

12 Mart 2009 BURSA İLİ RAPORU

İlimiz Uludağ'ın yamaçları boyunca kurulmuş ve gelişmiştir. Çok eski yıllardan bu yana büyük kültürlerin beşiği olmuştur. Hitit, Lidya, Frigya, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı kültürleri Bursa'da izlerini bırakmıştır. Kent, Bizanslılar'dan alındıktan sonra özellikle Osmanlı başkenti olarak büyük bayındırlık çalışmalarına sahne olmuştur. Bursa, özellikle 1940'lardan sonra ovaya doğru genişlemiştir. Birinci derece deprem kuşağı üzerinde bulunan ilimiz, 1855 ve 1905 depremlerinden büyük zarar görmüştür. Anadolu'yu aşarak gelen yollar, bu merkeze doğru yönelmiştir. Bunun sonucunda kent 15.yüzyıl'da dünyanın başlıca ticaret, sanayi ve kültür şehirlerinden biri haline gelmiştir. Bazı kaynaklara göre nüfusun o dönemde 100.000'i geçtiği belirtilmektedir.

Turizm potansiyeli açısından İstanbul'dan sonra en önemli merkezlerden olan Bursa, tarihi eserlerinin zenginliği ile gözleri kamaştırmaktadır. Bursa ve İznik, erken Hıristiyanlık ve Osmanlı döneminin eşsiz eserleri ile süslüdür.

Cumhuriyet dönemiyle birlikte planlama çalışmalarına başlanan şehirde, 1960'lı yıllardan itibaren sanayinin önemi artmış, kentin nüfus ve kentsel gelişimi hızlı bir değişime uğramıştır. Coğrafi konumu, tarımsal, ticari ve sanayi potansiyelinin yüksek oluşu kentin çekiciliğini her dönem korumasını sağlamaktadır.

Hızlı sanayileşme, göç ve nüfus artışı beraberinde çevre kirliliği, kaçak yapılaşma, işsizlik, suç oranının artması gibi dünyanın büyük metropollerine özgü birçok kentsel sorunu da doğurmuştur. Bu sorunlarla mücadele etmek için 1990'larda başlayan bir hareketle yerel, ulusal ve uluslararası kaynaklardan yararlanarak içme suyu, kanalizasyon, ulaşım, eğitim, çevre kirliliği, güvenlik, sağlık ve istihdam gibi konularda önemli adımlar atılmaya başlanmıştır.

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.



Bursa'nın bölgedeki yeri

Cumhuriyet döneminde Bursa ;

1 Ekim 1925'de temeli atılan Bursa Dokumacılık Fabrikası (İpekiş) 1927 yılında hizmete açılmıştır. İpekiş, Kültürpark'ın bitişiğinde 32 dönüm arazi içinde, tarihi binalarıyla müze gibi bir kuruluştur. Bursa yöresinde koza üretiminin ve ipekböcekçiliğinin teşviki amacıyla Mustafa Kemal Atatürk'ün talimatıyla İş Bankası tarafından yaptırılmıştır. 1940'larda Yün-İş ile birleşen İpekiş, 1991'de özelleştirilmiştir. Tarman Grup adlı özel sermaye grubu tarafından işletilmektedir.

Sümerbank Merinos Yünlü Sanayi Dokuma Fabrikası, Türk ekonomi tarihinin simgelerinden birisi haline gelmiş tekstil fabrikasıdır. İsmet İnönü tarafından 28 Kasım 1935'de temeli atılan fabrika 2 Şubat 1938 günü Atatürk tarafından işletmeye açılmış ve Türk sanayisinin en büyük fabrikalarından birisi olmuştur. Ülke tekstilinde Sümerbank iplik üniversitesi olarak tanımlanırken, Merinos'a da Yünlü Fakültesi yakıştırması yapılmıştır. Kapatılana kadar Türk Silahlı Kuvvetleri için giysi üretimi yapmaya devam eden **Merinos, 2004**

yılında Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından kapatılmıştır. 2004 yılında fabrikanın arazisi ve üzerindeki gayri menkuller ücretsiz olarak Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne tahsis edilmiştir.

