

**RİZE –İYİDERE
LOJİSTİK LİMANI
(KONTEYNER, GENEL KARGO VE RO RO LİMANI)
NAZIM İMAR PLANI
AÇIKLAMA RAPORU**

İÇİNDEKİLER

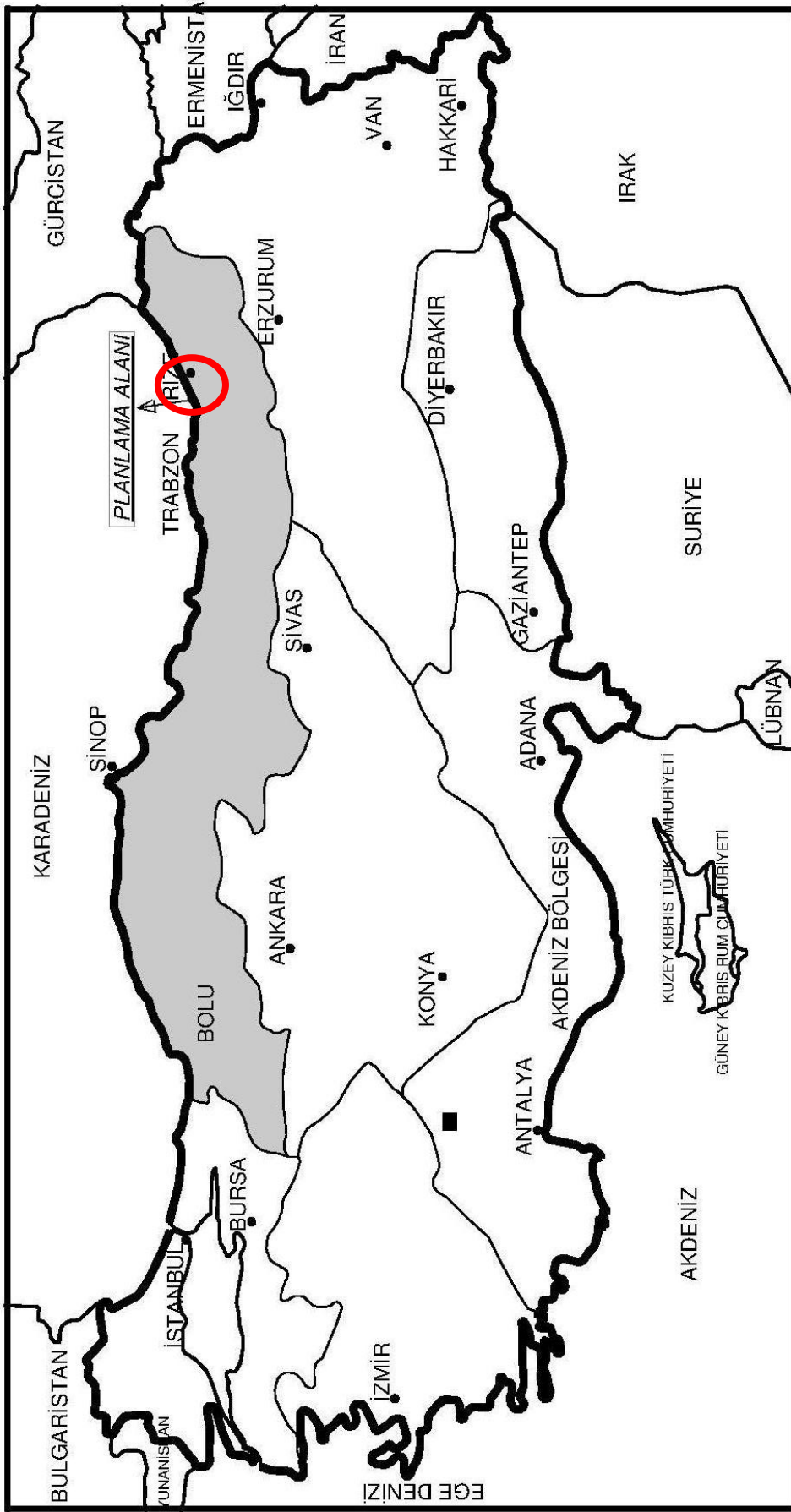
1. PLANLAMA ALANININ ÜLKE VE BÖLGESİNDEKİ YERİ.....	1
2. PLANLAMA ALANININ COĞRAFİ YAPISI.....	6
3. PLANLAMA ALANININ BULUNDUĞU İLÇENİN SOSYAL VE EKONOMİK YAPISI.....	8
4. PLANLAMA ALANININ ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ.....	9
4.1. KARAYOLU ULAŞIMI.....	9
4.2. HAVAYOLU ULAŞIMI.....	10
4.3. DENİZYOLU ULAŞIMI	10
5. İDARİ YAPISI	17
6. PLANLAMA ALANI ÇEVRESİNDEKİ KIYI TESİSLERİ	20
7. PLANLAMA ALANI VE YAKIN ÇEVRESİNDEKİ ÖZEL KANUNLARA TABİ ALANLARA İLİŞKİN BİLGİLER	22
8. MÜLKİYET BİLGİSİ	22
9. ÜST ÖLÇEK PLAN KARARLARI	24
10. PLANLAMA ALANI YAKIN ÇEVRESİ MER'İ PLAN BİLGİSİ	26
11. ÖNCEKİ PLAN KARARLARI	26
13. PLANA İLİŞKİN RAPORLAR.....	27
14. PLAN KARARLARI	31

1. PLANLAMA ALANININ ÜLKE VE BÖLGESİNDEKİ YERİ

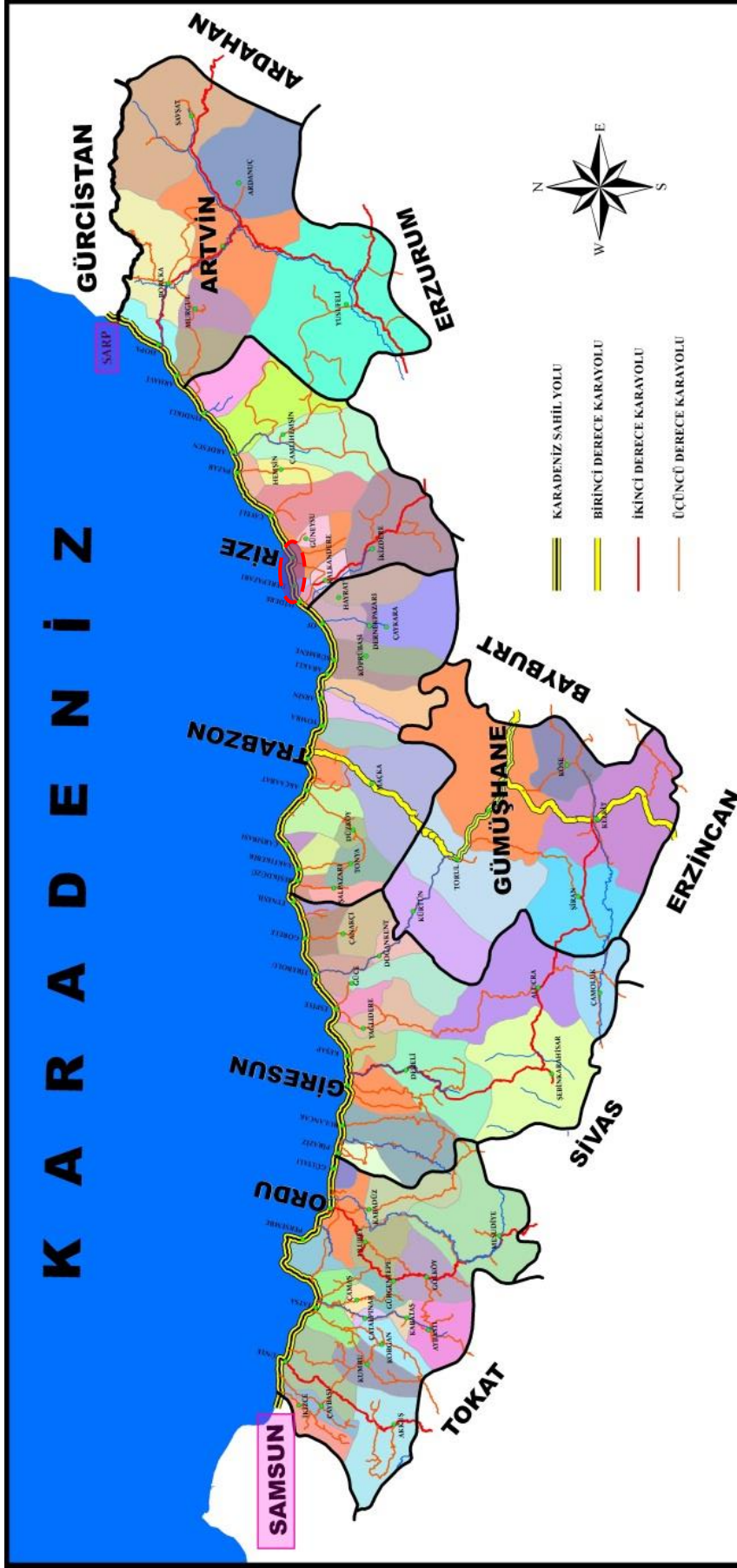
Planlama alanı; Doğu Karadeniz Bölgesinde Rize ili İyidere ilçesi sınırları içinde kalmaktadır. İyidere ilçesi, Türkiye'nin kuzeydoğu sınırı yakınlarında bulunan Rize İline bağlı 12 ilçeden biridir ve il sınırının en batısında, Rize-Artvin Karayolu üzerinde kurulu bir sahil yerleşimidir. Coğrafi bölge olarak Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü'nde kalmaktadır. Kuzeyinde Karadeniz, batısında Of, doğusunda Derepazarı, güneyinde ise Kalkandere ilçe sınırları ile çevrilmiştir.

İyidere kent merkezinin kıyı kesiminde yer alan planlama alanı yaklaşık 3.50 km'lik doğu-batı aksı boyunca uzanmakta olup batıda İyidere köprüsü ile doğuda İyidere Limanı arasında kalmaktadır.

