

## A-) GENEL BAKIŞ

### 1- KENTİN ÜLKE VE BÖLGE İÇİNDEKİ YERİ

Bursa ili Türkiye'nin kuzeybatısında; 28°10' ve 30°00' kuzey enlemleriyle 40°40' ve 39°35' doğu boylamları arasında kalır. Bursa İli, coğrafi olarak Marmara Bölgesinin Güneydoğusunda yer alır. Kuzeyinde Marmara Denizi bulunan il'in idari açıdan sınır komsusu olan iller; Kuzeyde Yalova ve Kocaeli, doğuda Sakarya ve Bilecik, güneyde Kütahya ve batıda Balıkesir'dir. **Ortalama yüksekliği 155 metre, yüzölçümü 10.819 km<sup>2</sup>'dir.**

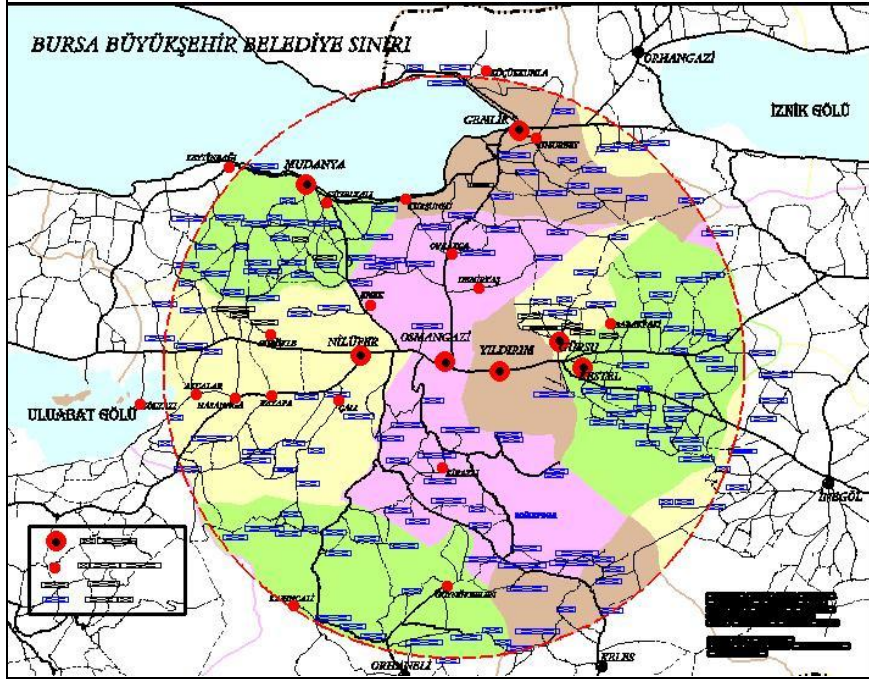


Şekil 1 Bursa'nın bölgedeki yeri

**Kent Uludağ yamaçları ile Bursa Ovası arasında kurulmuş ve lineer bir gelişim göstermiştir.** Çok eski yıllardan bu yana büyük uygarlıkların egemenliğine sahne olmuştur. Hitit, Lidya, Frigya, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı Kültürleri kentimizde izlerini bırakmıştır. **Bursa, özellikle Osmanlı Devletine başkentlik yapması sebebiyle kentleşme açısından büyük gelişimler göstermiştir.** Ortadoğu ülkelerinden Anadolu'yu aşarak gelen yollar, bu merkeze doğru yönelmiştir. Bunun sonucunda kent 15.yy'da dünyanın başlıca ticaret, sanayi ve kültür şehirlerinden biri haline gelmiştir. Bazı kaynaklara göre nüfusun o dönemde 100.000'i geçtiği belirtilmektedir. 1940'lardan sonra Ovaya doğru genişleme göstermiştir. **Birinci derece deprem bölgesinde olan kentimiz 1855 ve 1905 depremlerinde büyük hasar almıştır.**

### 2- BÖLGENİN YÖNETİMSEL YAPISI VE İDARİ BÖLÜNÜŞ

Bursa 17 ilçeye sahip bir il merkezidir. Bursa'ya ait ilçeler sırasıyla; Nilüfer, Osmangazi, Yıldırım, Büyükorhan, Gemlik, Gürsu, Harmancık, Inegöl, İznik, Karacabey, Keles, Kestel, Mudanya, M. Kemalpaşa Orhaneli, Orhangazi, Yenişehir'dir. Bu ilçelerden Nilüfer, Osmangazi, Yıldırım Büyükşehir Belediyesi'ni oluştururken 5216 sayılı "**Büyükşehir yasası**" kapsamında Gemlik, Gürsu, Kestel, Mudanya ilçeleri de Büyükşehir Belediyesi sınırlarına dahil olmuştur.



### 3- FİZİKİ ÖZELLİKLER

İl'in yüzey şekilleri, birbirlerinden eşiklerle ayrılmış çöküntü alanlarıyla, dağlar halindedir. Çöküntü alanlarının başlıcaları İznik ve Uluabat gölleriyle Yenişehir, Bursa ve İnegöl ovaları oluşturmaktadır. Toplam yüzölçümü 10.891 km<sup>2</sup> olan Bursa ili topraklarının % 17'sini ovalar oluşturmaktadır. İl sınırları dahilinde Uluabat (1.134 km<sup>2</sup>) ve İznik (298 km<sup>2</sup>) gölleri bulunmaktadır. İl'in en önemli akarsuyu Susurluk Çayının bir kolu olan Nilüfer Çayıdır. Uludağ'ın güney yamaçlarından doğan ve gene Uludağ'dan kaynaklanan birçok küçük dere ile beslenen Nilüfer Çayı Bursa Ovası'nı sulamaktadır.

İl topraklarının yaklaşık % 35'ini kaplayan dağlar doğu - batı yönünde uzanmaktadır. Bu dağların en önemlisi kuzeybatı Anadolu'nun 2543 m ile en yüksek kütlesi olan Uludağ'dır. Kuzeybatı - Güneydoğu doğrultusunda uzanır. Uludağ kütlesinin güneyine göre daha dik olan kuzey yamaçlar % 35 derecelik bir eğimle Bursa Ovası'na iner. İldeki diğer önemli yükseltiler Samanlı dağları ( 1119 m ), Katırlı dağları (1283m) Karadağ ( 833 m ) ve Mudanya dağları ( 600 m )'dir. Bursa İl topraklarının %17'sini ovalar kaplamaktadır. Bursa yerleşmesinin kuzeyindeki Bursa Ovası 208 km<sup>2</sup>lik bir alanı kapsamaktadır. Tarım arazileri yoğun olarak bağ - bahçe tarımının yapıldığı alanlardır. Yine alanda ağırlıklı olarak sulu tarım yaygın olarak yapılmaktadır.

OVA	YÜZÖLÇÜMÜ( M <sup>2</sup> )
Bursa	365
Mustafakemalpaşa	193
Karacabey	537
İnegöl	150
İznik	76
Orhangazi	97
Yenişehir	152

### 3.1- İklim

**Bursa ili sınırlarında Akdeniz iklimi ve Akdeniz ile karasal iklim arasında geçiş tipi iklimin etkileri görülmektedir.** Akdeniz ikliminin etkisiyle yazları oldukça sıcak geçen il sınırlarında nem oranının yüksek olması nedeniyle, sıcaklar boğucu ve rahatsızlık verici derecelere ulaşmaktadır

### 3.2- Bitki Örtüsü

İl bitki örtüsü iklim özelliklerine, arazinin yapısına göre değişiklikler gösterir. Dağların alt eteklerinde genellikle maki türü yeşillikler kaplı olup biraz daha yamaçlara çıkıldıkça kestane, ıhlamur, meşeliklerle kaplıdır. Uludağ'ın 1200 m'den yukarılarında köknar, karaçam ve ardıç ağaçları yer alır. **Keles yöresinde genellikle meşelikler ve karaçamlar görülür.**

**Mudanya, Gemlik, İznik ve Orhangazi yörelerinde zeytinlikler geniş bir alanı kaplamaktadır.** Bu bölgelerin yükselen yamaçlarında kayın, meşe, köknar, kavak ve çınar ağaçları vardır. İl'in kıyıdan uzak kesimlerinde otsu bitkiler de yer almaktadır. İnegöl ve çevresinde vadi yamaçlarında makilikler ve karaağaç türleri kaplı olup, dağ yamaçlarında yine köknar ve çam ağaçları yer almaktadır. Özet olarak il ormanlarında karaçam, kızılçam, sarıçam, köknar, ardıç, meşe, kayın gürgen, kestane ve çınar ağaçları bulunur. Fundalıklarında ise yabancı zeytin, incir, kızılcık, böğürtlen, üvez, defne ve benzeri bitkiler yer almaktadır.

### 3.3- Çayır ve Meralar

4342 Sayılı Mera Kanunu'nun yürürlüğe girdiği 1998 yılında, İl Tarım Müdürlüğüne çalışmalar başlanarak, Kanunun 6. maddesi gereği, İl Mera Komisyonu ve komisyona bağlı merkez ve ilçelerde 6 adet teknik ekip oluşturulmuştur. **Bursa ilinde 24.000 hektar çayır-mera, yaylak, otlak ve kışlak olduğu tahmin edilmektedir. 2005 yılı sonuna kadar merkez ilçeler; 17 ilçede toplam 474 köy ve mahallenin 22.608,6 hektar alanın tespiti ve 217 köy/mahallenin 18.360,2 hektar meranın tahdit işlemleri tamamlanmıştır.** Tespit edilen meraların % 83,3 lük kısmının tahdit işlemleri tamamlanmış olmaktadır. Tespit ve tahdit işlemleri tamamlanan 167 köy/mahallenin 14.312,3 hektarlık kısmının köylerde köy, mahallelerde belediye tüzel kişiliği adına mera olarak, 4342 sayılı Mera kanununun 4. maddesinde belirtildiği şekilde kullanılmak üzere tahsisi işlemi gerçekleştirilmiştir.

### 3.4- Akarsular

İl büyük akarsular yönünden zengin olmamakla beraber, yeteri kadar akarsuya sahip bulunmaktadır. Bunlar, dere ve çay olarak isimlendirilebilir. Bu dereler, Uludağ'ın çeşitli yönlerinden çıkararak Marmara Denizi'ne dökülür. Bunların başlıcaları şunlardır;

Nilüfer Çayı : Uludağ'ın güney yönünden çıkarak Karacabey Ovası'nda Susurluk Çayı ile birleşir ve Marmara Denizi'ne ulaşır.

Deliçay : Deliçay Uludağ'ın kuzey yamaçlarından çıkan Kaplıkaya ve Balıklı sularının birleşmesiyle bu adı alır. Batıda Gökdere ve Cilimboz dereleriyle birleşerek Nilüfer çayına karışır.

Göksu: Uludağ'dan çıkan Çayırakçe, Karadere, Bedre suyuyla birleşerek Yenişehir Ovasını sulayarak geçerken Göksu adını alır ve Osmaneli yakınlarında Sakarya Irmağına karışır.

Mustafakemalpaşa Çayı : Kütahya'nın Yoncalık mevkiinden çıkarak Tavşanlı'dan geçen Çavdarsuyu Orhaneli yakınlarında Kocasuyu adını alır. Aynı çaya Dursunbey suyu da katılır. Mustafa Kemalpaşa Çayı (Kirmastı Suyu) Simav yöresinden gelen su ile de birleştikten sonra bu adı almıştır.

Susurluk Çayı : Simav yakınlarındaki Saphane Dağı'ndan doğan Simav Çayı birçok küçük kolla birleşerek Susurluk İlçesi'ne gelir. Buradaki ismi "Susurluk Çayı (Kocadere)" olur. Susurluk Çayı Mustafakemalpaşa Çayı, Karadere, Manyas yöresinden gelen Hanife Dere ve Nilüfer Çayı ile birleşerek Karacabey Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne dökülür. Susurluk Çayı ilin en büyük suyudur, 321 km. uzunluğundadır.

### 3.5 – Kıyılar

**İlin sahip olduğu 277,5 km kıyı bandınının 51 km'lik kısmı kullanıma uygun olup, diğer kısmı değerlendirilmemektedir.**

İlçenin Adı	Kıyı Uzunluğu (km)	Deniz/Göl Adı	İl Kıyılarına Oranı (%)	Plaj Uzunluğu (km)
Gemlik	80	Marmara Denizi	21,10	14
Mudanya	42	Marmara Denizi	37,60	15
İzmit	79	İzmit Gölü	20,90	10
Orhangazi	22	İzmit Gölü	5,80	4
Karacabey	30,50	Marmara Denizi	8	8
Karacabey	24	Uluabat Gölü	6,30	-
<b>TOPLAM</b>	<b>277,50</b>			

### 3.6- Dağlar

**Bursa İli topraklarının %35'ini dağlar kaplamaktadır.** Dağlar genellikle doğu – batı yönünde uzanan sıradağlar şeklindedir. Bunlar Orhangazi'nin batısından Gemlik Körfezi'nin batı ucunda Bozburun'a doğru uzanan Samanlı Dağları, Gemlik Körfezi'nin güney yüzünü kaplayan ve Bursa Ovası'nı denizden ayıran Mudanya Dağları, İzmit Gölü'nün güneyi ile Bursa Ovası'nın kuzey kesimleri arasında yer alan Katırlı Dağları, Mudanya Dağları'nın uzantısı olan Karadağ ve Marmara Bölgesinin en yüksek dağı olan Uludağ'dır.

### 3.7- Jeotermal Su Kaynakları

İlimiz, jeotermal kaynaklar açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Ancak bu kaynaklar jeotermal enerji üretiminde kullanılmamaktadır. Şehir içerisindeki jeotermal su kaynakları, deniz seviyesinden 2543m yükseklikte bulunan Uludağ'ın kuzey eteklerinde geniş bir traverten kompleksi üzerinde yer almaktadır. **Termal sular 46-82o C sıcaklıklarda ve Bursa şehir merkezinin batı ucunda Çekirge ve Kükürtlü bölgelerinde boşalmaktadırlar. Ülkemizde birçok termal kaynaktaki olduğu gibi Bursa termal suları da bir kırık zonu ile yakın ilişki içindedir.** Bursa'daki termal kaynaklar, kısa süreli derin sirkülasyon sistemi ile karakterize olurlar. Yağış sularının yeraltına maksimum 1000m derinliklere kadar hızlı infiltrasyonu ve kırık zonlarının sebep olduğu yüksek permeabiliteli zondan hızlı bir şekilde yükselmesi ile termal kaynaklar ortaya çıkar. Kuzey-güney yönlü uzanan post Miyosen tektonik kontak Uludağ'ı ayıran normal bir fayın oluşturduğu zon ile kesişir ve derinlerde sirküle eden sıcak sular yüzeye bu kesişme zonundan ulaşır. Yapılan trityum izotop ölçümlerinden suların yaşı 50 yıldan fazla olarak belirlenmiştir.

### 3.8- Maden Kaynakları

**Ekonomik yönden faal olan Bursa nüfusunun % 0,5'ini oluşturan 3215 kişi Madencilik sektöründe çalışmaktadır. İlin güney, güneybatı ve güneydoğusunda birçok maden yatağı bulunmaktadır.** Bu maden yatakları, magmatik kayaların etrafında yaşlı metamorfik birimler içinde yer almaktadır.

Madenin cinsi	Bulunduğu ilçe	Mevkii	Tenör ve kalite	Rezervler	Diğer bilgiler
Alçıtaşı	Gemlik	-	-	1-2 bin ton	Muhtelif
Asbest	Orhaneli	Kumlu Alanı		400.000 ton	Gur.Muh.
"	"	Göynükbelen		40.000 ton	Gur.
Bor minerali	M.Kemalpaşa	Kestelek	No 45 B <sub>2</sub> O <sub>5</sub>	7.107.000 ton	Gur.
Çimento Hammaddesi	Gemlik	-	Kalker	60.000.000 ton	Top.
	Gemlik		Marn	10.000.000 ton	Top.
"	Kestel	Güneyi	Kristalize Kalker	2.500.000 ton	Top.
"	Mudanya	Güneyi	iyi	Milyar ton	Top.
Kireçtaşı	Gemlik		iyi	150.000.000	Muhtelif
Korund	Orhaneli	Ericcek	No 57,3 Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub> No 23,4 Fe <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	17.632 ton	
Mermer	M.Kemalpaşa			14.500 m <sup>3</sup> 29.500 m <sup>3</sup>	Görünür Muhtelif
Tuğla-Kiremit Hammaddesi	Gemlik	Gördük Alanı		10.800.000 m <sup>3</sup> 9-10 Milyon ton	Gör.+Muh. Kaynak
"	Gemlik				
"	Orhaneli			50.000 m <sup>3</sup>	Gör.+Muh.
"	İznik			2.050.000 m <sup>3</sup>	Gör.+Muh.
"	Karacabey			675.000.000 m <sup>3</sup>	Gör.+Muh.
"	Yenişehir		Tuğla Toprağı	Milyonlarca ton	



Madenin Cinsi	Bulunduğu İlçe	Mevkii	Tenör ve Kalite	Rezervler
Altın	İnegöl	Sülüklü Köy	% 0,7 H <sub>Au</sub>	15.000 ton
Antimiyan	"		% 6,5 Sb	
Krom	Orhaneli		% 40-48 Cr <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	1.000.000 ton
"	"	Harmancık-Mıran	% 20 Cr <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	32.400 ton
"	"	Harmancık-Boşalan	% 20 Cr <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	163.575 ton
Nikel		Yanköydere	% 1 U <sub>i</sub>	160.000 ton
Wolfram	Uludağ	Uludağ	% 0,44 WO <sub>3</sub>	16.587.177 ton

Madenin Cinsi	Bulunduğu İlçe	Mevkii	Tenör ve Kalite	Rezervler
Linyit	Keles	Harmanalanı	ısı değeri: 1.900 kcal/kg	34.000.000 ton
Linyit	Keles	Davutlar	açık:ısı değeri: 2.482 kcal/kg kapalı:ısı değeri:2.044 kcal/kg	32.500.000 ton 1.219.000 ton
Linyit	M.Kemalpaşa	Devecikonağı	ısı değeri: 3.840 kcal/kg	15.415.000 ton
Linyit	M.Kemalpaşa	Soğukpınar	ısı değeri: 3.089 kcal/kg	1.222.000 ton
Linyit	Orhaneli	Gümüşpınar	açık:ısı değeri 2.482 kcal/kg kapalı:ısı değeri 3.140 kcal/kg	28.000.000 ton 6.570.000 ton
Linyit	Orhaneli	Çivili	açık:ısı değeri 2.294 kcal/kg kapalı:ısı değeri 2.134 kcal/kg	4.000.000 ton 2.110.000 ton
Linyit	Orhaneli	Sağırlar	açık:ısı değeri 2.850 kcal/kg kapalı:ısı değeri 3.412 kcal/kg	1.900.000 ton 4.142.000 ton

#### 4- BURSA'NIN TARİHİ

Bursa ve çevresi çok eski yıllardan bu yana büyük kültürlerin beşiği olmuştur. Bulunduğu alan ve Asya ile Avrupa arasındaki bir bölgede olması nedeniyle hem Asya, hem de Avrupa kültüründen etkilenen Bursa'da Hitit, Lidya, Frigya, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı kültürleri izler bırakmıştır.

Bursa ve civarı önceleri Bithynia olarak anılmaktadır. Bugün Anadolu'nun en eski halkının M.Ö. VII yüzyılda göç eden Bithynia'lılar olduğu kabul edilmektedir. Sonra da Mysia'lılar gelmiştir.

Türkler bölgeye ilk kez 1071 yılından sonra gelmişlerdir. İznik 1081 – 1097 yıllarında Anadolu Selçuklu Devletinin başkentliğini yapmıştır. 1097'de haçlıların eline geçmiştir.

Bursa 1307 yılında Osman bey tarafından kuşatılmış ve 6 nisan 1326'da Orhan Bey tarafından kent teslim alınmıştır.

Osmanlılar Bursa'yı aldıklarında kent sadece hisar içinden ibarettir. Fetih sırasında uzun süren kuşatmalar esnasında Bursa çevresinde mahalleler kurulmuş, Orhan Gazi adına bir külliye yaptırmıştır. Bursa'da yapılan anıtlar içinde en büyük payı cami ve mescitler oluşturur.

Bursa 1453'te İstanbul'un fethine değin Osmanlı'nın kuruluş dönemindeki başkent konumunu korumuş ve sürekli gelişmiştir.

## 5- NÜFUS VE DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER

Kent formunun temel belirleyicileri ekonomik ve sosyal süreçlerdir. Bu süreçlerin temel unsuru ise nüfusun demografik özellikleridir. Bu bölümde Bursa İli'nin Türkiye'de kentleşmenin hızlandığı 1950'lerden başlayarak yaşadığı nüfus artışı süreci bileşenlerine ayrılarak incelenmiştir. Böylece bir çözümleme ile önümüzdeki yıllarda Bursa'nın etkin olabileceği demografik süreçlerin neler olabileceği konusunda ipuçları elde edilmiş olacaktır.

10.887 km<sup>2</sup>'lik alanı ile Türkiye topraklarının ( 769.604 km<sup>2</sup>) % 1.4 'ini kaplayan il'in 2000 yılı nüfusu 2.125.140 kişi ile ülke nüfusunun % 3.13'ünü barındırmaktadır. Nüfus yoğunluğu olarak km<sup>2</sup> ye 204 kişi düşmektedir. Bu 88 kişi/km<sup>2</sup> olan ülke ortalamasına göre son derece yüksektir. Bursa bu nüfus varlığı ile Türkiye genelinde il bütünü nüfus büyüklüklerine göre Konya'dan sonra 5. sırada, İl merkezi nüfus büyüklüğüne (1.630.940) göre ise İzmir'den sonra 4. sırada yer almaktadır.

**Bursa İli Türkiye'nin en yoğun göç alan Marmara Bölgesinde yer almaktadır. Bölge gerek İstanbul'un ticari etkisi ve ulaşım olanaklarının bölgedeki gelişmişliği ile teknik altyapının ve istihdam olanaklarının çokluğu ve çeşitliliği açısından ülkesel cazibe merkezidir.** Bursa' da gerek coğrafi konumu, ulaşılabilirlik ve gelişmiş diğer kent merkezlerinin odağında yer alması dolayısı ile kendi gelişme bölgesini oluşturmaktadır. Gerçekte Bursa her ne kadar İstanbul'un ticari etkisinde de olsa kendi etki bölgesini de oluşturmaktadır.

