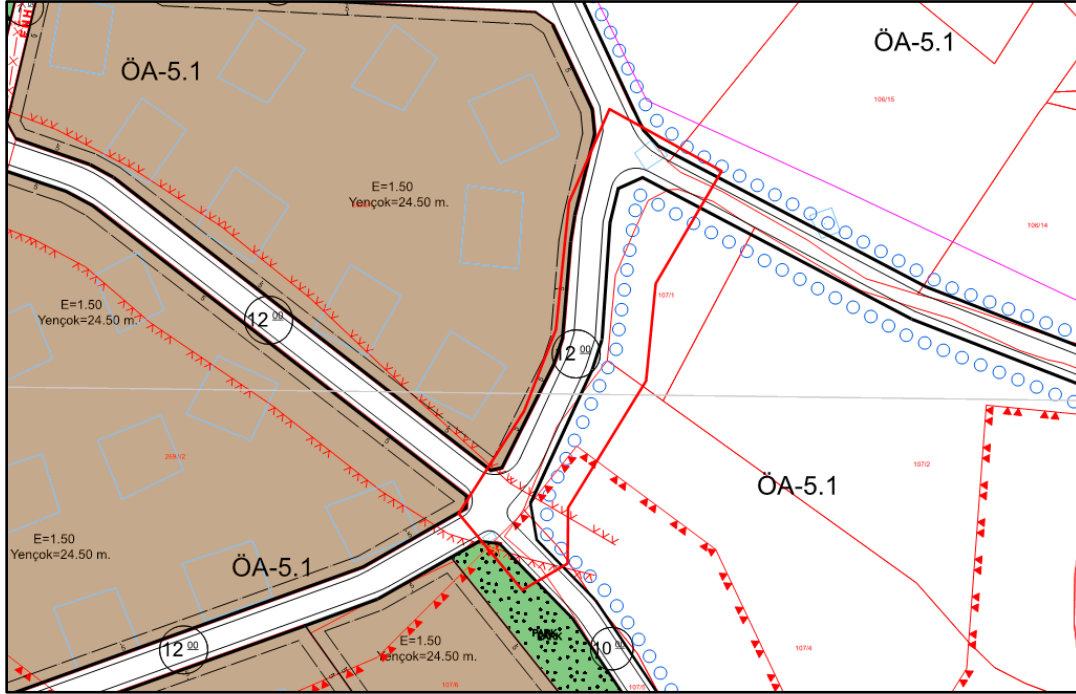
MEVCUT İMAR PLANI



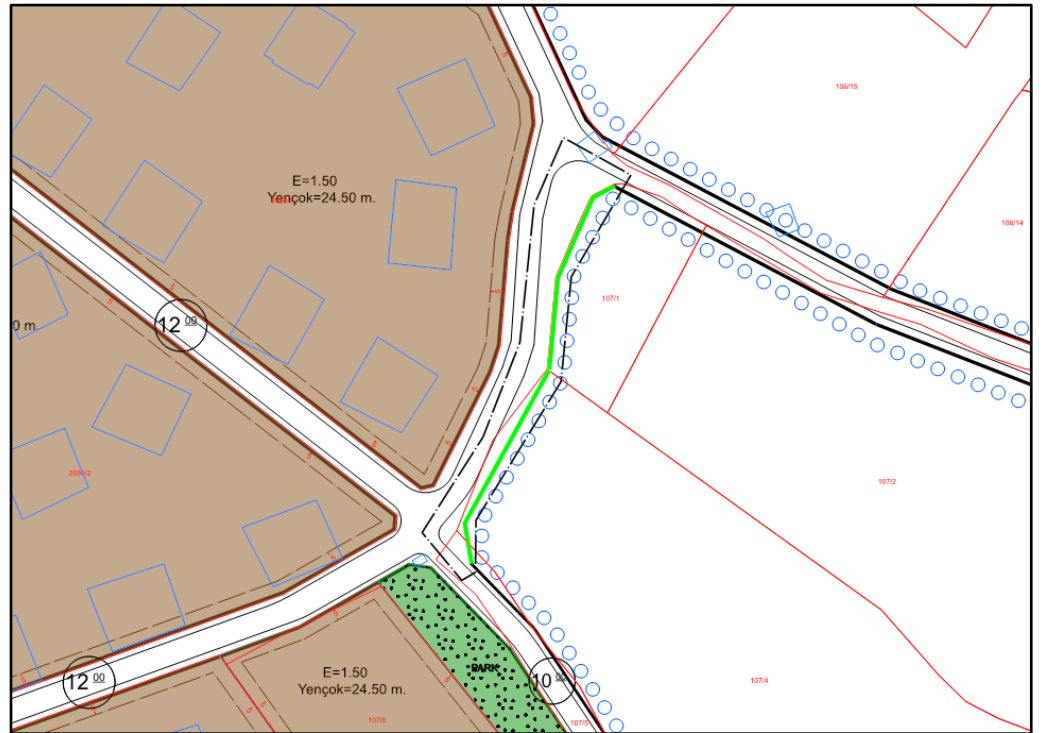
G39-B-09-A-1-A, G39-B-04-D-4-D paftalarında

ESKİPAZAR MAHALLESİ, 107, 2693 ADA

İmar uygulaması tamamlanmış alanda, mülkiyet çizgisi ile adakenarı çizgisi uyumlu hale getirilmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI



ÖNERİ İMAR PLANI

G39B04D1A paftasında,

Belediye Hizmet Alanı konumunun yeniden düzenlenmiştir.
ŞİRİNEVLER MAHALLESİ, 6054 ADA



MEVCUT İMAR PLANI

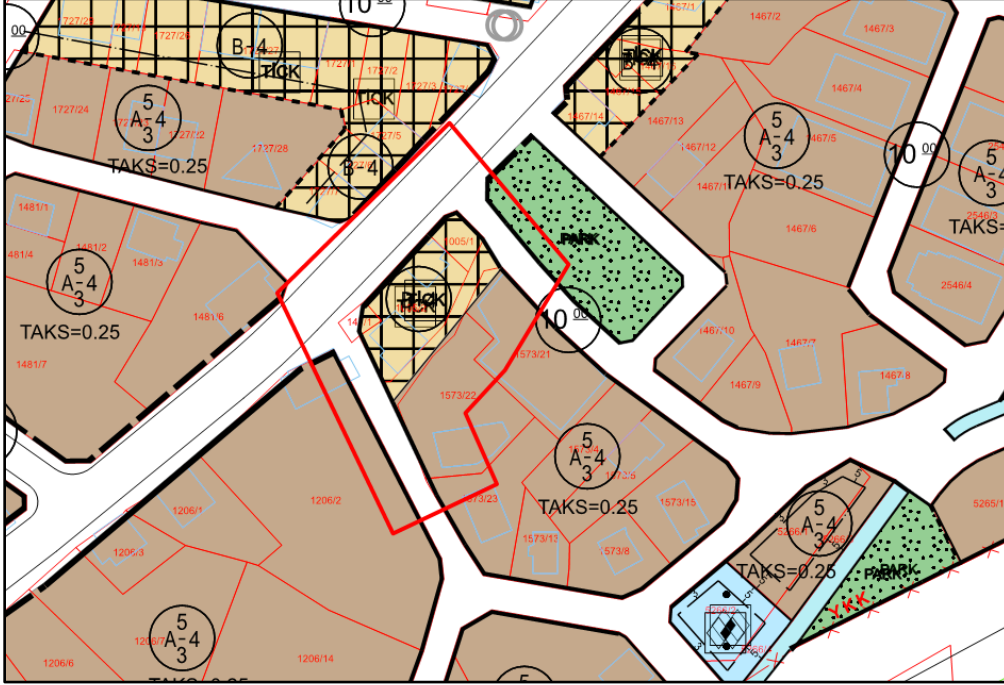


ÖNERİ İMAR PLANI

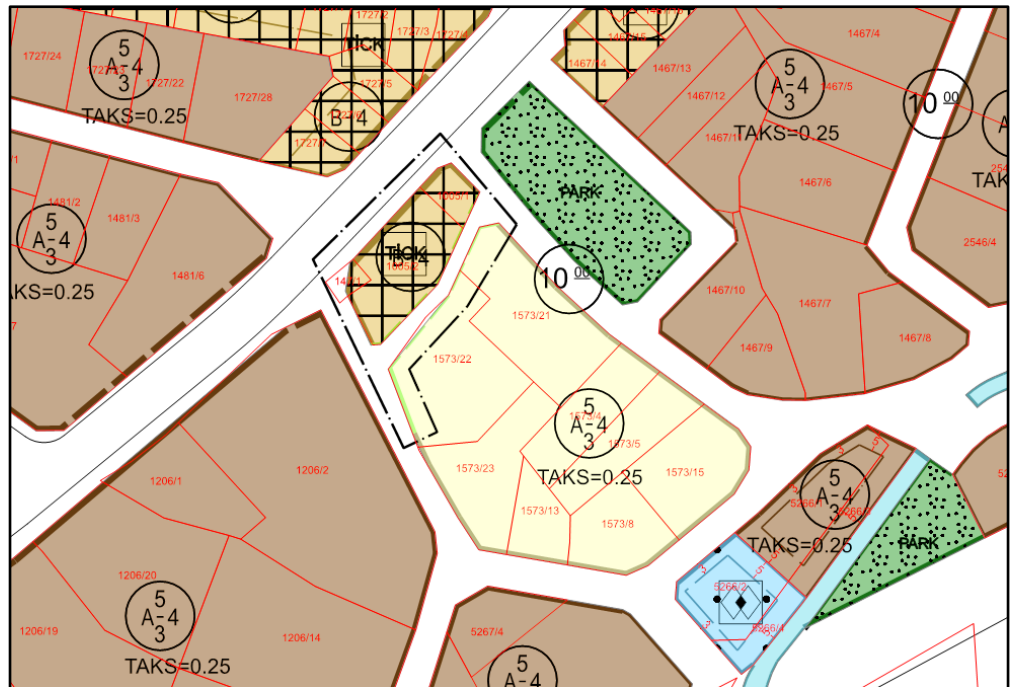
F39-C-22-C-2-D paftasında,

KUMBAŞI MAHALLESİ, 1573 ADA

1573 ada kuzey kısmında yer alan kadastral ve fiili yol 1/1000 uygulama imar planına işlenmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI