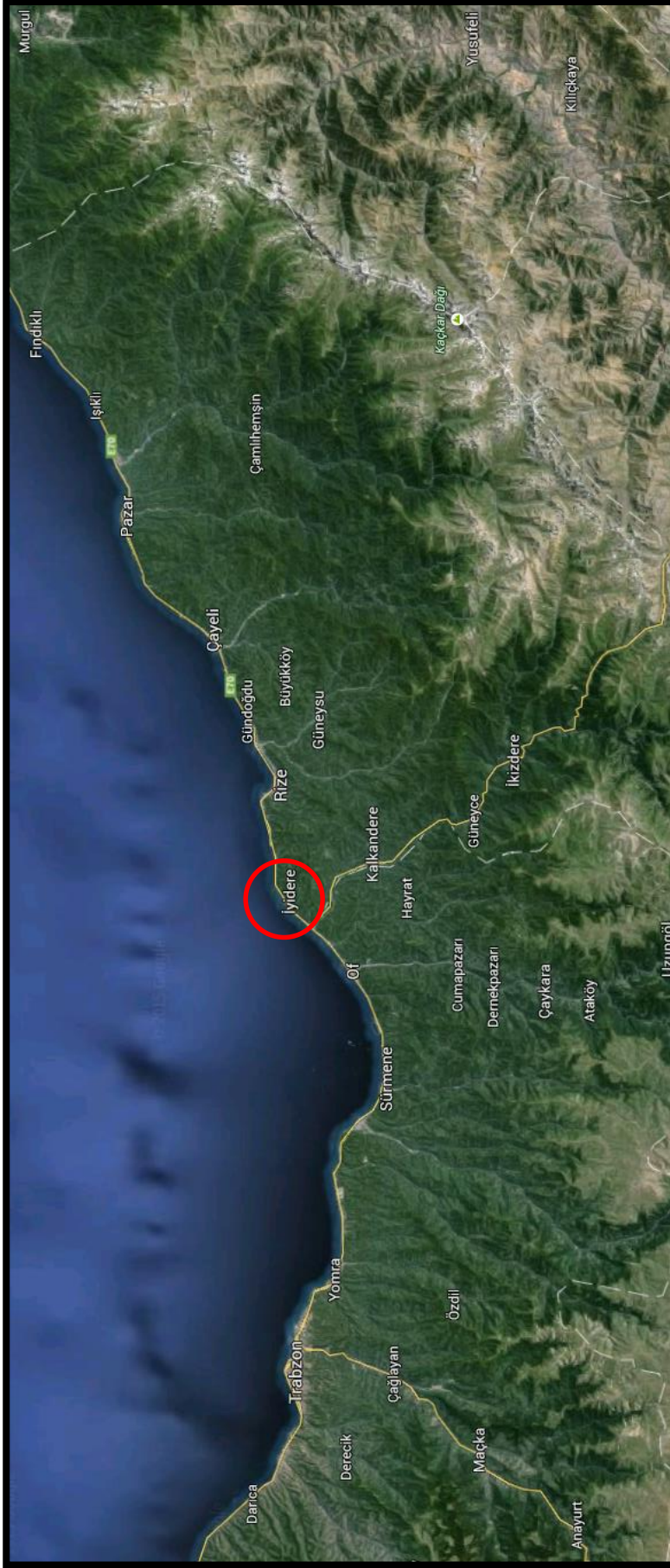
Planlama alanı, Rize ili İyidere ilçesinin onaylı 1/5000 ölçekli G44-B-02-B, F44-C-22-C-ve numaralı paftalarında yer almaktadır.



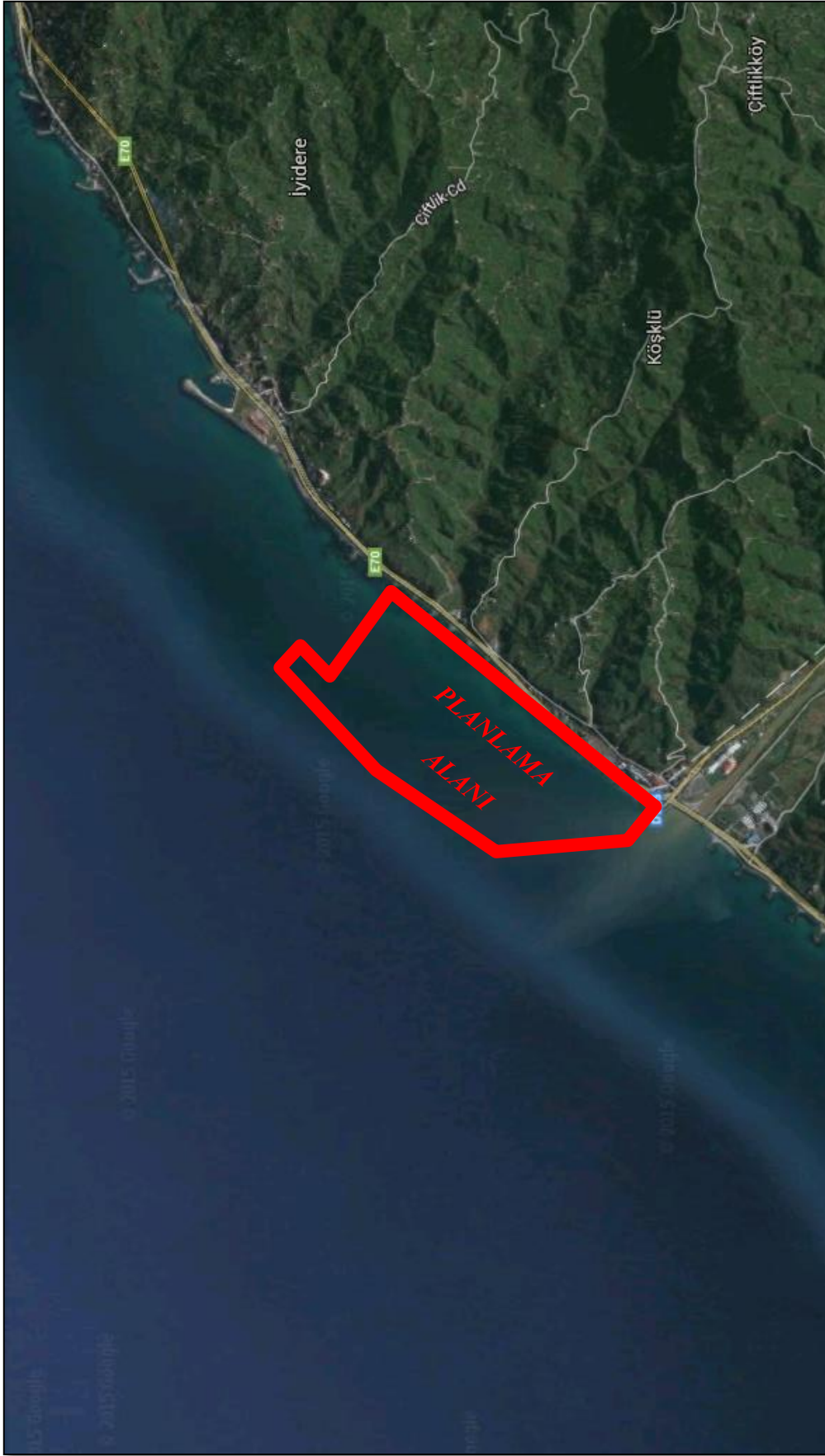
Şekil 1. Planlama Alanının Ülkesindeki Yeri



Şekil 2. Planlama Alanının Bölgesindeki Yeri



Şekil 3. Planlama Alanı ve Yakın Çevresi Uzak Görüntüsü



Şekil 4. Planlama Alanı ve Yakın Çevresi Yakın Görüntüsü

2. PLANLAMA ALANININ COĞRAFİ YAPISI

Planlama alanı, Rize ve Trabzon illerinin genel karakteristiklerini yansıtmaktadır. Doğu Karadeniz kıyı sıradağları yayının kuzey yamacında yer alan bölge genel ifade ile dağlık ve engebelidir. Ancak bu genel topografik durum dikey yönde bazı farklılıklar arz etmektedir. Kıyı şeridi dar alüvyon düzlükleri olarak uzanır. Bölgedeki kıyı şeridinin genişliği akarsu vadileri dışında ortalama 20-150 m arasında değişmektedir. Çok sayıda akarsu tarafından kesilen bu şeridin en geniş düzlüklerini taban seviyesi ovaları oluşturur. Topografya kıyı düzlüğünün hemen gerisinde arızalanmakta ve yükselti birdenbire 150-200 m'yi bulmaktadır. Buradan itibaren arazi, giderek daralan akarsu vadileri tarafından derin bir şekilde yarılmıştır. Gerek ana akarsular ve gerekse bu akarsuların orta çığırları boyunca aldıkları sayısız kollar araziye şiddetle aşındırmış ve çok arızalı bir görünüş kazandırmıştır.



Şekil 5. Planlama Alanının Topografik Yapısı

3. PLANLAMA ALANININ BULUNDUĞU İLÇENİN SOSYAL VE EKONOMİK YAPISI

İyidere ilçesinde; temel ekonomik kaynaklar tarım ve hayvancılıktan sağlanmaktadır. 1938 yılına kadar ilçe genelinde mısır, kenevir, narenciye, fındık üretimi, hayvancılık yapılmakta ve ilçe halkı geçimini bu kaynaklarla sağlamakta idi. Geçim kaynaklarının yetersiz kalmasından dolayı, geçmişten günümüze İyidere ilçesinden çevre illere ve büyük şehirlere önemli göçlerin verdiği görülmektedir.

İyidere ilçesinde; 1938 yılından itibaren çay tarımı yapılmaya başlamıştır. 1940'lı yıllara kadar çay tarımı ilçe genelinde benimsenmemiştir. 1940'lı yıllardan sonra çay tarımı sektörünün ilçe genelinde yaygınlaştırılması amacıyla yapılan yasal düzenlemelerle çay üreticilerine bazı ayrıcalıklar ve teşvikler şeklinde devlet desteği sağlanmış ve bu sayede çay, narenciye üretimi cazip hale gelmiştir. 1950 yılından itibaren gerçek anlamda çay tarımı başlamış ve hızlı göç sürecinde de gözle görülür bir yavaşlama olmuştur.

Çay tarımına bağlı olarak 3 tanesi ÇAYKUR'a ve 12 tanesi özel sektöre ait olmak üzere değişik kapasitelerde toplam 15 adet çay fabrikası faaliyet göstermektedir. Dolayısıyla çay sanayii de ilçenin ekonomik kalkınmasında ciddi anlamda katkı sağlamıştır.

Çay tarımının dışında İyidere halkı ticari amaçlı olmamakla birlikte kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere 1353 adet büyükbaş, 750 adet küçükbaş, 1305 adet kanatlı hayvan ve 891 adet arılı kovan beslemektedir.

İyidere ilçesi coğrafi yapısının engebeli, yerleşimin dağınık olması nedeniyle sosyolojik açıdan köy-kasaba niteliğine sahip bir yerleşim birimidir. Bu durum bölgede yaşayan insanların sosyal hayatını şekillendirmiş; hayat standartlarına ve beklentilere yön vermiştir. Bu durumda göz önüne alındığında ilçe genelinde sosyolojik açıdan köy-kasaba hayatının benimsendiği görülmektedir.