Türkiye genelinde kentsel - kırsal nüfus dengesi % 64.9 oranındayken Bursa'da nüfusun % 76.7'si kentlerde yaşamaktadır. **Bursa İli'nin toplam nüfusu 1997 yılı itibariyle Türkiye genel nüfusunun (62.865.574) % 3,11'lik kısmını oluşturmaktadır. Çevre illerin Türkiye genel nüfusu içerisinde ki oranları ise ; Balıkesir % 1.64 , Bilecik % 0,31, Kocaeli % 1,87 Kütahya % 1,01 Sakarya % 1,16, Yalova % 0.26'dır.**

2000 yılı nüfus sayımlarına göre ise Bursa Toplam ülke nüfusunun (67 803 927) %3.13'lük kısmını barındırırken , komsu illerin Türkiye genel nüfusu içerisindeki oranları ise ; Balıkesir % 1.58 , Bilecik % 0,29, Kocaeli % 1,77 Kütahya % 0.96 Sakarya % 1,11 Yalova % 0.24'dır. 1997 yılı ve 2000 yıllarında Bursa komsu illeri nüfusunun ülke nüfusuna oranı azalırken anılan illerden sadece Bursa'nın ülke nüfusuna oranı azda olsa artmıştır.

**Yıllık nüfus artış hızları incelendiğinde; İlin kentsel nüfus artış hızının, Türkiye kentsel yıllık nüfus artış hızının üzerinde olduğu görülür.** Bunda İl bütününden ve İl dışından kent merkezine olan göçlerin etkisi büyüktür. Tablo 7 incelendiğinde İl'in bölgesinde en büyük kentsel nüfus artış hızına sahip kent olduğu görülür. Bursa, Kocaeli, Sakarya ve Yalova dışındaki illerde Türkiye genelinde olduğu gibi kırsal nüfusta bir gerileme söz konusudur. Yıllık nüfus artış hızları itibariyle İl; Kocaeli'den sonra bölgesi içinde en çok artışı gösteren kent konumundadır.

Bursa İli'nin özellikle 1960'tan sonraki nüfus gelişimi oldukça dinamik bir yapı özelliği sergilemektedir. Bu gelişimde oransal olarak en fazla nüfus barındıran merkez ilçenin payı büyük olmaktadır. Ancak diğer ilçelerdeki gelişim de göz ardı edilemeyecek niteliktedir.

İLÇE	NÜFUS	YÜZÖLÇÜMÜ (KM <sup>2</sup> )	NÜFUS YOĞUNLUĞU (km <sup>2</sup> 'ye düşen nüfus)
OSMANGAZİ	727.799	399	1829
YILDIRIM	517.639	397	1304
NİLÜFER	211.450	378	559
GEMLİK	92.425	413	224
MUDANYA	48.370	346	140
GÜRSU	46.223	118	392
KESTEL	42.090	374	113
İNEGÖL	182.152	1006	181
MUSTAFAKEMALPAŞA	101.762	1731	59
ORHANGAZİ	83.272	476	175
KARACABEY	77.415	1285	60
YENİŞEHİR	52.380	772	68
İZNİK	44.770	753	59
ORHANELİ	26.383	844	31
KELES	16.139	640	25
BÜYÜKORHAN	14.057	522	27
HARMANCIK	7.906	365	22
<b>TOPLAM</b>	<b>2.294.232</b>	<b>10.819</b>	<b>212</b>

Bölge kendi doğal nüfus artışı dışında önemli ölçüde göç almaktadır. Bursa Nüfusunu doğum yerlerine göre irdelediğimizde hem ülke içinden, hem de ülke dışından ciddi oranda göç aldığı görülmektedir. Nüfusun yapısı doğum yerlerine göre incelediğinde

a) Toplam 184179 kişi Ülke Dışından Bursa'ya göç etmiştir Bu 2000 yılı itibarı ile toplam il nüfusunun % 8,66 sına karşılık gelir. Göç eden nüfusta Bulgaristan, Yunanistan ve Yugoslavya ilk üç sırayı almaktadır.

b) Toplam 719.108 kişi Bursa dışı doğumlu nüfustur. Toplam İl nüfusunun %33,83'üne karşılık gelir. Toplam Bursa Nüfusunun %42,49' u Bursa dışı doğumludur.

Bursa göç alan ve ülke genelinde çok yoğun göç alan bir bölgede kalmaktadır. Bu bölgenin ekonomik gelişmişliği ve dolayısı ile istihdam olanaklarının yüksekliği ile ilgilidir. Gerçekte de bölge basta İstanbul olmak üzere Bursa ve Kocaeli illerini içinde barındırır. Bu üç il ülkenin en fazla katma değer üreten illerindedir. **Bursa İlinin kentsel nüfusu (1.484.838), Türkiye kentsel nüfusunun (40.882.357) %3,6'sını oluştururken, Komsu iller; Balıkesir % 2,5'ini, Bilecik % 0,46'sını, Kocaeli %2,8'ini, Kütahya %1,5' ini Sakarya %1,7'sini Yalova % 0,40'nı oluşturmaktadır. Bursa ve Komsu illerin kırsal-kentsel nüfusları incelendiğinde bölgenin kentsel nüfusunun kırsal nüfusa göre daha fazla oranda artış gösterdiği görülmektedir.**



## 6- EKONOMİK YAPI

Bursa İli, Türkiye ortalamasının üzerinde bir nüfus artışı ile en hızlı gelişen kentlerden biridir. Bu hızlı nüfus artışının en önemli etkeni devamlı olarak göç almasıdır. İl'in göç almasındaki en önemli neden ise, Bursa'nın ekonomik açıdan, ticaret ve sanayi açısından ülkedeki pek çok ile göre gelişmiş olmasıdır.

Türkiye'nin tekstil merkezi olma özelliğine sahiptir. Hatta kentteki iş istihdamının büyük bir bölümü bu sektörde yoğunlaşmaktadır. Bursa'da tekstil sektöründe faaliyet gösteren 8000 civarında irili ufaklı işletmede yaklaşık 60.000 kişi çalışmaktadır. Türkiye'de kurulu 11 sentetik iplik fabrikasının 8'i Bursa'da bulunmaktadır. Yine sentetik iplik üretimi olarak bakıldığında Bursa, ülkenin toplam kapasitesinin %75'ine sahiptir. Zeytincilik bugün de önemini koruyan bir ekonomik değerdir. Ancak daha küçük hacimde üretimine devam ediliyor olsa da, Bursa'da yetişen şeftali ve kestane bütün ülkenin tanıdığı lezzetler arasındadır. Bursa'da üretilen kestane sekeri ise kentin mutfak kültüründe önemli bir yere sahiptir. Ancak gün geçtikçe sanayi kenti kimliğini kazanmaya devam eden Bursa'da tarım, ekonomik önemini yitirmektedir. Bursa'da tekstil kadar öneme sahip olan bir başka sanayi dalıysa otomotivdir. Kent merkezinde yer alan iki otomotiv devi Tofaş-Fiat ve Oyak Renault, otomotiv yan sanayinin de gelişmesinin en büyük nedenidir. Dolayısıyla bu sektör Bursa ekonomisinin can damarlarından biridir.

**İşgücünün istihdamı açısından bakıldığında; Türkiye genelinde Bursa ili 13. sırada yer almaktadır.** 1970 yılında il genelindeki istihdam 390.447 iken, 1990 yılında yüzde 69,7 artışla 662.517'e yükselmiştir.

Yıllar	Nüfus	Çalışan sayısı	Aktivite oranı
1980	1 148 492	495.813	43,1
1990	1 603 137	662.512	41,3
2000	2 125 140	825.531	38,8

SEKTÖRLER	İl Geneli		Planlama Bölgesi (İlçeler)	
	Kişi	%	Kişi	%
TARIM	277.075	33,6	5.147	1,27
SANAYİ	270.059	32,72	196.505	48,63
HİZMETLER	278.397	33,72	202.458	50,1
TOPLAM	825.531	100	404.110	100

Tarım sektörü; 1990'da, 1980 yılına göre; 1.03 oranında gelişme, 2000'de 1.07 oranında gelişme sağlamıştır. Sanayi sektörü 1990'da 1.8 oranında gelişme, 2000'de 2,3 oranında gelişme sağlamıştır. Hizmetler sektörü, 1990 yılında 1,5 oranında, 2000'de ise 2.2 oranında gelişme sağlamıştır.

Bursa, ekonomik yönüyle, Türkiye ekonomisinin geliştirilmesi ve ona yeni ivmeler kazandırılmasında aktif ve yönlendirici bir gücü temsil etmektedir. Ülke ve bölge ekonomisinin gelişmesine, ihracat yönüyle döviz girdisi sağlanması ve sanayi altyapısının güçlenmesine sağladığı katkılarla Bursa, ekonomik açıdan büyük bir dinamizm sergilemektedir.

Bursa, lke ekonomisine sağladığı katma değer açısından İstanbul, Kocaeli ve İzmir'den sonra 4' nc sıradada yer almaktadır. Türkiye genelinde sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında ise Bursa, İstanbul, Ankara, İzmir ve Kocaeli'den sonra 5. sıradadır. Türkiye de, İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması sonucunda Bursa Merkez, birinci derecede gelişmiş ilçeler grubunda ilk sıradadır.

Bursa İli'nin Türkiye GSMH'sine katkısı 1980 yılında %3.2, 1990 yılında %3.5, 2000 yılında %3.7, 2004 yılında %3.9 olmuştur. Buna göre TĞK tarafından tüm Türkiye için yaklaşık 300 milyar dolar olarak açıklanan GSMH'nin 12 milyar dolar kısmını Bursa karşılamıştır. Türkiye ekonomisinde önemli yeri olan Bursa ilinde kişi basına dsen GSYİH 2000 yılı rakamlarına göre 3.491 USD olup bu rakam Türkiye ortalamasının (2.941) zerindedir.

## B-)GENEL SORUNLAR

### 1- KENTSEL SORUNLAR

#### 1.1- KENTSEL POLİTİKA SORUNLARI

**Bursa'nın en önemli sorunlarından birisi yoğun göç alan ilde, göçü durduracak ve göçle gelen nüfusun barınma, dinlenme, çalışma vb mekanları yaratacak kentsel politikalar maalesef zamanında ve etkin olarak üretilmemiştir.** Bu kapsamda il genelinde politika oluşturmak adına ilk detaylı çalışma 1998 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından **1/100.000 ölçekli Bursa 2020 yılı Çevre Düzeni Planının onaylanması ile başlatılmıştır.**

Bu plan ile gelişme eğilimleri de dikkate alınarak bazı tanımlar getirmiştir. Bu tanımlamalardan biriside **"Bursa Metropolitan Alanı"** tanımıdır. Bu alan kapsamında yedi adet alt planlama bölgesi tanımlanmıştır. Bu alan günümüz Bursa Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde kalan ve kentsel aktivitelerin yoğun olduğu bölgeleri de kapsamaktadır.

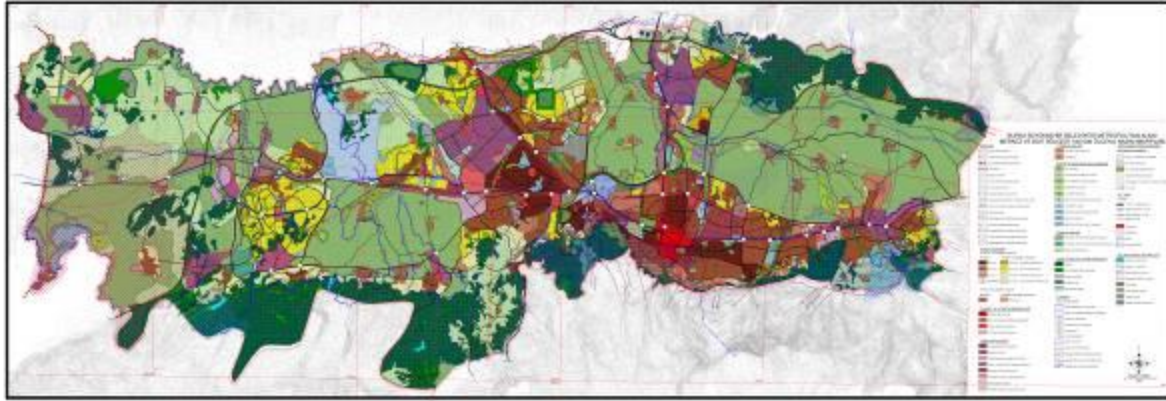
**Bu Bölgeler;** Merkez Planlama Bölgesi Batı Planlama Bölgesi Mudanya Planlama Bölgesi Kuzey Planlama Bölgesi Gemlik Planlama Bölgesi Doğu Planlama Bölgesi Alaçam (Uludağ) Planlama Bölgeleridir.



Şekil 2 1/100.000 ölçekli Metropolitan Alan Planı

Bursa Büyükşehir Belediyesi sınırları en son 5216 sayılı yasa kapsamında belirlenmiş ve en geniş haline kavuşmuştur. **Kanun kapsamında 30 km yarıçaplı bir daire ile tanımlanan alanın nihai sınırları yaklaşık 300 km<sup>2</sup>lik bir alanı**

**kaplamaktadır.** Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7/b maddesine ( 5216 sayılı kanunun 7/b maddesi: **Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak; büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plâna uygun olarak hazırlayacakları uygulama imar plânlarını, bu plânlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon plânlarını ve imar ıslah plânlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulanmasını denetlemek; nazım imar plânının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmayan ilçe ve ilk kademe belediyelerinin uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmak veya yaptırmak**) istinaden, 1/100.000 ölçekli planda belirtilen Planlama Bölgelerine ilişkin 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları hazırlanmış ve hazırlanan planlardan **Merkez ve Batı Planlama Bölgesi 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı 16.03.2006 tarihinde Mudanya – Gemlik – Doğu Kuzey Planlama Bölgeleri 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı 16.11.2006 tarihinde Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.**



Şekil 3 1/25.000 merkez - batı planlama bölgesi nazım imar planı

Bu sürece ; hiçbir yerel inisiyatif, sivil toplum örgütü, meslek odaları ve hatta ilçe ve belde belediye başkanları dahil edilmemiş, süreç gizlenmiş, hiçbir görüş alışverişinde bulunulmamıştır. Onaylanan planlar; üst ölçekli plan kararları, arazi kullanım ve yapılaşma koşulları ile uyumsuz bilimsel ve güncel verilerden uzak tarım arazilerini koruma yönünden yetersizdir. 3194 sayılı İmar Kanunu'na ve diğer ilgili kanunlara aykırılıklar taşımaktadır. Ayrıca onaylanan planlar bayındırlık ve iskan bakanlığı tarafından 1998 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 yılı Çevre Düzeni, 1990 yılında onaylanan 1/25.000 ölçekli Bursa Kıyı Kesimi Çevre Düzeni Planı, Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından onaylanan 1/25.000 ölçekli Batı Çevre Düzeni Plan kararlarına, yapılaşma koşullarına, arazi kullanım kararlarına uyulmamıştır.

**Meslek odaları tarafından açılan davalar sonucunda; 1/25.000 ölçekli Batı Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı, 1/25.000 Gemlik Planlama Bölgesi Nazım İmar Planları mahkeme iptal edilmiş, 1/25.000 ölçekli Doğu Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı, 1/25.000 ölçekli Mudanya Planlama Bölgesi Nazım İmar Planları kısmı iptal edilmiştir.**

1/25000 ölçekli Nazım İmar Planlarının onaylanmasının ardından, ilgili mahkeme kararları dikkate alınmadan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarının

üretilebilmesi için çalışmalara başlanmıştır. 30.03.2007 tarihinde 1/5000 ölçekli nazım imar planlarının ihalesi gerçekleştirilmiştir. İhale gerek şartnamesi gerekse yapılış biçimi ile adrese teslim bir ihale izlenimi yaratmış ve kamuoyundan büyük tepkiler almıştır.

**1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarının hazırlanma sürecinde de; 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı sürecinde olduğu gibi katılımdan ve şeffaflıktan uzak, kamuoyu, sivil toplum, meslek odaları ile paylaşılmayan bir süreç yürütülmüş ve 17.01.2008 tarihinde Kayapa, Gürsu, Çalı, Akçalar, Görükle, Kestel, Hasanağa, Gölyazı Belediyeleri 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları, 14.02.2008 tarihinde Demirtaş ve Emek 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları, 17.04.2008 tarihinde Yıldırım, Osmangazi, Nilüfer 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları, 12.06.2008 tarihinde Kestel Doğu Planlama Bölgesi, Demirtaş Kuzey Planlama Bölgesi, Ovaakça, Barakfakih, Güzelyalı, Mudanya, Küçükkumla, Osmangazi Kuzey, Gemlik, Mudanya, Kurşunlu, Umurbey 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanmıştır.**

Onaylanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarının yasal dayanağı, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarıdır.

İlgili Mahkeme kararıyla; Nilüfer Belediyesinin bir kısmı ile Akçalar, Gölyazı, Hasanağa, Kayapa ve Görükle Belediyesi sınırlarını kapsayan, Batı Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planının 06.03.2008 tarihinde iptal edilmesine rağmen; Bursa Büyükşehir Belediyesince Batı Planlama Bölgesi sınırlarında yer alan, Kayapa, Akçalar, Hasanağa, Gölyazı, Görükle Belediyeleri 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları 17.01.2008 günlü Büyükşehir Belediyesi Meclis kararıyla onaylanmıştır. Askı itirazlarının değerlendirilmesi sonucu Akçalar, Gölyazı, Görükle Belediyeleri 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları 17.04.2008 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Nilüfer Belediyesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı da aynı tarihte onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planının 07.02.2008 günü yürütmesinin durdurulmasına ve 30.04.2008 günü iptal edilmesine karar verilmesine rağmen; Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı kapsamında yer alan belediyelere ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları onaylanmıştır.

İlgili Mahkeme kararlarına rağmen Bursa Büyükşehir Belediyesince 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları hakkında işlem yapılması gerek **hukukla**, gerekse 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, genel hükümler kısmı 5.3. maddesinde belirtilen; **“Planlama Bölgelerinde bu plan kararlarına uygun, 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planları ile Büyükşehir Belediye ve Mücavir alanlarında kalan kısımlarda 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununa istinaden Büyükşehir Belediyesince hazırlanıp, onaylanacak olup, 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planları ve 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları yapılmadan alt ölçekli planlar ve plan revizyonları yapılamaz.”** Koşuluna aykırılık taşımaktadır.

**Onaylanan planlardan 1/5000 ölçekli Hasanağa Belediyesi Nazım İmar Planı Bursa 2. İdare Mahkemesi tarafından 2008/568 esas numaralı 15.09.2008 günü yürütmesi durdurulmuş, 1/5000 ölçekli Gölyazı Belediyesi Nazım İmar**

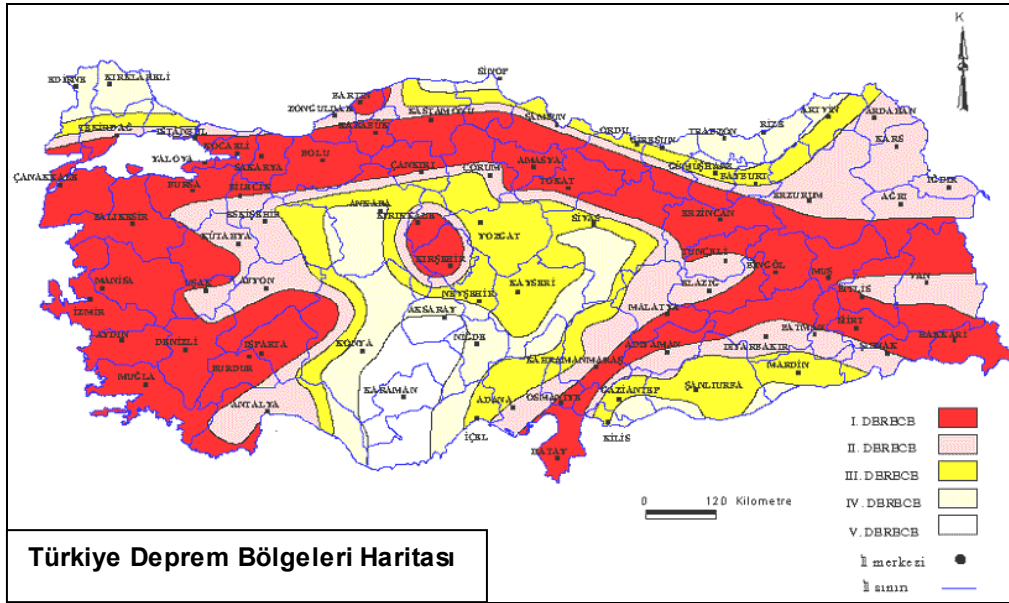


**Planı Bursa 2. İdare Mahkemesi tarafından 2008/563 esas numaralı 15.09.2008 günü yürütmesi durdurulmuştur.**

Sonuç olarak 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planları ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları, Bursamızın gelecek 20 yıllık sürecini belirlemede büyük önem taşımakta ve önemli bir fırsat niteliğindedir, süreç iyi yönetilememiş, **geçen zaman kaybedilmiş ve kentimizin geleceğine yönelik sağlam ve gerçekçi politikalar üretilmemiştir.**

**1.2- DEPREM PLANLAMASI**

Türkiye’de deprem çok olağan dışı bir aktivite değildir. Çünkü ülkemizde depremler 2 tane aktif durumda bulunan tektonik parçaların hareket etmesi sonucunda oluşmaktadır. Bu parçalardan biri Türkiye’nin Güney kesimlerinde Arap ve Afrika plakalarının Anadolu plakalarını sıkıştırmasıyla oluşmaktadır. Diğer parça ise Türkiye’nin kuzeyinde yer alan ve batıdan başlayıp İstanbul - Erzurum hattını da içerisine alarak İran’ın Kuzeybatısına kadar uzanan Anadolu fay hattıdır. Bu fay hattı iki tane birbirlerine yatay olarak hareket eden plakadan oluşmaktadır. Rusya’daki doğuya doğru hareket eden plaka ve bunun tam tersi istikamete hareket eden Kuzey Anadolu fay hattı bu plakayı oluşturmaktadır. Bu iki plakanın birbirlerine yatay olarak hareket etmeleri neticesinde bu alanlarda her geçen sene daha da büyüyen bir stres birikimi olmaktadır. Oluşan bu stresler mevcut kaya kütlelerinin dayanma noktasından daha büyük bir güce erişmesi sonucu sıklıkla oluşabilen deprem çeşidi olan **“tektonik depremler”** meydana gelmektedir. Diğer deprem çeşidi de çökme biçiminde oluşan ve volkanik patlamaları da beraberinde getirebilen **“Çökme depremler”** dir.