Bursa'da Nüfus :

Bursa ilinin 2000 genel nüfus sayımına göre nüfusu **2.125.140** kişi, yıllık nüfus artış hızı **% 28,6**'dır. Bu artış hızı ile Bursa Nüfusunun 2010 yılında 2.804.332 olacağı tahmin edilmektedir. Nüfusun **1.630.940**'ı şehirde (il ve ilçe merkezlerinde), **494.200**'ü köylerde yaşamaktadır. 1975 yılından itibaren şehir nüfusu köy nüfusundan önde gitmektedir. Bursa'nın şehir nüfusunun, yıllık nüfus artışı, Türkiye'nin şehir nüfusunun yıllık artış hızında **% 25,81** büyüktür. Bursa nüfusunun artışıdaki en büyük neden göçtür. Bursa en fazla göçü yurtdışından Bulgaristan'dan, yurt içinde de Erzurum'dan almaktadır. Bir kilometreye düşen kişi sayısı olan nüfus yoğunluğu Bursa genelinde 204'dür. **Bursa'nın nüfusu Türkiye genelinde olduğu gibi gençtir. Nüfusun % 53,7'sini 0-29 yaş grubu oluşturmaktadır.** İlde ortalama hane halkı büyüklüğü 3,9'dur. Toplam yaş bağımlılık oranı **% 47,6** ile Türkiye yaş bağımlılık oranından **% 55,10** daha küçüktür.



Bursa'nın Fiziki Özellikleri:

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 km² olan Bursa ili topraklarının **% 17'sini** ovalar oluşturmaktadır. İl sınırları dahilinde Uluabat (1.134 km²) ve İznik (298 km²) 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 kütlelerinin 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 km²'lik bir alanı kapsamaktadır. Tarım arazileri yoğun olarak bağ - bahçe tarımının yapıldığı alanlardır. Yine alanda ağırlıklı olarak sulu tarım yaygın olarak yapılmaktadır.

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

Bursa'da Sanayi;

Bursa ülke ekonomisine sağladığı katma değer açısından İstanbul, Kocaeli ve İzmir'den sonra 4.sırada yer almaktadır. İmalat sanayinde ise Türkiye katma değerinin (GMSH'dan aldığı pay) **% 8-9'ini** tek başına sağlamaktadır.

2003 yılı illerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırması sonuçlarına göre ; sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi itibariyle **Bursa, İstanbul, Ankara ve İzmir'den sonra 4.sırada yer almaktadır.**

Bursa sanayisinin ve ihracatının temelinde yatan ve “çekirdek sanayi sektörleri” olarak adlandırılan **tekstil ve otomotiv sektörü**, gerek üretim gerekse istihdam açısından hayati önem taşımaktadır. Türkiye'nin ihracata yönelik hazır giyim üretiminin % 60'ının, otomotiv ihracatının ise % 80'inin Bursa'dan yapıldığı bilinmektedir.

BTSO kayıtlarına göre 2001 yılında Bursa'dan **1,5 milyar dolar**, 2002 yılında ise **2 milyar dolar** ihracat yapılmıştır. 2003 yılında Türkiye ihracatının **3,1 milyar dolar**'lık kısmını Bursa gerçekleştirmiştir. 2004 yılında ise bir önceki yılın aynı dönemine göre % 26 oranında artarak, Bursa'dan yapılan ihracatın yaklaşık **4 milyar dolara** ulaştığını görüyoruz. (BTSO ve ÜİB verilerine göre)

İşyeri ve çalışan sayılarına göre Bursa, Marmara Bölgesi'nde İstanbul'dan sonra ikinci sırada bulunmaktadır. DİE 2003 yılı verilerine göre Bursa'da istihdamın sektörel dağılımına baktığımızda % 45,4'ü sanayi, % 45,2'si hizmet, % 5,1'i tarım, % 4,4'ü inşaat sektöründe yer almaktadır. **DİE verilerine göre istihdamı en fazla sanayide sağlayan tek ildir Bursa.**

DİE 2004 yılı verilerine göre, ev hanımı ve çocuklar hariç Bursa'daki işsizlik oranı % 8,8'dir.