İyidere ilçesinde, Milli eğitim bakanlığına bağlı 6 adet ilköğretim okulu, 5 adet ortaokulu, 1 adet lise ve 1 adet halk eğitim merkezi bulunmaktadır. İlçede eğitim gören toplam öğrenci sayısı 1369, eğitim veren öğretmen sayısı ise 117’dir.

İyidere Sağlık Grup başkanlığına bağlı 3 sağlık ocağı, 2 sağlık evi bulunmaktadır. İlçede 1 doktor, 5 hemşire, 6 ebe bulunmaktadır. Bunun yanı sıra 112 acil sağlık hizmetine bağlı 5 doktor bulunmaktadır.

4. PLANLAMA ALANININ ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ

4.1. KARAYOLU ULAŞIMI

Endüstriyel Gelişme Bölgesi’nden geçen Karadeniz Sahil Yolu, Türkiye'nin kuzeyinde yapılmış bir Devlet yoludur. Sinop'tan başlayıp Sarp Sınır Kapısı'nda sona eren 604 kilometrelik bir şeridi kapsar. Yapılış amacı, Karadeniz Karayolu'nu güvenli ve kısa hale getirmek, ticareti ve turizmi artırmaktır. Karadeniz Sahil Yolu, Sinop'tan Sarp'a kadar, 7 il, 64 ilçe, 10 liman, 4 havaalanı ve birçok yerleşim birimine hizmet vermektedir.

2013 yılına ait bölgedeki yıllık ortalama günlük trafik (YOGT) miktarları aşağıdaki gibidir.

- İyidere (Karadeniz Sahil Yolu): 12.600 araç/gün
- İyidere-Kalkandere: 4.700 araç/gün
- Kalkandere Ayrımı-İkizdere:3.000 araç/gün
- İkizdere-Güneyce:1.000 araç/gün

Karadeniz Sahil Yolunun 2009-2012 yılları arasındaki taşıt-km bilgileri Tablo 1.1’de gösterilmektedir. Taşıt-km değerleri, bir motorlu kara taşıtının bir kilometre mesafedeki hareketiyle elde edilen trafik ölçülerini vermektedir. Toplam taşıt-km değerleri 2009-2012 arasında %18,9 artmıştır. Bu da yıllık yaklaşık %6’lık bir artış demektir.

Tablo 1.1 Taşıt-Kilometre Değerleri (x1000)

Taşıt Cinsi	2009	2010	2011	2012
Otomobil	1.424.907	1.487.909	1.592.015	1.697.163
Orta Yüklü Ticari Taşıt	179.046	175.151	191.637	196.880
Otobüs	36.103	37.552	38.838	38.902
Kamyon	296.279	304.091	308.782	316.949
Kamyon+Römork, Çekici+Yarı Römork	110.038	130.291	156.294	182.679
Toplam Kilometre	2.046.373	2.134.994	2.287.566	2.432.573

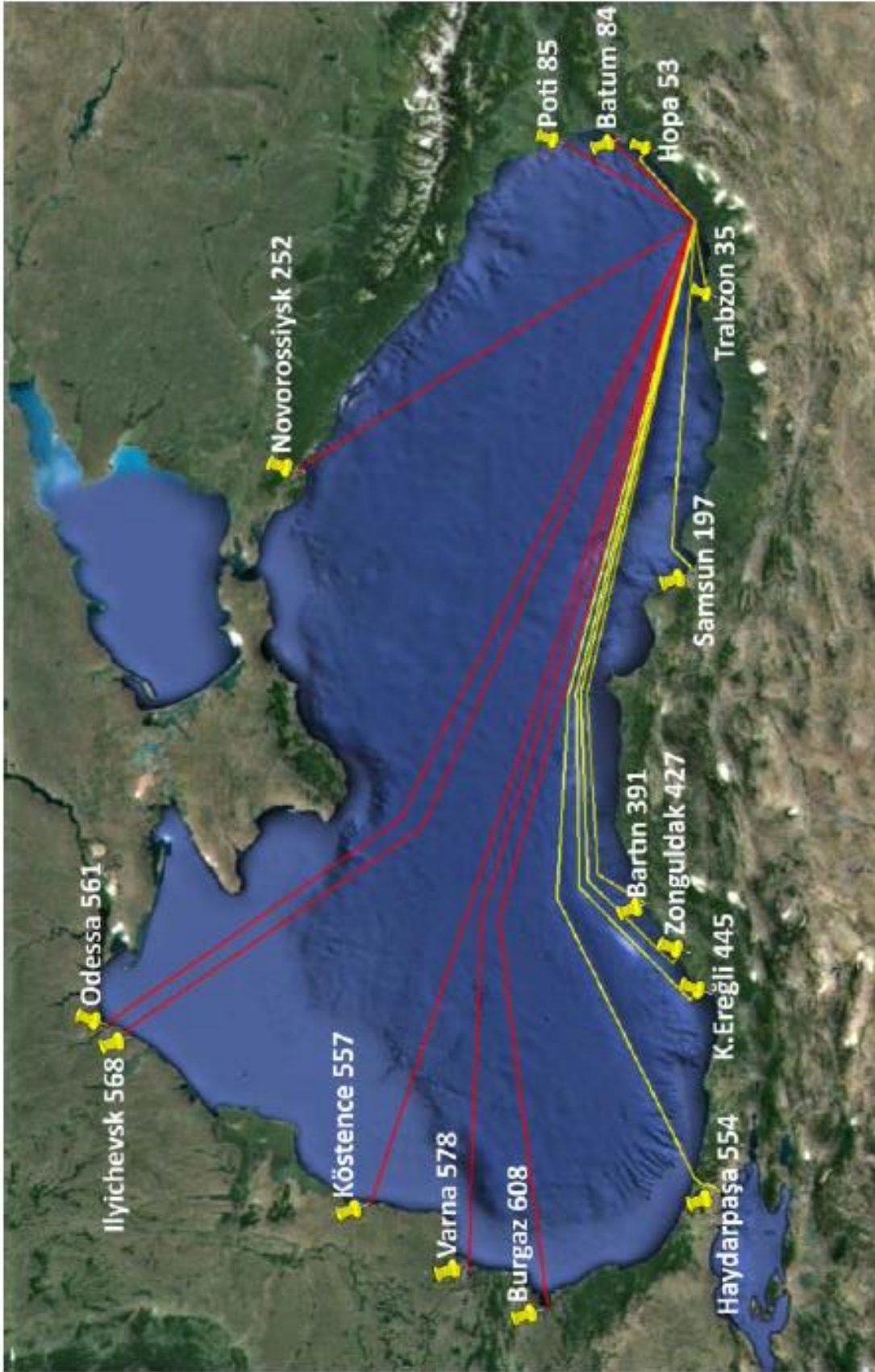
Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

4.2. HAVAYOLU ULAŞIMI

Trabzon Havalimanı, Endüstriyel Gelişme Bölgesi'ne 50 km uzaklıktadır. Trabzon Havalimanı'na 2013 yılında toplam 20.787 uçak inip-kalkmıştır. Havalimanının 3,5 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2 adet terminali mevcuttur. 2013 yılında yaklaşık 2,4 milyon kişilik gelen-giden yolcu trafiği gerçekleşmiştir.

4.3. DENİZYOLU ULAŞIMI

Karadeniz'deki başlıca ticaret limanları; Türkiye'de Zonguldak, Karadeniz Ereğlisi, Bartın, Samsun, Trabzon, Hopa ve Rize, Ukrayna'da Odessa, Ilyichevsk, Romanya'da Köstence, Bulgaristan'da Varna ve Burgaz, Rusya'da Novorossiysk, Gürcistan'da Batum ve Poti limanlarıdır. Bu limanlar ve Doğu Karadeniz Endüstriyel Gelişme bölgesinin bu limanlara olan uzaklıkları (deniz mili) Şekil 6'de gösterilmiştir.



Şekil 6: Karadeniz'deki Başlıca Limanlar ve Proje Bölgesinin Bu Limanlara Uzaklıkları

Doğu Karadeniz Lojistik Tesis Alanı'nın Karadeniz'deki diğer limanlara olan uzaklıkları Tablo 2.2'de verilmiştir.

Tablo 2.2: Proje Bölgesinin Karadeniz'deki Limanlara Yaklaşık Uzaklıkları (Deniz mili)

	Trabzon	Hopa	Batum	Poti	Samsun	Novorossiysk	Bartın	Zonguldak	Haydarpaşa	Köstence	Odessa	Ilyichevsk	Varna	Burgaz
Of-İyidere	35	53	84	85	197	252	391	427	554	557	561	568	578	608

Karadeniz havzasındaki önemli ticaret limanlarının karşılaştırmalı özellikleri yerli ve diğer ülke limanları için sırasıyla Tablo 2.3 ve Tablo 2.4'de verilmiştir.

Tablo 2.3: Bölgedeki Yerli Limanların Özellikleri

	Rıhtım Sayısı	Min.-Max. Rıhtım Uzunluğu (m)	Min.-Max. Su Derinliği (m)	Toplam Rıhtım Uzunluğu (m)	Yıllık Elleçleme Kapasitesi (Milyon Ton)	Verilen Servisler (°)	Toplam Liman Alanı (ha)
Zonguldak	4	125-510	6,0-7,5	1.050	2,3	2-4	8,0
Bartın	1	480	7,5-8,0	480	1,4	1-2	4,5
Samsun	14	155-400	7,0-12,0	1.756	11,3	1-2-4	84,5
Trabzon	9	25-580	2,0-12,0	1.525	10,0	1-2-3-4	25,3
Rize	5	30-270	8,0-12,0	1.100	2,5	1-2-3-4	18,0
Hopa	9	38-215	4,0-9,5	1.346	3,0	1-2-3-4	12,7

*1: Konteyner 2:Genel Kargo ve Dökme Yük 3:Sıvı yük 4:Ro-Ro

Tablo 2.4: Bölgedeki Yabancı Limanların Özellikleri

	Rıhtım sayısı	Min.-Max. Rıhtım uzunluğu (m)	Min.-Max. Liman Su Derinliği(m)	Toplam Rıhtım Uzunluğu (m)	Yıllık Elleçleme Kapasitesi (Milyon Ton)	Verilen servisler (°)	Toplam Liman Alanı (ha)
Odessa	54	300-570	9,5-13,0	9.000	57,7	1-2-3	141,0
Ilyichevsk	29	122-420	7,5-14,0	6.000	30,0	1-2-3	60,3
Batum	11	44-284	8,2-12,2	2.077	18,3	1-2-3-4	83,4
Köstence	140	25-636	8,0-19,0	29.830	100,0	1-2-3-4	1,3
Varna	36	200-500	10,5-11,5	5.775	**16,6	1-2-3	50,7
Burgaz	19	60-280	5,0-15,5	3.233	***2,8	1-2-3	42,0
Novorossiysk	43	300-600	4,5-24,0	9.150	***83,0	1-2-3-4	95,9
Poti	15	71-264	6,1-12,5	2.900	***3,7	1-2-3-4	20,0