ÖNERİ İMAR PLANI

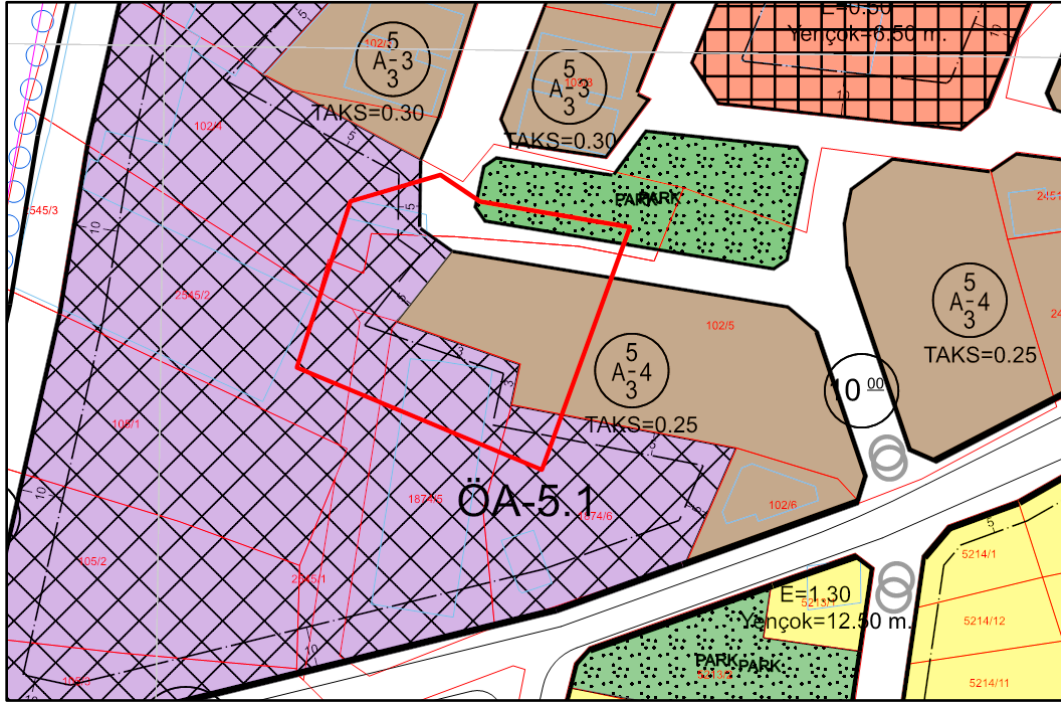
AKYAZI MAHALLESİ, 653, 661, 2311, 1061 VE 5760 ADALAR
Mülkiyet ve yapılaşma durumlarına göre ada çizgileri düzenlenmiştir.



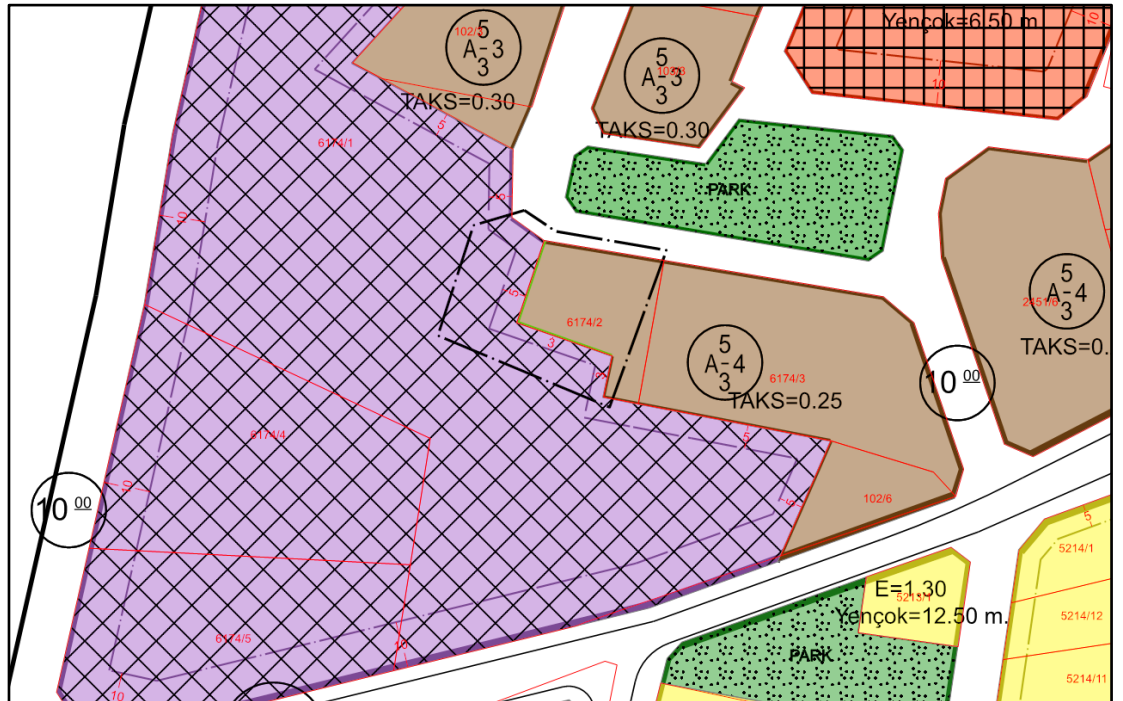
F39-C-22-C-1-C paftasında

KUMBAŞI MAHALLESİ, 6174 ADA

Sanayi kullanımı ile konut kullanımı mülkiyet çizgisine göre düzenlenmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

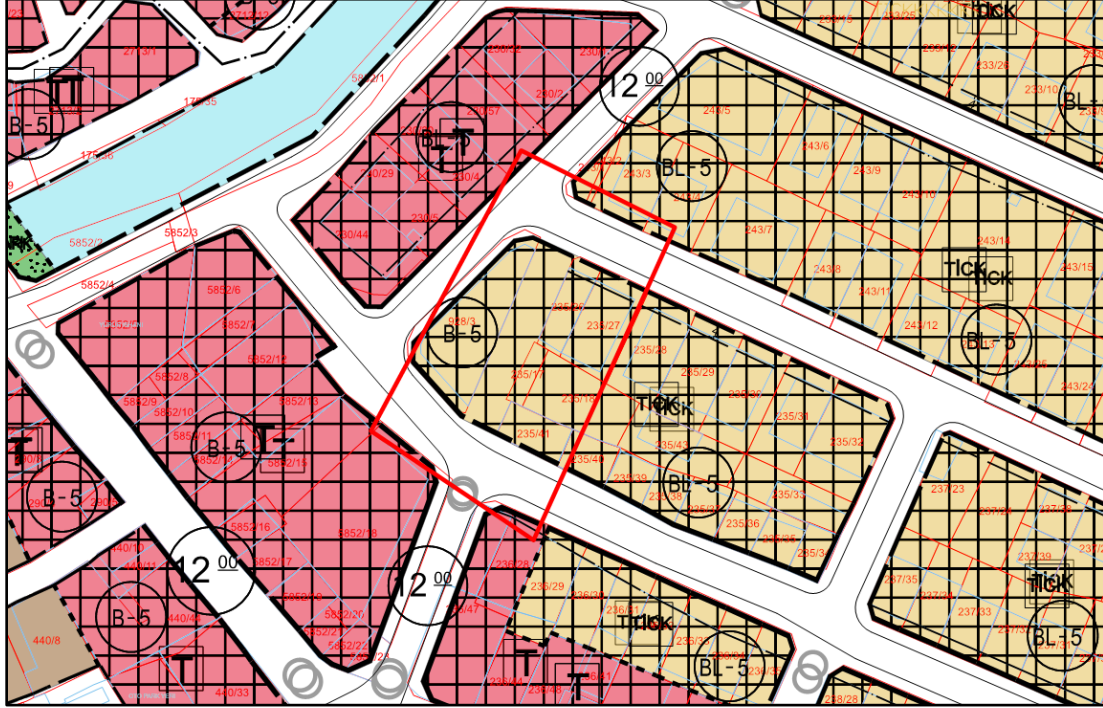


ÖNERİ İMAR PLANI

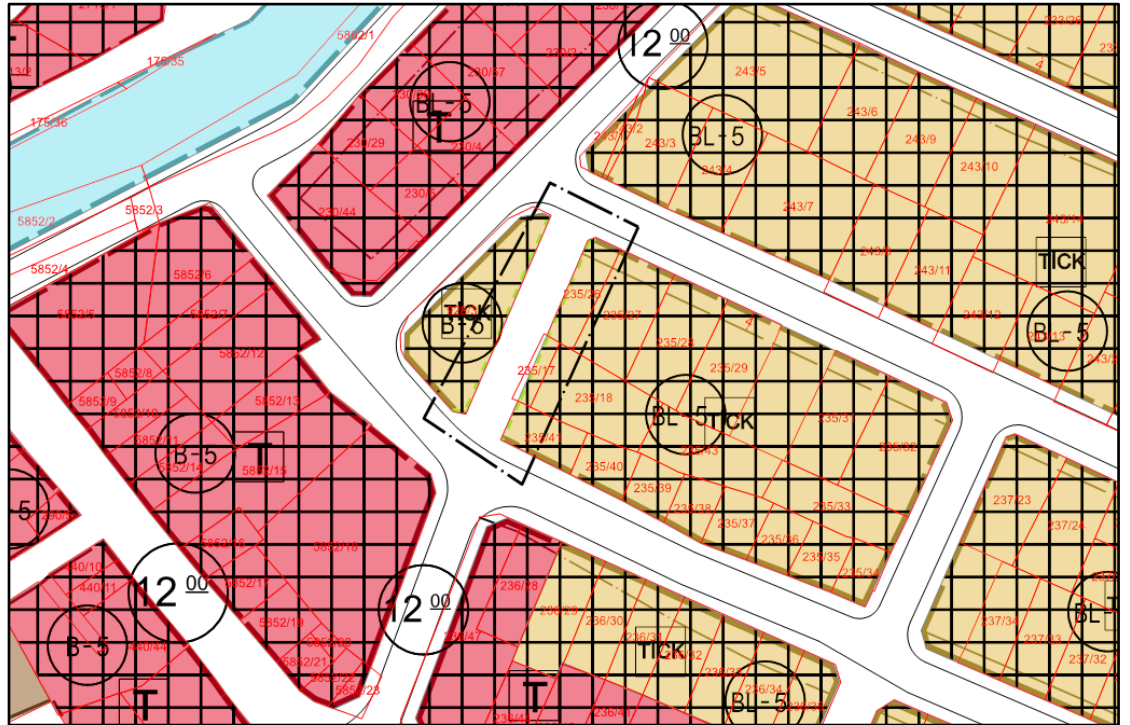
G39-B-03-B-4-B paftasında,

YENİ MAHALLE, 235 VE 928 ADALAR

235 ve 928 adalar arasında bulunan kadastral ve fiili yol 1/1000 imar planına işlenmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