Kuzey Anadolu fay hattında oluşan depremler yüzeye çok yakın (5 - 30 km aşağıda) olduğundan oldukça tehlikeli bir karaktere sahiptirler. 17 Ağustos’ta oluşan deprem bu fay hattının karakteristik özelliklerini taşımaktadır. Merkez üssü, yüzeyin sadece 10 - 15 km altındadır.

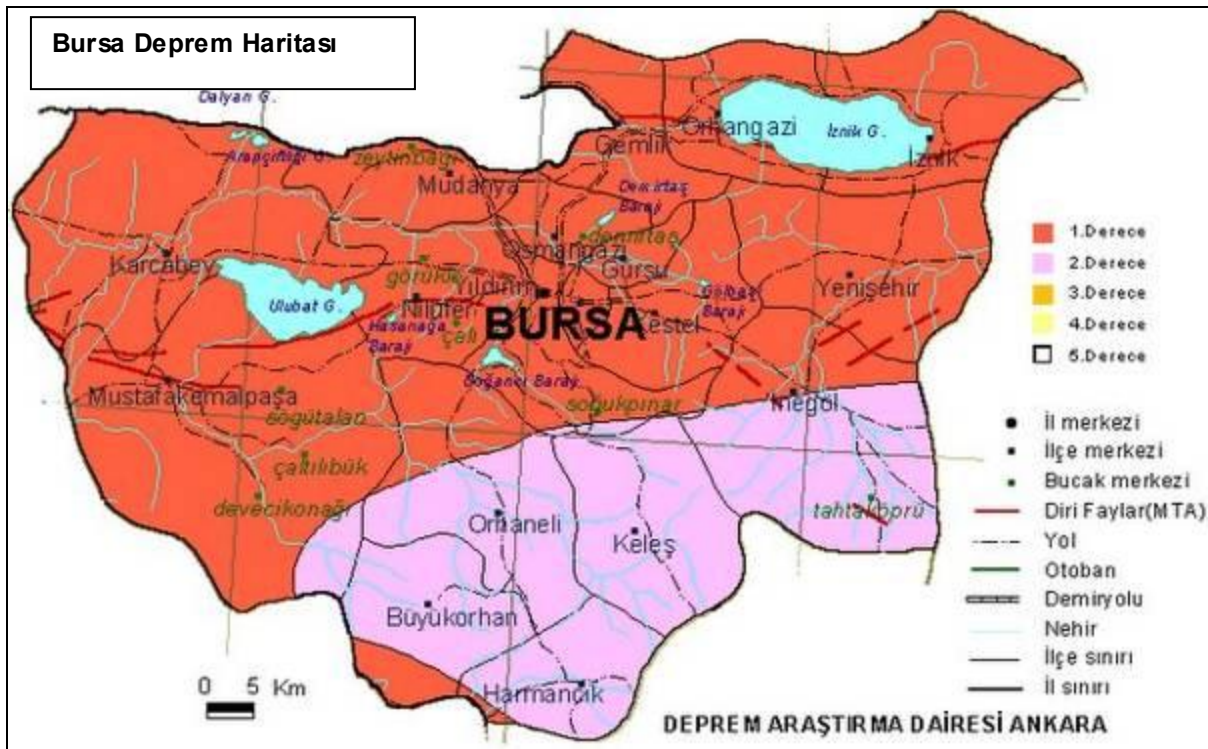
Depremlerin ana karakterlerinden biri de, ki Marmara depreminde yaşandığı gibi Richter ölçeğine göre 4 - 6 şiddetlerine ulaşabilen artçı şokları da beraberinde getirebilmesidir. Depremin herhangi bir bölgede meydana getirdiği elastiki stres, diğer



bölgelerde yeni streslerin oluşmasına ve artçı şokların artmasına sebebiyet verebilir. Bu hareketlilik yer kabuğunun normal dengesine ulaşmasına kadar aylarca devam edebilir.

Dünyada her sene bir milyondan fazla deprem yaşanmakta, fakat bunların yaklaşık 10 - 20 tanesi insanlarca hissedilebilmektedir. Dünyada depremlerin %80'inden fazlası Pasifik kuşağında oluşmaktadır. Türkiye de dünyadaki büyük deprem kuşaklarından birisi olan Asya kuşağında yer almaktadır.

Türkiye'nin toplam alanı 780.000 m<sup>2</sup> ve bu alanın %92'si aktif deprem kuşağında yer almaktadır. Bu da Türkiye'de yaşayan 65 milyon insanın %95'inin depreme maruz kalması ve sınai tesislerinin %98'inin deprem kuşağında kurulmuş olması anlamına gelmektedir.



Deprem Araştırma Merkezi tarafından hazırlanan Türkiye Deprem Haritası'na göre, Marmara çevresinde aktif fayların bulunması nedeniyle, **Bursa 1. Derece deprem kuşağı içinde yer almaktadır. Bursa ilinde en büyük doğal felaket tehlikesi depremdir.** Bursa ovası genel olarak Kuzey Anadolu Fayı'nın etkisi altındadır. Batıya doğru sıkışma sonucu kuzey-güney doğrultulu normal faylarla kuzey güney yönünde açılmaya başlamıştır. Diğer bir ifade ile doğu-batı yönlü sıkışma, kuzey-güney yönlü gerilme ile karşılaşmaya başlanmıştır. Bursa ilinde yerel küçük fayların yanında, Kuzey Anadolu Fayı ile ilişkili gelişen büyük ölçekli faylar, genç birimlerin depolanmasını denetlemiştir. Bursa ovası Neojen birimleri ve alüvyon birimlerinin altında yer alan kayalarda fay oluşumları beklenmelidir.

Depreme kaynak olabilecek en önemli fay Bursa Fayı'dır. Bursa Fayı; doğuda Derekızık-Burhaniye köyleri ile batıda Uluabat gölü arasında uzanan, D-B gidişli, yaklaşık 45 km. uzunluğunda, sağ yanal ve doğrultu atımlı bir faydır. Bursa Fayı, Uluabat ve Mustafakemalpaşa Alt Fay Zonları ile birlikte, Kuzey Anadolu Fay

Sisteminin Marmara bölgesindeki en güney segmentlerini oluşturur. Bursa Fayı, Uludağ Yükselinin (2245 m.) kuzey eteğinden geçer, yer yer Triyas-Permiyen yaşlı metamorfiteri, Jura yaşlı karbonatları ve Miyosen yaşlı akarsu-göl tortularını keser ve bunları Kuvaterner yaşlı alüvyonlarla tektonik dokanağa getirir. Genelde fayın kuzey bloğu, güney bloğuna oranla 2 km. kadar düşmüş olup, bu durum, Bursa fayının, önemli miktarda normal bileşeni olduğunu gösterir. Fay sarplığını kuzeye doğru akarak kat eden ve yataklarını derine kazmış olan dereler (Nilüfer çayı gibi), bu derelerin ağzında birikmiş ve gelişimini sürdüren, faya koşut dizilimli kalın (150-200 m.) alüvyon yelpazeleri, sıcaksu kaynakları, traverten oluşumları ve ötelenmiş dereler Bursa fayının varlığını ve jeolojik olarak aktif olduğunu belirler.

**Peki Kuzey Anadolu Fay Hattı üzerinde yer alan ve bilim adamlarına göre deprem riski İstanbul'dan fazla olan Bursamızın planları depreme ne kadar hazır?** Kentin Üst Ölçekli Planları konumunda olan ve genel stratejiyi belirleyen 1/100.000 ölçekli Metropolitan Alan Planı ve 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları deprem yönünden incelendiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır.

### **1/100.000 Ölçekli Metropolitan Alan Planı**

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından Bursa İlinin bütününe yönelik 19 Ocak 1998 tarihinde 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 yılı Çevre Düzeni Planı onaylanmıştır. 3194 sayılı İmar Kanunu ve diğer ilgili mevzuat gereği bu plan ilimizin üst ölçekli planıdır. **Başka bir deyişle plan Anayasasıdır.**

1998 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli 2020 yılı Çevre Düzeni Planının hazırlıklarına 1994 yılında başlanmış ve genel olarak 1990 yılı verileri baz alınmıştır. **Bu hazırlık döneminde teknolojik olanakların yetersiz olması sebebiyle plan afet ve özellikle deprem yönünden yetersiz olarak onaylanmıştır. Ayrıca planın 17 ağustos depreminden önce onaylanması, depremden sonra literatüre eklenen yasa ve yönetmeliklerin planda yer almamasına sebep olmuştur.**

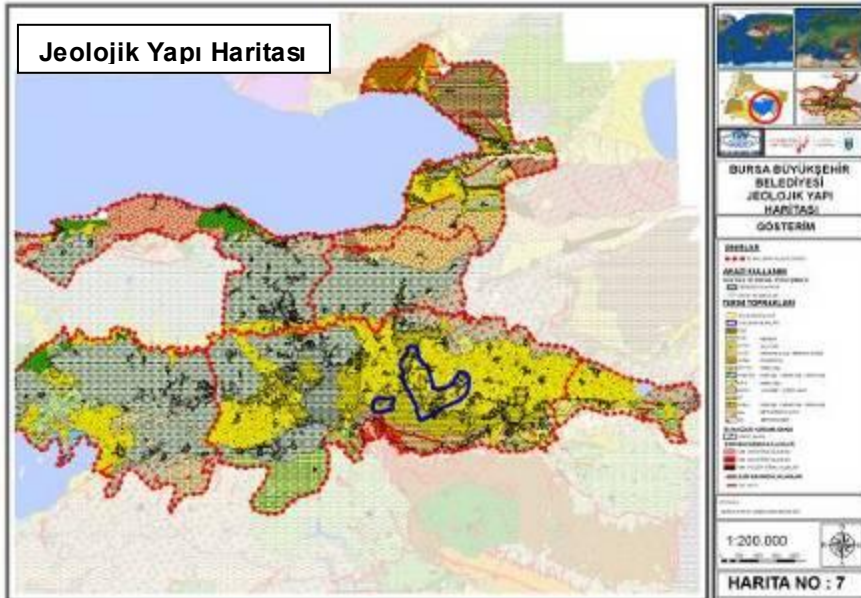
İlgili planda 13 ekim 2003 tarihinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından değişikliklere gidilmiş ve 1/100.000 ölçekli Metropolitan Alan Planı olarak onaylanmıştır. **Ancak planda afet ve deprem konusunda herhangi bir düzenleme yapılmamıştır.**

5302 sayılı İl Özel İdaresi Yasasının 6. maddesinde, İl Özel İdarelerine verilen İl Çevre Düzeni Planı yapma yetkisine istinaden, İl Genel Meclisi tarafından 07.03.2006 gün ve 116 sayılı karar ile 1/100.000 ölçekli planda genel bir düzenlemeye gidilmiş, **ancak afet ve deprem konusunda maalesef herhangi bir düzenleme yapılmamıştır.**

**Başka bir deyişle 1. derece deprem bölgesinde yer alan ve aktif fay hatlarını barındıran ilimizin Anayasası olarak kabul edilen 1/100.000 ölçekli planda deprem gerçeği yer almamaktadır.**

## 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları

1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları; “ **ülke, bölge ve çevre düzeni planı kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen**” planlardır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 2004 tarihinde yürürlüğe girmesinin ardından Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından kanunun 7/b maddesine istinaden 1/100.000 ölçekli Metropolitan Alan Planında tariflenen yedi planlama bölgesine ilişkin 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları hazırlanmış, hazırlanan planlardan Nilüfer İlçesinin bir kısmı, Akçalar, Gölyazı, Hasanağa, Kayapa, Görükle Beldelerini kapsayan 1/25.000 ölçekli Batı Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı ve Nilüfer, Osmangazi, Yıldırım, Gürsu, Kestel İlçeleri ile Görükle, Çalı, Demirtaş, Emek Beldelerini kapsayan 1/25.000 ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı 16 mart 2006 tarihinde Bursa Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Kurşunlu, Gemlik, Umurbey, Küçükkuşlukumla Belediyeleri ile, Gençali, Engürücük, Kurtul, Büyükkuşlukumla, Karacaali, Narıl ve Yeniköy köylerinin tapulama sınırlarını kapsayan 1/25.000 ölçekli Gemlik Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı, Mudanya, Güzelyalı, Zeytin bağı Belediyeleri ile Altıntaş, Göynüklü, Çağrısan, Nilüfer, Bademli, Hasköy, Mürsel, Aydınpınar, Yörükali, Işıklı, Kumyaka köylerinin tapulama sınırlarını kapsayan 1/25.000 ölçekli Mudanya Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı, Ovaakça Belediyesi, Aksungur, Ahmetbey, Çağlayan, Karabalçık, Selçukgazi, Dürdane, Gündoğdu köylerinin tapulama sınırlarını kapsayan 1/25.000 ölçekli Kuzey Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı, Batıda Gürsu-Kestel'in Ankara yolu güneyindeki kesimi, güneyde orman sınırları, kuzeyde Barakfaki belediyesi belediye sınırı, doğuda Turanköy ve Yenisehir-Ankara yolu ayrımı ile sınırlandırılmış alanı kapsayan 1/25.000 ölçekli Doğu Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı ise 16 Aralık 2006 tarihinde Bursa Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe girmiştir.



İlgili planlara altlık oluşturan analiz çalışmalarında Afet İşleri Genel Müdürlüğüne 7269 sayılı yasanın 2. maddesine istinaden 17.01.2001 tarihinde onaylanan “**Jeolojik, Jeofizik, jeoteknik Raporu’na**” göre, fay hatları, heyelan alanları, zemin yapısı, taşkın alanlarını belirleyen **Jeolojik Yapı Haritası** oluşturulmuştur.

Ancak analiz çalışmalarında hazırlanan Jeolojik Yapı Haritasındaki bilgiler, onaylanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında verilen arazi kullanım kararları ve yapılanma koşullarına yansıtılmamıştır.

Onaylanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarını ( Afet İşleri Genel Müdürlüğünce 7269 sayılı yasanın 2. maddesine istinaden 17.01.2001 tarihinde onaylanan “**Jeolojik, Jeofizik, jeoteknik Raporunun**” Nilüfer, Osmangazi, Yıldırım ilçelerini kapsamı sebebiyle, 1.- 2. - 3. – 4. – 5. – 6. incelemeler bu bölgeler üzerinden yürütülmüştür. ) afet ve deprem gerçeği çerçevesinde incelediğimizde;

### **Zemin Değerleme Gruplarına Göre Alınan Kararlar Plana Yansıtılmamıştır.**

Bursa Büyük Şehir Belediyesi sınırları içinde yer alan; Nilüfer, Osmangazi, Yıldırım ilçelerini kapsayan Jeolojik-Jeofizik-Jeoteknik etüt çalışmalarını sonucu elde edilen raporda yer alan zeminlerin jeolojik yapısı ile bu yapıyı oluşturan birimlerin, fiziksel, mekanik, dinamik ve mukavemet özelliklerinden faydalanarak oluşturulmuştur. Raporda; hazırlanan Zemin Değerlendirme Paftasının üzerinde yer alan ve hepside farklı farklı özellikleri yansıtan renk ve simgelerin yorumlanmasını içeren kısımlara yer verilmiştir. Raporda özelliklerine göre 4 farklı bölge tipi belirlenmiştir ve bu tiplere göre yapılaşma karakteristikleri tarif edilmiştir.



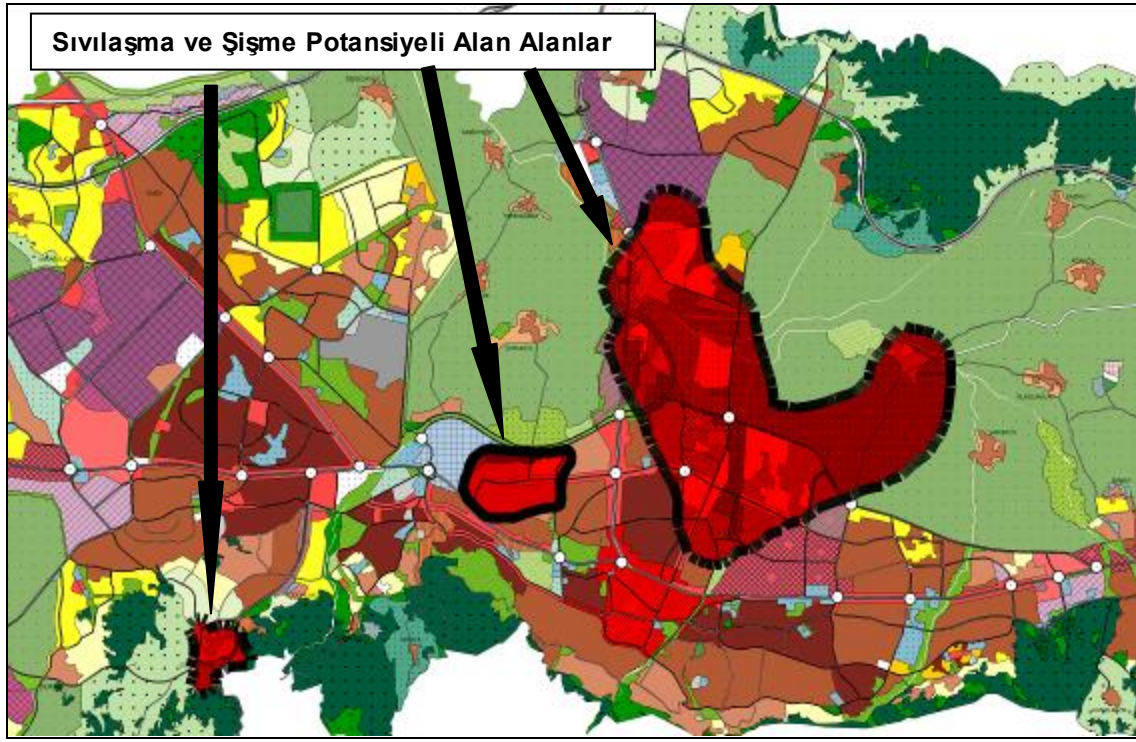
Ancak Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları ve plan notlarında, Zemin Değerlendirme Raporunda belirlenen yapılaşmaya ilişkin sonuçlara ve önerilere uyulmamış, rapor ile çelişen kullanım ve yoğunluk kararları getirilmiştir.





Sıvılaşma zemini oluşturan tanelerin şekline, boyutlarına ve zemin türüne bağlı olarak değişmektedir. Eğer zemin yuvarlak tanelerden oluşuyorsa sıvılaşma potansiyeli daha yüksektir. İyi derecelenmiş zeminlerde iri tanelerin arasındaki boşluklar ince tanelerle dolgulandığı için sıvılaşma potansiyeli daha azdır. Bütün bunların yanı sıra sıvılaşmaya en uygun zeminler; yuvarlak, iri şilt ve ince kum boyutundaki tanelerden oluşan zeminlerdir. Killi ve kohezyonlu zeminler sıvılaşmaya çok duyarlı olmasalar da deprem sırasında önemli düzeyde dayanımlarını yitirmektedirler.

Elverişli koşullarda sıvılaşma sonucu zemin yarı-sıvı gibi davranmaya başlar ve zemin üzerinde bulunan nesnelere zeminin içine gömülür, binalar belirgin şekilde bir tarafa doğru yatar ve hatta devrilir. Hatta eğim çok düşük olsa bile geniş bir alan akmaya başlar dağlık yada tepelik alanlar da zemin hareketi büyütülmektedir. Bu nedenle hasar daha az olmaktadır. Deprem merkezinden çok uzaklarda alüvyon zemin üzerinde inşa edilmiş yüksek katlı binalarda zemin hareketi büyür ve hasar meydana gelebilir. Akarsu taşkın ovası, göl ya da deniz kıyılarında depolanmış alüvyon zeminler, deprem şiddetini kat kat artırırlar ve çok ağır hasara neden olurlar. Bu nedenle bu tür araziler kesinlikle imara açılmamalıdır.



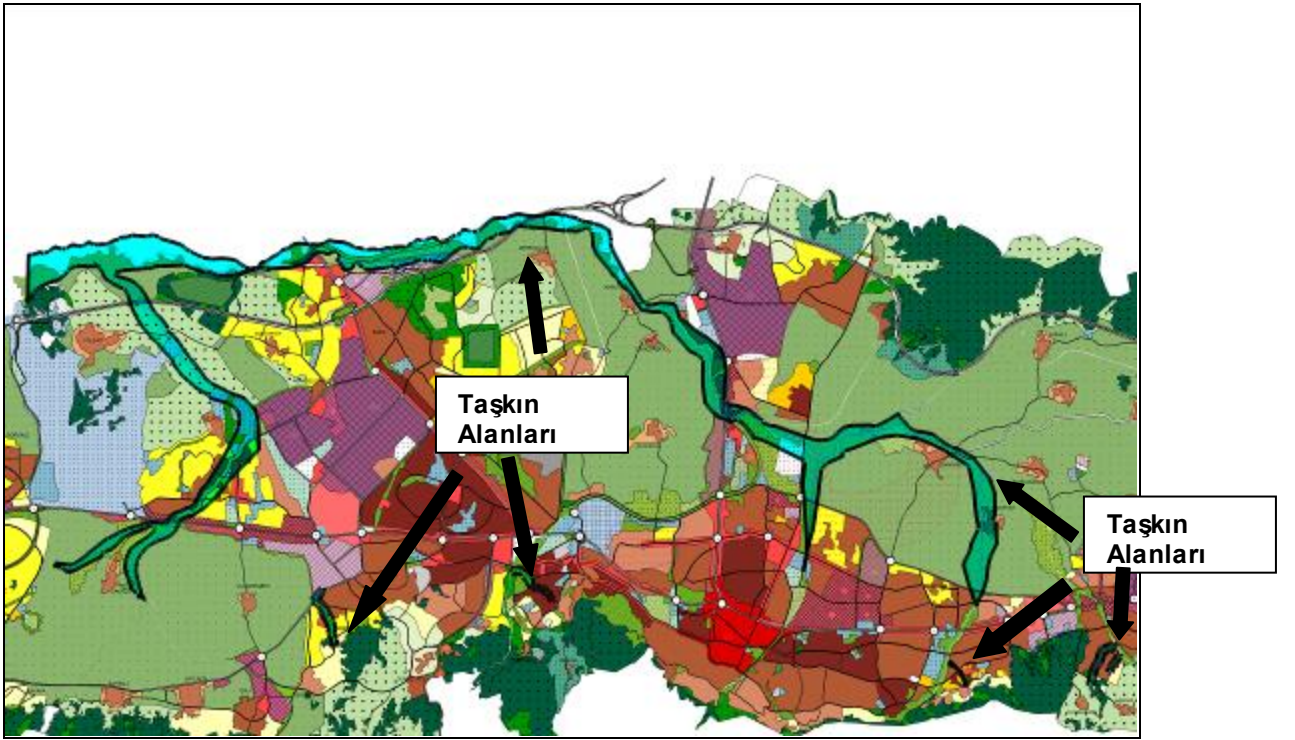
17.01.2001 tarihinde 7269 sayılı yasanın 2. maddesine göre Afet İşleri Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan Jeolojik – Jeofizik – Jeoteknik Raporu göre, Bursa kent merkezinde Paşa Çiftliğinin doğusunda bulunan alan, Misi Köyünün çevresi ve Yalova Yolunun doğusunda kalan alanların sıvılaşma potansiyeli olduğu tespit edilmiştir. Ancak Bursa Büyükşehir Belediyesi Meclisi tarafından onaylanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında, başta konut olmak üzere, sosyal donatı alanları, yeşil alanlar olmak üzere kentsel kullanıma açılmış ve bu bölgelerde toplam 155.711 kişilik nüfus ataması yapılmıştır.