*1: Konteyner 2:Genel Kargo ve Dökme Yük 3:Sıvı yük 4:Ro-Ro

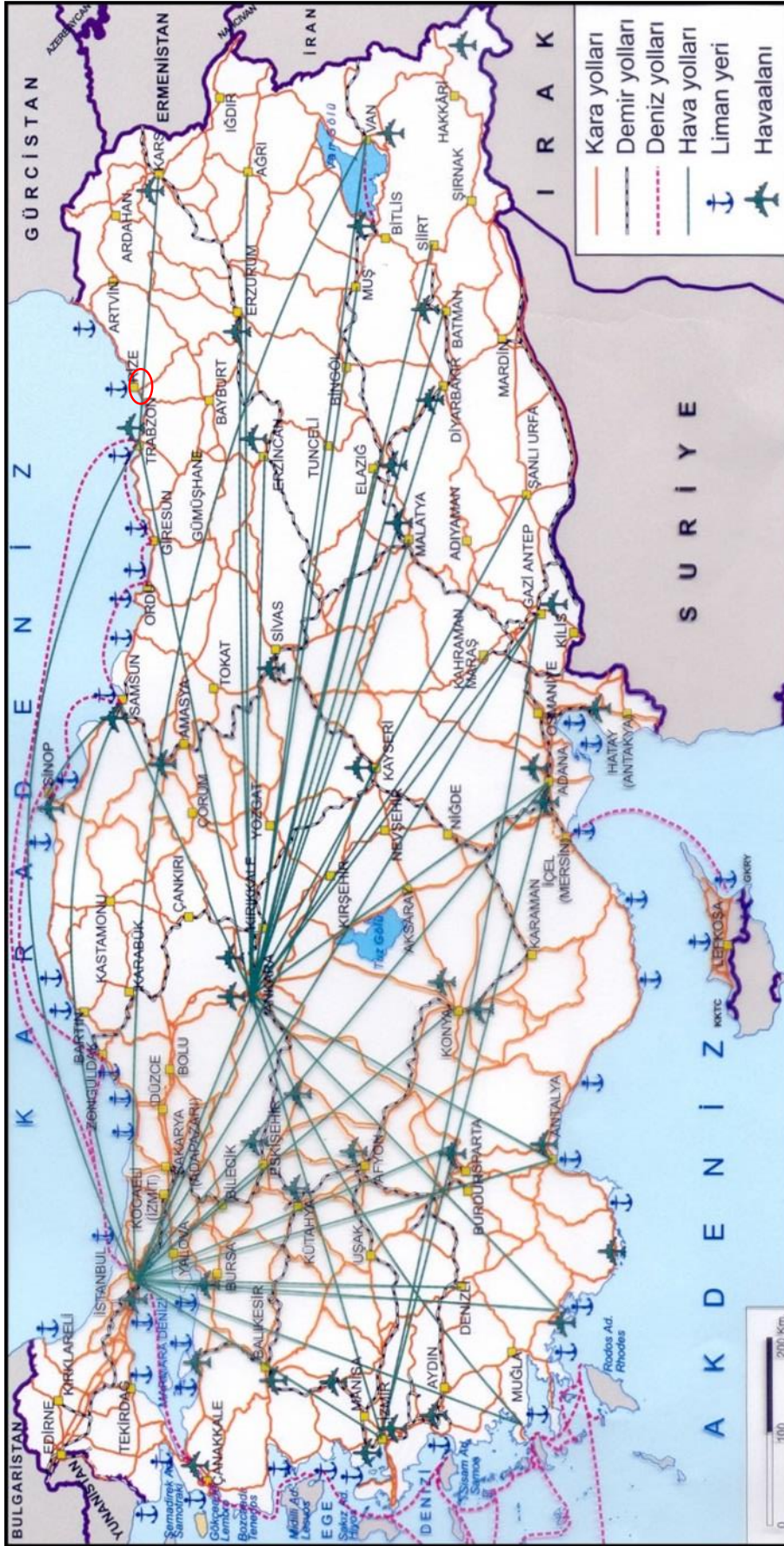
** 2013 yılı elleçleme miktarını göstermektedir.

*** 2012 yılı elleçleme miktarını göstermektedir.

Köstence ve Novorossiysk yıllık elleçleme kapasitesi, rıhtım sayısı ve diğer özellikleri bakımından Karadeniz'in en büyük iki limanıdır. Köstence limanı Avrupa ülkeleri, Transkafkasya, Orta Asya ve Uzak Doğu pazarlarının kesişim noktasında bulunmaktadır.

Novorossiysk limanı kargo taşımacılığında Avrupa'nın üçüncü, Rusya'nın ise ikinci büyük limanıdır.

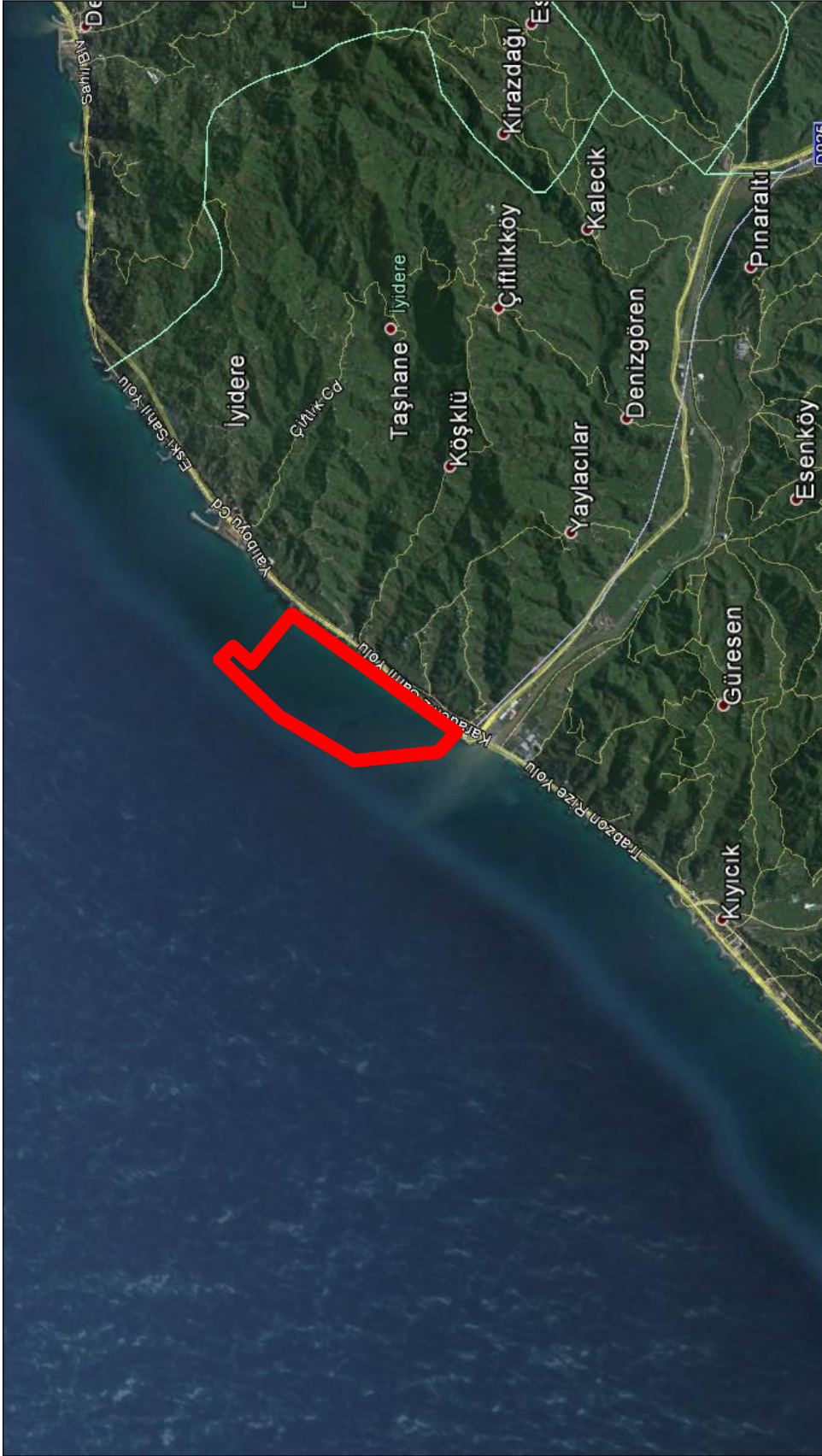
İhale aşamasında olan 25 milyon ton kapasiteli Filyos Limanı da dikkate alındığında, Karadeniz havzasındaki toplam yük elleçleme kapasitesi açısından ülke yük trafiği payımızın yaklaşık %20'lerde kaldığı görülmektedir.