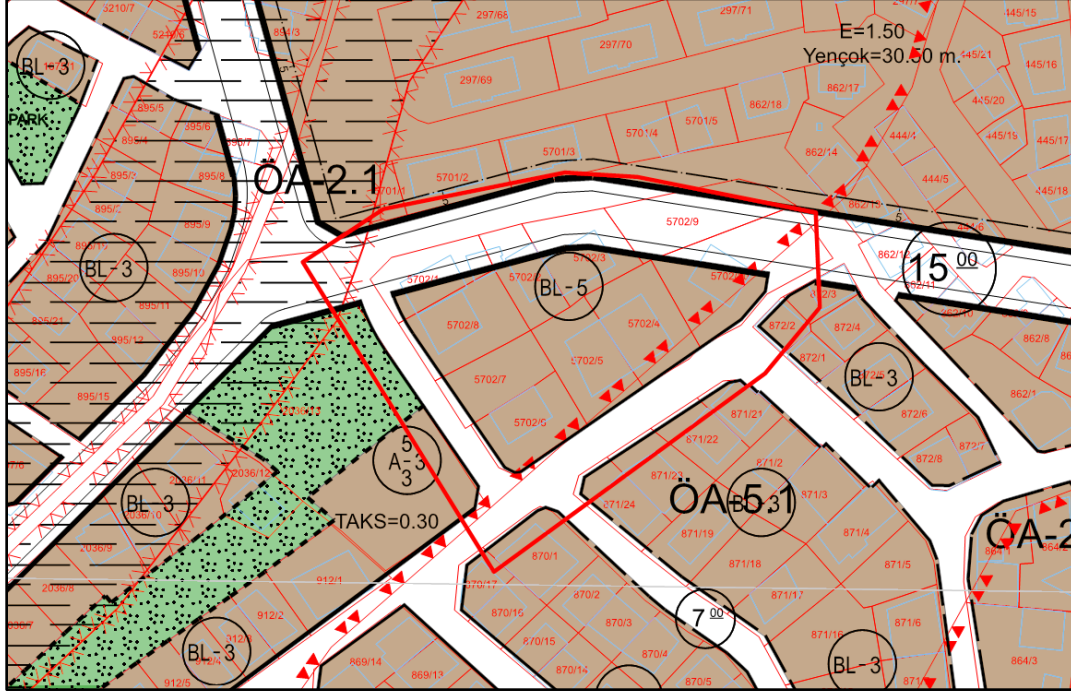


ÖNERİ İMAR PLANI

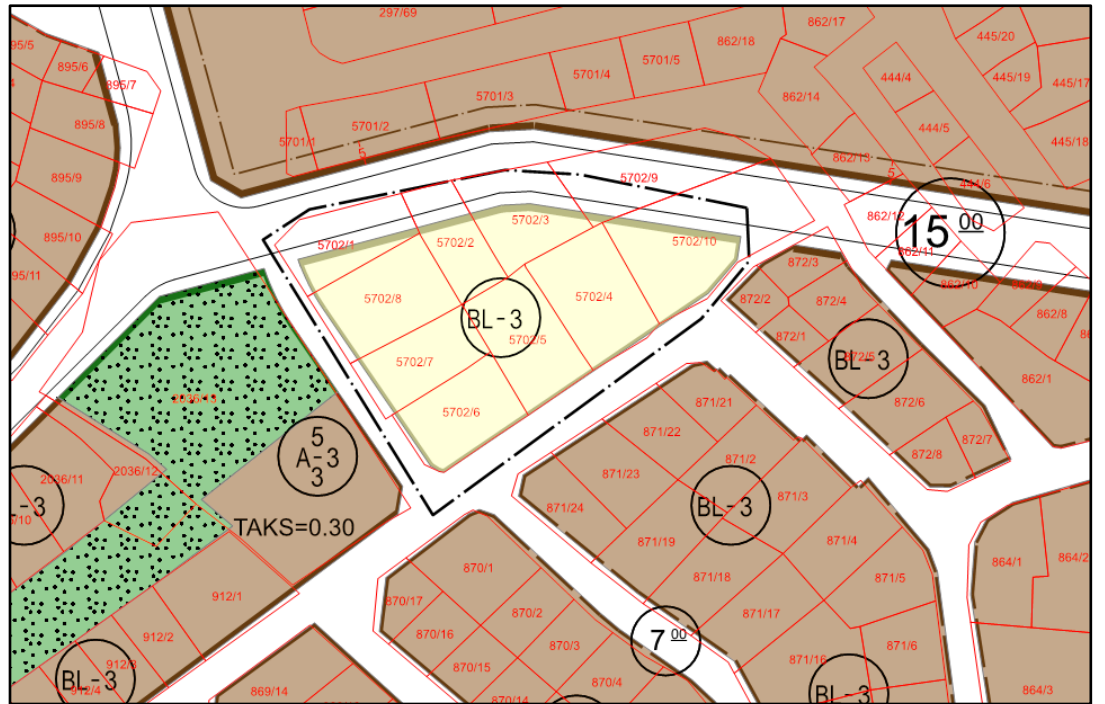
G39-B-03-B-4-D paftasında,

BUCAK MAHALLESİ, 5702 ADA

5702 adanın yapılaşma koşulu sehven BL-5 olarak planda yer almıştır. BL-3 olarak düzeltilmiştir.



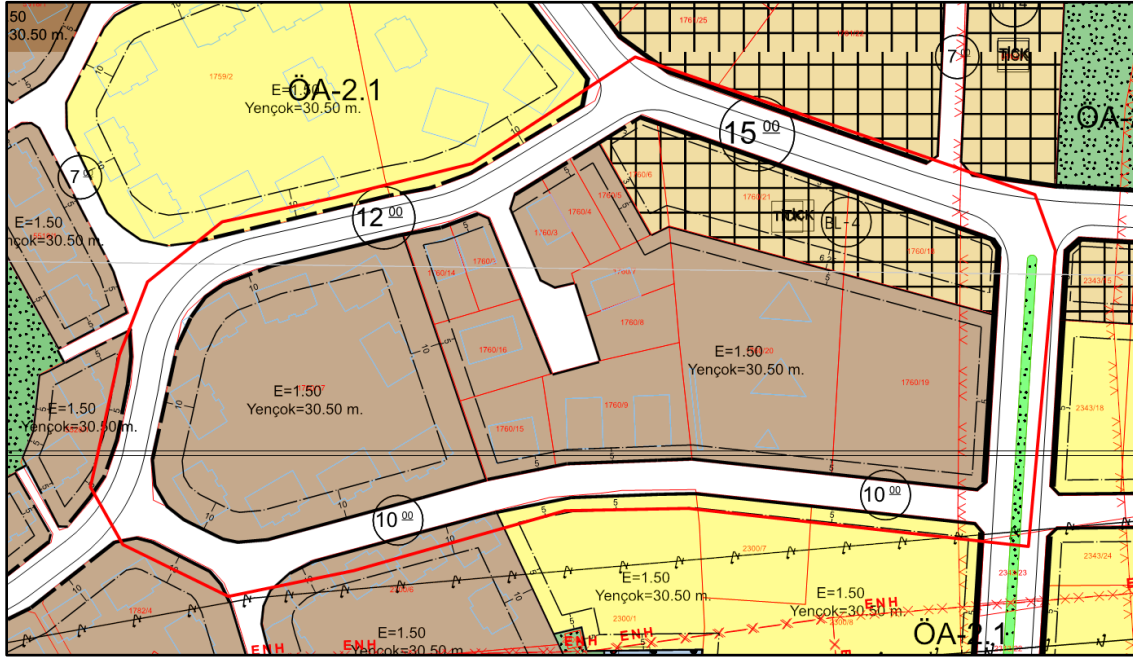
MEVCUT İMAR PLANI



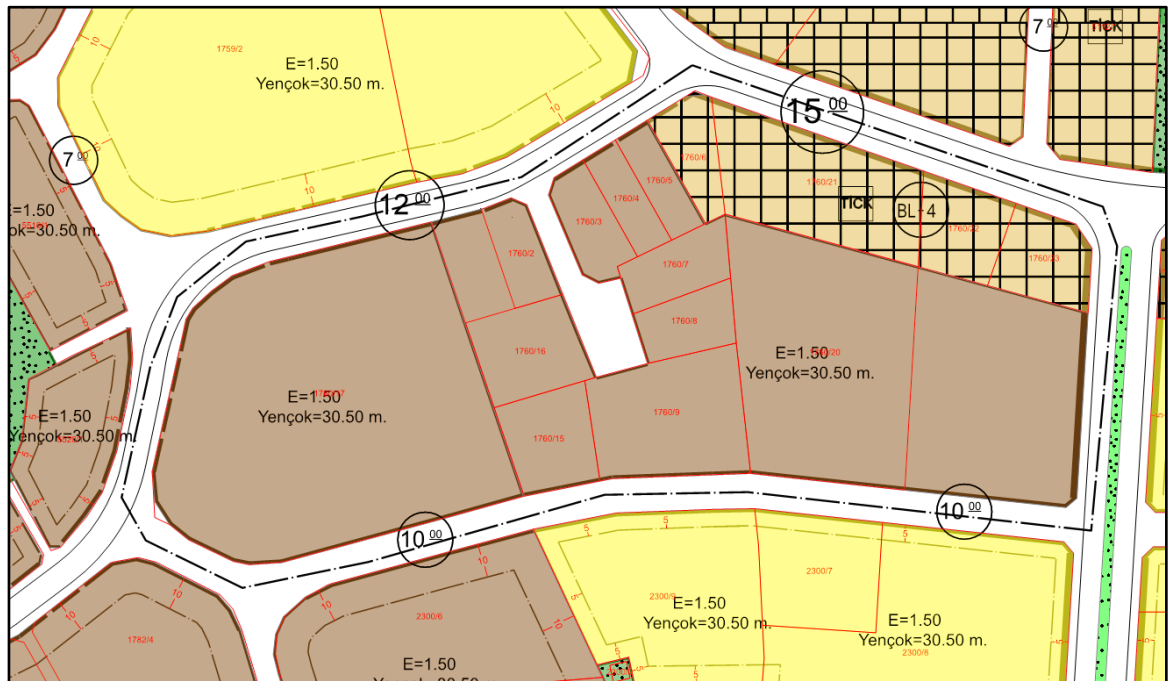
ÖNERİ İMAR PLANI

G39-B-04-D-2-A, G39-B-04-D-2-D paftalarında,

ŞAHİNCİLİ (KARŞIYAKA) MAHALLESİ, 1760 ADA
1760 ada üzerinde yer alan yapı yaklaşma sınırı kaldırılmıştır.