(Yalova Yolu Doğusunda meskun alanlarda 98.021 kişi – gelişme alanlarında 22.746 kişi, Paşa Çiftliğinin doğusunda meskun alanlarda 26.057 kişi – gelişme alanlarında 3244 kişi, Misi Köyünün çevresi meskun alanlarda 5643 kişi )

### **Taşkın Alanları Kentsel Kullanıma Açılmıştır.**

Taşkın Alanı, bir taşkın kaynağının bitişiğinde olup, vadi tabanını oluşturan ve genellikle taşkına uğrayan arazilerdir. Taşkın aşırı yağışlar, fırtınalar, heyelanlar, depremler sonrasında doğal olarak, yada nehirlerin üzerinde bulunan bent ve barajların yıkılması sonucu oluşabilirler. Bu alanlar akarsuların taşıdığı alüvyonların birikmesi ile oluştuğundan zemin yapısı açısından depreme dayanıksız alanlardır. **Bu tür alüvyon zeminler, deprem şiddetini kat ve kat artırır, çok ağır hasara neden olurlar. Bu nedenle bu tür araziler kesinlikle imara açılmamalıdır.**

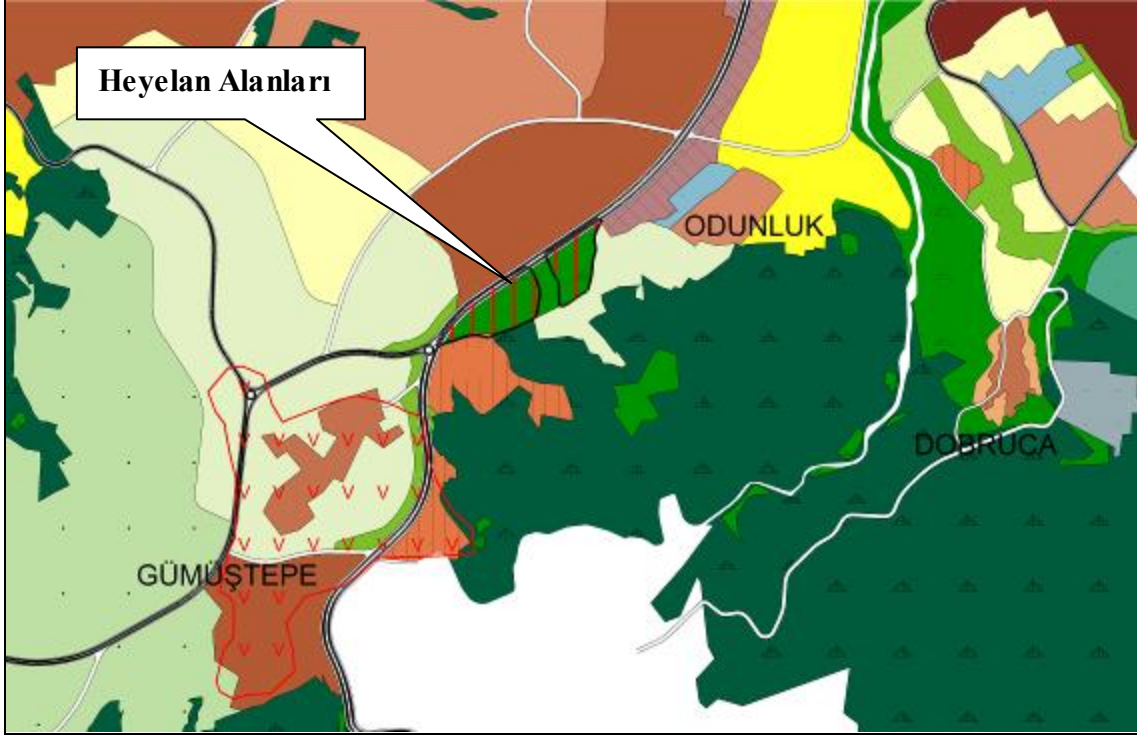


Ancak Bursamızda, Bursa Büyükşehir Belediyesi Zemin Etütleri Araştırma Şefliği, Kent Bilgi Sistemleri Şube Müdürlüğü ve Devlet Su İşleri 1. Bölge Müdürlüğü tarafından hazırlanan 02.04.2002 yılında onaylanan Taşkın Sahaları Haritasında belirlenen akarsu taşkın alanlarının bir kısmı planlara işlenmemiş, işlenen alanlar ise konut, sanayi, sosyal tesis gibi kentsel kullanımlara açılmış ve **bu bölgelere toplam 28.656 kişilik nüfus ataması yapılmıştır.**

### **Heyelan Alanları Gösterilmemiştir.**

Heyelan, kayalardan, döküntü örtüsünden veya topraktan oluşmuş kütlelerin, çekimin etkisiyle yerlerinden koparak yer değiştirmesidir. 17.01.2001 tarihinde 7269 sayılı Kanunun 2. maddesine göre Afet İşleri Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan Jeolojik – Jeofizik – Jeoteknik Raporda belirtilen heyelan alanları planlarda gösterilmemiş ve bu alanlardan Gümüştepe'nin kuzey doğusunda kalan heyelan alanı, Büyük Kentsel Yeşil Alan olarak tariflenmiş, plan notlarında da Kentsel Yeşil

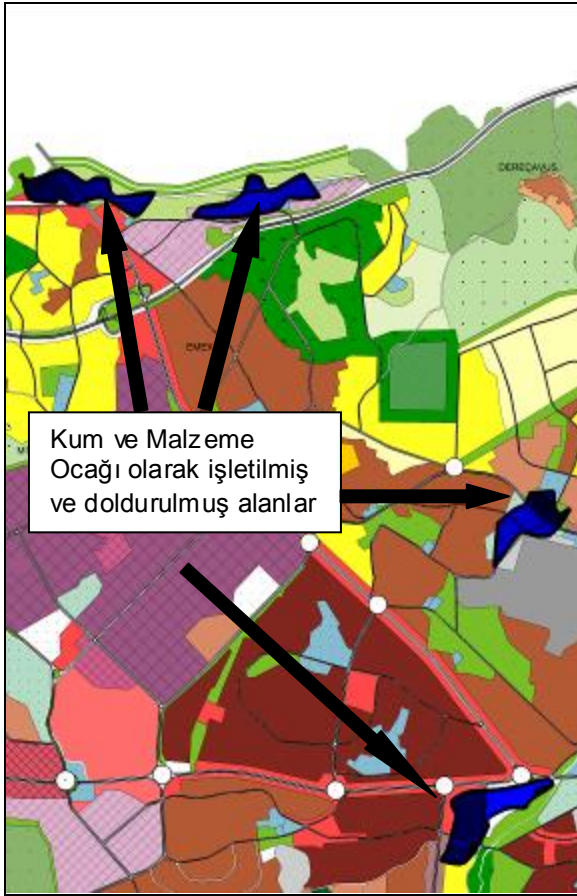
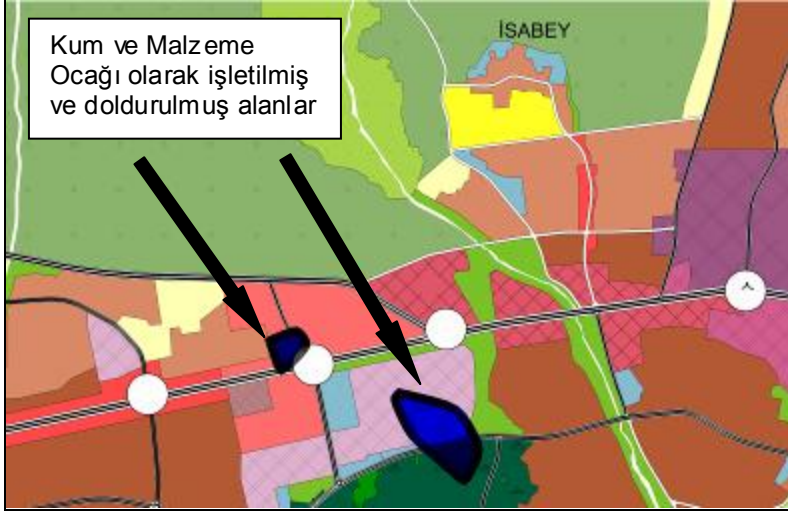
Alanlara; ***“Toplumun yararlanması için ayrılan kapsamında oyun bahçesi, çocuk bahçesi, dinlenme, gezinti, piknik, eğlence, fuar, botanik, ve hayvanat bahçeleri ile bölgesel parklar bu kapsamdadır. Bu alanlarda çevresinde ihtiyacı karşılayacak tesisler yok ise; büfeler, havuzlar, pergolalar, açık çayhane ve genel hela”*** yapılması öngörülmektedir. **Oysa heyelan alanlarının yapı yasaklı alanlar olarak tarif edilmesi ve yapılaşmanın mutlaka önlenmesi, bu alanların ağaçlandırılması gereklidir.**



**Kum ve Malzeme Ocağı Olarak İşletilmiş Ve/Veya Doldurulmuş Alanlar Gösterilmemiştir.**

Eskiden kum ve malzeme ocağı olarak işletilmiş ve/veya doldurulmuş alanlar zemin yapısı açısından riskli bölgelerdir. Bu bölgelerinde bulunan materyallerin alınmasının ardından taşıma maddelerle doldurulması olası bir deprem anında çökmelere sebep olacak ve üzerinde yer alan yapılar açısından risk oluşturacaktır.

**Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında, 17.01.2001 tarihinde 7269 sayılı Kanunun 2. maddesine göre Afet İşleri Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan Jeolojik – Jeofizik – Jeoteknik Raporda belirtilen bu alanlar konut başta olmak üzere, ticaret, sanayi, sosyal donatı alanı gibi kentsel kullanıma açılmıştır. Oysa bu alanlarının yapı yasaklı alanlar olarak tarif edilmesi ve yapılaşmanın mutlaka önlenmesi gereklidir.**



### **Deprem Senaryosu Ve Deprem Master Planı Hazırlanmamıştır.**

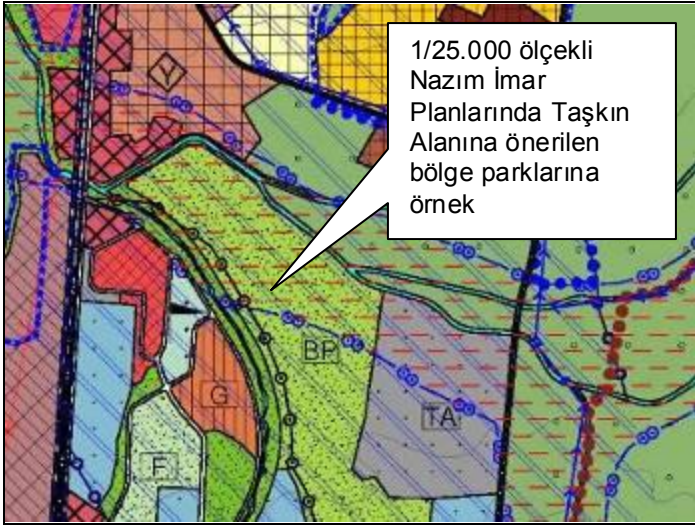
Deprem felaketi olmadan önce, deprem sonrası yapılacak işlerin ve depremden önce alınacak önlemlerin planlanması gerekmektedir. Bu çalışmanın iyi bir şekilde yapılabilmesi için gelecekte nerde ve hangi büyüklükte bir depremin oluşabileceği ve yerleşim merkezlerinin bu depremden nasıl etkilenebileceği sağlıklı bir şekilde tahmin edilmelidir. **Deprem senaryosu ile olası bir depremin yerleşme alanları üzerindeki etkileri modelleme yöntemleri ile kestirilmeye çalışılmaktadır.** Deprem master planı ise, deprem tehlikesi karşısında kentlerde alınması gereken çok yönlü önlemleri eşgüdüm altına almayı hedefleyen, uzun



dönemli bir perspektifte yapılması gereken işleri, top yekun eyleme geçme prosedürlerini, fiziki ve mekansal kararları da kapsamak üzere, bağımsız alt projeler tanımlayıp, birbirlerini tamamlayacak biçimlerde ilişkilendirerek bir ana program iskeleti çevresinde kurgulamaya çalışan Yol Haritasıdır. Deprem gerçeği 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında göz ardı edilerek Bursa için deprem senaryosu ve deprem master planı hazırlanmadan onaylanmış, eşgüdüm sağlanamamıştır.

### Afet Sahaları Ayrılmamıştır.

1/100.000 ölçekli Metropolen Alan Planının 5.13 maddesinde “ **1/25.000 ölçekli plan yapılması öngörülen alanlarda afet sahası ayrılacaktır.**” hükmü yer almasına rağmen onaylanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında afet sahalari, çadır alanları, toplanma alanları vb. arazi kullanım kararları üretilmemiştir. **Sadece planlarda öngörülen bölge parklarının afet durumunda bu kapsamda kullanılması önerilmiştir. Ancak bölge parklarına verilen oyun, açık spor ve su oyunu alanları, festival alanları, kurban satım ve kesim alanları, gününbirlik tesisler yapılacağı yönündeki plan kararı bu alanların afet durumunda kullanılmasını zorlaştırmaktadır.**



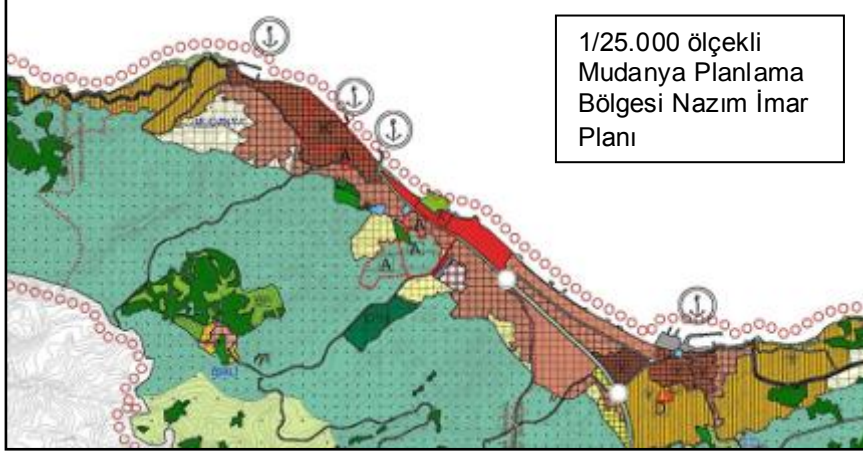
Ayrıca bu alanlar belirlenirken taşkın alanları, sivilaşma potansiyeli olan alanlar ve fay hatları göz ardı edilmiş, ulaşım vb altyapı bağlantıları da sağlıklı sağlanamamıştır.

### Tasfiye Alanlarına Yapılaşma Önerilmiştir.



1/25.000 ölçekli Gemlik Planlama Bölgesi Nazım İmar Planında Gemlik'in mevcut yerleşik dokusunun bulunduğu alan zemin yapısı ve diğer sebeplerle konut tasfiye alanı olarak belirlenmiş ve kuzeyde bulunan alanlara taşınması önerilmiştir. Ancak planda tariflenen Konut Tasfiye Alanlarında mevcut yapılaşma aynen korunmuş ve hatta yeni konut alanları önerilmiştir.

### **Önlemler Alanlar Plana İşlenmemiştir.**

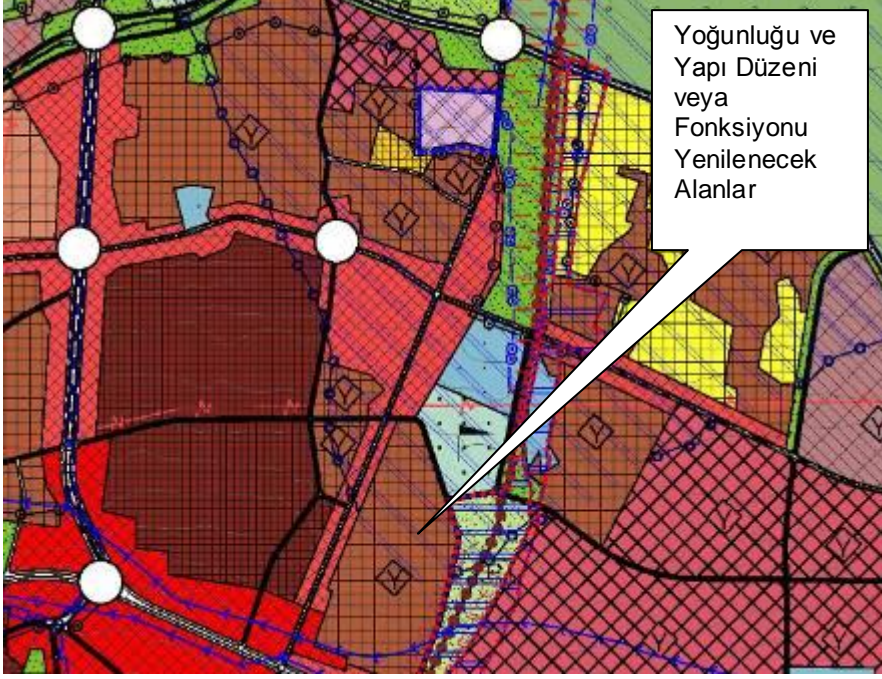


Mudanya'da 1999 depremi sonrasında Afet İşleri Genel Müdürlüğüne onaylanan jeolojik etüt raporlarında belirtilen ve 2002 yılında 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarına işlenen ÖA-1 ( Önlemler Alanlar 1) ve ÖA-2 ( Önlemler Alanlar 2) planlara işlenmemiştir.

### **Mevcut Yapılaşmaya Yönelik Strateji Belirlenmemiştir.**

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün 2000 yılı verilerine göre 7 ilçe Belediyesinde 188.463 adet, 15 ilk kademe belediyesinde 16.444 adet, Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde toplam 204.907 adet bina bulunmaktadır. Mevcut yapı stokunun olası bir depreme dayanıklılığı konusunda herhangi bir çalışma yapılmamış, mevcut yapılaşmaya yönelik Risk / Hasar Haritaları, Büyükşehir Belediyesi tarafından oluşturulmamıştır. Ayrıca mevcut yapı stokunun gerekli fen ve sağlık şartlarına sahip olmadığı, mevcut yapılaşmış alanlara yönelik hiçbir plan kararı üretilmemiştir.

Mevcut yapı stokunun gerekli fen ve sağlık şartlarına sahip olmadığı bölgeler 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında (Y) Yoğunluğu ve Yapı Düzeni veya Fonksiyonu Yenilenecek Alanlar olarak tariflenmiş ve “ ***Bu plan kapsamında alanın zemin yapısı, ulaşım, kentsel sosyal ve teknik donatıları, mevcut yapılanma, yapı ve çevre kalitesine ilişkin veriler dikkate alınarak 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarında İrdelenecektir.***” hükmü getirilmiştir. Ancak 2008 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarında bu alanlara yönelik hiçbir irdeleme çalışması yapılmamış, mevcut imar planları ve koşullar onaylanan planlara aynen aktarılmıştır. Ayrıca bu alanlara ilişkin 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında verilen yapılanma koşullarının çok üzerinde yapılanma koşulu tariflenmiştir. Örneğin: 1/25.000 ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planında Altıparmak – Darmstad arasında kalan konut alanları için 350 kişi/ha yoğunluk tarifi yapılmışken, 17 Nisan 2008 tarihinde Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından onaylanan 1/5000 ölçekli Osmangazi Belediyesi Nazım İmar Planında 600 kişi/ha yoğunluk tarifi yapılmıştır.



**1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarının ardından 2008 yılında Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarında deprem gerçeği göz ardı edilmeye devam edilmiştir.**

### **1.3- KAÇAK YAPILAŞMA**

Bursa'da 1960'lı yıllarda Organize Sanayi Bölgesi'nin açılması ve takiben iki otomobil fabrikasının kurulması kentin ekonomik yapısını değiştirmiştir. **Bursa tarımsal kimliğinden sıyrılıp, sanayi kenti kimliğine bürünmüştür.** Bir kentteki ekonomik yapı niteliğinin temel göstergelerinden birisi de kentteki istihdamın sektörel dağılımıdır.

Bursa'da sanayileşmenin hız kazandığı 1970'li yıllardan sonra tarım sektörünün istihdam içindeki payı azalırken, hizmet sektörünün payı artmıştır. Sanayi sektörünün payı ise önce azalma göstermiş iken daha sonra hızlı bir artış göstermiştir. Bursa'da 1970'li yıllardan itibaren gerçekleşen ekonomik yapı değişimi aynı zamanda kentin mekansal yapısını da değiştirmiştir. 1970'li yıllarda Bursa Organize Sanayi Bölgesi'ndeki firma sayısındaki artış, sanayi kuruluşlarını ucuz arsa ve gelişmiş altyapı olanakları arayışına yöneltmiştir. Mudanya, İzmir, Ankara ve Yalova'ya giden karayollarının yeniden düzenlenerek standartlarının artırılması sanayinin kent dışına yönelişi başlamıştır.