Şekil 7. Planlama Alanının Ülke Ulaşım Ağındaki Yeri



Şekil 8. Planlama Alanının Bölge Ulaşım Ağındaki Yeri



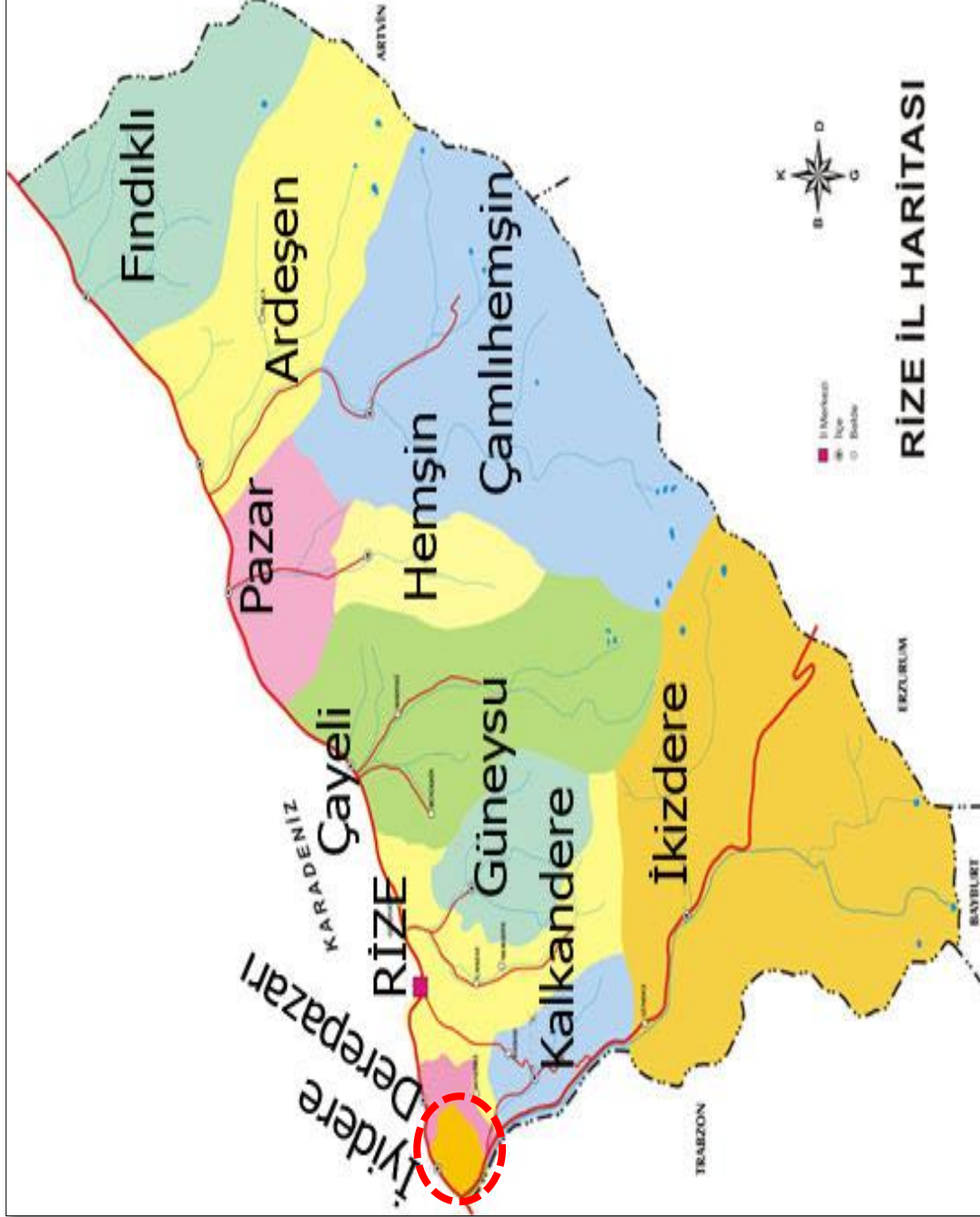
Şekil 9. Planlama Alanının Yerel Ulaşım Ağındaki Yeri

5. İDARİ YAPISI

Planlama alanı; Doğu Karadeniz Bölgesinde Rize ili İyidere ilçesi Belediye sınırları içinde kalmaktadır. Rize ili; Kuzeydoğu Anadolu’da, Doğu Karadeniz Bölümü kıyı şeridinin doğusunda yer almaktadır. Rize coğrafi olarak 40°-20' ve 41°-20' kuzey enlemleri ile 40°-22' ve 41°-28' doğu boylamları arasında yer alır. İyidere ilçesi Rize ilinin en batısında Rize-Trabzon il sınırında yer almaktadır.

XVII. yüzyılda geniş bir idari nüfuza sahip olan Trabzon Beylerbeyliği içerisinde önemli kazalardan biri olan Rize, 20 Nisan 1924 yılında il haline gelmiştir 1933 yılında Artvin İli ile birleştirilip idari yapıda 1936 yılına kadar Çoruh İli olarak yönetilmiştir. 4 Kasım 1936 yılında yürürlüğe giren 2885 sayılı kanunla Çoruh İli kaldırılmış, Rize yeniden il statüsüne kavuşmuştur. Pazar ilçesi bu dönemde Rize’ye bağlı tek ilçe durumundayken süreç içerisinde İkizdere, Çayeli, Ardeşen, Fındıklı, Çamlıhemşin ve Kalkandere (Karadere) ilçelerinin katılımıyla bugünkü idari biçimini almıştır. Rize İli’nin merkez ilçe dahil olmak üzere 12 ilçesi bulunmaktadır. Bunlar Ardeşen, Çamlıhemşin, Çayeli, Derepazarı, Fındıklı, Güneysu, Hemşin, İkizdere, İyidere, Kalkandere, Pazar ve Merkez ilçeleridir.

Rize –İyidere Lojistik Limanı(Konteyner,Genel Kargo ve Ro Ro Limanı Nazım İmar Planı Açıklama Raporu

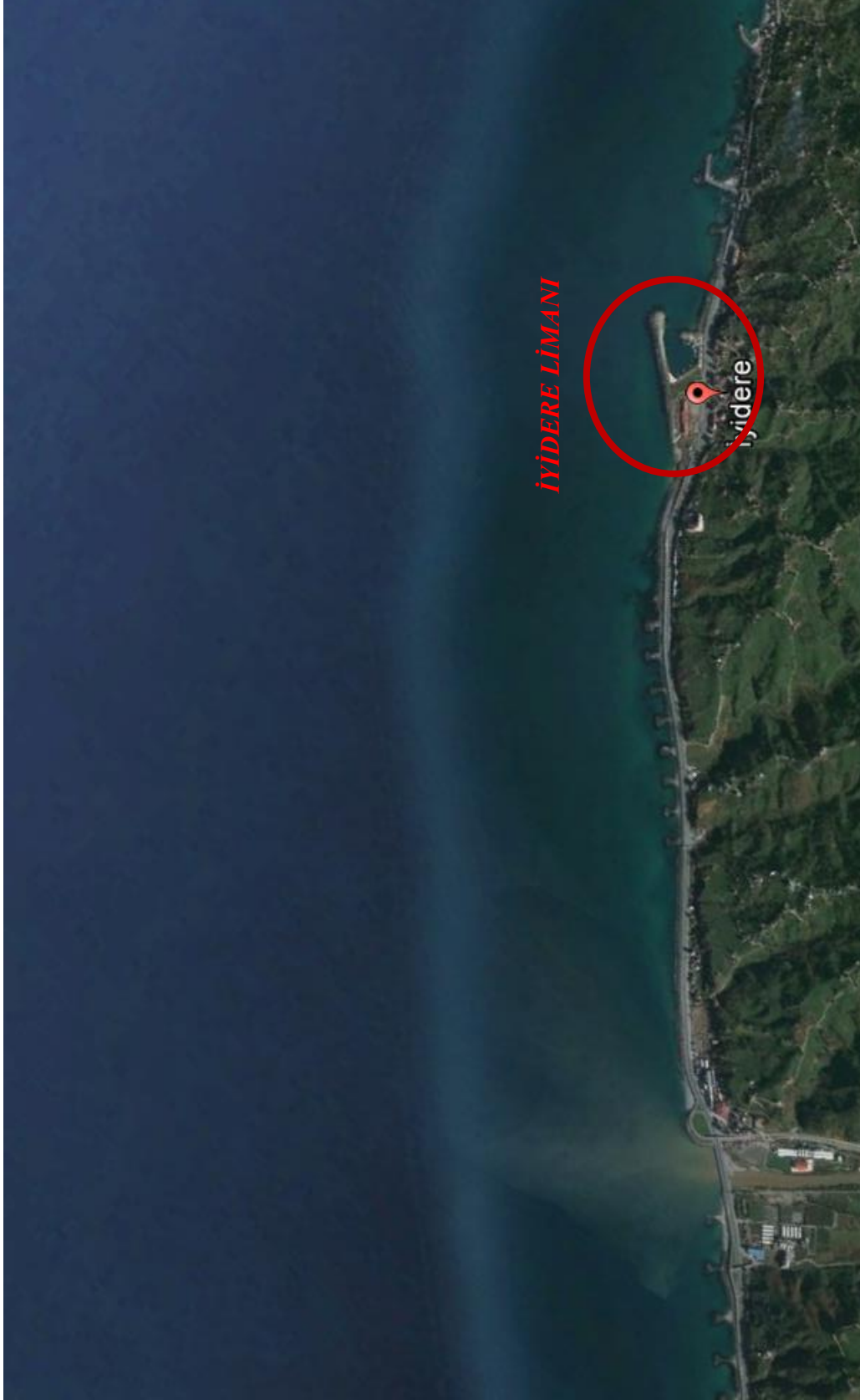


Şekil 11. İlçe Sınırları

6. PLANLAMA ALANI ÇEVRESİNDEKİ KIYI TESİSLERİ

Planlama alanı Karadeniz Sahil Yolunun İyidere Şehir Geçişinin güneyinde olup, batıda İyidere köprüsünden başlayıp doğuda İyidere limanında son bulmaktadır. Planlama Alanın içinde Karadeniz Sahil Yolu ile birlikte karayolu ile bağlantılı olan karayolu tahkimat alanları yer almaktadır.

Karadeniz Sahil Yolunun güneyinde kıyı boyunca konut alanları, Spor alanları, Rekreatif alanlar, Sanayi alanı gibi çeşitli kullanımlar yer almaktadır.