Bireylerin ailelerine ait aylık toplam gelir dağılımı aşağıdaki gibidir.

GELİR GRUPLARI	GELİR	YÜZDE
Alt gelir grubu	600 YTL ve altı	35
Orta gelir grubu	601-1600 YTL	52
Üst gelir grubu	1.601 YTL ve üstü	13

Bursa'da Tarım:

Bursa'nın toprağı çok bereketli olup, iklimi (sıcaklık, nem ve yağış) tarıma çok müsaittir. Tarım ürünleri çok çeşitli ve boldur. Bazı meyve ve sebze ürünlerinde Bursa birinci sırada yer almaktadır. **Arazinin % 44'ü tarladır.** Tarım ürünlerinin başlıcaları ; buğday, arpa, mısır, yulaf ve pirinç gibi tahıllardır. Bütün bunların senelik istihsalı 500.000 tona yaklaşır. 20.000 tona yakın fasulye , bakla, bezelye ve çığ baklagiller, tütün, pamuk, ayçiçeğı, susam ve anason yetişir.

Türkiye'nin en çok ve kaliteli sebzesi Bursa'da üretilir. Bunlardan domates birinci sırayı alırken, soğan ikinci sıradadır. Patates, hıyar, pırasa, lahana, taze fasulye, patlıcan, biber, enginar ve ısparkar üretimi 250.000 tona yaklaşır. Bursa meyvecilikte çok ileridir. Sulu şeftalisi, kestane, üzüm, elma, armut, çilet, vişne, kiraz, kayısı, erik, muşmula, kıvılcık, ceviz, kavun, karpuz ve her çeşit meyve yetişir. **Türkiye'de, çileğin % 80'i, şeftalinin % 40'ı Bursa'da yetişir. 25.000 hektara yaklaşan bağlarda yetişen razzaki ve müşküle üzümü de dış ülkelere ihraç edilir. Gemlik, Mudanya ve Orhangazi ilçelerinin zeytinleri sofralık, lezzetli zeytinlerdir.**

Bursa'da Hayvancılık;

Bursa'da hayvancılık oldukça ileridir. Mera ve çayırlar hayvancılığa müsaittir. Başta koyun olmak üzere kıl keçisi ve sığır beslenir. 32.000 arı kovani ve lezzetli balı vardır. Karacabey-Mustafakemalpaşa arasında bulunan Karacabey Harası, Türkiye'nin en büyük harasıdır. Arazisi 100.000 dekarın üzerindedir. Osmanlı devrinde sarayın et, süt, krema, yağ ve buna benzer ihtiyacı için “Çiftli-Kat-ı Hüvayyun” olarak kullanılmıştır. Bu araziyi Köse Mihail, kızının çeyizi olarak Orhan Gazi'ye hediye etmiştir. 1924'den sonra hayvancılığın ıslahı için burada damızlık at, koyun, sığır ve tavuk yetiştirilmeye başlanmıştır. Bunların bir kısmı köylüye satılır. Mustafakemalpaşa'nın Ayazköy ve İncilipınar meraları ıslah edilmiştir.

Bursa'da Madencilik

Kuzeybatı Anadolu Maden provensine (Balıkesir-Kütahya-Uşak-Eskişehir) komşu olan Bursa ili, doğal kaynaklar açısından ikinci derece önemli bir konumdadır.

İl sınırları içerisinde asbest, bor tuzu, kalker, dolomit, kaolen, korundum, manyezit, amyant, mermer ve talktan oluşan endüstriyel hammaddeler, linyit rezervi, sıcak su ve maden suyu kaynağı ile demir, wolfram, antimuan, altın, boksit, krom, bakır, kurşun, çinko, manganez ve molibdenden oluşan metalik maden yatağı veya zuhuru bulunmaktadır.

Silah ve uzay sanayinde kullanılan Volfram (Tungsten) Uludağ'da bulunmaktadır. 100.000 ton krom istihsal edilmektedir. Silah sanayinde kullanılan Bor tuzları Mustafakemalpaşa ve Kestel'de çıkmaktadır.