Özellikle 1968 yılında Tofaş'ın kurulması ile birlikte Yalova yolu üzerinde yoğunlaşma oluşmuştur. Bu bölgede Demirtaş adıyla ikinci bir sanayi bölgesi kurulmuştur. **Sanayinin belirtilen ana ulaşım aksları boyunca yayılması, önceleri Uludağ'ın kuzey eteği ile Bursa Ovası'nın güney kenarlarında yer alan Bursa kentinin ovanın kuzey - güney doğrultusunda plansız bir biçimde yayılmasına yol açmıştır. Ayrıca bu yayılan Bursa ovasında hisseli parselasyon üzerinde kaçak bir yapılaşmaya yol açarken, kent merkezinde de tarihi doku üzerindeki baskıyı arttırmıştır.**



Sanayinin ve eğitim gibi diğer faaliyetlerin belediye sınırları içerisinde yer seçmemesi nedeniyle, kentin yakın çevresindeki köy, kasaba ve ilçelerde de gelişme hızlanmıştır. Hızlı bir sanayileşme ve nüfus artışının etkisi altında gerçekleşen kentleşme, düzensiz bir gelişim göstermiştir. Türkiye’de ülkesel fiziki planlama olmadığından Bursa’daki sanayi gelişme de kentleşme ve bölgesel kalkınma ile birlikte ele alınmıştır.



Şekil 4 Bursa 2008 yılı Hava Fotoğrafı

Bu durum Bursa’da kaçak yapılaşmayı tetikleyen en önemli unsur olmuştur. **Bursa’da kaçak yapılaşmanın en yoğun olduğu bölge, kentin doğusundaki Yıldırım ilçesidir.** Yıldırım’da son bir yılda zabıt tutulan bina sayısı 2 bin 486’dır. Bunlardan 496’sı yıkılırken, 893 kaçak bina savcılığa bildirilmiştir. Yıldırım’da halen bin 97 dosya belediye encümeninde karar beklemektedir.

**Kentin en büyük merkez ilçesi Osmangazi’de ise kaçak yapılaşma Ankara Yolu’nun altı ve Uludağ yamaçlarında yoğunlaşmıştır.** Osmangazi’de bin 450 bina hakkında zabıt tutulurken, yıkılan bina sayısı 140. 600 bina sahibi hakkında savcılığa suç duyurusunda bulunan belediye, 710 dosyayı da encümene sevk etmiştir.

Bursa’nın en modern ilçesi Nilüfer’de son bir yılda 434 zabıt tutulmuştur. 120 bina yıkılırken, 43 kişi hakkında savcılığa suç duyurusunda bulunulmuştur.. Nilüfer Belediye Encümeni’nde de 271 kaçak yapı dosyası beklemektedir. 28 Mart 2004- 28 Nisan 2005 tarihleri arasında Bursa’nın en büyük üç merkez ilçesinde 4 bin 370 kaçak yapı inşa edilmesine rağmen sadece 756 binanın yıkılması dikkat çekicidir.

Türkiye’de hızlı nüfus artışı ve göç sonucu büyük kentlerin çoğunluğunda görülen ,yasal mevzuata aykırı ( kaçak) yapılaşma kentlerde fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan olumsuz etkilerini büyük ölçüde göstermektedir. **Bu kentlerden biri olan ve sanayileşmeyle birlikte hızla göç alan Bursa bugün % 60’ı plansız olarak gelişmiş yapılaşma alanlarına sahiptir. Kentimizde kaçak yapı sorunu kaçak mahalle sorununa dönüşmüştür.**

Söz konusu alanlarda teknik alt yapı, eğitim, spor, sağlık, kültür ve yeşil alan gibi donatı alanlarının yetersiz, ulaşım sisteminin düzensiz ve plansız, bina ve nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu sağlıksız bir yapılaşma dokusu göze çarpmaktadır. Şüphesiz bu alanların plansız-kaçak gelişmesi afet riskini de önemli ölçüde arttırmaktadır.

Bu bölgelerde 1985’de çıkan imar affı doğrultusunda islah imar planları yapılmış, yapıların bir kısmı yasallaştırılmış, daha sonra yapılan uygulama imar planlarında dönüşüm ,sağlıklaştırma projeleri önerilmiş, ancak uygulama olanağı bulunmamıştır. Bu alanlarda dönüşüm ve sağlıklaştırma mekanizması burada yaşayan kişilere bırakılmış, yerel yönetimler bu alanlardaki planlama ve uygulama yaklaşımı için politikalar oluşturmamış yönlendirici, işbirliği sağlayıcı mekanizmalar geliştirememiştir, bugüne kadar bu alanlar da hiçbir sağlıklaştırma uygulaması olmamıştır. Alanlardaki özelliklere ,bazı bölgelerde piyasa mekanizması içinde yapıların kullanım fonksiyonlarında değişiklikler oluşmuş bir katla başlayan yapılar da kat artışlarıyla çok katlı yapılara dönüşerek , yoğun yapılaşma bölgeleri oluşturmuştur.

#### **1.4- KENTSEL DÖNÜŞÜM**

**Kentsel Dönüşüm; “ Çökme ve bozulma olan kentsel mekanın ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarını kapsamlı ve bütünlük yaklaşımıyla iyileştirmeye yönelik uygulanan strateji ve eylemlerin bütünü” olarak tanımlanmaktadır.** Bu nedenle kentsel dönüşüm, yeni kentsel alanların planlanması ve geliştirilmesinden çok var olan kentsel alanların planlanması ve yönetimi ile ilgilidir. Bursa İli sınırları dahilinde 10 adet kentsel dönüşüm projesi yürütülmektedir. Yürütülen bu projelerden 9 tanesi Bursa Büyükşehir Belediyesi Sınırları içerisinde.

#### **Bursa Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yürütülen Kentsel Dönüşüm Projeleri**

- Bursa Kükürtlü Dericiler Bölgesi (Sıcaksu) Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Projesi
- Bursa Santral Garaj Ve Çevresi Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Projesi
- Emirsultan Camii Ve Çevresi Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Projesi
- Yalova Yolu Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Projesi

#### **Yıldırım Belediyesi Tarafından Yürütülen Kentsel Dönüşüm Projeleri**

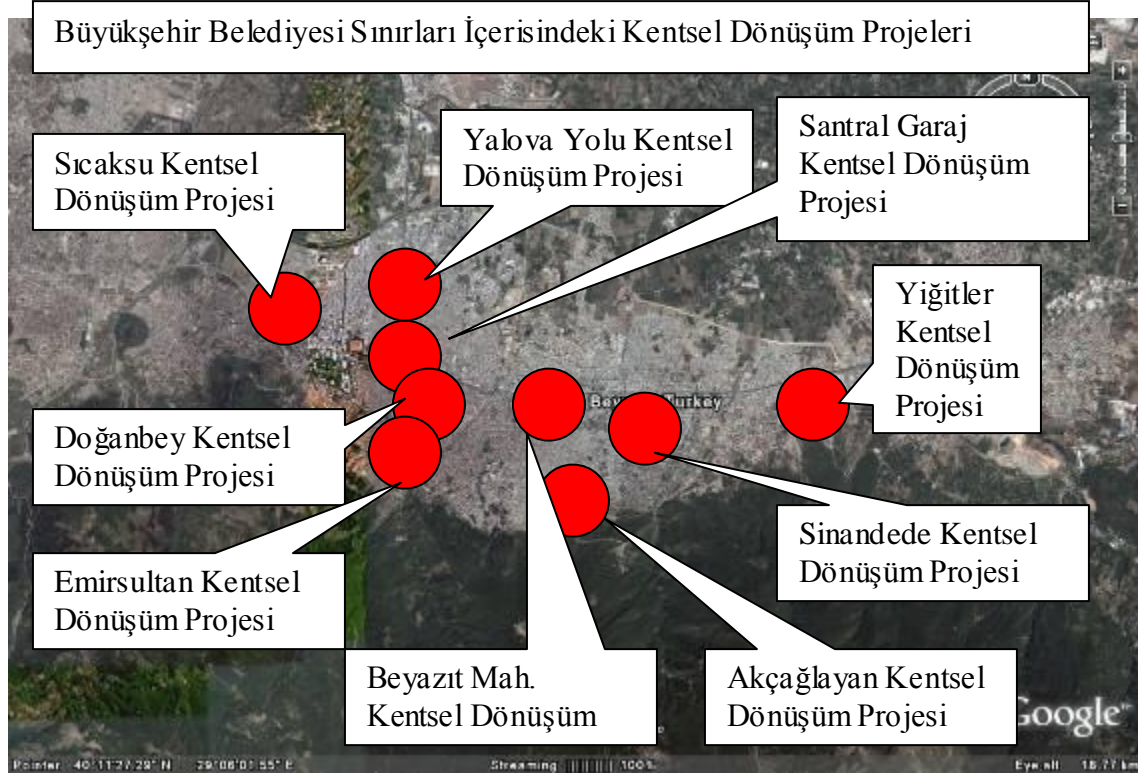
- Bursa Yıldırım Sinandede Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi
- Bursa Yıldırım Beyazıt Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi
- Bursa Yıldırım Yiğitler Toplu Konut Projesi
- Bursa Yıldırım Akçağlayan Bahçeleri Evleri Toplu Konut Projesi

## Osmangazi Belediyesi Tarafından Yürütülen Kentsel Dönüşüm Projeleri

- Bursa Osmangazi Doğanbey Kentsel Yenileme Projesi

## Karacabey Belediyesi Tarafından Yürütülen Kentsel Dönüşüm Projeleri

- Bursa Karacabey Hamidiye Mahallesi 32 Pafta 152 Ada 95-96-97-98-99-100-204-93-94-91 Parseller Kentsel Dönüşüm Projesi



## Bursa Kükürtlü Dericiler Bölgesi ( Sıcaksu) Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Projesi

Osmangazi İlçesi Gaziakdemir ve Alemdar Mahalleleri, Tabakhaneler Bölgesi olarak bilinen alanda 17,50 hektarlık alanı kapsamaktadır. Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.04.2006 gün ve 220 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişiklikleri onaylanmıştır. Dericiler bölgesi olarak adlandırılan ve uzun yıllar deri sanayi sektörüne hizmet etmiş alan, günümüzde sanayi tesislerinin taşınması sonucunda işlevsiz kalmış, kentin yükselen imajına tamamıyla ters düşerek kentin merkezine bir çöküntü bölgesi haline gelmiştir.

## Bursa Santral Garaj Ve Çevresi Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Projesi :

Osmangazi İlçesi, Santral Garaj ve Yakın Çevresi sınırları dahilinde, Osmangazi Belediye Binası, Ahmetpaşa Mezarlığı arasında bulunan alanı kapsamaktadır. Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.06.2007 gün ve 364 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği onaylanmıştır. Projeye ilişkin herhangi bir gelişme bulunmamaktadır.

### **Emirsultan Camii Ve Çevresi Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Projesi :**

Yıldırım İlçesi, Emirsultan Camii ve Yakın Çevresi sınırları dahilinde, Emirsultan Camii ve Mezarlığını kapsamaktadır. Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin 19.07.2007 gün ve 488 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği onaylanmıştır. Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından proje onaylanmış ve uygulamaya geçilmektedir.

### **Yalova Yolu Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Projesi :**

Osmangazi İlçesi, Yalova yolu çevresinde Santral Garaj ve Yakın Çevre Yolu Kavşağı arasındaki bölgeyi kapsamaktadır. Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin 15.11.2007 gün ve 720 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği onaylanmıştır.

### **Bursa Yıldırım Sinandede Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi :**

Yıldırım İlçesi, Sinandede Mahallesi Kasım ÖNADIM Bulvarına cepheli parselleri kapsamaktadır. Bursa Yıldırım Belediye Meclisinin 05.04.2006 gün ve 173 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş ve 1/1000 ölçekli Plan Değişikliği onaylanmıştır. Belediye öncülüğünde vatandaş – müteahhit anlaşması suretiyle başlanmış, inşaatlar devam etmektedir.

### **Bursa Yıldırım Beyazıt Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi :**

Yıldırım İlçesi, Beyazıt Mahallesi, Kasım ÖNADIM bulvarı – Ufuk Sokak – Kıbrıs Sokak – Batı Sokak arasında kalan yaklaşık 3 hektarlık alanı kapsamaktadır. Bursa Yıldırım Belediye Meclisinin 07.12.2005 gün ve 724 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş ve 1/1000 ölçekli Plan Değişikliği onaylanmıştır. Kamulaştırma işlemleri devam etmektedir.

### **Bursa Yıldırım Yiğitler Toplu Konut Projesi :**

Yıldırım İlçesi, Yiğitler Mahallesinde yaklaşık 3 hektarlık alanı kapsamaktadır. Bursa Yıldırım Belediye Meclisinin 01.06.2005 gün ve 371 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş ve 1/1000 ölçekli Plan Değişikliği onaylanmıştır. Satışa çıkarılan konutların inşaatları tamamlanarak anahtar teslimi yapılmıştır.

### **Bursa Yıldırım Akçağlayan Bahçeli Evleri Toplu Konut Projesi :**

Yıldırım İlçesi, Akçağlayan ve Değirmenlikızık Mahalleri arasında kalan bölgede yaklaşık 32 hektar alanı kapsamaktadır. Bursa Yıldırım Belediye Meclisinin 07.02.2007 gün ve 86 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş ve 1/1000 ölçekli Plan Değişikliği onaylanmıştır. İnşaat çalışmaları devam etmektedir.



## **Bursa Osmangazi Doğanbey Kentsel Yenileme Projesi :**

Osmangazi İlçesi, Doğanbey – Kiremitçi – Tayakadın – Kırcaali Mahallelerini kapsamaktadır. Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.12.2006 gün ve 857 sayılı kararı ile Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiş, Osmangazi Belediye Meclisinin 03.10.2007 gün ve 900 sayılı kararı ile 1/1000 ölçekli plan değişikliği onaylanmıştır.

Kentimizde yürütölen bu Kentsel Dönüşüm Projeleri maalesef kentimizin sorunlarını çözmekten çok yeni sorunlar yaratmaktadır. Yürütölen kentsel dönüşüm projelerinin genel sorunlarını aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

### **1- Yasal Mevzuatının Yetersiz Oluşu:**

Kentsel dönüşüm kavramının mevzuat kısmı büyük sıkıntılar içermektedir. 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun ve 5393 sayılı Belediye Kanun her ne kadar Kentsel Dönüşüm Kavramına barındırsa da bir çok açıdan yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple bir an önce Kentsel Dönüşüm Kanununun, konunun bütün boyutlarıyla ele alındığı şekilde hazırlanması ve uygulanmaya konulması gerekmektedir.

### **2- Kavramın Sadece Mekansal Dönüşüm Olarak Algılanması :**

Kentsel dönüşümün tanımından da anlaşılacağı üzere, kentsel dönüşüm kavramı ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarının kapsamlı ve bütünleşik yaklaşımlarla iyileştirilmesine yönelik olarak uygulanan strateji ve eylemler bütünüdür. Ancak üretilen projeler mekanın dönüşümünü içermekte, konunun sosyolojik, psikolojik, toplumsal ve çevresel boyutlarını içermemektedir.

### **3- Planlama Mevzuatı ile Uyumsuzluk :**

Ülkemizde Planlama disiplini belirleyen en önemli kanun 3194 sayılı İmar Kanunudur. Kentsel dönüşüm kavramının bu kanunda yer almıyor olması, planlama disiplini ile kentsel dönüşüm disiplinin farklı kavramlarımı gibi algılanmasına sebep olmaktadır. Oysa kentsel dönüşüm kavramı planlamanın kenti şekillendirmede kullandığı araçlardan bir tanesidir. Ancak kentsel dönüşümün planlamaya alternatif gibi algılanması ve planlama sırasında uyulan sosyal ve teknik donatı standartlarına uyulmaması, sosyal ve teknik altyapı yönünden yetersiz kent parçalarının oluşmasına sebep olmaktadır.

### **4- Üst Ölçekli Planlarla Uyumsuzluk :**

kentsel dönüşüm kavramının İmar Mevzuatında yer almıyor olması ve kentsel dönüşüm alanının planlamanın hangi kademelenmesinde belirleneceğinin net olmaması gibi sorunlar, planlama kademelenmesinde uyumsuzluklara sebep olmaktadır. Üst ölçekli Çevre Düzeni Planı, 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı, 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile belirtilen yapılanma koşulları ile kentsel dönüşüm kararları uyusmamaktadır.

## **5- Kent İçinde Birbirinden Kopuk Parçalar Oluşması :**

kentsel dönüşüm kavramının belirlenen sınırlar içerisinde algılanıyor olması ve projelerin bu sınırlar içinde kentten bağımsız, ferdi olarak ele alınıyor olması, kent içinde birbiri ile ilişkileri kurulmamış, örtüşmeyen kendi içine kapalı kent parçalarının oluşmasına sebep olmaktadır.

## **6- Kentsel Dönüşüm Kavramının Yıkıp, Yeniden Yapmak Olarak Algılanması :**

Kentsel dönüşüm kavramının bir çok uygulama yöntemi bulunmaktadır. Uygun yöntem araştırılmadan, Kentsel Dönüşüm Kavramı; yerel yönetimler tarafından kentsel rantı yüksek olan bölgelerdeki yerel halkın uzaklaştırılarak, rantı daha fazla projelerin üretilmesi olarak algılanmakta ve mevcut doku tamamen yok edilmektedir.

## **7- Moda Olarak Algılanması :**

Yerel Yönetimler tarafından Kentsel Dönüşüme ihtiyacı olan alanlar gerekli analiz ve fizibiliteler yapılmadan, günümüzün modası olarak algılanmakta ve seçim yatırımı olarak kullanılmaktadır.

## **8- Kentsel Rantı Gözetmemesi :**

kentsel dönüşüm sonucunda oluşan rantın kent paydaşları tarafından paylaşılması ve kent çıkarları için kullanılması gerekmektedir, oluşan rant sermayenin kullanımına bırakılmaktadır.

## **1.5- ULAşIM**

**Bursa konumu itibariyle İstanbul'dan Anadolu'ya bir geçiş aksı üzerindedir. Aynı zamanda önemli kentlerin bağlantı noktasını oluşturmaktadır.** (İstanbul-Balıkesir-İzmir, Eskişehir-Balıkesir, Balıkesir-Kocaeli gibi) Bursa'da ulaşım ağırlıklı olarak ülke geneline paralel olarak karayolu ile sağlanmaktadır. Üç tarafı denizle çevrili olan ülkemizde deniz ulaşımının yeteri kadar kullanılmaması kentimizde de aynı etkiyi yaratmıştır.

**Bursa'da karayolu ulaşım ağı iki ana aks üzerinde seyretmektedir. Birincisi lineer büyüme gösteren kentte doğu-batı aksı olan Ankara - İzmir yolu, ikincisi de onu dik kesen ve kuzeye doğru ilerleyen İstanbul Yoludur.** Ancak kentimizde artan nüfus, alınan göç, artan gelir-özel araç sayısı mevcut karayollarının her geçen gün yetersiz kalmasına neden olmaktadır. **Bu sorunlara çözüm olarak kentsel alanda katlı kavşaklar, bat-ık ve yeni otopark alanları yapılmaktadır. Ancak bu geleneksel çözümler ulaşım planları üretilmeden yapıldığı için yetersiz kalmaktadır. Oluşmuş kent dokuları egemen olan kentimizde arazi kullanım-mevcut yolağı ilişkisi dışlanarak mevcut yollara sabit tutularak arazi kullanım kararları arazi rantı uğruna yoğunluk arttırıcı yönde sürekli değıştirilmektedir.** Böylelikle yollarımızın kaldırması olanaksız biçimde yoğunluk yüklenmektedir. Genel bir hesaplamaya göre kentsel alanlarda ulaşımaya ayrılan kullanım alanı, tüm arazi kullanımının ortalama %30'unu kapsar.

Bursa tek merkezli bir kenttir. Tek merkezli kentte büyük ölçüde bir trafik sorunu bulunmaktadır. Merkezin desentralizasyonu bu bağlamda önem kazanmaktadır. Ancak desentralizasyon üst ölçekte verilecek plan kararlarına göre şekillenmelidir.

1998 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli Bursa İl Çevre Düzeni Planında Bursa'nın gelişme yönü batı olarak belirlenmiştir. Bu planın kararlarından biri alt ölçekli planların yapımından önce "**ulaşım ana planı**"nın yapılmasıdır. Ancak 1998 yılından bu yana Bursa'da ulaşım ile ilgili herhangi bir genel bir politika benimsenmemiş ve ulaşım ana planı gündeme getirilmemiştir.

**2006 yılında onaylanan 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planları yapılırken planlar birbirinden kopuk bir biçimde düşünülmüş, bütüncül ve bu bütünlüğü sağlayabilecek ulaşım dönük hiçbir politikaya dayandırılmamıştır.**

Bursa'da şehirlerarası ulaşım karayolu ağırlıktır. Bu durum arazi kullanımını da olumsuz yönde etkilemektedir. Verimli tarım toprakları üzerinde oluşturulan ya da güçlendirilen karayolu ulaşım ağı ve ağına getirdiği yapılaşma verimli Bursa ovasında ve topraklarında geri dönüşü olmayan zararlar oluşturmaktadır.

Bandırma – Osmaneli hattında seyreden demiryolu hattının hayata geçirilmesi ve bu yolla işlevli bir ulaştırma hizmeti verilmesi ile hem karayolu ağına olan bağımlılık azaltılacak hem de toprak ve çevrenin tahribatı önlenebilecektir. Marmara denizinden Gemlik ve Mudanya'ya deniz yolu geçişi ile demiryolu ağına bağlantının sağlanması Bursa'da karayolu ulaşım ağına ağırlığını önemli ölçüde azaltacaktır.

Hem deniz yolu ulaşımı hem de demir yolu ulaşımı karayolu ulaşımına göre daha çevreci ve ekonomik nitelik taşımakta olan yatırımlardır. Ancak unutulmaması gereken, bölge için alınacak bu kararların öncelikle ilgili meslek odaların, kurumların, yerel örgütlerin ve bölgede yaşayan yurttaşların görüşleri alınarak ve toplum yararı gözetilerek gerçekleştirilmesidir. Bu taşıma sistemlerinin güçlendirilmesi ile petrole ve dışa bağımlılık azaltılabilecektir.

Bunun yanı sıra Güzelyalı feribot iskelesinin yarattığı karayolu trafiğinin azaltılmasına yönelik kararlar da üretilmelidir. Kentsel alanda ulaşım özel araç odaklı olarak sağlanmaktadır. Kent içi ulaşım karayolu ile doğu-batı aksında süregelmektedir. Çekirge–Teleferik hattında trafiği kullanan araçlar Kent merkezinden geçiş yapmaktadır. Bu durum trafik yükü yoğun olan merkezin daha da ağırlaşmasına neden olmaktadır. Kent merkezine giriş yapmadan bu hatta paralel yollardan transit geçiş aksları oluşturmak merkezi rahatlatılabilir. Merkez bölgeye özel araçların giriş yapmaması, bu alanda yalnızca toplu taşımanın gerçekleştirilmesi gerekir. Kent içinde toplu taşımanın özendirilmesi, çeşitlendirilmesi ve bu hizmetin kamu eliyle yapılması sağlanmalıdır. Kent içi ulaşımında sosyal donatılar ile toplu taşımacılık bağı kurulmalıdır. (Üniversiteye, Tıp Fakültesine, Terminale raylı sistemin uzatılması.) Alınan Ulaşım kararları doğrultusunda kentlilerin eğitilmesi önem kazanmaktadır. Yürürlükteki Statükocu, parçacıl ulaşım politikalarından bütüncül ulaşım politikalarına geçiş yapılmalıdır.