MEVCUT İMAR PLANI

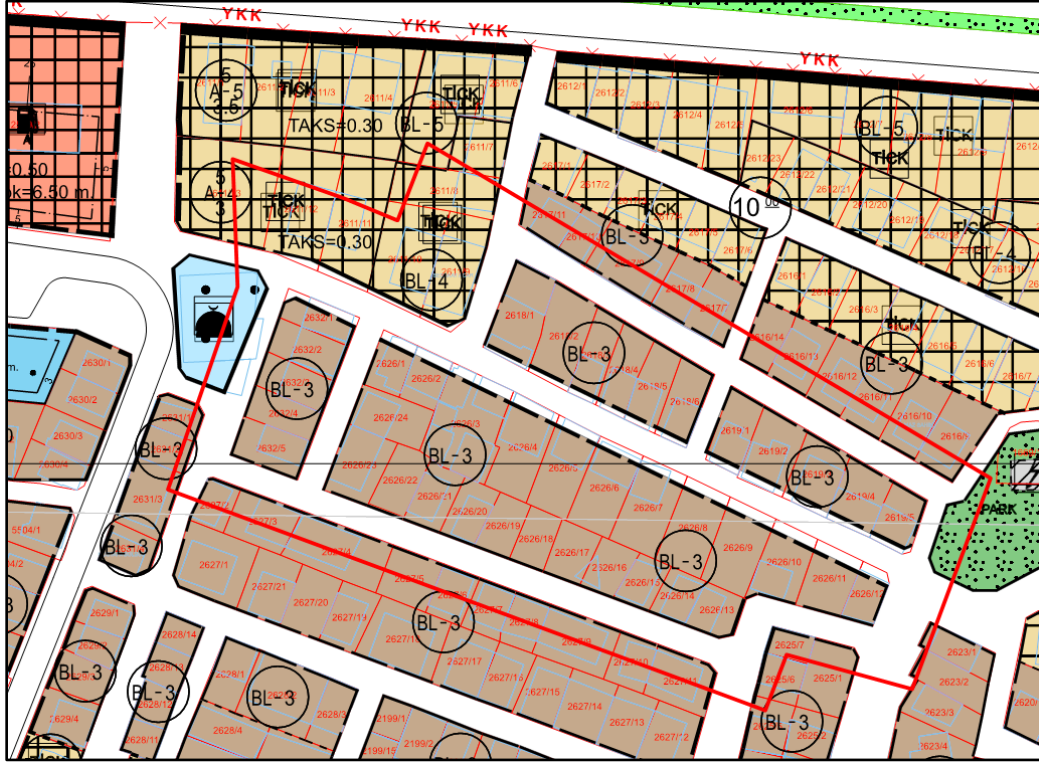


ÖNERİ İMAR PLANI

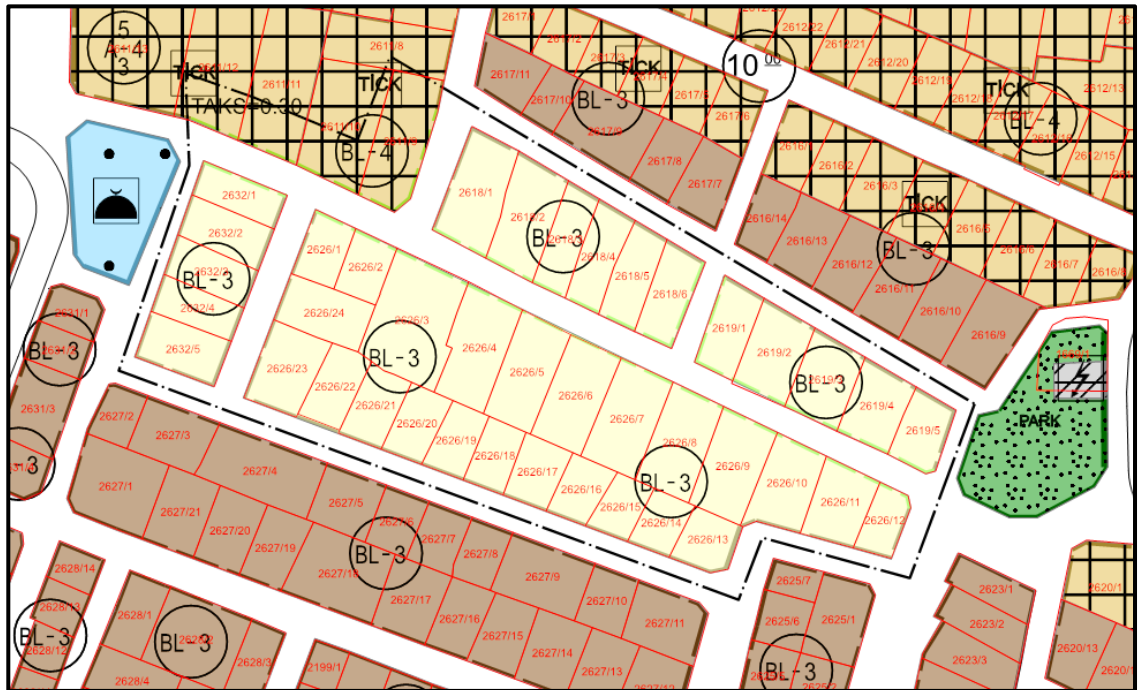
G39-B-04-A-4-C, G39-B-04-D-1-B paftalarında,

KARŞIYAKA MAHALLESİ, 2618, 2619, 2626, 2632 ADALAR

2618, 2619, 2626, 2632 adalar mülkiyet çizgileri ile imar planı ada çizgileri uyumlu hale getirilmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

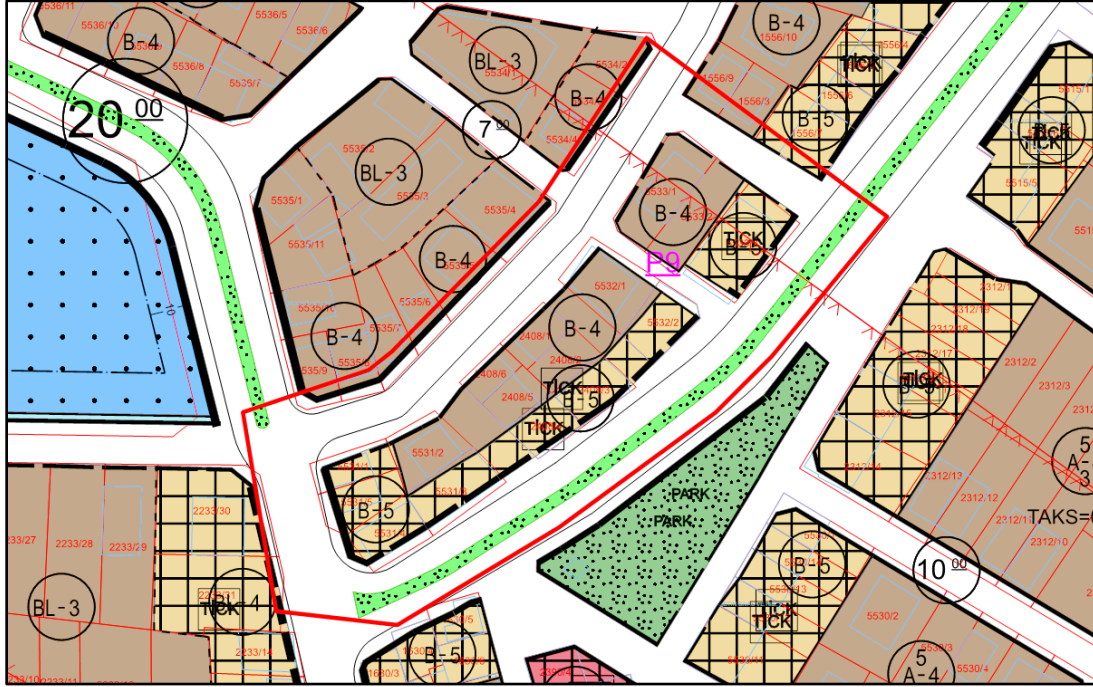


ÖNERİ İMAR PLANI

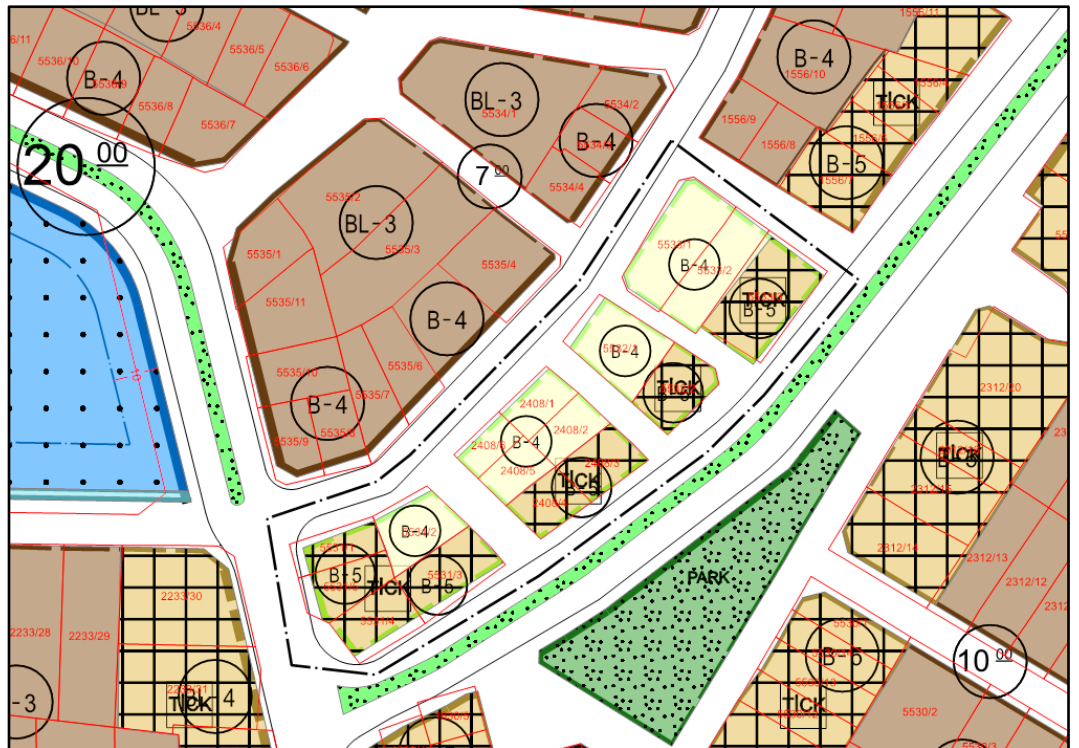
G39-B-04-D-1-B paftasında

ŞAHİNCİLİ MAHALLESİ, 2408, 5532, 5533 ADALAR

2408, 5532, 5533 yapı adalarında yer alan kadastral ve fiili yol imar planı ile uyumlu hale getirilmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