[devamı »](#)

1-BURSA'DA TARIM

Bursa'nın yaklaşık 1.082.000 hektar olan yüzölçümünün % 44'e yakın bölümü (430.000 ha) tarım arazisidir.

1. Bursa'da toprak ve iklim koşulları tarıma uygundur.
2. Deniz, göl, akarsu, baraj ve göletleri vardır.
3. Tarımsal mekanizasyon yaygındır.
4. Bölgeye has ve dış satım şansı yüksek ürünler yetiştirilebilmektedir. (Gemlik tipi zeytin, kestane, deveci armudu, siyah incir, çilek, şeftali, ahududu, kiraz gibi)
5. Tarıma dayalı ve dış satıma dönük sanayi gelişmiştir.
6. Gıda laboratuvarları vardır.
7. Büyükbaş hayvancılık yaygın ve örgütlüdür. Kayıt sistemine alınmıştır.

Bu olumlu koşullara karşın, Bursa'da tarımın genel durumu iç açıcı değildir.

1. Türkiye'de tarımın genel sorunları, Bursa'da da aynen yaşanmaktadır.
2. **Özellikle son 1 yılda gübre, mazot, elektrik, ithal tohumluk fiyatlarındaki yüksek oranlı artışlar, çiftçileri ekemez duruma getirmiştir.**
3. Tarımsal altyapı hizmetleri son yıllarda durma aşamasına gelmiştir.
4. Dış satıma yönelik ürün yetiştiriciliğinin yaygın olmasına karşın, laboratuvar hizmetleri yetersiz kalmaktadır.
5. **Ürün planlaması yapılamamaktadır.**
6. Çiftçi örgütlenmeleri vardır ancak yetersizdir. Örgütlere yönelik de destekler çok düşük düzeydedir.
7. **Et, süt ve yumurta fiyatları maliyetleri karşılayamaz hale gelmiştir.**
8. **Gübre kullanımı azaldığı için verim düşüklüğü belirgin hale gelmiştir.**
9. Doğrudan gelir desteği ve ürün desteği bir yıl gecikmeli ödenmektedir.
10. Toprak analizleri yeterince yapılamamaktadır.
11. Organik tarım yaygınlaştırılamamıştır. (Halen % 0,1)
12. Marmarabirlik destekten yoksun bırakıldığından ürün alımı ve ödemelerde büyük sıkıntılar yaşanmaktadır.
13. Çiftçi eğitimi durma noktasına gelmiştir.
14. Mera ıslah çalışmalarına başlanmıştır. Ancak yavaş yürümektedir. (24.000 Ha.'un 1200 Ha.'ı ıslah edilmiştir)
15. Meyve ve sebze depolama tesisleri yetersizdir.
16. Kestane üretimi her geçen yıl geriye gitmektedir.
17. Baraj ve göletlerde kültür balıkçılığı yapılması henüz yeterli seviyeye gelmemiştir.
18. **Bursa'nın simgelerinden ipek böcekçiliği yok olmak üzeredir.**

BURSA İLİNDE BİTKİSEL ÜRETİMDEKİ DEĞİŞMELER (Ton)

Ürün grubu	Ürün Cinsi	1990	2000	2001	2002	2003	2004	1990-2004 Değişim (%)
TARLA ÜRÜNLERİ	Buğday	446.578	457.840	392.767	290.720	382.593	408.605	- 8.5
	Şekerpancarı	417.275	342.532	296.689	320.325	276.659	303.889	- 27.2
	Ayçiçeği	43.811	27.593	25.775	24.796	30.565	33.334	- 23.9
	Kuru soğan	159.788	143.440	148.300	113.225	112.625	99.625	- 37.7
	Tütün	5.044	2.195	1.855	2.382	2.313	2.283	- 54.7
	Üzüm	118.416	81.810	67.223	65.803	93.541	96.985	- 18.1
MEYVELER	Çilek	23.303	36.010	18.374	30.821	30.930	29.327	+ 25.9
	Şeftali	83.778	108.179	105.184	105.916	103.478	60.140	- 28.2
	Elma	66.100	47.665	45.501	30.095	44.967	42.517	- 35.7
	Armut	36.908	73.284	56.399	65.539	69.201	53.413	+ 44.7
SEBZELER	Domates	1.404.425	1.235.155	987.965	989.050	1.032.535	942.215	- 32.9
	Hıyar	40.670	27.110	21.170	33.923	29.449	30.836	- 24.2
	Taze Fasulye	24.309	24.235	24.235	30.752	35.157	29.615	+ 21.8

Kaynak : Bursa Tarım İl Müdürlüğü verilerinden hesaplanmıştır.