Kent içinde açılacak yeni yollar, kavşaklar, otoparklar merkeze olan araç trafiği talebini arttıracığından otopark üretilmemesi önerilir. Karayolu ulaşım ağına bir ulaşım politikası belirlemeden herhangi bir yenileme, güçlendirme yatırımı yapılmamalıdır. Kent içi ulaşımında toplu taşıma hatları düzenlenmeli, raylı sistem ağı

tüm kentlilerin, meslek odalarının ve ilgilerin görüşleri alınarak genişletilmelidir. Tarihi merkezin tümüyle yayalaştırılması en azından sadece toplu taşıma araçlarına izin verilmesi gerekmektedir. Merkez bölgede “kentsel dönüşüm, yenileme v.s” adı altında yapılan çalışmalar birbirinden bağımsız ve kopuk yürümekte, bu alanlarla kent arasında ya da bu alanlar arasında bir ulaşım çözümü getirilmemektedir. Birbirinden kopuk bir biçimde oluşan kent parçaları planlı bir kent ve ulaşım bilincinden giderek uzaklaşıldığını kanıtlar niteliktedir.

## **1.6- TELEFERİK PROJESİ**

Uludağ, barındırdığı doğal ve kültürel değerlerinin korunması amacıyla 20.09.1961 tarihinde Milli Park Alanı ilan edilmiş, 1964 yılında Orman Bakanlığıınca imar planları yapılmış, 1996 tarihinde Alaçam Bölgesi Milli Park Alanına dahil edilmiş, 2006 Tarihinde Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından doğal sit alanı ilan edilmiştir.

Uludağ bir taraftan fauna ve flora özellikleri bakımından korunmaya çalışılırsa da, diğer taraftan turizm adına, plansız, çirkin ve yağmacı zihniyetle yapılaşmaya açılmış, Uludağ’ın göz göre göre yok edilmesinin resmi durumuna dönüşmüştür. Biz meslek odaları tarafından bu kararlar ve uygulamalar birçok kere yargıya taşınmış, yargı tarafından haklılığımız ortaya konmuştur. Ancak yargı kararlarına sahip çıkamayan siyasi iradeler, Uludağ’ın mevcut görüntüsünün oluşmasına sebep olmuşlardır.

**Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından Teferrüç İstasyonu ve Oteller Bölgesi İstasyonu Arası 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile istasyonlara ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı hazırlıklarına Temmuz 2007’de başlanmış, 25.09.2007 ve 09.10.2007 tarihlerinde yasadan gelen zorunluluk sebebiyle halk toplantı yapılarak proje anlatılmış, Teferrüç – Sarıalan – Kadiyayla istasyonlarına yapılaşma ve yoğun kullanım kararları getiren, oteller bölgesine yeni istasyon yapılmasını öngören proje biz meslek odalarının yoğun eleştirilerine rağmen, eleştirilerimiz dikkate alınmadan onay için Çevre ve Orman Bakanlığı’na gönderilmiştir. Çevre Bakanlığı tarafından 17.10.2008 gün ve 408 sayılı yazı ile ulaşım hizmetleri ihtiyaçları dışında kalan kullanımlar çıkarılarak proje uygun bulunmuştur.**

Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından proje bir sonraki meclis toplantısı bile beklenilmeden, alırlacele 30.10.2008 tarihinde düzenlenen olağanüstü meclis toplantısı ile kabul edilerek, onaylanmıştır. Onaylanan proje incelendiğinde;

- Uludağ’ın tarihi, kültürel, doğal özellikleri, su kaynağı ve iklim düzenleyicisi özelliklerinin göz ardı edilerek, Uludağ’ın sadece kayak merkezi kimliğinin ön plana çıkarılmıştır.
- Uludağ’ın kaçak yapılaşma, çevre kirliliği gibi sorunlarının yok sayılarak en büyük sorununun iyi kullanılmayan turizm potansiyeli olduğu savı savunulmuştur.



- Binlerce kiři tarafından kullanılması ve sadece kentte yaşayanların değil, kent dışından gelecek insanların da kullanılması dūřunūlen teleferik hattının başlangıç noktası olan teferrūç istasyonuna, bu kullanıcıların nasıl ulaştırılacağının dūřunūlmemiř, konu ulaşım master planı çerçevesinde ele alınmamıştır.
- Teleferik Projesinin kentin ūst ōlçekli planları olan 1/100.000 ōlçekli plan ve 1/25.000 ōlçekli planlarda oluřturulan stratejiler řeklinde oluřturulmamıř, alt ōlçekli planlarla proje yūrūtūlmūřtūr.
- Projeye yūnelik meslek odalarının, sivil toplum ōrgūtlerinin gūrūřlerinin ōnemsenmemiř, projenin son halinin paylařılmamıřtır.
- Mevcuttaki 5.492,83 m<sup>2</sup>'lik toplam tesislerin oturma alanının, projede 21.600 m<sup>2</sup>'ye ( Teferrūç İstasyonunda ne kadar inşaat alanı olacağı belirtilmemiş) ıkarılmış ve ne kadarının tesislerin oturma alanı olarak kullanılacağının belirtilmemiştir.
- Sūre paylaşımdan ve şeffaflıktan uzak, ben yaptım oldu mantığı ile kapalı kapılar ardında ele alınmıştır.
- Projenin yangından mal kaçırır gibi olaęanūstū meclis toplantılarında ele alınmıřtır.
- Teferrūç İstasyonu'nun III. Derece Doęal Sit Alanı kimlięi dūřunūlmeyerek, bu alana ūst ōlçekli plan kararlarına aykırı olarak ( būlge 1/25.000 ōlçekli merkez planlama būlgesi nazım imar planında Būyūk Kentsel Yeřil Alan olarak tarif edilmiřtir.) 50 odalı Butik Otel, alıřveriř birimleri yapılmasını ōngūrmektedir.
- I. Derece Doęal Sit Alanı olan Kadıyayla İstasyonunun aktivite merkezi olarak deęerlendirilip, 4800 m<sup>2</sup> ve 12.50 metre yūksekliginde inřaat alanı ōnerilmesine, inřaat alanında yapılacakların avan projeye bırakılmasına , bu alana butik otel, cafe – restoran, spor, dinlence ve rekreatif fonksiyonlar ōngūrūlmūřtūr.
- I. Derece Doęal Sit Alanı olan Sarıalan İstasyonuna, 6900 m<sup>2</sup> ve 12.50 metre yūksekliginde inşaat alanı ōnerilmesine, inşaat alanında yapılacakların avan projeye bırakılmasına, bu alanda yer alan ve doğal yapıya ,alanın I. Derece Sit Alanı kararlarına uygun olmayan restoran, satış birimleri, kamp binaları gibi kullanımların aynen kabul edilmiştir.
- II. Derece Doęal Sit Alanında ve II. Oteller Būlgesi İmar Planı sınırları dahilinde kalan alana, oteller būlgesi istasyonu adı altında, 9900 m<sup>2</sup> ve 12.50 metre yūksekliginde inřaat alanı ōnerilmesine, inřaat alanında yapılacakların avan projeye bırakılarak, ticari yapıların yapılmasını ōngūrūlmūřtūr.
- Teleferik istasyonlarına yūnelik avan projelerin Bursa Būyūkřehir Belediye Meclisinde gūsterilmeden, onaylanmıřtır.

## 1.7- STADYUM PROJESİ

**Atatürk Stadyumunu, Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 14.06.2007 gün ve 363 sayılı meclis kararı ile 2,5 emsalli yüksekliği serbest otel ve alışveriş merkezine çevrilmek istenmiş, bu durum Bursa kamuoyu tarafından yoğun tepki almıştır.**

meslek odaları tarafından Atatürk Stadyumu ve çevresinin korunmasına yönelik Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'na tescil başvurusunda bulunulmuş, Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 27.06.2007 gün ve 2654 sayılı kararı ile **Atatürk Stadyumu, Atatürk Spor Sarayı, Atatürk Lisesi, İpekiş Fabrikası ve Yahudi Mezarlığının** bulunduğu alanı 3. Derece Doğal Sit Alanı olarak tescil altına almıştır.

Ancak, Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 16.02.2008 gün ve 3416 sayılı kararı ile **Atatürk Stadyumu, Atatürk Spor Sarayı, Atatürk Lisesi, İpekiş Fabrikası ve Yahudi Mezarlığının** bulunduğu alana ilişkin aldığı 3.derece doğal sit alanı kararını usul eksikliği sebebiyle kaldırmıştır.

Atatürk Stadyumunun Otel ve Alışveriş Merkezi yapılması fikri, gerek Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından 1998 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli 2020 yılı Çevre Düzeni Planı, gerekse Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 2006 yılında onaylanan 1/25.000 ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı ana kararları, ilkeleri ile bağdaşmamaktadır. Zaten üst ölçekli Ulaşım Ana Planı hala yapılmamış ve plansızlığın getirdiği kaosun BAT-ÇIK'lar gibi noktasal çözüm arayışları ile giderilmeye çalışıldığı trafik sorunu Atatürk Stadyumunun Otel ve Alışveriş Merkezi yapılması fikri ile iyice çözülemeyecek bir noktaya gelecektir.

Stadyum için alternatif arayışlara girildiğinde; Atatürk Stadyumunun otel ve alışveriş merkezine çevrilmesi yerine kent merkezinde, kentlinin nefes alabileceği tek ve önemli rekreasyon alanı olan Reşat OYAL Kültür Parkı ile; Atatürk Stadyumu, Atatürk Spor Sarayı, Atatürk Lisesi, İpekiş Fabrikası'nın bütünleştirilmesini, olumsuz mimarilerinin sağıklaştırılarak; rekreasyon alanı olan Kültürpark ile kongre merkezi olacak Merinos Atatürk Kültür Merkezi arasında geçişi sağlayan fonksiyonların yüklenmesi gerektiği kanısındayız. Kültür, sanat, tarih ve spor bir arada bu alanlarda gerçekleşebilir, yaşayabilir.

## 1.8- HANLAR BÖLGESİ PROJESİ

**Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.06.2008 gün ve 413 sayılı kararıyla Ykm – Ulucami arasındaki bölgeyi kapsayan 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı Değişikliği onaylanmış, yine aynı meclis toplantısında 414 sayılı meclis kararıyla Hanlar Bölgesi ( kuzeyde Cumhuriyet Caddesi, doğuda İnönü Caddesi, güneyde Atatürk Caddesi ile sınırlı bölge) 5366 sayılı Kanun doğrultusunda “Yenileme Alanı” ilan edilmiştir.** Kanun gereği karar Bakanlar Kurulu'nun onayına sunulmuş, fakat dosyadaki bir takım eksiklikler sebebiyle 15.09.2008 günü İç İşleri Bakanlığı tarafından eksikliklerin giderilmesi için dosya iade edilmiştir. Dosyada bulunan eksikliklerin biri de, bölgenin Kentsel Sit Alanı olmasına rağmen, Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun uygun görüşünün bulunmamasıdır. Bu eksiklik üzerine Bursa Büyükşehir Belediyesi Yenileme Alanı kararını onay için Koruma Kuruluna sunmuş, Koruma Kurulu 10.10.2008 günlü toplantısında Yenileme Alanı kararını uygun bulmamıştır.

Ancak bu sırada Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından “**Hanlar Bölgesi Konsept Projesi**” çalışmalarına başlanmıştır. Yapılan çalışmalar neticesinde 3 firmaya proje hazırlanmış ve 04.12.2008 günü Prof. Dr. Metin SÖZEN, Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi, Mimarlar Odası Bursa Şubesi ( toplantıya katılmamıştır) ve belediyeden ilgili dairelerden oluşan “Değerlendirme Kurulu” tarafından ilk değerlendirme toplantısı yapılmıştır.

**Hanlar bölgesinin bulunduğu bölge, Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 16.03.2006 günü onaylanan 1/25.000 ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planında ve 12.06.2008 günü onaylanan 1/5000 ölçekli Osmangazi Belediyesi Nazım İmar Planında, Merkezi İş Alanı olarak tarifi edilmiş, bölgenin tarihi kimliğini ön plana çıkaracak herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Hanlar bölgesine yönelik üretilecek projenin sadece mekansal kararları içermesi yeterli değildir. Stratejik yaklaşımla bölgenin ekonomik, sosyal, kültürel, fiziksel ihtiyaçlarını bütüncül olarak, katılımcı anlayışla, şeffaf, kent ile bütünleşen ve bölgenin tarihi özelliklerini göz ardı etmeyen bir yaklaşımın sergilenmesi gereklidir.** Ancak Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından proje yaklaşımı bu şekilde ele alınmamış, kentsel yenileme alanı ilanı ile bundan sonraki süreçler gizli yürütülmüş, meslek odaları projenin son aşamasında projeye dahil edilmiştir.

### **1.9- NİLÜFER VADİSİ PROJESİ**

Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından Abdal Köprüsünden, Afet Yönetim Merkezine kadar Nilüfer Çayının 5,5 km’lik bölümünde “**NİLÜFER VADİSİ PROJESİ**” uygulanmaya başlanmıştır.

Uludağ’ın güney yamaçlarından doğarak, Karacabey Boğazından Marmara Denizine dökülen Nilüfer Çayına, Uludağ Yamaçlarından ve Vadinin güney batısındaki yamaçlardan bir çok yan dere katılmaktadır. Uzunluğu 168 km, ortalama su hacmi 458.848.800 m<sup>3</sup>/yıl, su toplama havzası 680 km<sup>2</sup>, ortalama debisi 16,77 m<sup>3</sup>/sn olan Nilüfer Çayının, tarihinde bir çok kez taşkınlar yaşanmış ve taşkınların önlenmesi için Kelesen Kanalı yapılarak, çay yatağı değiştirilerek ve taşkın seditleri yapılarak önlemler alınmaya çalışılmıştır. Büyükşehir Belediyesi tarafından, kamunun kaynakları kullanılarak, taşkın seditleri ile sınırlandırılmış **çay yatağına Nilüfer Vadisi Projesi uygulanmaktadır.**

Proje kapsamında; meydanlar, dinlenme alanları, bisiklet ve yürüyüş yolları, çocuk oyun alanları, otopark alanları, büfeler, spor alanları, mini tren, kır kahvesi, gezinti yolları, dinlenme terasları, açık spor aletleri, piknik alanları yapılması önerilmektedir.

Nilüfer Çayının drenaj alanının büyüklüğü ve su toplama havzası içerisinde kar yağışının yoğun oluşu, özellikle kış ve bahar aylarında yüksek debili su akışına neden olmaktadır. Kar yağışı sonrasında lodoslu günlerde bu debi en yüksek noktalara ulaşmaktadır. Nilüfer Çayı üzerinde olan barajların su tutma kapasitelerini aşmaları ve kapaklarını açmaları halinde, Bursa Ovasında eğiminin düşük olması nedeni ile çay yatağında su şişmesine sebep olacaktır. Su, taşkınları önlemek için yapılan seditlere dayanacaktır.

Böyle bir durumda taşkın seddeleri ile sınırlandırılmış çay yatağına bu denli yoğun yapılaşma ve kullanım fonksiyonu öneren projenin uygulanması halinde, çay yatağını kullanan yüzlerce insan tehlike ile karşı karşıya kalacaktır. Kentlinin kullanacağı sosyal alanları çay yataklarına hapsedmektedirler. Biz meslek odaları olarak bu duruma izin vermeyeceğiz, mücadelemizi sürdüreceğiz.

Kentimiz, jeolojik, topografik özellikleri ve küresel ısınmanın etkileri ile iklimlerin değişkenlik gösterdiği bu dönemde, doğa olaylarının sıkça yaşandığı bir coğrafyada yer almaktadır. Planlamayı, bilimi ve mühendisliği yok sayan ranta dönük politikalar ne yazık ki doğa olaylarının ülkemizde ve kentimizde afete dönüştürmektedir. Bölgenin zemin ve iklim özellikleri dikkate alınmadan, dere yatağına verilen yoğun yapılaşma kararları ve hiçbir mühendislik ölçütü dikkate alınmadan dere yatağının daraltılması, ileride yaşanacak yoğun bir yağış ve ani su baskınlarında acı sonuçları beraberinde getirecektir.

İki tarafı erişim kontrollü taşıt yolu olan ve taşıt trafiğinin yüksek hızlarda seyrettiği Nilüfer Çayında, bu denli yoğun kullanım fonksiyonu içeren projenin uygulanması halinde, bölgeye ulaşmak isteyen insan sirkülasyonu ile hızla seyreden taşıt trafiği keşişim noktalarının iyi etüd edilip, gerekli önlemler alınmalıdır. Trafik kazaları sonucunda yol ve projenin uygulanacağı kot farkından dolayı taşıtların, çay yatağına düşmelerini önleyecek, önlemler alınmalıdır. Ayrıca, bölgede oluşan yoğun egzoz gazının ve çayın taşıdığı atıkların halk sağlığı üzerinde yaratacağı sorunların da proje uygulamaya geçirilmeden detaylı incelenmelidir. Ancak Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından bu yönde analizler yapılmadan önlemler alınmadan halk sağlığı ve kamu emniyeti sağlanmadan proje uygulamaya geçirilmiştir.

Nilüfer çayı tarihte bir çok kez taşkınlar yaşanmıştır. Ancak Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında, Nilüfer Çayının taşkın alan sınırları, plana işlenmemiş, bölge içinde konuttan, ticarete bir çok fonksiyon önerilmiştir.

### **1.10- ACEMLER KAVŞAĞI PROJESİ**

Bursa kenti doğu-batı aksında planlanan ve bu doğrultuda hızla biçimlenen bir yerleşmedir. Bugün yaklaşık 200.000 olan batıdaki nüfus gelecekte 600-700.000 nüfusa göre planlanmıştır. Acemler bölgesinin bugün ve gelecekte doğu ve batıyı birleştiren bir eklem görevi üstleneceği bilinmektedir.

Lineer makro form biçimlenmelerinde ana omurga üzerine raylı toplu taşıma altyapı aşılması ve buna paralel ulaşım koridorları ve dikey bağlantılar oluşturulması esastır. Bursa-ray güzergahı bu esas doğrultusunda projelendirilmiş bir bölümü uygulamaya geçmiştir. Paralel ulaşım koridorlarının bir kısmı yapılmış ancak bugüne kadar tamamlanamamıştır. ( Yakın çevre yolu-Mudanya yolu bağlantısı, Beşevler- Acemler bölgesi bağlantısı, Yıldırım eğitim caddesi – otosansit bağlantısı)

Gelecekte Bursa içi önemli bir eklem bölgesi görevi yüklenecek Acemler bölgesi bugün için bir düğüm noktası sorunu olarak gündemdedir. Bugüne kadar yapılan çalışmalarda bu nokta bir düğüm noktasının çözümü olarak ele alınmış, doğu batı bölgesinin eklem bölgesi olarak, bölgesel olarak ele alınmamıştır. Bu alan mevcut durumda Bursaray'a bağlı çalışan araçların ve yayaların aktarma noktasıdır ve ileride de önemli bir aktarım noktası olarak hizmet edecek aktarım noktası olarak hizmet



veren bölgede önemli ulaşım faaliyetleri de gelecekte daha da yaygın olarak yer alacaktır. ( Otoparklar, indirme bindirme istasyonları, yaya geçişleri)

**Kentin bugün ve gelecekte bu kadar önemli olan bu alanı bu nedenle kentin ana ulaşım kararlarıyla, kentin gelecekteki ulaşım stratejileri ile birlikte ele alınmalıdır.**

Bu konuda en önemli proje ve uygulama, İzmir-İstanbul devlet çevre yolunun tamamlanması ile ortaya çıkacak yeni durumun bu alanın çözümünde önemli bir veri olarak ele alınmasıdır. Mevcut durumda bu alanda Şehirlerarası trafik önemli bir oran teşkil etmektedir. İzmir'den İstanbul arası transit trafiği başka bir alternatif olmadığından sadece bu bölgeyi kullanmaktadır. Ve bunun çoğu kamyon-tır gibi ağır tespit taşıt trafiğidir. Çevre yolu tamamlandığında bu trafik bu bölgeden çıkacak sadece şehir içi eklem bölgesi işlevi devam edecektir.

Acemler bölgesi ulaşım sorunu nasıl ele alınmalı?

Yukarıda da ifade edildiği gibi bu alan kentin ana ulaşım kararlarıyla direk bağlantılıdır. Tek başına ele alınacak bir çözümlenme değildir. Bu alandaki yapılacak her müdahale merinos kavşağını, Orhaneli kavşağını, Çekirge kavşağını etkileyecektir. Bu nedenle bu alandaki çözüme bir ulaşım master planı çerçevesinde bakılmalıdır.

Bu ulaşım master planında belediyenin ulaşım ile ilgili stratejileri, öncelikleri, parasal kaynakları belirlenmelidir.

Eğer ulaşım master planında belediye toplu taşıtı öncelikli seçenek olarak belirler ve çevre yolu trafiği bu bölgeden çıktıktan sonra Bursaray'a iyi entegre olmuş bir toplu taşıma sistemi kurarsa çevre yolundan sonra %50 azalacak trafik akışı bu oranın çok daha altına düşecek ve bu bölgede böyle bir yatırıma gerek kalmayacaktır.

Belediye ulaşım master planında kavşak noktalarını sekronize bir sistem içinde çalıştırmayı ve trafik akışını aynı seviyede tutmayı öncelikleri arasına koyarsa iyi bir sinyalize sistem bu alandaki sorunu çözecektir.

Belediye sadece kavşak yapmak değil ulaşım master planı doğrultusunda bu ana omurgaya paralel yolları bir an önce tamamlamayı öncelikleri arasına koyarsa sorunlar kavşak noktasının sorunu olmaktan çıkacak iyi bir ulaşım sistemi işleyişi gerçekleştirebilecektir.