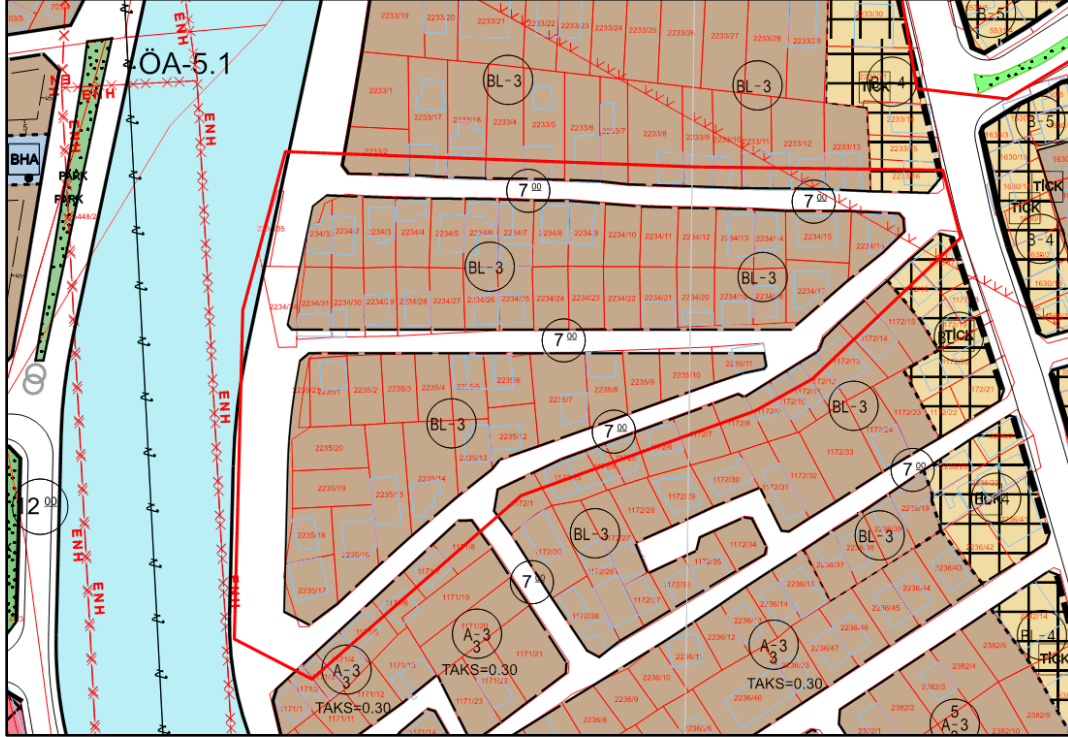


ÖNERİ İMAR PLANI

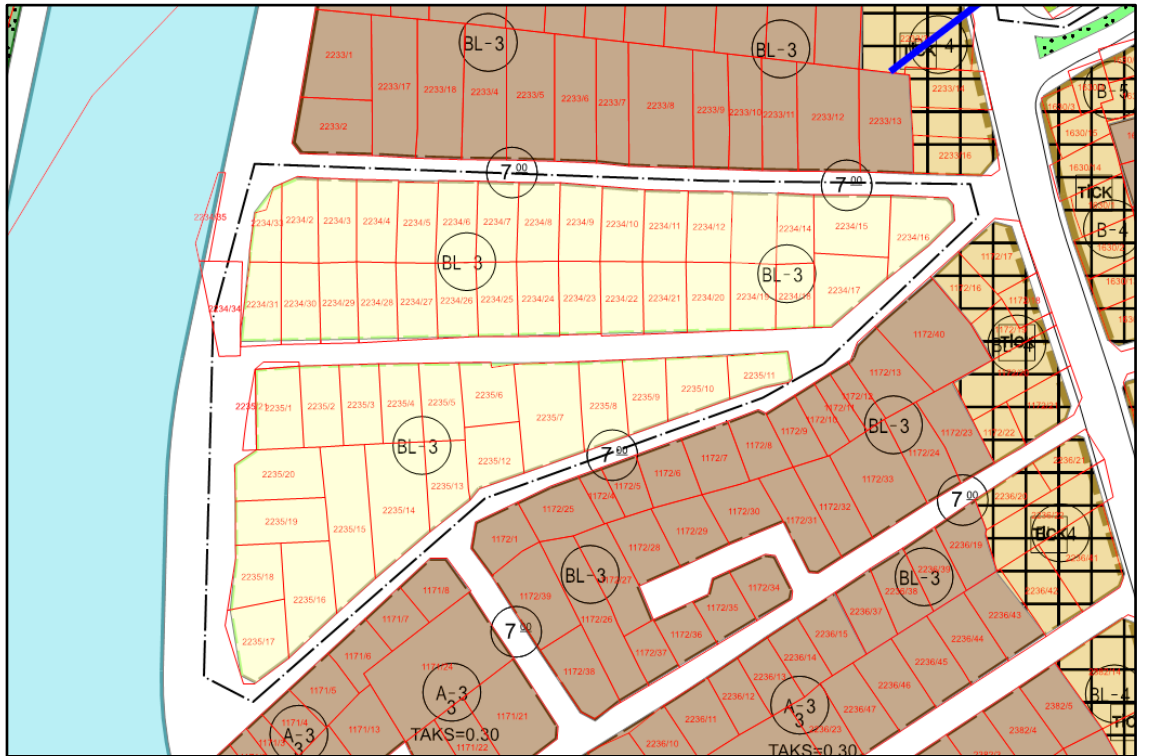
G39-B-04-D-1-A, G39-B-04-D-1-B paftalarında

ŞAHİNCİLİ MAHALLESİ, 2234 ADA

2234 adanın mülkiyet çizgileri ile adakenarı çizgileri uyumlu hale getirilmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

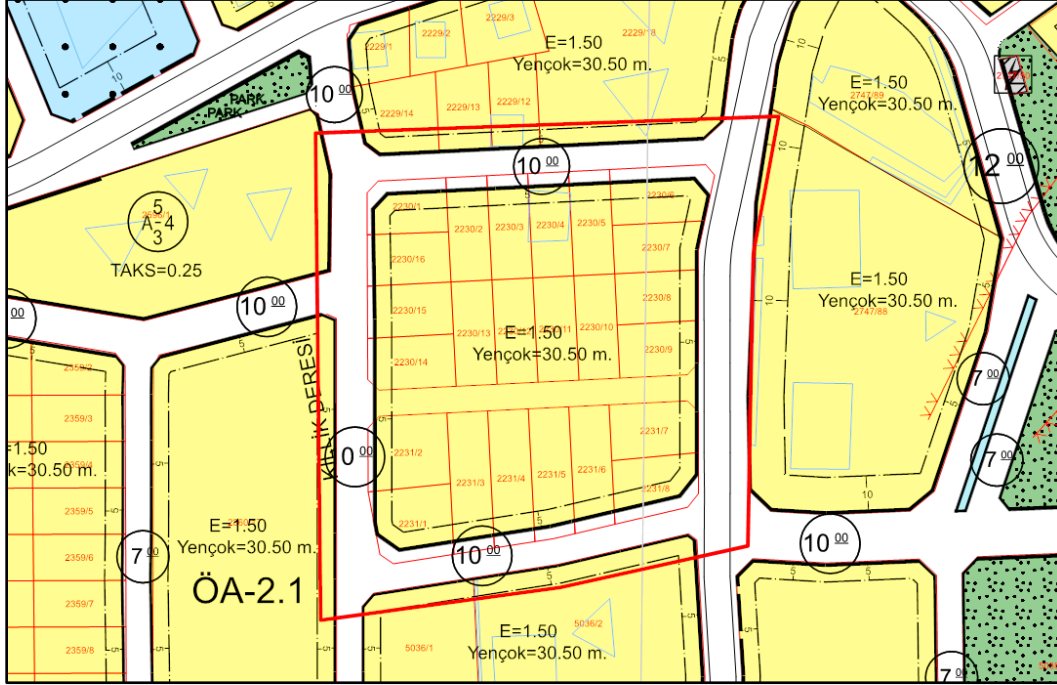


ÖNERİ İMAR PLANI

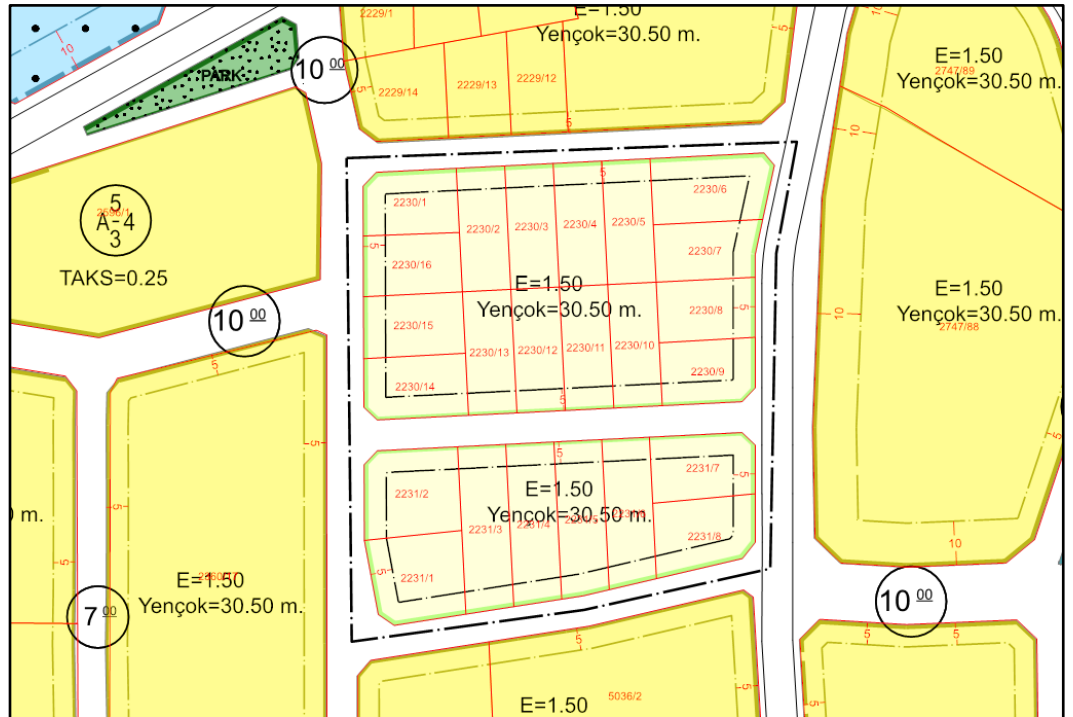
G39-B-04-D-2-C, G39-B-04-D-2-D paftalarında,

TERZİLİ MAHALLESİ, 2230, 2231 ADA

2230 ve 2231 adalar arasında yer alan ve imar uygulaması ile terk edilen eski imar yolu imar planına aktarılarak iki ada yeniden düzenlenmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