Bölgemiz sofralık zeytinin de söz sahibi dört ilçenin 2007 göstergeleri aşağıdadır.

İLÇELER	ÜRÜN VEREN AĞAÇ SAYISI	ORTALAMA VERİM	TAHMİNİ REKOLTE	SOFRALIK VE YAĞLIK ORANI
GEMLİK	2.250.000 (adet)	6,5 Kg	14.625 Ton	% 50
MUDANYA	2.400.000 (adet)	7 Kg	16.500 Ton	% 50
ORHANGAZİ	1.650.000 (adet)	10 kg	1.650 Ton	% 50
İZNİK	1.400.000 (adet)	15 kg	21.000 Ton	% 65-35

Bölgede kuraklığın getirdiği hastalıklarda üreticiyi de güç durumda bırakmış, ilaçlama dolayısıyla maliyet artışlarına sebep olmuştur. Bu kuraklık gelecek senenin mahsulüne de etki etmekte, bilindiği gibi zeytinde mahsul artışı bir önceki senenin sürgünleriyle direkt ilgilidir. **Gübre, ilaç, mazot gibi girdi maliyetleri artış zeytinciliği bitirmiştir.**

Bölgemizdeki kuraklığın etkisiyle yukarıdaki tablodan da anlaşıldığı gibi zeytin daneleri küçük, bu nedenle sofralık zeytin az, yağlık zeytin fazla olacaktır, bu durumda bölge üreticisi daha zor durumda kalacaktır.

Diğer taraftan;

Bursa'da açılan ve kapanan işyeri sayıları, BESOB verilerine göre aşağıda belirtilmiş olup, **kapanan işyeri sayısında son yıllarda dikkat çeken bir artış mevcuttur.**

	AÇILIŞ	KAPANIŞ
2008		
OCAK	772	573
ŞUBAT	630	433
MART	527	435
NİSAN	544	400
MAYIS	478	410
HAZİRAN	363	299
TEMMUZ	530	1113
AĞUSTOS	575	622
EYLÜL	404	389
EKİM	420	315
KASIM	388	308
ARALIK	277	338

5908

5635

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AÇILIŞ	7997	5879	4768	4791	5494	6171	6804	6047	5685	5908
KAPANIŞ	3462	3093	4050	3493	4724	3554	5330	4665	4492	5635

Yine Bursa'da işsizlik açısından veriler irdelendiğinde **son yıllarda işten çıkarılanlarda ciddi bir artış görülmektedir.**

	2005	2006	2007	2008	2009
OCAK	6301	4326	8625	6247	8401

ŞUBAT	639	2631	3043	3779	5372
MART	2490	3302	2587	2968	0
NİSAN	2604	2781	2668	2656	0
MAYIS	2199	2936	2382	3259	0
HAZİRAN	2347	2652	1980	3156	0
TEMMUZ	1525	2821	2419	3329	0
AĞUSTOS	2405	2168	2580	3567	0
EYLÜL	2401	2419	3041	3376	0
EKİM	2035	2069	3448	3863	0
KASIM	2117	2342	5842	9283	0
ARALIK	2107	2410	3389	9397	0
TOPLAM	29.170	32.857	42.004	56.880	13.773

2 - SANAYİLEŞME

Bursa'yı tanımlarken, Bursa'ya ilişkin politikaları belirlerken, artık Güney Marmara dediğimiz (Çanakkale, Balıkesir, Yalova) bölgeyle doğrudan ve organik ilişkilendirme yapmadan ve Bursa'yı bu bölgesel etkileşimden kopararak tek başına bir kent olarak algılamak olanaklı değildir.