**Sonuç olarak, sadece artırma bedelleri hariç 10 trilyon kamulaştırma bedeli olan bu kavşağın yapımı için acele edilmemelidir. Bu proje yeni sayımlar çevre yolu trafiğinin bu bölgede çıkacağı gerçeklerinin dikkate alınacağı Bursa ana ulaşım master planı stratejileri öncelikleri çerçevesinde tekrar gözden geçirilmelidir.**

## 1.11- KENT MEYDANI PROJESİ

### Santral Garaj ve çevresi

- Ana ulaşım arterlerinin kesiştiği, Kent içinde ulaşılabilirliği yüksek konumda bir alan olması dolayısıyla kent için önemli bir düğüm noktasında yer almaktadır.
- Bursarayın önemli durağı olması
- Geniş bir açıklık alan yaratılabilecek kapasiteye sahip olması
- Kent merkezine yakınlığı ve önemli proje alanları ile ilişkili olması

sebepleriyle Bursa için kent meydanı olabilecek özelliklerini taşımaktadır. Bu nedenlerle alanda düşünülen proje sadece noktasal olarak ele alınmayıp kent bütününde değerlendirilmesi gereken bir projedir.

**Kentimizde birçok alanda noktasal plan değişikliği çalışmaları ile planların bütünlüğü bozulmakta ve birbirinden kopuk kent parçaları oluşmaktadır. Bu kentsel kopukluk kentte yaşayanları da birbirinden koparmakta ve bireyselliğe itmektedir. Bu bağlamda Kültürpark, Merinos Kültür Merkezi, Santral Garaj, Vilayet Binası, Fomara Caddesi, Şehreküstü Kavşağı, Kapalıçarşı, Ulucami, Eski Hal Alanı ile birlikte düşünülerek proje üretilmelidir.**

Bu ifadeler Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Proje yarışması şartnamesi içinde yer almaktadır. Fakat yarışma sadece alan ile ilgili kararları üretmekte olup, sonunda yer alan temenni kararların içinde meydanın imar planları ile entegre edilmesi, etrafı ile birlikte düşünülmesi ve yapı yoğunluğunu düşürücü kararlar üretilmesi gerekliliği belirtilmiştir.

Fakat imar planları ile ilgili çalışmalar neticelendirilmeden, sadece meydan ile ilgili imalat çalışmalarının yapılması kamuoyunda tepkilerin oluşmasına neden olmuştur.

- ◆ Sadece boş alana yeni inşaat yapılması olarak değil, Santral Garaj ve çevresinin kente ve kentliye kazandırılması amacıyla söz konusu alanda Bursa kentine yeni bir kimlik getirecek, imaj yaratacak ve prestij kazandıracak plan üretilmesi için etrafı ile bütünlük içinde ele alınarak, radikal kararlar alınmalı, yaya önceliği planın temel ilkesini oluşturmalıdır.
- ◆ Bursa'nın merkezinde yapılan tüm düzenlemelerde göz ardı edilen yaya kullanımı, bu proje de dikkate alınması gereken en önemli unsurdur. Özellikle Bursaray Osmangazi Durağı, Vilayet Binası, Osmangazi Belediye Binasının bu alanda olması, yaya sirkülasyonunu artıracak; alan yoğun bir toplanma ve dağılma merkezi olacaktır. Bu nedenle etrafındaki kavşak alanlarının yeniden değerlendirilerek, tören alanı ile diğer meydanları ayıran kısmında taşıt trafiğinin yer altına alınması gereklidir. Böylece bahsedilen noktada yaya-taşıt trafiğinin kesişmesi engellenecektir.
- ◆ Kültürpark, Merinos Kültür Merkezi, Santral Garaj, Vilayet Binası, Fomara Caddesi, Şehreküstü Kavşağı, Kapalıçarşı, Ulucami, Eski Hal Alanı Kent Meydanı ile doğrudan ve dolaylı olarak ilişkileri bulunmaktadır. Bu alanlarla meydan alanını entegre edecek ve aradaki yaya sirkülasyonun nasıl düzenleneceği planlama

çalışmalarında ortaya koyulmalıdır. Özellikle Merinos, Kültürpark, Vilayet Binası ve o aksın düzenlenmesinde Darmstadt Caddesinin bu sirkülasyonun güçlendirilmesi için yeniden düzenlenmesi gerekecektir.

- ◆ Kentlinin toplandığı, dağıldığı ve ortak iletişim içinde bulunduğu alanlar meydanlardır. Küçük büyüklü mahalle, semt veya kent meydanları birçok insanın karşılaştığı ve etkileşim sürecini yaşadığı alanlardır. Aynı zamanda meydanlar sosyal tabakası farklı olan birçok insanın da buluşma noktası olmalıdır.
- ◆ Kent merkezinde parklanma sorununun varlığı bir gerçektir. Yoğun bir toplanma merkezi olacak bu alanda etrafındaki kamu projeleri ile yoğun bir otopark ihtiyacının olacağı gerçeğinin çözümlenmesi esas olmalıdır.
- ◆ Yukarıdaki değerlendirmeler doğrultusunda bir kentin meydanını oluştururken salt fiziki koşullar değil sosyal yapının da analizi yapılarak kamuyu bu bölgeye çekmeyi başaracak düzenlemeler oluşturulmalıdır. Çünkü bir kenti anlatacak bir mekan yaratmak istiyorsak kenti ve kentliyi doğru analiz etmeliyiz. Bir kentin kimliğini yansıtacak projede günü kurtarmacı bakış açısıyla değil gelecek nesillere bir meydan bırakacağız bilinciyle yaklaşılmalı ve uygulama etapları bu çerçevede oluşturulmalıdır. Bu doğrultuda proje yakın çevresiyle birlikte bütün olarak ele alınmalı ve kente kazandırılmalıdır.

## 1.12- KÜLTÜR PARK PROJESİ

Bursa Büyükşehir Belediyesinin hazırladığı Bursa Kültürparkı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliği ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planı ve uygulama projeleri hazırlanarak onaylanmıştır.

Kültürpark alanının mevcut kullanımının hedeflenen Bursa'nın çehresine uymadığı ve mevcut yapı stoğunun parkın doğal yapısını zedelediği bu nedenlerle parkın kullanımının doğal yapı alanlarındaki bozulma alışveriş, dinlenme ve eğlence tesislerinin zaman içerisinde ilavelerle doğal yapıyı daha da bozduğu fikrine varılmıştır. Bu noktada park alanının modern Bursa'ya yakışır bir hale getirilmesi desteklenmektedir. Önceki yıllarda fuar alanı olarak kullanıldığı dönemdeki işlevi fuar alanının taşınması ile birlikte tamamen değişmiştir. Alanın koruma ve kullanma dengelerinin belirlenerek yeni fonksiyon ve işlev ataması yapılması gerekliliği doğmuştur.

**Hazırlanan plan değişiklikleri ve uygulama projeleri 2001 yılında yapılan yarışma projesinin uygulanmayacağı anlaşılmaktadır. Kıt kamu kaynaklarının dengesiz kullanımının, idarelerin değişmesi ile rafa kaldırılan projelerin maddi zarar ve zaman kaybına yol açtığı dikkate alındığında kamu projelerinin sürekliliği olması gerektiği düşüncesindeyiz.**

Yeni üretilen çalışma sağlıklaştırma projesi olarak öngörülmektedir. Yargı kararı ile iptal edilen imar planı, 1/5000 ölçekli Nazım İmar planı, 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planı ve uygulama projeleri olarak yeniden hazırlanmıştır. Planda kültürpark alanı için kültürel ve rekreasyon alanı fonksiyon ataması yapılmıştır. **Kültürparka, kente kimlik katan halkın duygusal anılarının olduğu yapıların korunması gerektiğinden hareketle mevcut binaları koruyarak, mevcut yapıların inşaat alanları toplamına denk gelen yoğunluk değeri olarak emsal**

**0.06 olarak plan hükümlerine işaretlenmiştir. Eski planlarda emsal değeri 0.05 iken bazı kamu binalarının ve fuar binaların yıkılacağı sert zeminli alanların yeniden düzenleneceği ve azaltılacağı, kalan yapıların yapı yoğunluğu emsal 0,06 ya denk geldiği ve yapılaşmanın dondurulduğu öngörülmektedir.** Bu yapı yoğunluğu ile yeni yapılaşmanın olmayacağı belirtilmektedir. Hazırlanan projede mevcut binaların korunacağı ve sadece tadilat yapılabilecekleri belirtilmektedir. Yıllar boyunca tadilat adı altında yapılar büyütülmüştür. Düzenlemelerin ve tadilatların ilke ve prensipleri belirlenmeli kurumların hangi şartlarda proje kabul edeceği, hangi esaslara istinaden proje onaylayacağı ayrıntılarıyla belirlenmelidir. Bursa kentinin en önemli kamu açıklık alanının, kentin simgesi olmuş Bursa Kültürparkın yapı yoğunluğu azaltılarak kamu kullanımını arttıracak proje uygulamaları esas olmalı, kullanım alanlarında kültürel aktiviteler ağırlıklı ele alınmalıdır.

### **1.13- MERİNOS TESİSLERİ VE ATATÜRK KONGRE MERKEZİ**

Bir zamanların deyimiyle Balkanların ve Ortadoğu'nun en büyük fabrikası...Bulduğu şehre hayat veren, okul açan, kreş kuran, doktor getiren, spor kulübü, tiyatro, sinema, park, yeşil alan, spor sahası açan, çalışanına lojman ,ev ve arsa sağlayan, en önemlisi binlerce aileye ekmek kapısı olan ve kentimizin ilk elektrik santralini kuran...

Saymayı unuttuğumuz özelliklerinin dışındaki başka bazı özelliklerini, belki de kaybettiğimiz zaman hasretle ve hüznle anacağımız koca bir çınar. Kollarını bütün Bursa'ya geren CUMHURİYET ÇINARI.

Türkiye Cumhuriyetinin sanayileşmesinin temel dayanakları olacak sanayi tesislerinin stratejik önemi olan bölgelere birer birer yapımı; 1. Beş Yıllık Sanayi Planı (1934 - 1938) kapsamında Sümerbank tarafından gerçekleştirilmiştir.

Aynı yıllarda bu işletmeleri ayakta tutabilmek için gerek yurt içinde gerekse yurt dışında yüzlerce öğrenci okutuluyor. Binlercesine burs veriliyor. Bursa Merinos ta örneğini gördüğümüz türden kampüsler ya da kültür siteleri bütün Türkiye'de yaratılıyor. Yani SÜMERBANK ÜNİVERSİTESİ doğuyor. Hiç şüphe yoktur ki bu dev yatırım, ülkenin o gün içinde bulunduğu ekonomik şartlar da dikkate alındığında Cumhuriyet tarihinin en büyük yatırımı sayılır. Ayrıca, Merinos Fabrikası'nın kuruluşu Bursa'nın işgaline bir cevaptı. Merinos Fabrikası'nın inşası iki sene, iki ay, iki günde tamamlanmıştır.

Kurulduğu ilk yıllarda Tops ve Yün İplik üreten Merinos 1945 yılından itibaren Yünlü Kumaş üretimine de geçmiştir. Altın yıllarını yaşadığı 1980'li yıllara gelindiğinde ise; yılda 4225 Ton iplik, 3.360.000 metre kumaş ve 550.000 adet konfeksiyon üretimi gerçekleştiriliyordu. Bu yılar içinde 3000'in üzerinde işçi, 130 memur çalışıyordu. Denilebilir ki, o yılların Bursa'sında Merinos Fabrikası'ndan ekmek yemeyen yoktu, aynı zamanda Bursa'nın ekonomik motoru idi.

**Özetle MERİNOS BURSA İDİ BURSA'DA MERİNOS...**

Kurulduğu tarihte yaklaşık 404.000 m<sup>2</sup> araziye kapsayan bu dev kuruluş, kısa bir zaman öncesine kadar Bursa'nın elektrik ihtiyacına da katkıda bulunuyordu. Merinos yıllarca ülke ekonomisine büyük katkılar sağladı. Türk Silahlı Kuvvetleri ve Emniyet Teşkilatı başta olmak üzere tüm Resmi Kurumların ve yatılı okul öğrencilerinin giyim ihtiyacını karşıladı. Bu altın yıllarda işletmeye ne yazıkki çok az yatırım yapılmıştır.



1980'li yılların ortalarından itibaren Türkiye'de bir özelleştirme fırtınası estirilir. Özelleştirmede anahtar cümle “**Önce Kötüleştir, Sonra Özelleştir**” tekerlemesi olmuştur.

1984'te KİT olan Sümerbank, 1985 yılından başlayarak özelleştirme tartışmalarının içine alınmıştır. Nihayet 1987'de özelleştirme kapsamına alınarak daha sonra Özelleştirme Yüksek Kurulu adını alan, Kamu Ortaklığı İdaresi'ne devredilmiş ve adı da Sümer Holding A.Ş. olarak değiştirilmiştir. Özelleştirme kapsamında Sümer Holding'e ait 30'u aşkın müessese, 6 ortaklık ve 40 dolayında iştiraklerle çok sayıda satış mağazası satılmış, kapatılmış ya da çoğu kez ver kurtul anlayışı ile devir edilerek günümüze gelinmiştir.

1987 yılında Sümerbank, tarihinin en büyük darbesiyle karşılaştı. O yıl ilk defa Milli Savunma Bakanlığı her yıl verdiği siparişlerini vermemiştir. Bu nedenle de Merinos Fabrikası'nın da içinde bulunduğu çok sayıda işletme inanılmaz zararlara uğramıştır. Siparişler daha sonra yeniden verildi ise geri işlemeye başlayan çark, giderek daha hızlı dönmeye başlamıştır.

Bu tarihten itibaren siparişlerin vaktinde gelmemesi, makine parkında yenileme ve iyileştirmelerin yapılamaması, özelleştirme söylentilerinin çalışanlar üzerinde yarattığı psikolojik baskı nedeniyle, bu fabrikalar belini doğrultamamıştır.

Tüm olumsuz koşullara ve 10 yılı aşkın bir süredir gözden çıkarılmış olarak faaliyetini sürdürmesine karşın ayakta kalabilen Sümer Holding'in ve Türk Tekstil Sanayinin en gözde kurumlarından biri olan Merinos, bizlere o günkü zor koşullar içinde Gazi Mustafa Kemal ve arkadaşlarının yarattığı Cumhuriyet Abidelerinin en önemlilerinden biridir.

### **MERİNOS FABRİKASI idi. Tam 310.000 m<sup>2</sup> araziye sahiptir. Merinos Fabrikasının Mevcut Durumu :**

Bütün bu anlatılardan sonra fabrikanın mevcut durumunu inceleyelim :

Fiziki Durum :

Fabrika alanı	: 262.653 m <sup>2</sup>
Bekar pavyonu	: 1.751 m <sup>2</sup>
Lojmanlar	: 46.696 m <sup>2</sup>
T O P L A M	: 310.899 m <sup>2</sup>

Bu arsanın 83.070 m<sup>2</sup> si kapalı alan olmak üzere, 142.520 m<sup>2</sup> si kullanım alanını oluşturmaktadır. Geri kalan alanlar yeşil alan, koru, park, spor alanı ve yollardır.

Üretim Kapasitesi :

6.000 ton/yıl Yapak Yıkama
6.000 ton/yıl Tops üretimi
20.160 iğ ile 2550 ton/ yıl 44 Nm Yün İpliği
88 Dokuma Tezgahında :
3.768.000 m/yıl ham kumaş
3.500.000 m/yıl mamul kumaş
Konfeksiyon Bölümünde :
155.000 adet /yıl ceket
455.000 adet / yıl pantolon

Personel :

1985 de 3016 olan personel sayısı;

Organize programda mevcut 93 memur olmasına rağmen, fiili olarak 84

Organize programda mevcut 1357 işçi olmasına rağmen, fiili olarak 947 dir.

Bu işçilerin 26 tanesi özürlü , 24 tanesi de eski hükümlüdür.

Fabrikanın işletme sermayesi açısından kısaca alınması nedeniyle, son yıllarda üretim kapasitesi bu rakamlara ulaşamamıştır.

### **Makina Parkı:**

Çift Büküm Dairesinde en eskisi 1938 model (sembolik), en yenisi 1992 model olan katlama ve büküm makinaları mevcuttur. Boyahanede, en eskisi 1938 model en yenisi 1997 model olmak üzere çeşitli ekipmanlar mevcut olup ortalama 30 yaş civarındadır. Dokuma Hazırlık Bölümünde, en eskisi 1966 en yenisi 1993 model ekipmanlar bulunmakta olup iyi durumdadır. Dokuma Bölümünde, en eskisi 1964 model (40 adet), en yenisi 1992 model otomatik Sulzer-Ruti (48 adet) tezgah mevcut olup en iyi olan bölümdür. Apre Bölümünde, en eskisi 1956 model , en yenisi 1992 model makina ve ekipmanlar mevcut olup iyi durumdadır. Konfeksiyon Bölümünde ,en eskisi 1971 model , en yenisi 1991 model makina, Kazan Dairesinde, en eskisi 1938 model , en yenisi 1954 model kazanlar, Generatör ve Türbin Bölümünde, en eskisi 1935 model , en yenisi 1951 model 4 adet buhar türbini bulunmaktadır. Buhar türbinlerinden iki yıldır elektrik enerjisi üretimi yapılmamaktadır. Basıncılı hava kompresörlerinin en eskisi 1956 model, en yenisi 1991 modeldir.

Tekstil Müzesinde ise, artık Türkiye'de örneği bulunmayan otuzu aşkın orijinal makine bulunmaktadır. Araç parkında muhtelif amaçlarla kullanılmak üzere 52 adet araç ve iş makinesi bulunmaktadır.

Makina parkındaki ekipmanların bazılarının eski oluşu, üretim maliyetinin artmasına neden olduğu gibi duruş sayısının da artmasına sebep olmaktadır. Boyahane Bölümünde top boyama ünitesi bulunmadığından, daha kaliteli olan iplikten boyalı kumaş üretimi yapılmaktadır.

Bütün bunların dışında, Merinos Fabrikasının en acil sorunu; işletme sermayesinin olmaması nedeniyle stok tutma gücünün olmamasıdır. Çoğunlukla geç gelen siparişler (Askeri ve Resmi kumaşlarda), uzun süre işletmenin yatmasına, ardından da siparişleri yetiştirmek için fazla mesai yaptırılarak işçilik maliyetinin artmasına yol açmaktadır. Bunun çözümü için siparişlerin zamanında ulaştırılmasının zorlanması yanında, önceki yılların karlarının işletmeye geri döndürülerek stok sermayesi olarak kullanılmasına gerek vardır. Personel açısından da son yıllarda sürekli azaltma politikası uygulandığından ve modernizasyona gidilmediğinden, bazı bölümlerde büyük sıkıntılar yaşanmaktadır. Enerji açısından işletmede ikisi katı yakıtlı, ikisi de fuel-oilli olmak üzere 4 buhar kazanı bulunmasına karşın; 17 Temmuz 1998 tarihli Mahalli Çevre Kurulu kararı ile 5.000 k.cal/kg'dan daha düşük kalorili katı yakıtların yakılmasının yasaklanmış olması nedeniyle, sadece 2 adet kazanda özel kalorifer yakıtı kullanılarak işletme ayakta tutulmaktadır. Mahalli Çevre Kurulu 17 Şubat 2000 tarihinde, yakınında doğalgaz bulunan kurumların 20 Ağustos 2000 tarihinden itibaren sıvı yakıt yakamayacaklarını kararlaştırmıştır. Bu kararın ardından gerekli fizibiliteler yapılmış, dört ayrı alternatif içinden en ucuzu olan 286 milyar TL.'lık yatırım 6,5 ayda geri dönecek olmasına rağmen, buna izin çıkmamıştır. Buna rağmen, sık sık yapılan baca gazı analizleri, sürekli olarak normal değerler altında

seyretmektedir. Bu engellemeler nedeniyle yaklaşık 2 yıldır elektrik enerjisi üretilmemektedir.

Yine atık sular açısından yapılan analizler, normal değerlerin altında olup yıllar önce yapılan atık su arıtma projesi rafa kaldırılmıştır. Merinos Fabrikasının başta TEDAŞ olmak üzere BUSKİ, Belediye, SSK gibi kurumlara borcu yoktur. Yıllar öncesinden Vergi Dairesi'ne olan borcu taksitlendirilmiş ve ödemeler devam etmektedir. 1999 yılı bilançosu itibariyle 2,6 Trilyon TL olduğu ifade edilen zararın temel nedeni büyük ölçüde yüksek Genel Yönetim Giderleri payından kaynaklanan geçmiş dönem borçlarıdır. Merinos Fabrikasına ait olup, değişik zamanlarda el konulan arazilerin değerleri saptanarak tahsil edildiğinde, vergi borcunu fazlasıyla karşılayacaktır. Lojmanlara uzun yıllardan beri gerekli bakım yapılamamıştır. Lojman bloklarından biri geçtiğimiz yıl T.C. Merkez Bankasına devredilmiştir. Geniş bir alana yayılan lojmanlarda bulunan yeşil alan, son derece yoğun yapılaşmanın olduğu Çarşamba semtine hayat vermektedir.

### **Çözüm Önerileri :**

Yukarıda dile getirilen sorunların gerçek nedeni hiç kuşkusuz, işletmeyi ticari potansiyeline uygun planlama yapma olanağından yoksun ve koca müesseseyi adeta kaderiyle baş başa bırakmış bir devlet anlayışından kaynaklanmaktadır. Bu oyunun final perdesi de bilindiği gibi "**Ver de Kurtul**" bölümüyle kapanmaktadır.

"Holdingin tek yönlü Fabrikası olan işletmenin ayrıca yurdumuzdaki en büyük kamgarn tesislerinden biri olduğu, teknolojik değeri makine parkı ve kadrosundaki elemanların bilgi birikimleri ile kendi sahasında memleketimizin en değerli üretim tesislerinden biri olduğu tesisin halen memleket ekonomisine sağladığı katma değer, teknolojik olarak bir üniversite kampüsüne dönüştürüldüğü takdirde eğitim gayesi ile ve piyasa şartlarından uzak olarak yapılacak kısmi ve cüzi üretimlerle çok düşeceği ve yapılan üretimin endüstriyel bir anlamı olmayacağı" **Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun gerekçesinden hareketle Merinos Fabrikasının yönetsel, teknik, ekonomik ve istihdam açıları itibariyle daha sağlıklı bir yapıya kavuşması için GEREK ve YETER ŞART olarak ÖZERKLEŞTİRME'yi öneriyoruz.**

Bu oluşumu Hükümet, Sümer Holding ve tüm Merinos çalışanlarının taraf olacağı ve tüm tarafların çıkarlarının korunacağı bir uzlaşma platformunda, başta Bursa halkı olmak üzere ilgili meslek odaları ve demokratik kitle örgütlerinin takipçiliği altında gerçekleştirilmelidir.