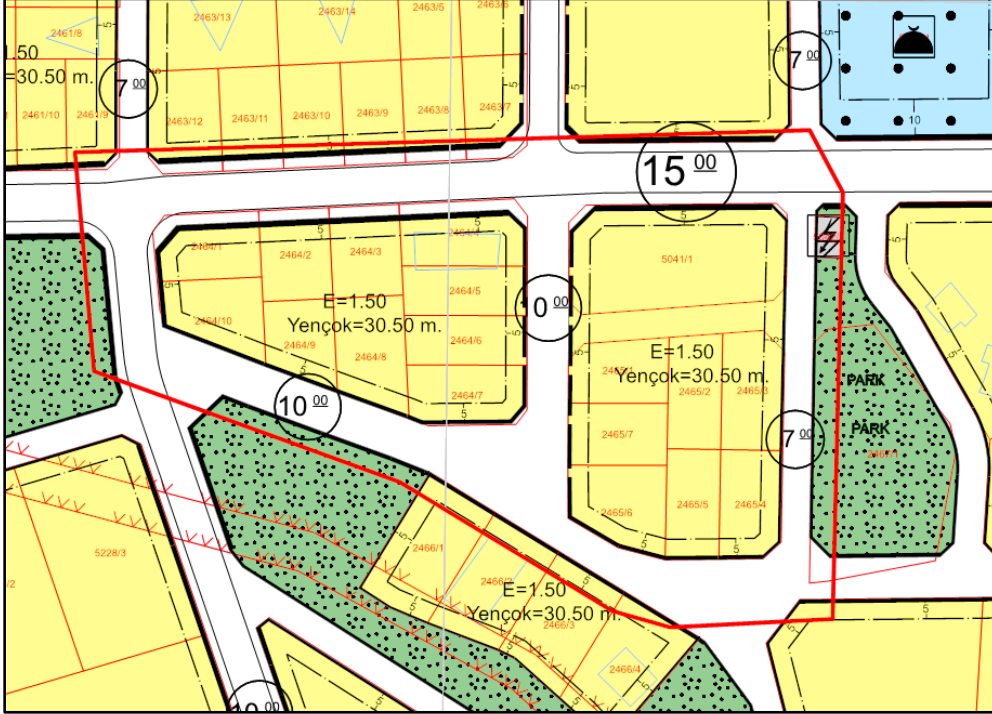


ÖNERİ İMAR PLANI

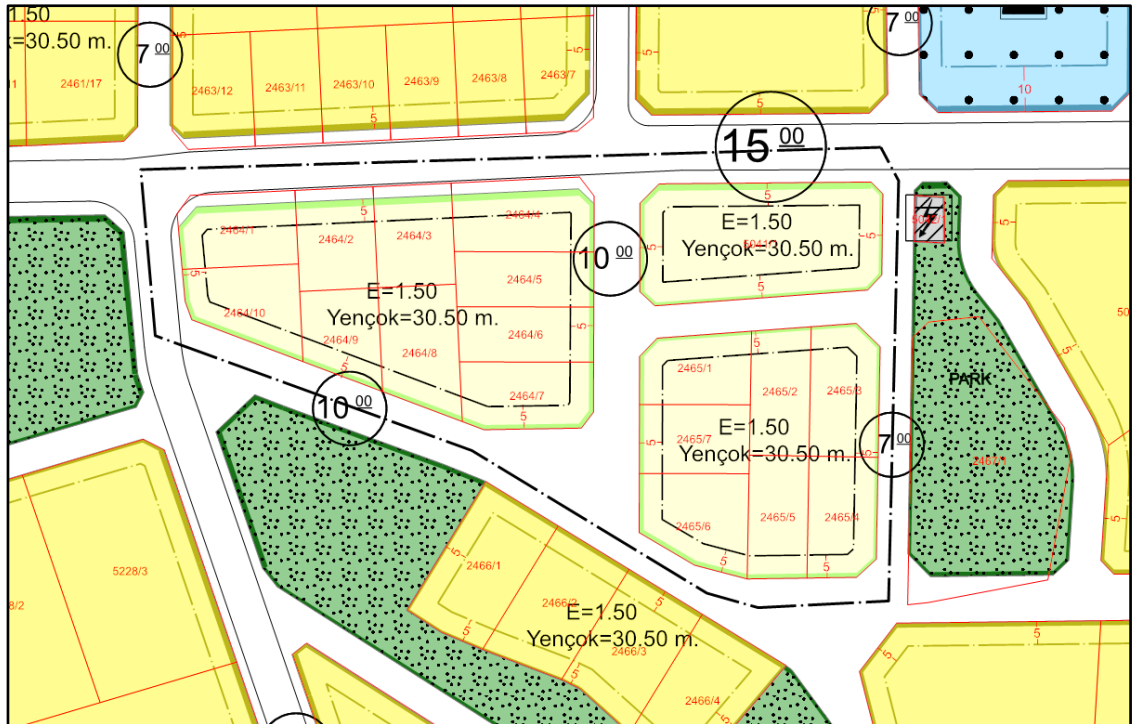
G39-B-04-D-3-A, G39-B-04-D-3-B paftalarında,

KARAPINAR MAHALLESİ, 2464, 3465, 5041 ADALAR

2464, 3465 ve 5041 yapı adalarının imar uygulaması ile oluşan mülkiyet çizgileri ile imar planı adakenarı çizgileri uyumu hale getirilmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

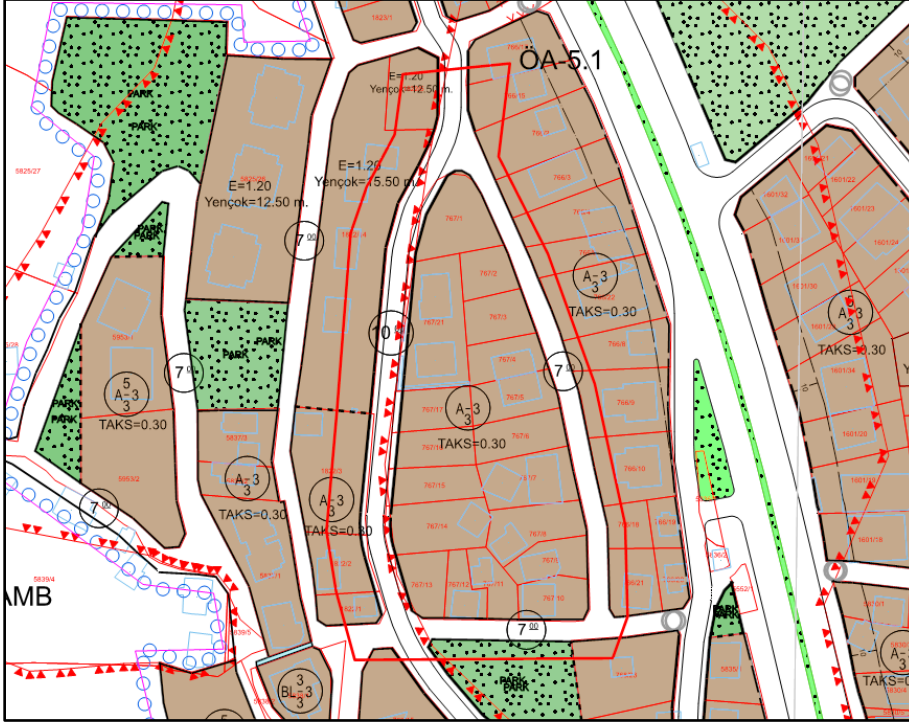


ÖNERİ İMAR PLANI

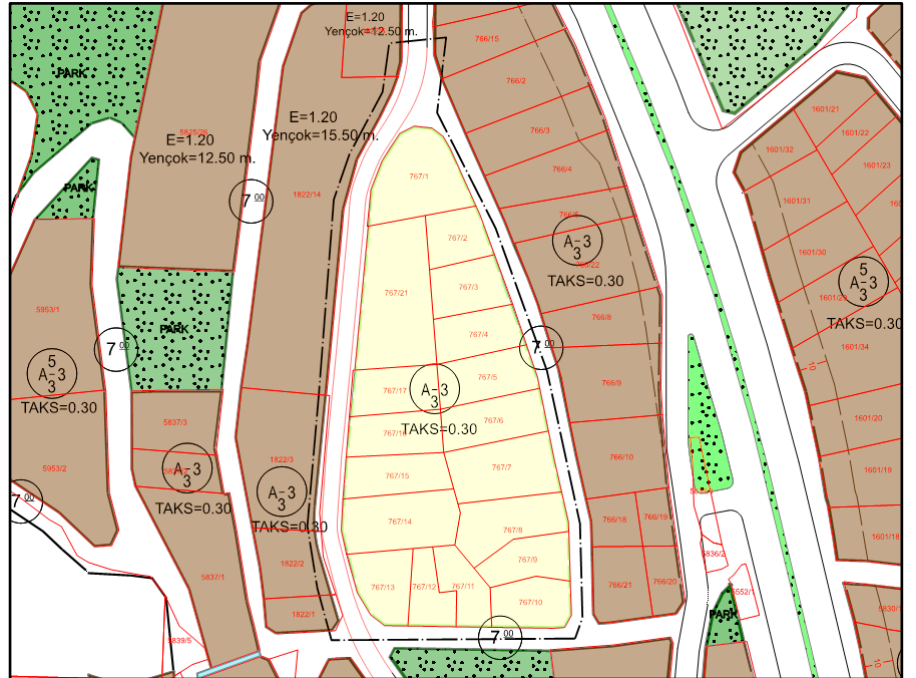
F39-C-23-D-3-A paftasında,

GÜZELYALI MAHALLESİ, 767 ADA

767 adanın batısından geçen 10 metre genişliğindeki imar yolunun, arazinin oldukça eğimli olmasından ve fiili durumda yüksek duvar olduğundan fiziksel olarak plandaki genişliğin sağlanması mümkün gözükmediğinden mevcut duruma göre güzenlenmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