Bursa'nın Kocaeli, İstanbul, Eskişehir, Kütahya illeri etkileşimini de dikkate alarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu saptama bölgedeki yerel yönetimlerin ana ölçekte birbirleriyle etkin ilişkiler kurmaları, geleceğe dönük ortak çalışmalar yapmaları, değişimi planlamaları anlamına gelmektedir.

Somut olarak belirtmek gerekirse **bu bölgedeki il ve ilçelerin 2020-2025 yıllarına uzanan planlamalarının ortak etkileşim dikkate alınarak yapılması büyük önem taşımaktadır.**

Diğer taraftan Bursa'nın sanayileşmesine ilişkin Osmanlı öncesi geçmişi ile ilgili bilgilerimiz sınırlıdır. Bizans ve daha önceki dönemlerde Bursa'nın nasıl bir kent olduğu toplumsal yaşamın ve ekonomik etkinliklerinin hangi düzeyde bulunduğu hakkında bazı verilerden yoksunuz. 19.yüzyılın sonlarında ipekböcekçiliği ve ham ipek üretiminde büyük aşama gösteren kentimiz Cumhuriyetin ilk yıllarında inişli çıkışlı bir grafik çizmiş. 1970'li yıllardan sonra Türk Otomotiv sanayisinin Bursa'yı seçmesiyle otomotiv sanayisi tekstilden daha ağırlık kazandığı bir sürece girmiştir.

Ancak halen Bursa Tekstil ve Otomotiv gibi iki önemli lokomotif sektörün merkezi konumunu sürdürmektedir.

Bu konuda Bursa'da çok detaylı, sayısal anlamda da verilerin ortaya konduğu dökümlerle analiz yapmak geçmiş ile bugünü kıyaslamak zorundayız. Bursa'da bugün sanayileşme politikalarının ulaştırılması ve uygulanmasında hala 1960 ve öncesindeki anlayış egemendir, oysa bu bakış açısı hızla değiştirilmelidir. Bursa'daki sanayileşmenin yapısını incelerken aşağıdaki ayrımlamaların yapılması uygun olacaktır.

1. Organize Sanayi Bölgeleri Yerleşimleri
2. Noktasal dağılımlı sanayi yerleşimleri
3. Kaçak sanayi bölgeleri yerleşimleri
4. Kaçak sanayi işletmeleri
5. Sanayi Siteleri yerleşimleri



2.1 - ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİ YERLEŞİMLERİ

Bursa’da ilk kurulan Organize Sanayi Bölgesi modern ve çağdaş uygulamaları ile Türkiye’ye örnek olmuş bir sanayi bölgesidir. İlk planlamalarda bölgenin bataklık olması belirleyici ve etkin olmuştur. O zamanlar alan değerlendirme ve kalkınma retoriği üzerinden yapılan bu ileri adım, giderek genişleyen bölgesel bir nitelik kazanmıştır. Bu genişlemede otomotiv sanayiinin buraya kurulmuş olmasının doğal bir sonucu olarak gelişmiştir. Diğer sektörlerden farklı olarak otomotiv sektörü yatay düzlemde genişleyen bir özelliğe sahiptir. Bu nedenle ana sanayiinin yanında ve ekinde yan sanayiiler ve onların alt tedarikçilerinin gelişmesi süreci kentimizin doğal güzelliklerini tahrip edecek formda seyretmiş ve bu günkü haline ulaşmıştır. Ancak ulusal planlamaların maalesef olmadığı veya varsa da uygulanmadığı içindir ki Bursa son yıllarda birden bire organize sanayi bölgelerinin patladığı bir kent haline gelmiştir. **Bugün Bursa ile çevresinde kurulu 11 sanayi bölgesi mevcut olup yenileri de sırada beklemekte, bu durum ülke genelinde sanayinin dağılım esasına aykırı olup Bursa içinde doğru olmayan bir stratejidir.** Bugün 2000 kişilik alanlarda nerede ise 7 kişi yan yana gelip bir sanayi bölgesi oluşturma çabası içindedir.