Merinos ancak ve ancak sağlıklı bir işleyişe kavuşturulduktan sonra gündeme gelebilecek aşama ise; **kentsel planlamanın gereği olarak, böylesine büyük, yeşil ve tarihi bir kent dokusunu hiç bir çıkar grubu gözetilmeksizin Bursa ve Bursa'lıların ortak kullanımına sunulmasını sağlayacak adımdır.** Bu adım fabrikanın üretim tesislerinin taşınması olmalıdır. Yeni Merinos Fabrikası uygun görülecek bir organize sanayi alanında daha modern ve amaca yönelik bina ve yardımcı işletmeleriyle planlanmalıdır. Zaten sağlıklı bir işleyişe kavuşmuş Merinos İşletmesi bu süreçte, gerekli adımları atabilecek yönetsel ve finansman özgürlüğünü de yakalamış olacaktır. **ÖZERKLEŞTİRME:** Bu gün için, en doğru çözüm olarak gözükmektedir. Sümer Holding'in katı merkezi yapısından ayrılarak hareket olanağı sağlayacak işletme rekabet koşulları içinde daha esnek davranabilecektir. Bu konuda başta Konya Şeker Fabrikası örneği olmak üzere pek

çok olumlu örnek vardır. Özerk yapının ayakta kalabilmesi için şu koşulların yerine getirilmesi zorunludur.

- 1- Bu güne kadar Merinos Fabrikası arazisinden bedelsiz olarak alınan bölümlerin karşılıkları bugünkü değerleri ile ödenmelidir.
- 2- Bazı kritik makinaların yenilenebilmesi için düşük faizli kredi temin edilmeli ve bu kredi için Sümerbank yeniden devreye sokulmalıdır.
- 3- Pazarlama merkezi yapıdan tamamen bağımsız olmalıdır.
- 4- Merinos Fabrikası konfeksiyon tesislerinin ne yapılacağı konusunda daha detaylı çalışmalara ihtiyaç vardır. Kamu yararı gözetilerek sürdürülmesi anlamlı gibi görünecekse de; artık devletin destek olmaktan öte köstek olduğu bir işletme, serbest piyasa koşullarında konfeksiyon üretimi yaparken kamu yararını gözetmekte çok zorlanacaktır. Varolan koşulların iyileştirilmesi kaydıyla, resmi üniforma ya da takım elbise gibi katma değeri yüksek ancak yüksek miktarlarda üretilen ürünler için bir çözüm üretilebilir.
- 5- Özerk yönetim ayakları üzerinde durmadan Merinos Fabrikasının taşınması söz konusu edilmemelidir.
- 6- Merinos Fabrikasının taşınması gerçekleştirildikten sonra, ortaya çıkan alanlar tamamıyla halka açık park ve amatör sporlara yönelik tesisler olmalıdır.
- 7- Ortaya çıkacak arazide Merinos Fabrikasının mevcut müzesi geliştirilerek korunmalı ayrıca bu saha içinde Yaşayan Müze anlamında sembolik bir atölyede üretime devam edilmelidir. Kültürel niteliğini geliştirecek bu oluşum içinde Uludağ Üniversitesi'nde mutlaka yer almalıdır.
- 8- Merinos Fabrikasının arazisinde bulunan tarihi ağaçların tamamı kayıt altına alınıp doğal tabiat varlığı olarak kabul edilmeli ve korunmalıdır.
- 9- Merinos adına ve markasına sahip çıkılmalıdır. Markalaşma dünyada çok önemli bir nokta iken bu, Türkiye'nin ve Bursa'nın ve Merinos'un sloganı olmalıdır.

### **1.15- 11 ADET KAVŞAK PROJESİ**

Büyükşehir Belediyesi tarafından 4 yılda trafiği çözeceğini söylediği 10 kesişmesiz kavşak yapmıştır. Ancak keşke bilimsel gerçeklere değer verip, 4 yılda 10 kavşak yerine, 10 yılda gerçek anlamda trafiğe çözüm olabilecek, işe yarayan 4 kavşak yapmış olsaydı! Bu bir spor karşılaşması değildir ki; skor önemli olsun. Önemli olan vatandaşın vergilerinin gerçek çözümler için harcanmış olması, çar-çur edilmemesi ve yapılan yatırımın Bursa'ya yarar getirmesidir. Oysa; Son 4 yılda gerçekleşen kazalar incelenirse, ulaşım politikasının yanlışlığı daha açık ve net olarak anlaşılabilir.

*Büyükşehir Belediyesince ulaşımı çözmek adına yapılan bat-çık tarzı kesişmesiz kavşaklardan sonra, trafik kazalarındaki artış:*

- 2004-----20.464
- 2005-----25.777
- 2006-----27.281
- 2007-----30.586



Son 4 yılda trafik kazaları % 49 artmıştır!...

- *Bundan daha çarpıcı olanı ise; sadece son 1 yılda ölümlü kazalarda % 30 artış olmuştur*
- *Bu ölümlü kazaların %35 'inin yayaya çarpmalı ölümlü kaza şeklinde olması, ölenlerde %58 ile yayaların 1. sırada gelmesi endişe vericidir. Bu ise; kentte araç hızlarının artmasının nelere mal olduğunun en iyi göstergesidir. Çünkü; yaya çarpmalı kazalarda, sürat ve yaya geçidi bulunmaması en önde gelen nedenlerdir.*
- *Çarpıcı konulardan biri de Orhaneli kavşağında, bat-çık yapıldıktan sonra bat-çık civarında 451 kaza olmasıdır.*
- *Trafiği iyileştirmek amacı ile yapılan bir yatırımın, yanlış seçimler nedeniyle aslında trafik güvenliğini TEHDİT etmeye başlamasının en güzel örneğidir bu...*

Burada bir şeyi daha hatırlatmakta yarar var; Orhaneli bat-çık kavşağı yapılan en yanlış yatırımdır. Bu kavşakta sinyalizasyon sistemi varken, her yönde hiçbir trafik sıkışıklığı yaşanmazken, nedendir bilinmez! 4,5 ya da 5 Trilyon harcanarak bu kavşak yapılmış ve İhsaniye'ye giriş, Orhaneli Yolundan çıkıp İzmir yönüne gidiş sorunlu hale getirilmiştir. Özetle, Bursa halkının parasıyla EZİYET satın alınmıştır! Oysa; bu kavşaklara harcanan trilyonların beklide 10 da 1 i ile (4 - 5 Trilyon) Bursa'nın tüm sinyalize kavşaklarını komuta eden, akıllı ulaşım sistemleri ile donatılmış, tam trafik uyarmalı bir Trafik Yönetim Sistemi kurulabilirdi.

- *2007 yılının 12 aylık döneminde gerçekleşen Bursa merkezli 30.586 kazada; yaşamını yitirenlerin yanı sıra, günlük 165.862 YTL zarar oluşmuştur. Bir aracın fabrika çıkışı ortalama 30.000 YTL olduğu düşünülürse, günlük 5.5 araçlık bir maddi kaybın olduğu da görülür.*
- *Can ve mal kaybının bu kadar büyük olmasının en önemli nedeni; kentte uygulanan ULAŞIM POLİTİKASI'nın yanlışlığıdır.*
- *Yapılan kesişmesiz kavşaklarla kent içindeki hız ciddi oranda artırılmış, yayaların geçiş olanakları YOK edilmiştir!*
- *Oysa hızın artırılması sanıldığı gibi aksine KAPASİTE yi düşüren bir unsurdur.*
- *Bir yolun en iyi kapasite ile çalışması; araçların 48 Km/saat hızla seyretmesi halinde sağlanır. Bu bilimsel bir gerçektir ve kent içindeki hız sınırının 50 Km/ saat olarak belirlenmesinin bir nedeni de budur.*
- *Bir şeritlik bir yol saatte en fazla teoride 2000, pratikte 1850 araç geçirebilir (trafik davranışları nedeniyle bu ülkemizde 1680 araçtır), ancak bu araçların hepsinin 48 Km/saat hızla gidiyor olmaları şartı ile... Özetle hızlı gitmek, trafiği daha akışkan yapmaz! (Araçların hızı arttıkça, aralarındaki takip mesafeleri de o kadar artırılabilmektedir. Bu nedenle, trafik akış hızı arttıkça, yolun kapasitesi de düşer. Ayrıca, duraksamasız akan bir trafik, serbest bir akım oluşturduğundan, yakınındaki diğer bütün kavşakları gereğinden fazla yükler ve 1 noktada çözüldüğü düşünülen tıkanma, diğer kavşaklara aktararak aktarılmış olur.*

*Böylece, trafik tıkanıklığı tek bir yolu değil, tüm yol ağını etkilemeye başlar. Bu tıkanıklıklar da kapasite kaybına neden olur.)*

- *Ayrıca; yapılan bat-çık kavşaklar teknik olarak ta uygun kriterlerde olmadıklarından, sorun çözmek yerine sorun yaratan kavşaklar olmuştur.*
- *Rampa iniş ve çıkış eğimleri yüksek olduğundan, tünel çıkışındaki duraksamalar fark edilememekte, kazalara neden olmaktadır.*
- *Trafik tekniğinde bu eğimlerin %6 yı geçmemesi ve rampa uzunluklarının 120 ile 140 metre arasında olması gerekir. Ancak, bat-çık lara baktığımızda bu eğimlerin %6 nın üzerinde olduğunu ve rampa boylarının da 100 metreyi bile bulmadığını görmekteyiz.*
- *Ayrılma ve katılım şeritlerinde örülme mesafeleri yeterli olmadığından, şerit değiştirilmesi sırasında tehlikeli kesişmeler oluşmaktadır.*

Dikkat edilirse, bu sorunlar Acemler kavşağında, Merinos'da, Orhaneli bat-çık kavşağında, Küçük Sanayi kavşağında çok net olarak gözlemlenebilir. Örneğin; Acemler Kavşağı, Çekirge yönünden İzmir'e doğru gidenler, Acemler kavşağının dönüş kolunu (lupunu-loop) iner inmez 20-30 metre içinde hemen orta şeride, daha sonra da hemen sol şeride doğru geçiş yapmak zorundadır. Ancak, arkadan gelen hızlı ve kesintisiz akım varken bunu yapabilmek epeyce beceri istemektedir!

- *Şerit yönetimi bilimsel bir yaklaşımla oluşturulmadığından, bat-çık kavşaklardaki, sinyalle olarak çalışan diğer kollarda aşırı kuyruklanmalar ve beklemler oluşmaktadır.*
- *Yine Orhaneli bat-çık kavşağında hepimizin yaşadığı bir sorundur bu. Orhaneli yönünden gelişte kavşak yaklaşımının 3 şeritlik bir yol görünümünde olmasına karşın şerit genişlikleri fazla oluşturulduğundan 5 araçlık konvoylar oluşmakta ve bu konvoyun neredeyse tamamı, 2 şeritlik İzmir yönüne gidişe girmeye çalışmaktadır! Bu kavşaktaki bir başka sorun da; İhsaniye yönüne gidecek olan araçların uzun kuyruklar oluşturmalarıdır. Çünkü bu kavşakta direk gidenlerde hiçbir sorun yokken, bat-çık yapılmıştır ve sorunsuz olan tali yol giriş ve çıkışları sorunlu hale getirilmiştir.*
- *Ulaşım yatırımlarında en önemli konu; o yatırımın büyük halk kitleleri yararına gerçekleştirilmesi ve ekonomik olmasıdır. Bunun anlamı; yatırım için harcanan kaynakların (finans-insan-hizmet); yatırımın teknik ömrü dolmadan, yararlanana KAZANÇ olarak geri dönmesidir. Ne yazık ki; Büyükşehir Belediyesinin ulaşımı çözmek adına yaptığı yatırımların hiçbirinde bu konu dikkate alınmamaktadır. Buna en güzel örnek ÖZLÜCE kavşağının kapatılmasıdır.*
- *Özlüce kavşağının kapatılma nedeni; Otosansit'ten Görükle'ye kesintisiz bir akım yaratmak olarak adlandırılmaktadır. Ki bu zaten fikir olarak YANLIŞ bir yaklaşımdır. Aynı zamanda; bu kavşağın kapatılması ile, burada duraksamadan İzmir yönüne giden araçların kazançları; hiçbir zaman, bu kavşağı kullanarak Alaatinbey, Demirci, Çalı yörelerinden Üniversiteye gidenlerin yada Altınşehir ile bu bölgenin direk bağlantısını kullananların kayıplarından FAZLA olmayacaktır. Kısacası, hiçbir sorunu çözmeyen ve sorun yaratan bir uygulamadır. Ayrıca,*

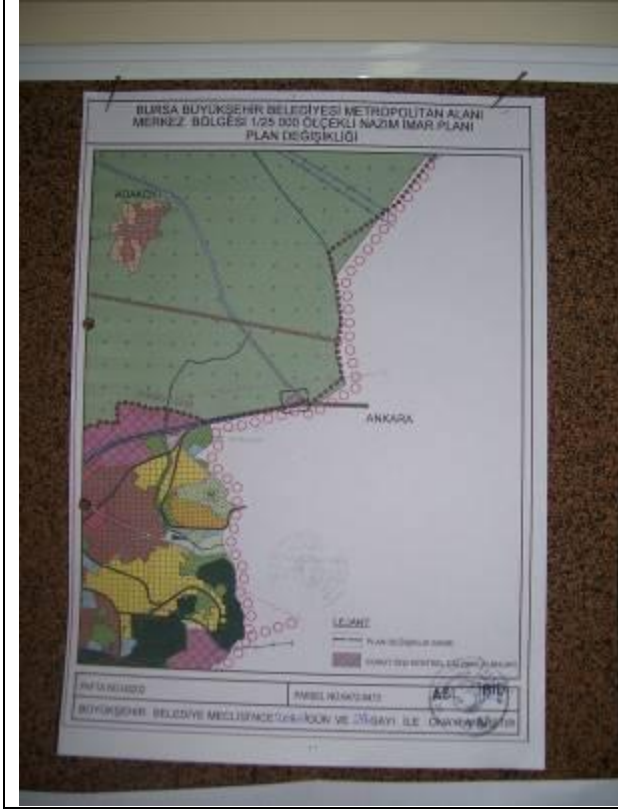
Demirci, Çalı, Hasanağa gibi yörelerden Üniversite hastanesine gitmek isteyenlerin Küçük Sanayi kavşağından dönüş yapmak zorunda oldukları ve fazladan 5.5 kilometre yol yapmaları gerektiği, aynı şekilde Altınşehir Özlüce bölgesinden Demirci, Alaattinbey yönüne geçmek isteyenlerin de, Üniversiteden dönüş yapmak suretiyle fazladan 7.5 kilometre yol yapması gerektiği anlaşılır ki; dünyanın hiçbir yerinde böyle anlamsız bir uygulama yaşanmaz.

- **Özetle; kentte uygulanan ulaşım politikasının yanlışlığı, yapılan yatırımların gereksiz ve hatalı olması; ne yazık ki Bursa halkına kazanç yerine, kaza ve can kaybı olarak geri dönmektedir!...**

### **1.16 PLAN DEĞİŞİKLİKLERİ ve NAZIM İMAR PLANI BÜTÜNLÜĞÜNÜ BOZUCU UYGULAMALAR**

Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 1/25.000 ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları onaylanarak kentimizin 2020 yılına göre projeksiyonları yapılmıştır. Ancak onaylanan bu planların bilimsellikten uzak, gerekli analiz ve etüt çalışmaları yapılmadan hazırlanması birçok soruna sebep olmuştur. Bu planlar ve bu planlar üzerinde yapılan değişikliklerle kent ve kentli çıkarları hiçe sayılarak, kişiye özel uygulamalar yapılmıştır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 02.11.1985 gün ve 18916 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin 3. maddesinde plan değişikliği; “ **Plan ana kararlarını, sürekliliğini, bütünlüğünü, teknik ve sosyal donatı dengesini bozmayacak nitelikte, bilimsel, nesnel ve teknik gerekçelere dayanan, kamu yararının zorunlu kılması halinde yapılan plan düzenlemeleri**” olarak tarif edilmektedir. Ancak 1/25.000 ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarında onaylanan plan değişiklikleri bu nitelikleri taşımamaktadır. Şöyle ki;



1/25.000 ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planında yapılan değişiklikle; tarımsal niteliği korunacak alan, konut dışı kentsel çalışma alanına dönüştürülmüştür.



1/25.000 ölçekli Batı Planlama Bölgesi Nazım İmar Planında yapılan değişiklikle; tarımsal niteliği korunacak alan, konut dışı kentsel çalışma alanına dönüştürülmüştür.

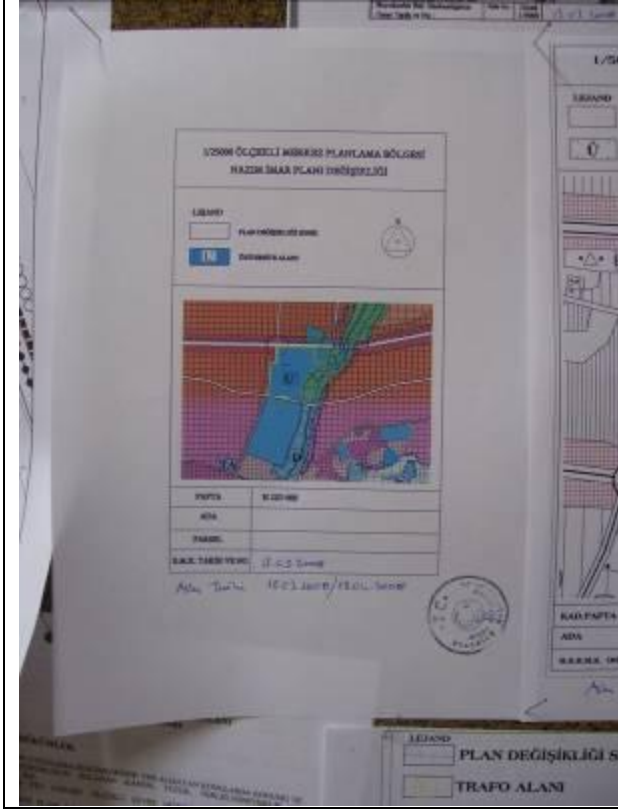


1/25.000 ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planında yapılan değişiklikle ağaçlandırma alanı çöp depolama alanına dönüştürülmüştür.

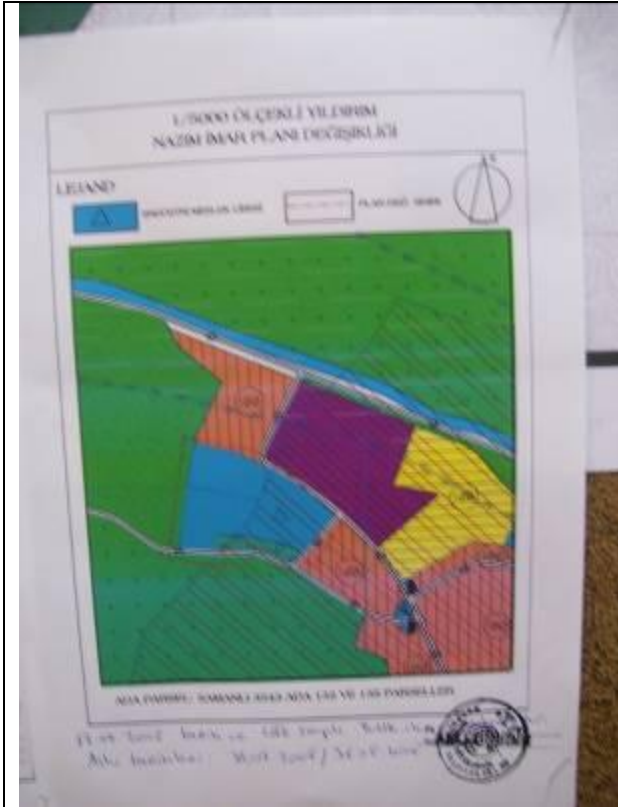


1/25.000 ve 1/5000 ölçekte yapılan değişiklikle spor alanı adliye alanına dönüştürülmüştür.



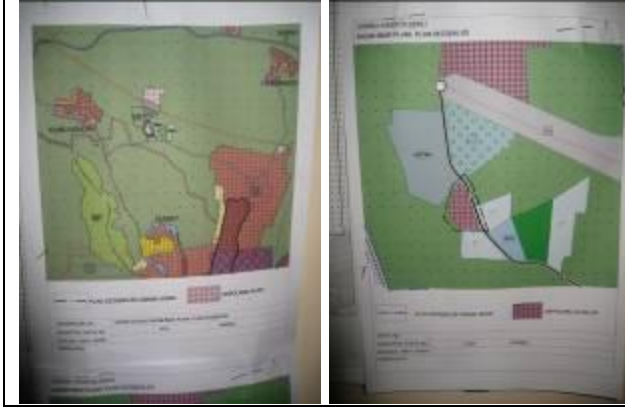


1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planda yapılan değişiklikle idari tesis alanı üniversite alanına dönüştürülmüştür.

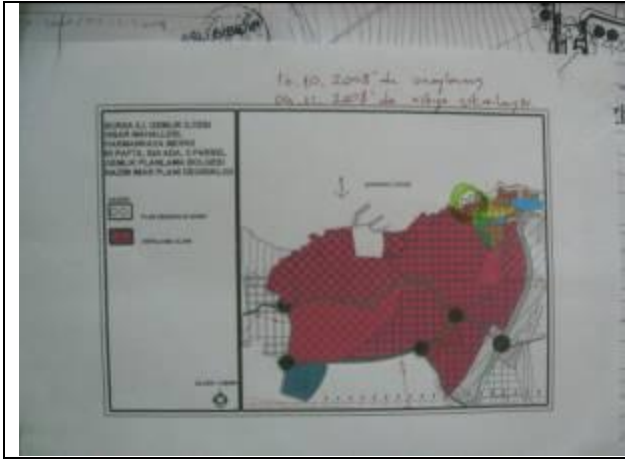


1/5000 ölçekli yıldırım nazım imar planında yapılan değişiklik ile spor alanı ve ağaçlandırılacak alan eğitim tesis alanına çevrilmiştir.





1/25.000 ve 1/5000 ölçekli nazım imar planlarda yapılan değişik ile spor alanı depolama alanına dönüştürülmüştür.



1/25.000 ölçekli Gemlik Nazım İmar Planında yapılan değişiklik ile yeşil alan depolama alanına dönüştürülmüştür.

1/25.000 ölçekli nazım imar planında yapılan plan notu değişikliği ile Merkezi İş Alanların da yoğunluk 100 kişi/hektardan, 800 kişi/hektara yükseltilmiştir.