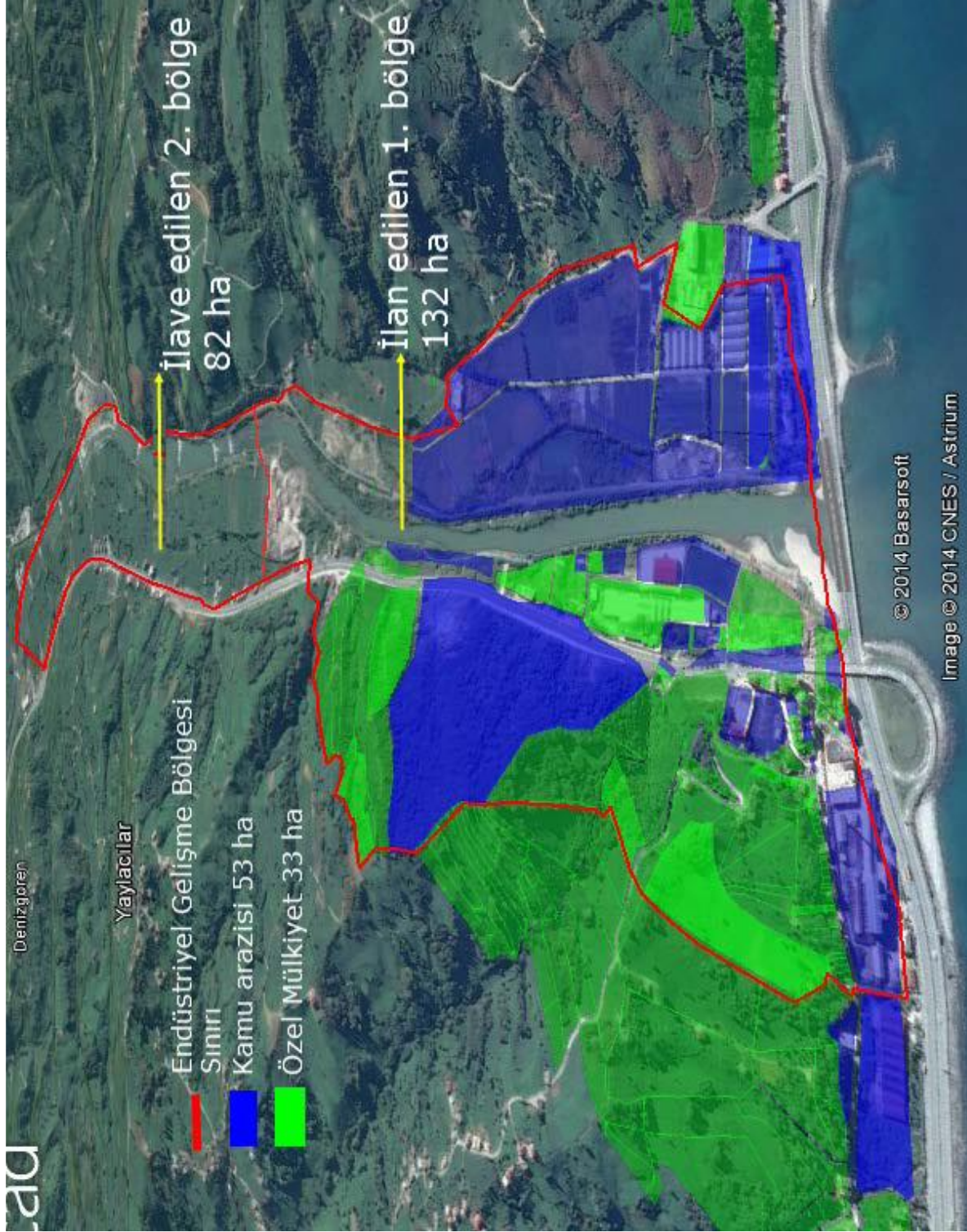
Şekil 12. Planlama Alanı Çevresindeki Kıyı Tesisleri

7. PLANLAMA ALANI VE YAKIN ÇEVRESİNDEKİ ÖZEL KANUNLARA TABİ ALANLARA İLİŞKİN BİLGİLER

Planlama alanında özel kanunlara tabii (Orman alanları, Milli parklar, Sit alanları vb.) alanlar bulunmamaktadır.

8. MÜLKİYET BİLGİSİ

Doğu Karadeniz Bölgesi Konteyner Limanı, Endüstriyel Gelişme Bölgesinin Kuzeyinde yapılması planlanan dolgu alanı üzerinde yer almaktadır. Endüstriyel Gelişme Bölgesi, ortasından İyidere Dere'sinin geçtiği büyük çoğunluğu düz, bir bölümü ise dağlık olan bir arazi üzerinde bulunmaktadır. Bakanlık Olur'ları ile ilk olarak 132 ha, daha sonra ise 82 ha olmak üzere, toplam 214 ha'lık alan tahsis edilmiştir. Tahsis edilen alanın yaklaşık 50 ha'lık (%23,3) kısmı dağlık ve engebeli bir yapıya sahiptir. Yaklaşık 18 ha'lık (%8,4) kısmından ise dere geçmektedir. Endüstriyel Gelişme Bölgesinin 86 ha'lık bölümünün mülkiyeti tespit edilmiştir. Mülkiyeti tespit edilen alanın 53 ha'ı kamuya, 33 ha'ı ise özel mülkiyete aittir. Endüstriyel Gelişme Bölgesi olarak ilan edilen bölgenin ve çevresinin mülkiyet durumu Şekil 13'de görülmektedir.

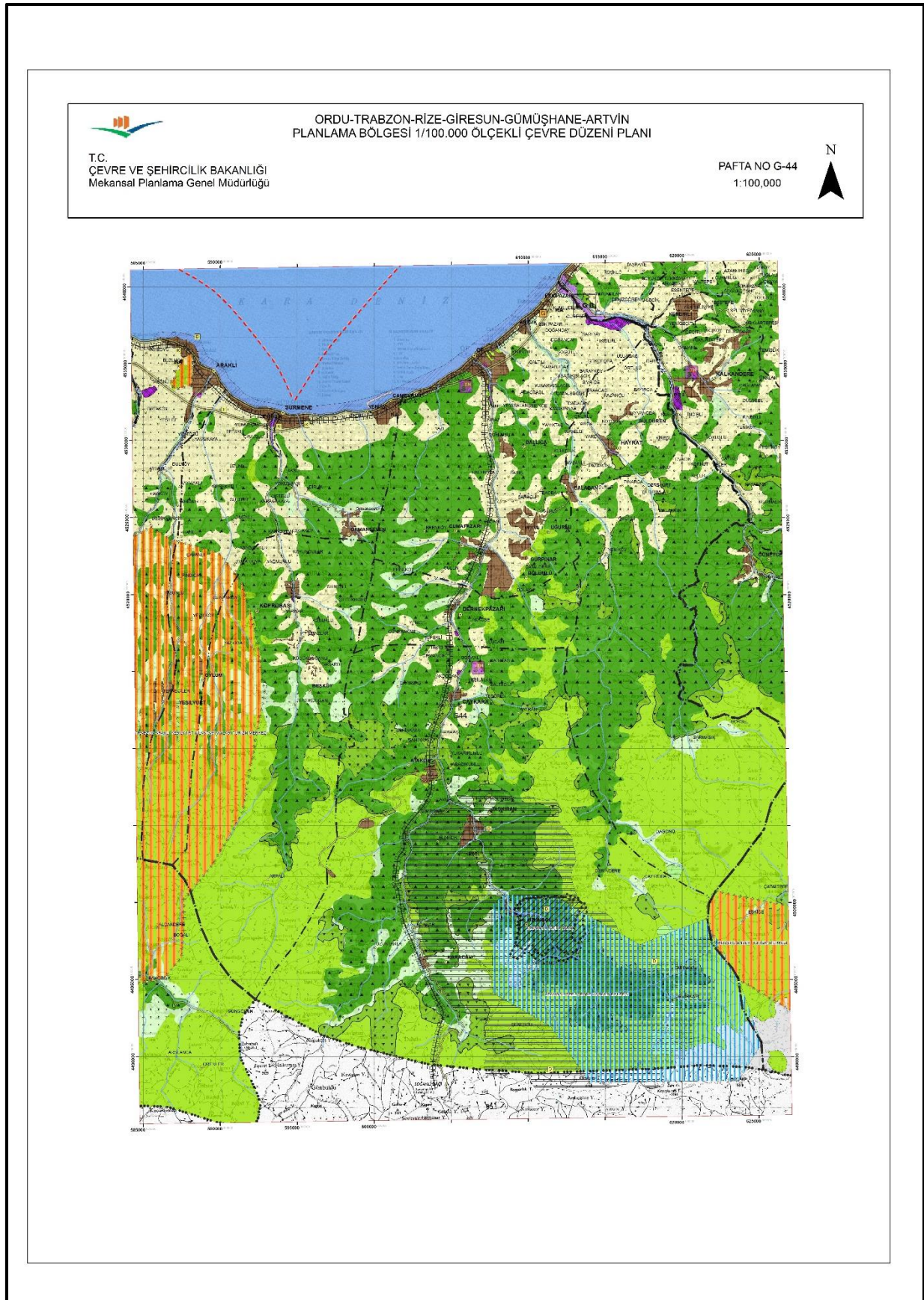


Şekil 13. Lojistik Tesis Alanı Çevresinin Mülkiyet Durumu

9. ÜST ÖLÇEK PLAN KARARLARI

Planlama alanının bulunduğu bölgenin üst ölçek plan kararları incelendiğinde Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin planlama bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planına göre planlamaya konu olan alanın geri sahasının endüstri gelişme bölgesi olduğu, planlama alanında bir kullanım kararı bulunmadığı plan hükümlerinin 6.20 maddesinde limanlar, yat limanları, iskeleler, balıkçı barınakları ve tersane alanlarında 3621 sayılı kıyı kanunu ve ilgili yönetmelikleri ile yürürlükteki ilgili diğer mevzuat hükümleri doğrultusunda uygulama yapılacaktır” hükmü yer almaktadır. Karadeniz Sahil Yoluna paralel Tren Yolu, İyidere Çayı boyunca hem Rize hem de Trabzon il sınırları içinde kalmakta olan Endüstriyel Gelişme Bölgesi, Of, Kırıkcık ve Eskipazar Kıyısı Doğal ve Ekolojik Niteliği Korunacak Alanlar olarak planlanmıştır.

Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin planlama bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Plan Notunun 6.6.5. numaralı “Endüstriyel Gelişme Bölgesi: Bu planda gösterilen genel olarak ihracata yönelik Endüstriyel Gelişme Bölgelerinde, lojistik faaliyetleri ve bu faaliyetlere katkıda bulunan ticari üniteler, paketleme veya ambalaja dayalı sanayi faaliyetleri ve gerektiğinde gümrük işlemleri yapılabilir. Bu alanlar liman geri sahası kullanımlarını da içerir. Bu alanlardaki yapılaşma koşulları ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınmak suretiyle alt ölçekli planlarda belirlenecektir...” hükmüyle arazi kullanım kararları belirtilmiştir.



Şekil 14: Çevre Düzeni Planında Planlama Alanı ve Çevresi

10.PLANLAMA ALANI YAKIN ÇEVRESİ MER'İ PLAN BİLGİSİ

Planlama alanı İyidere ilçesinin mücavir alanında yer almaktadır. İyidere Köprüsünden başlayıp İyidere Tüneline kadar olan Karadeniz Sahil Yolu İyidere geçişine ait 1/5000 ölçekte Dolgu Alanı Nazım imar Planı Bulunmaktadır. Ayrıca İyidere'ye ait Nazım ve Uygulama imar planları planlama alanına yakın bir konumdadır.