Bu durumun dondurulup Bursa’nın mevcut sanayi karakterinin değiştirilmesi yönüne gidilmesi gereklidir. Bursa bilgi ve teknoloji üreten bir önder kent olmalıdır. Oysa bu gün bile OSB kentin Nilüfer İlçesinin içine doğru genişleme ve girme planları yapmaya çalışmaktadır.

2.2- NOKTASAL DAĞILIMLI SANAYİ YERLEŞİMİ

Bu tür işletmeler buldukları yerlerdeki yerleşim yerlerinin ekonomik ve sosyal açıdan da standart çağdaş yaşam koşullarının yaratılması yönüyle olduğu kadar; tarımsal ürünlerin değerlendirilmesine yönelik bir destekleme, hayvancılık ürünleri ve orman ürünlerine yönelik destekleme, maden sektöründe destekleme vb. türde tarım, hayvancılık, balıkçılık, maden vb. sektörleri sanayi politikaları içinde değerlendiren bir stratejilerin yatırımları olmalıdır.

Bu tür işletmelerin konuşlandırılması ve teşvikleri yerel değil bölgesel bakış açısıyla bütünsel ilişkileri dikkate alarak yaygınlaştırılmalıdır.

Bu çerçevede kurulacak işletmeleri yöre kaynaklarını değerlendiren çevre sorunları yaratmayacak biçimde üretimi destekleyen örneğin arıtma, sistemlerini barındırması gerekmektedir. Ki bu günden bakıldığında Bursa noktasal dağılımlı sanayi yerleşimlerini teşvik edecek politikalardan uzak durmalı, var olanların iyileştirilmesi planlanmalı ve tarım endüstrisinin gelişmesine yol açacak türde gıda ve tarımsal merkezli olarak geliştirilmeye çalışılmalıdır. MKP ve Karacabey ovası bu anlamda, Yenişehir ile birlikte yeniden değerlendirilmesi zorunlu alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

[devamı »](#)

2.4 - KAÇAK SANAYİ İŞLETMELERİ YERLEŞİMLERİ

Organize Sanayi Bölgelerinde altyapı sorunları, arıtma sistemlerinin kurulmaması vb. sorunlar sürerken, kaçak sanayi bölgelerinde daha da artan sorunlar görülürken; kaçak sanayi işletmeleri şeklinde Bursa ovasında mantar gibi biten kaçak işletmeler çevre sorunlarının artmasına neden olmaktadır.

Besi ahır, kümes, tarımsal depo, soğuk hava deposu vb. adlarla yapım izni alan bu işletmeler gerçekte bu alanla ilgisi olmayan sanayi işletmelerine dönüştürülmektedir. Ancak burada sorulması gereken soru ; yasalara uymayanlara değil, yasaları uygulamayanlara sorulmalıdır.

Örnek vermek gerekirse Osmangazi Belediye sınırları içinde 1992-95 yılları arasında Uludağ, Ovaakça, Nilüfer, Gündoğdu, Ehmetköy, Karabalçık, Çağlayan, Dürdane, Aksungur vb. yerlerde ruhsat alan 63 tarımsal amaçlı işletmenin amacına uygun olanların sayısı yaklaşık % 10 civarındadır. Tarımsal arazide işletme yapmak için önce köylerin sınırları içinde arazi alınıp, tapusuyla Ziraat Odası'ndan çiftçilik belgesi çıkartılmakta; bu belgelerle işletme kurulmakta ve tarımsal amaçlı tesis, işletme kurulmakta ve tarımsal amaçlı tesis, sanayi işletmesine dönüştürülmektedir. Bu durumda bu tesislere elektrik ve su sunulmaktadır.

Bursa ve yakın çevresinde ilk önlenmesi gereken olumsuzluk diyebileceğimiz bu yatırımlar içinde özellikle tekstil boyahaneleri yer almaktadır. Ayrıca bu işletmelerin çevre koruma önlemleri almadığı ve çevreye zarar verdiğini belirtmek gerekiyor.

2.5- SANAYİ SİTELERİ YERLEŞİMİ

Bursa'da çok yaygın olan, küçük ölçekli üretimi oluşturan ve sanayinin çeşitli kollarında faaliyet gösteren küçük işletmelerin şehir dışında belirli bölgelere taşınması, yeniden organizasyonu doğru bir yaklaşımdır.