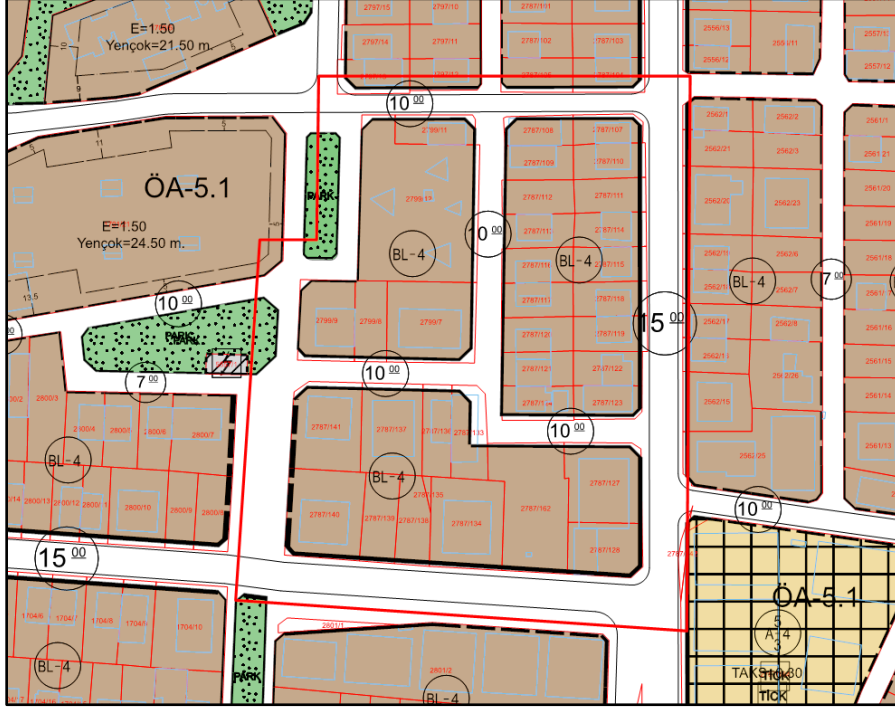


ÖNERİ İMAR PLANI

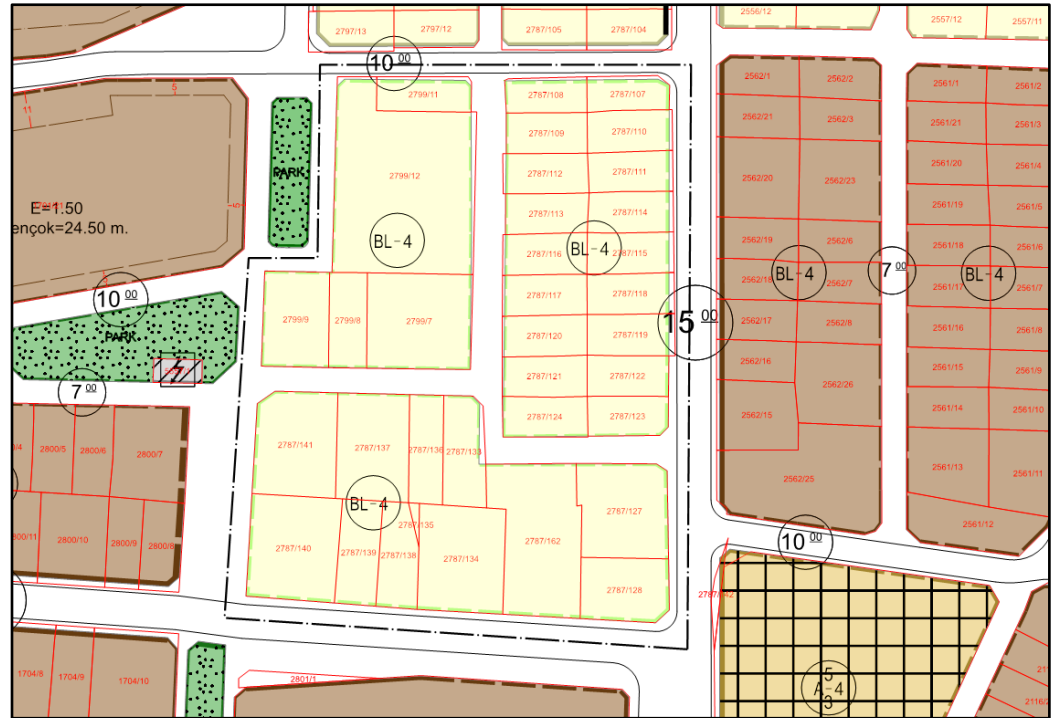
G39-B-04-B-4-D paftasında,

DURUGÖL MAHALLESİ, 2787, 2799 ADA

2787, 2799 yapı adaları mülkiyet çizgileri ile imar planının adakenarı çizgileri uyumu sağlanmıştır.



MEVCUT İMAR PLANI

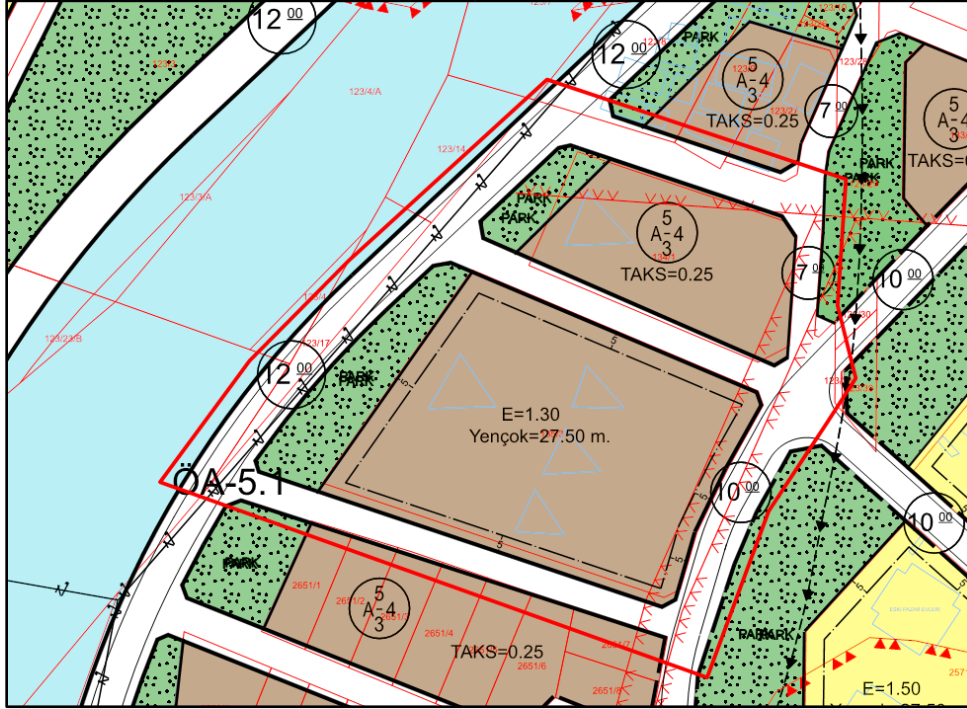


ÖNERİ İMAR PLANI

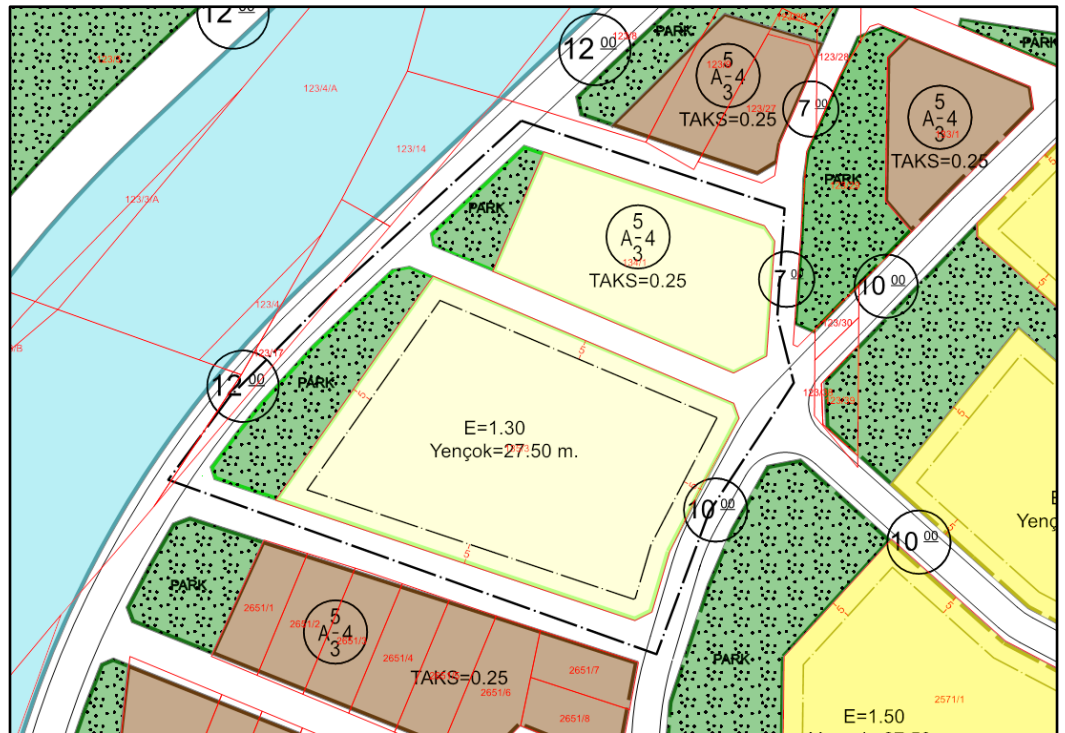
G39-B-08-B-2-D paftasında,

ESKİPAZAR MAHALLESİ, 134, 135 ADALAR

134 ve 135 adalar imar uygulaması ile oluşmuş olduğundan, yapı adasının mülkiyet çizgileri ile adakenarı uyumlu hale getirilmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI

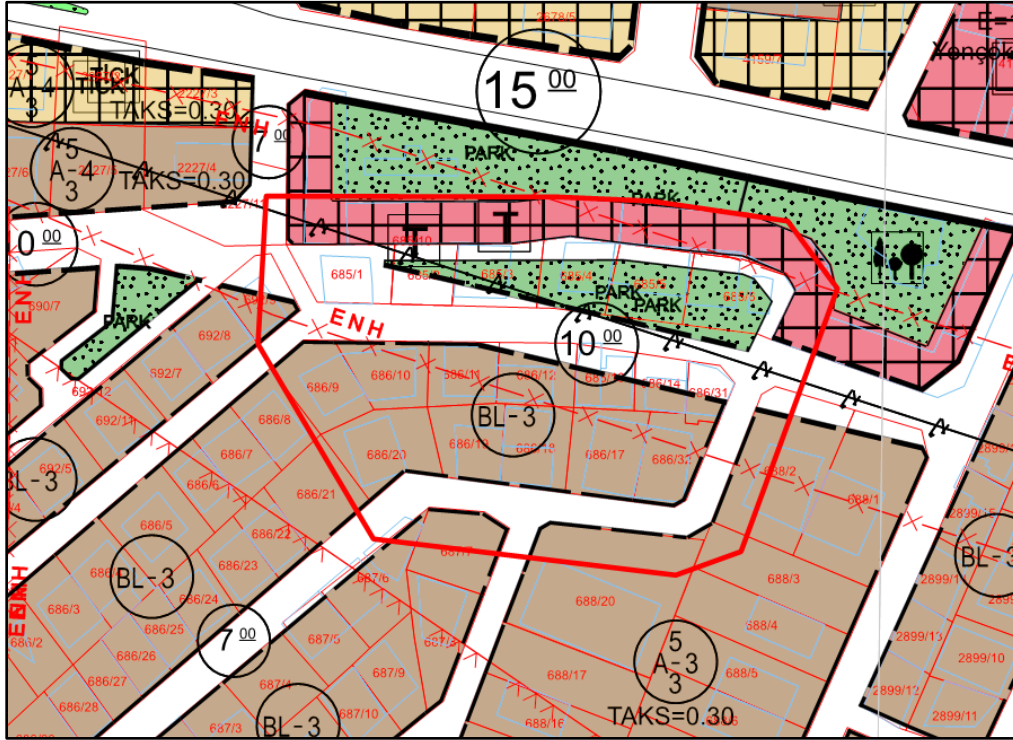


ÖNERİ İMAR PLANI

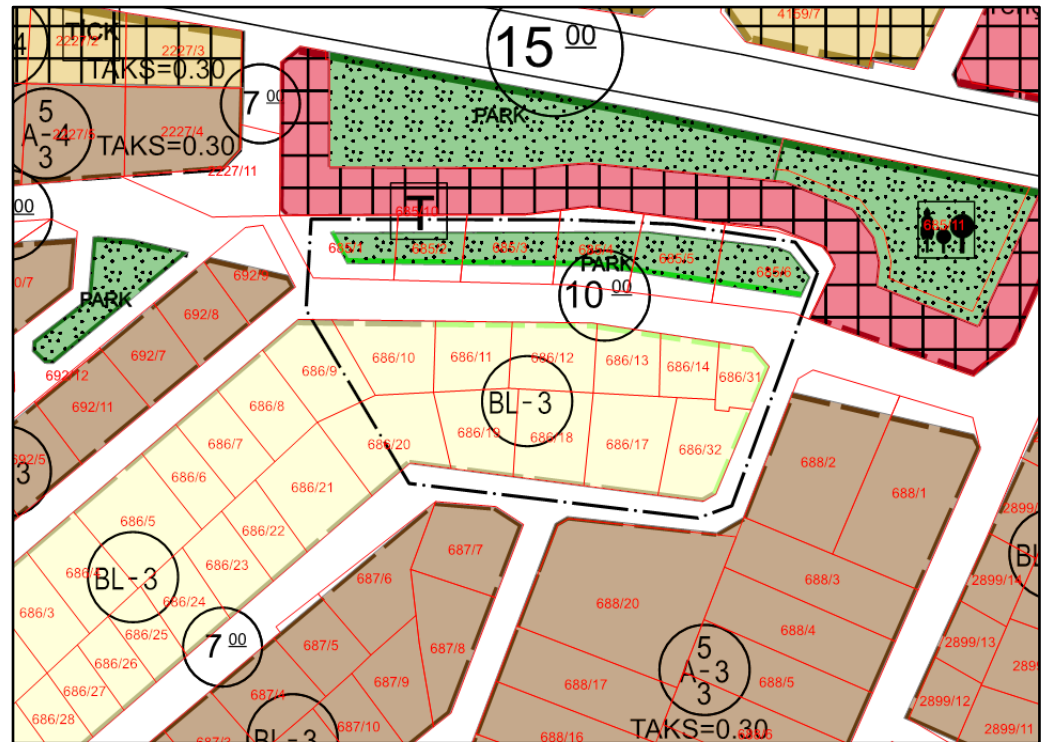
G39-B-04-D-1-A paftasında,

KARŞIYAKA MAHALLESİ, 686 ADA

686 adanın mülkiyet ve mevcut yapılaşma durumuna göre yeniden düzenlenmiştir.

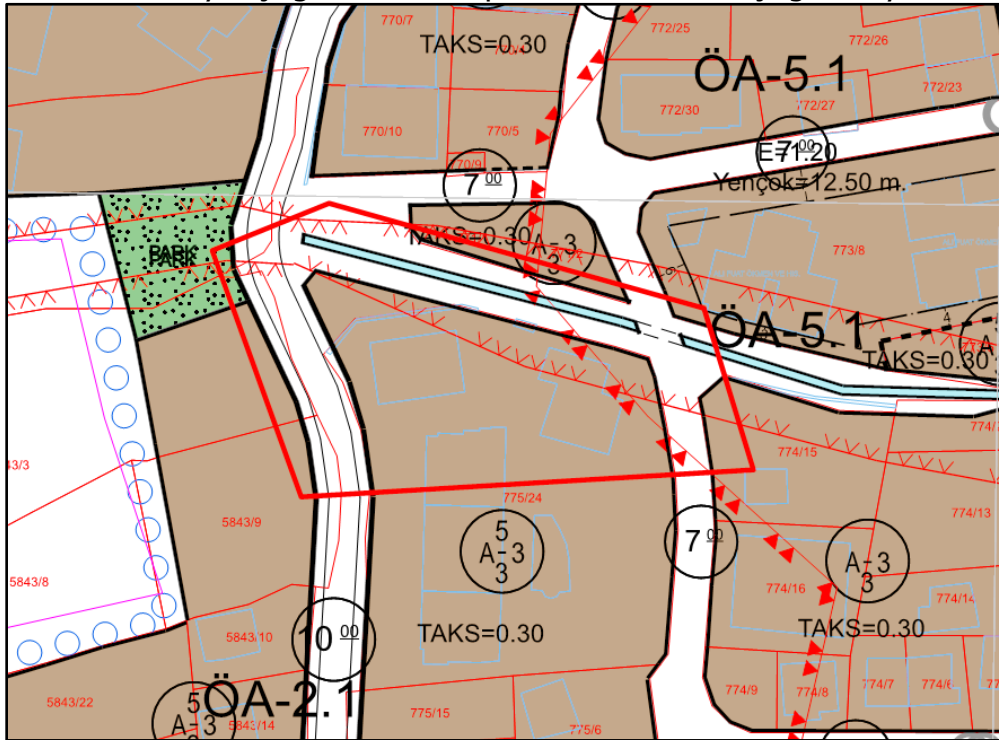


MEVCUT İMAR PLANI



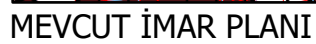
ÖNERİ İMAR PLANI

775 ada mülkiyet çizgileri ile imar planının adekenarı çizgileri uyumlu hale getirilmiştir.

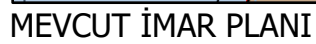


46

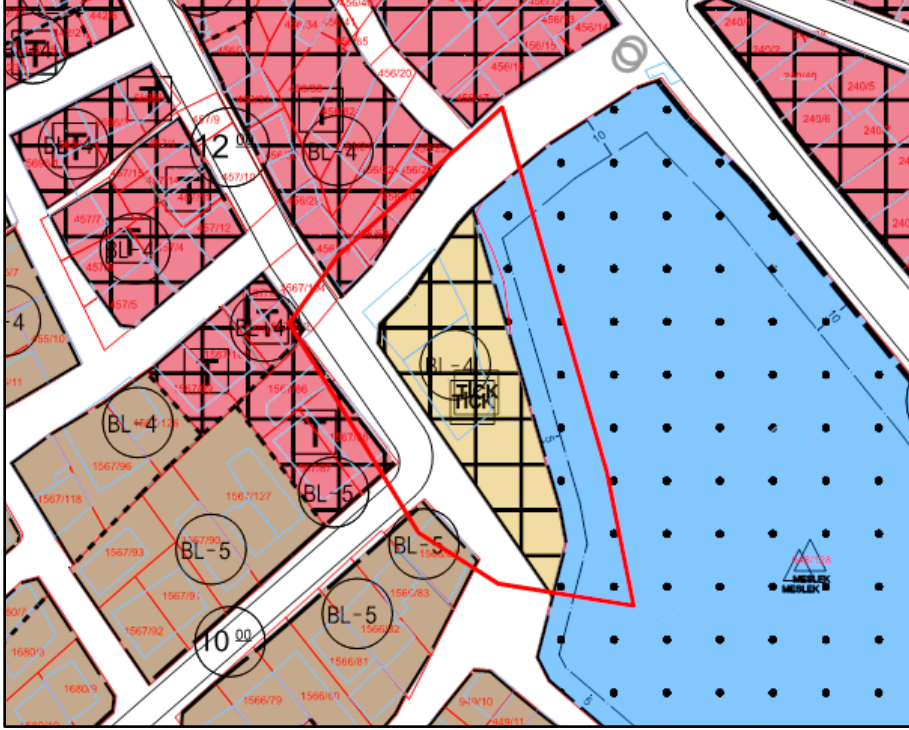
159 adanın mevcut yapılaşmasından dolayı adakenarı çizgisi ile mülkiyet çizgisi uyumlu hale getirilmiştir.



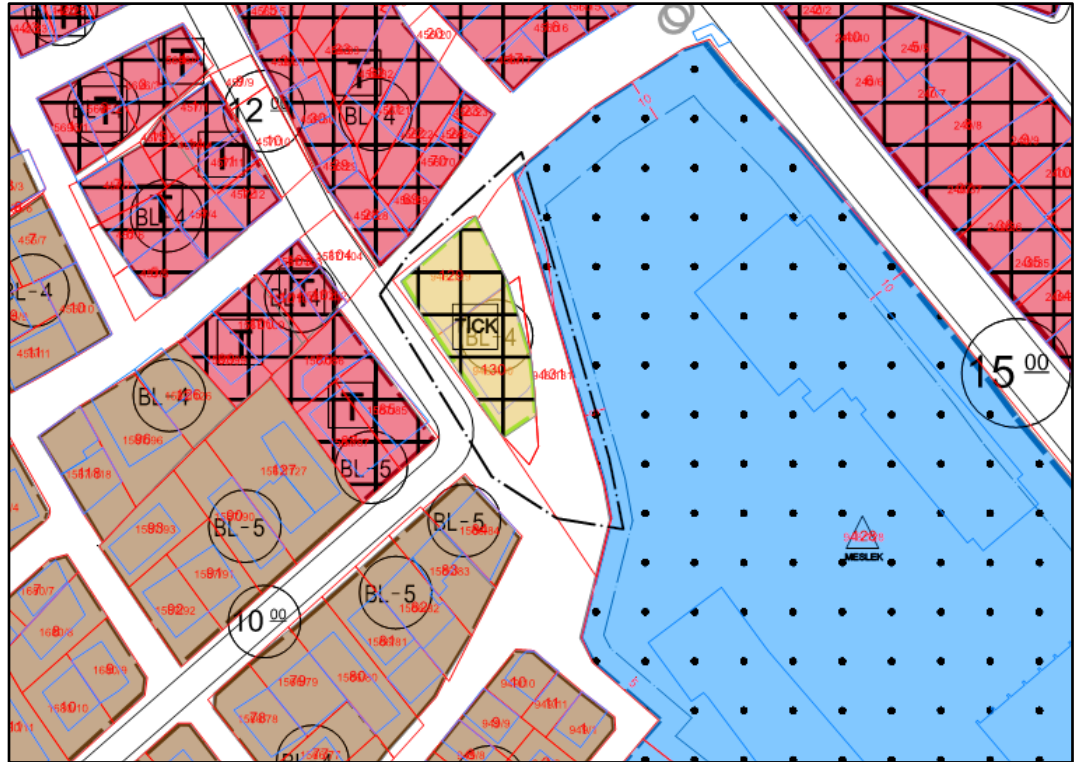
2391 adanın 20 metrelik cephe kısmında mülkiyet ile adakenarı çizgisi uyumu sağlanmıştır.



G39b03b4c PAFTASINDA,
BUCAK MAHALLESİ, 948 ADA
Fiili yol imar planı ile uyumlu hale getirilmiştir.



MEVCUT İMAR PLANI



ÖNERİ İMAR PLANI