11.ÖNCEKİ PLAN KARARLARI

Karadeniz Sahil Yolu Projesi ile ilgili çalışmalar 1983 yılında başlamış olup, proje hazırlıklarını takiben değişik inşaat aşamaları ile tamamlanmıştır. Değişik mesafeler için ayrı ayrı ihale edilen proje kapsamı, 2007 tarihinde bitmiştir. Söz konusu proje “Karadeniz Sahil Yolu İyileştirme Projesi” ismi ile 1983 yılında, yatırım programına 2 şeritli 1. sınıf devlet yolu olarak girmiştir. Proje ihalesi 1987 yılında yapılmış ve 1990'lı yıllarda da projesi tamamlanan kesimlerin 2 şeritli olarak yapımı ihale edilmiştir. Mevcut yolun, hızla artan trafiğe cevap veremeyecek duruma gelmesi nedeniyle, Karadeniz Sahil Yolunun bölünmüş yola dönüştürülmesi zorunluluğu doğmuştur. Bu nedenle, 1996'dan sonra, Samsun-Trabzon-Sarp arasında mevcut yolun bölünmüş hale getirilmesi için proje ve yapım çalışmalarına başlanılmıştır.

Karadeniz sahil yolu kapsamındaki İyidere karayolu geçişi, doğu-batı yönlü kıyıya paralel şekilde uzanmaktadır. Yolun deniz tarafında, kıyı ve yolu korumaya yönelik yapılmış (t mahmuz, topuk, kum tutucu vb.) yapıları içine alan tahkimat alanları bulunmaktadır. Yol projesi de dikkate alınarak bu alanlar planlamada Karayolu Tahkimat Alanı olarak düzenlenmiştir.

Mülga Demiryolları Limanlar Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü ile Karayolları Genel Müdürlüğü arasında 14.12.1998 tarihinde imzalanan protokole göre inşaatı tamamlanan kıyı yapıları ile bunlara ilave olarak planlama alanının ortasında yer alan İyidere Balıkçı Barınağı ve çekek yeri plana işlenmiştir.

Yine 23.11.2011 tarihinde onaylanan planda İyidere kent merkezinin kuzeyinde önerilen spor, rekreasyon alanları ve yaya yolları yerleşmede yaşayanların denizden ve kıyıdan faydalanmasına da olanak sağlayacak şekilde balıkçı barınağı ve çekek yerinin gerisinde kalan alan boyunca birleştirilerek işlevselliği ve uygulanabilirliği arttırılmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğünce belirlenen Yol ve Emniyet Sahası sınırı imar planına işlenmiş ve Yol ve Emniyet Sahası sınırı ile mevcut karayolu güzergahı arasında kalan alan Karayolu Koruma Kuşağı olarak belirlenmiştir.

12.HALİHAZIR HARİTA BİLGİSİ

Planlama Alanı yaklaşık 350 ha olup ITRF 96 koordinatlı 27/10/2008 tarihte onaylı 1/5000 ölçekli F44-C-22-C ve G44-B-02-B numaralı 2 adet halihazır haritayı kapsamaktadır.

F44-C-22-C
G44-B-02-B

Şekil 16.Planlama Alanının Pafta Anahtarı

13.PLANA İLİŞKİN RAPORLAR

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2013 yılında Rize ve Trabzon il sınırında yer alan İyidere bölgesini lojistik merkezi kurulması yönünde “Özel Proje Alanı” ilan etmiştir. Daha sonra kapsamı ve alanı genişletilerek bölge “Endüstriyel Gelişme Bölgesi” olarak onaylanmıştır.

Bu gelişmeler karşısında Rize İl Özel İdaresi, Rize Sanayi ve Ticaret Odası, Rize Ticaret Borsası, Deniz Ticaret Odası ve Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi kurumsal temsilcileri Endüstriyel Gelişme Bölgesi için fizibilite çalışması başlatmışlardır. Bu bağlamda kurulması öngörülen Doğu Karadeniz Endüstriyel Gelişme Bölgesi için

gerekli fizibilite çalışmaları Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Boğaziçi Üniversitesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Uludağ Üniversitesi ve Deniz Ticaret Odasının yer aldığı bir çalışma grubu ile yaklaşık on ayda tamamlanmıştır.

Rapor, proje bölgesinin arazi mülkiyeti ve mevcut yararlanma durumunu, sahanın fiziki durumunu ortaya koyduktan sonra bölgenin ulaşım olanakları ve ekonomik yapısını değerlendirmiştir. Raporun pazar araştırması bölümünde mevcut yerin seçim kriterleri, bölge limanları ve yük potansiyelleri değerlendirilerek projenin yük ve kapasite tahmini çeşitli senaryo analizleri doğrultusunda yapılmıştır.

Yapılan kara ve deniz ölçümleri sonucunda bölgenin topografik ve hidrografik yapısı belirlenmiştir. Bölgeye en yakın veri kaynakları kullanılarak sahanın rüzgâr ve dalga analizleri yapılmıştır. Buna göre tasarımda kullanılacak dalga yüksekliği 7,2 m, dalga periyodu ise 12 saniye olarak belirlenmiştir.

Mendirek tasarımı için denizde 10 adet sondaj yapılmıştır. Yapılan mühendislik analizleri sonucunda en uygun liman yerleşim planı oluşturulmuştur. Geoteknik değerlendirmelerle dalgakıranların konumları belirlenmiş ve tasarım dalgalarına göre mendirek kesitleri projelendirilmiştir. Ana dalgakıran, denizde zemin hesaplarının izin verdiği en derin noktaya yerleştirilmiştir. Belirlenen sınırlarla 4.000 TEU'luk gemiler limana sorunsuz bir şekilde yanaşabilecektir. Batı'da ve Kuzey'de fiziki sınırlara dayandırılan dalgakıranların Doğuya doğru genişleme imkânı kullanılarak alternatif bir büyüme planı çizilmiştir.

Liman özellikle transit taşımacılık ve konteyner ağırlıklı olarak düşünülmüştür. Konteyner gemileri için kıyıya paralel 1050 m uzunluğunda bir konteyner rıhtımı planlanmıştır. Konteyner terminalinde aynı anda üç büyük konteyner gemisi yükleme boşaltma yapabilecektir. Her gemiye üç ShiptoShore (STS) vinç hizmet verecek şekilde konteyner rıhtımında kullanılabilecek maksimum STS vinç adedi dokuzdur. Limanın konteyner elleçleme kapasitesi yılda 1,5 milyon TEU olarak hesaplanmıştır.

Yük olarak bunun yaklaşık karşılığı yıllık 20 milyon tondur. Drewry (2002) yayınına göre bu kapasite 9 vinç için 1,6 milyon TEU/yıl'a kadar çıkmaktadır.

Mevcut stok sahası, üst üste üç sıra konteyner stoklayarak ve 7 günde bir yükün stoktan çıkacağı kabulü ile bu yükü stoklayabilecektir. Stok süresi kısaltılarak ve/veya konteynerleri beş sıraya kadar stoklayarak bu kapasite artırılabilir. Buna göre, stok sahası ve rıhtım indir-bindir kapasitesi uyumludur.

Limanın batı sınırındaki dalgakıran boyunca 475 m uzunluğunda bir dökme yük terminali planlanmıştır. Buraya aynı anda iki adet 60.000 DWT'luk geminin yanaşıp yükleme-boşaltma yapabileceği öngörülmüştür. Dökme Yük Terminalinin yıllık kapasitesi 3,5 milyon ton olarak hesaplanmıştır. Sıvı yük için ise ana dalgakıran arkasında 60.000 DWT tanker için yer planlanmıştır. Liman erişim yollarındaki trafik tahminlerinde bir sorun olmayacağı tespit edilmiştir.

Planlama sonrasında yapılacak liman için Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 14.05.2015 tarih ve 8172 sayı numarası ile onaylanan İmar Planına Esas Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu bulunmakta olup bu rapora göre inceleme alanı için yapılan tanımlama şu şekildedir.

Jeolojik olarak güncel deniz çökelleri, kontrollü ve kontrolsüz dolgulardan oluşan ve eğim değerinin % 0-10 olduğu alanlardır. Yapılan sondajlarda inceleme alanının tamamının güncel deniz çökeli olduğu ve deniz çökellerinin genel olarak kum, siltli kumlardan oluştuğu belirlenmiştir. Kumlu birimler çok gevşek-gevşek-sıkı-çok sıkı derecededir.

Birimin siltli kum olması ve deniz suyu içerisinde olduğundan dinamik yüklerde sıvılaşma riski mevcuttur.

Yapılan oturma ve taşıma gücü hesaplamalarında belli seviyelerde oturma ve taşıma gücü problemleriyle karşılaşılacağı, ayrıca birimin kum olması nedeniyle ani

oturmaların oluşacağı kanaatine varılmıştır. Bu nedenlerden dolayı inceleme alanı yerleşime uygunluk açısından “Önlemleri Alanlar 5 Mühendislik Problemleri Açısından (Şişme, oturma, taşıma gücü vb.) Önlem Alınabilecek Alanlar” olarak değerlendirilmiş ve rapor eki 1/1000 ölçekli yerleşime uygunluk haritasında “ÖA-5” simgesiyle gösterilmiştir.

Bu alanlarda;

1. Yapılacak her türlü imalatda deniz suyunun bozucu etkisi, dalga kuvvetleri göz önüne alınmalıdır.

Bu kısımda yapılması muhtemel dolgu alanlara dökülecek malzemenin deniz suyu ile olan etkileşimi araştırılmalı ve deniz suyuna karşı dirençli malzeme ile dolgu yapılmalıdır.

2. Denizel dolgu üzerine yapılacak dolgu imalatı için sağlam, sert, aşınma, donma ve hava tesirlerine karşı dayanıklı uygun malzeme seçiminde DLH standartlarında belirtilen esaslar dikkate alınmalıdır.

3. Gerek yapıların statik projelerinin belirlenmesi gerekse yapı malzemelerinin seçiminde deniz suyu koşulları göz önüne alınmalı; suyun aşındırıcı etkisine karşı dayanıklı yapı malzemeleri tercih edilmelidir.

4. Dolgu projeleri ilgili kurum tarafından onaylanmalıdır. Deniz suyu basma riskine yönelik ilgili kurum görüşü alınmalıdır.

5. Uygulanacak her türlü mühendislik önlemi uzman mühendislerce projelendirilmelidir.

6. Zeminlerin yanal ve düşey yönde farklılıklar gösterebileceği, bunun sonucu olarak yapı temellerinde görülebilecek farklı oturmaların engellenmesi için uygun temel tipinin seçilmesi gerekmektedir.

7. Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıtılacağı zeminin mühendislik parametrelerinin (şişme, oturma, sıvılaşma ve taşıma gücü) bina – parsel bazında yapılacak zemin etütleriyle ayrıntılı olarak irdelenmeli, değerlendirmeler sonucunda çıkacak problemlere göre gerekli önlemler alınmalıdır.

İnceleme alanında yapılacak her türlü mühendislik projesinde Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik Esaslarına uyulmalıdır.

14.PLAN KARARLARI

Lojistik üs, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir.

Lojistik üsler, deniz veya havalimanı tabanlı olsun faaliyetlerini belirli bir merkezde yürütmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme imkânını sağlamaktadır.

Lojistik üs kavramının tarihsel gelişimi incelendiğinde kullanım alanının ilk olarak deniz ve havalimanları olduğu görülmektedir. Giderek yaşanan gelişmeler, uluslar arasılaşma gibi faktörlerin etkisi ile deniz ve havalimanlarının birbiriyle entegrasyonu gerçekleşmiştir. Bununla beraber bu bölgeler taşıma merkezi olarak ifade edilmeye başlanmıştır. Daha sonrasında taşıma merkezlerini de geçerek dağıtım merkezleri haline gelmişlerdir. Sonrasında ise yaşanan değişimin etkisi ile bir ülke geneline hakim olabilecek lojistik üsler kurulmuştur. Bu yaşanan değişimin nedenleri ise uluslararası etkileşim, hız, taşıma sistemlerinde entegrasyonun artması, hızlilik ve maliyet avantajı olarak ifade edilebilmektedir.

Doğu Karadeniz Bölgesi, Avrupa ve Orta Asya'ya açılan Kafkasya Koridoru üzerindeki konumu ile stratejik öneme sahiptir. Ovit tünelinin tamamlanması bu ulaştırma koridorundaki Kuzey-Güney yük hareketinde ve özellikle İran transit yükünde avantaj kazanılmasına imkân sağlayacaktır.

Doğu Karadeniz Endüstriyel Gelişme Bölgesi Rize ili İyidere ilçesi Hazar Mahallesi ile Trabzon ili Of ilçesi Eskipazar Mahallesi sınırları dâhilindedir. Söz konusu bölge ilk olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 20.09.2013 tarih ve 14601 sayılı Olur'u

ile “Özel Proje Alanı” olarak onaylanmıştır .İlk ilan edilen bölge yaklaşık olarak 132 hektar (ha)’dır. Özel Proje Alanı aşağıdaki gerekçeden dolayı büyütülerek yeniden Bakanlık Olur’u almıştır:

“Ovit Tüneli Projesi’nin Karadeniz’i ve Kuzey Kafkasya’yı Doğu ve Güneydoğu Anadolu’ya oradan da Orta Asya ve İran’a bağlayacak önemli bir ulaşım güzergâhının en kritik geçişini oluşturduğu; Karadeniz Sahil Yolu’nu İkizdere üzerinden İspir’e oradan da Erzurum’a bağlayacak bu ulaşım güzergahının, ticaretten turizme kadar her alanda bölgenin potansiyelini harekete geçirecek stratejik bir proje olduğu hususları dikkate alınarak Bakanlık Makamının 10.10.2013 tarih ve 15964 sayılı Olur’ları ile sınırları genişletilerek yeniden düzenlenmiştir”. Yeniden düzenlenerek büyütülen Özel Proje Alanı 214 ha’a çıkarılmıştır.

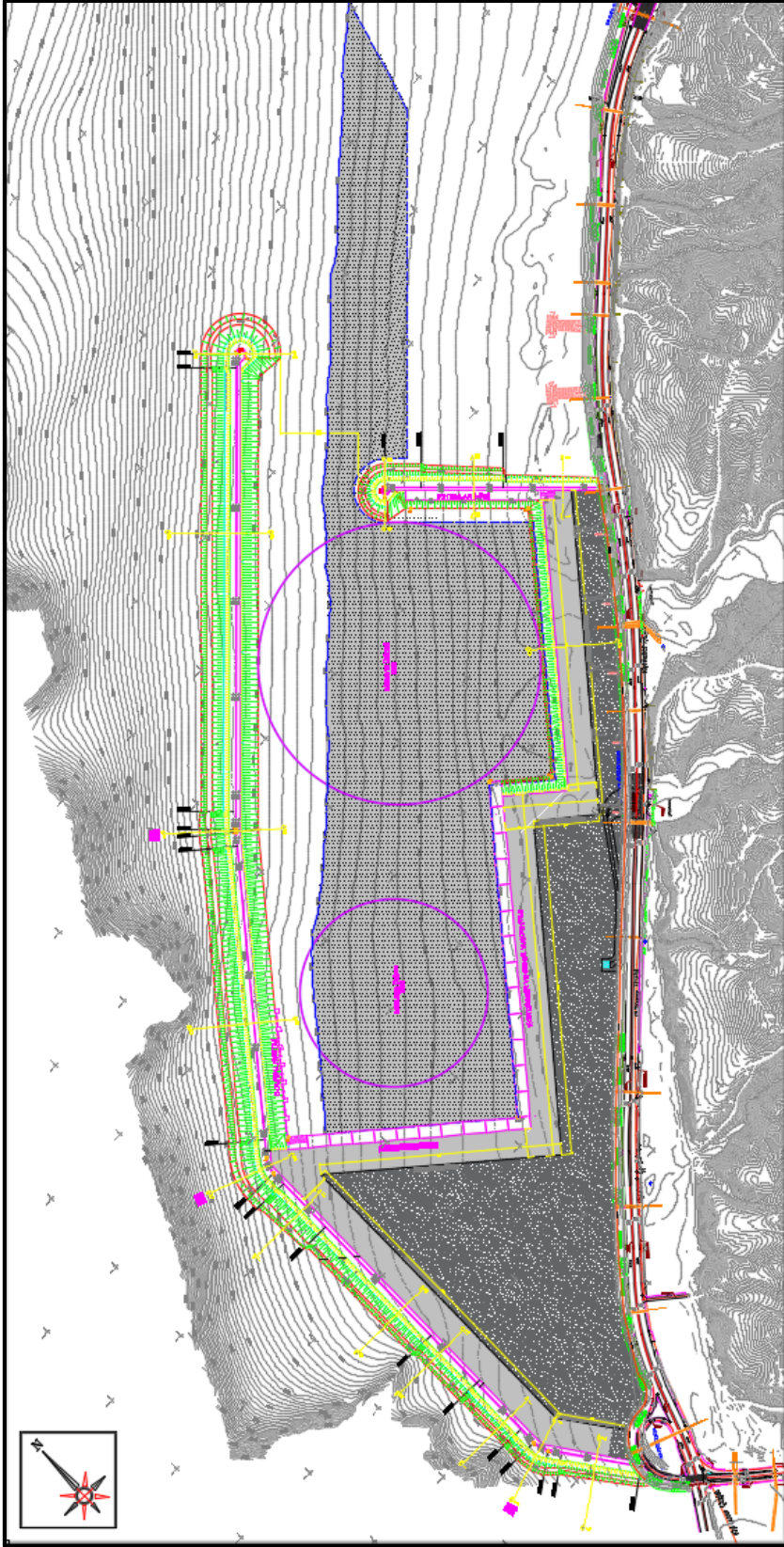
Söz konusu bölge Bakanlık Makamının 10.10.2013 tarihli Özel Proje Alanı ilanı Olur’u ve ilgili kurumların görüşleri değerlendirilerek Bakanlık makamının 13.12.2013 tarih ve 19532 sayılı Olur’u ile Endüstriyel Gelişme Bölgesi olarak onaylanmıştır. Bölgenin ilan Olur’unda aşağıdaki ifadeler de yer almaktadır. “1/100.000 ölçekli Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama Bölgesinde Trabzon ili, Of ilçesi ile Rize ili İyidere ilçesi sınırlarında kalan alan şehir, bölge veya ülkenin ekonomik kalkınmasını desteklemek üzere; hem yerel hem küresel unsurlar dikkate alınarak, çevre sağlığı yönünden tehlike oluşturmayan ve lojistik faaliyetlerine katkıda bulunan veya paketlenme veya ambalaja dayalı sanayi, hizmet ile lojistiğin bir arada yer aldığı, bu faaliyetlerin gerektirdiği ticari ünitelerin bulunduğu, liman geri sahası faaliyetlerinin de yer alabileceği, genel olarak ihracata yönelik ve gerektiğinde gümrük işlemlerinin de yapılabileceği Endüstriyel Gelişme Bölgesi olarak ilan edilmiştir.” İlan edilen bölge Şekil 15’te görülmektedir.



Şekil 15. Endüstriyel Gelişme Bölgesi Olarak Belirlenen Alan

Yapımı devam etmekte olan yol projeleri ile Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ürünlerinin önemli bir bölümünün Doğu Karadeniz Endüstriyel Gelişme Bölgesine ve Limanına çıkarılarak dünya pazarlarına ulaştırılması sağlanacaktır. Ovit tünelinin açılmasıyla Endüstriyel Gelişme Bölgesi ile Erzurum bağlantı yolu yıl boyunca ulaşımına açık kalacaktır. Bu bağlantı yolu mesafe ve zaman açısından avantaj sağlayacağından, GAP'ta yetişen ürünler, Mersin Limanından daha erken bir zamanda İyidere-Of havzasına ulaşabilecektir. Ayrıca bu yol, Doğu ve Orta Doğu'da yer alan komşularımızın da Karadeniz'e ulaşımını sağlayacak, ihracat ve ithalatlarını bölgede yapılacak olan liman üzerinden gerçekleştirmelerine imkân verecektir.

Planlama alanında inşa edilecek olan liman, İran'ın Tebriz şehrinin dış pazarlara açılacağı en yakın liman olacaktır. İran kuzeydeki eyaletleri için 25 milyar dolarlık ithalatını Dubai limanlarından yapmaktadır. Buradan malların kuzeye gelmesi bir ay kadar sürebilmektedir. Ovit tüneli ile İran ticaretini Karadeniz limanları üzerinden yapabilecek ve bu süre 15 güne kadar inebilecektir. Bununla birlikte, bölgeye en yakın komşu ülkeler olan Gürcistan, Rusya Federasyonu ve Azerbaycan ile yaklaşık 60 milyar dolarlık ticaret hacmimiz bulunmaktadır. Yukarıda bahsedilen stratejik avantajları dikkate alındığında İyidere-Of havzasında kurulacak olan Endüstriyel Gelişme Bölgesiyle birlikte inşa edilecek limanın hem bölge illeri hem de ülkemiz ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır.



Şekil 16. Fizibilite çalışması sonucu yapılmış planlanan liman

PLAN HÜKÜMLERİ:

1.3621 “KIYI KANUNU İLE İLGİLİ YÖNETMELİK” HÜKÜMLERİ GEÇERLİDİR.

2.1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI ONAYLANMADAN UYGULAMAYA GEÇİLEMEZ.