3 - İMAR PLANLARI

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 üretilememiştir. 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.

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 km²'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.

Bu süreçte; 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.

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 kısmi 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, Küçükkuşla, Osmangazi Kuzey, Gemlik, Mudanya, Kurşunlu, Umurbey 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanmıştır.

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 Planınının 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 Planınının 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.

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 niteliğindedeyken, süreç iyi yönetilememiş, geçen zaman kaybedilmiş ve kentimizin geleceğine yönelik sağlam ve gerçekçi politikalar üretilememiştir.



1 / 25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI 1 / 5.000 ÖLÇEKLİ İMAR PLANLARI

1 / 100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı , geçmişte katılımcı planlama anlayışı ile üretilmişti.

1 / 25.000 ölçekli Nazım İmar Planı ise katılımcı anlayıştan uzak bir şekilde ; Bursa Büyükşehir Belediyesi

tarafından açılan ihale ile, ihaleye katılabilecek firmalar için çok özel koşullar getirilerek ihaleye tek bir firmanın katılması sağlanmış.İhaleye tek firma olarak katılan DOĞUKAN İMAR İNŞAAT VE TİCARET LTD. ŞTİ. 1 / 25.000 ölçekli Nazım İmar Planı işi verilmiştir.

Büyükşehir Belediyesi tarafından Merkez ve Batı Planları olarak hazırlanan ve Büyükşehir Meclisine sunulan planlar , daha sonra Doğu planlama ,Mudanya Planlama Bölgesi ve Gemlik Planlama Bölgesi olarak Meclise gelmiş ve oy çokluğu ile itirazlar da sağlıklı olarak değerlendirilmeden kabul edilmiştir.

Şu anki yönetimce ulaşım master planının yapılacağı her ortamda beyan edilmesine karşın herhangi bir çalışma ve girişimin yapılmadığı bilinmektedir.Nazım imar planları için altlık oluşturması gereken ulaşım planının olmaması , sadece imar planları ile çözüm üretilmeye çalışılması çözümsüzlüğün devam edeceğini de kendiliğinden getirmektedir Büyükşehir Belediyesinin yürüttüğü , Metropoliten alanı etkileyecek önemli projelerden Mudanya Hızlı Feribotu, Uludağ teleferik tesisleri, Bursaray'ın diğer etapları gibi bu plana herhangi bir veri oluşturmadığı, ulaşım sistemleri ile ilgili bir entegrasyonun sağlanmamıştır.Günü kurtaran BAT-ÇIK modelleri gibi kısa vadeli çözümler sorun olarak karşımıza çıkacaktır. Mevcut yollar aynen korunmuş, genişletilme önerisi bile bulunmamaktadır.

Tüm beyanatlarında katılımcı olduklarına iddia eden AKP yönetimi popülist siyaset yapma biçimi ile planı siyasi rant dağıtma aracı olarak görmekte bir yandan tüm çarpıklıkları kabul edip plan üretiyor görünmeye çalışmaktadır. 1/25.000'lik planlar şu anda yargıya taşınmış, yargı süreci devam etmektedir.

1 / 5.000 ölçekli İmar Planı ihalesi ise ;

Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından (ihaleye girebilme için aranan “daha önce 1/25.000 lik iş yapabilen firma“ koşulu) ile ihale yine DOĞUKAN İMAR İNŞAAT VE TİCARET LTD. ŞTİ. verilmiştir.

Siyasal otoritenin aldığı kararların Bursa'nın ve Bursa halkının geleceği ve yaşayışı üzerindeki etkilerinin ne olacağını düşünmeden uygulama keyfiyeti içinde bulunarak KENT SUÇU İŞLEMESİ nedenleri ile yasal süreçte yanlış uygulamalara karşı mücadelemiz devam edecektir.

4- ULAŞIM



Yaşanabilir bir kent planlamasında ilk dikkat edilecek olgulardan birisi “**Ulaşım**”dır. Planlamanın her aşamasında kentte yaşayan insanların rahatı dikkate alınarak insan sağlığına ve rahatına odaklı projeler yapılmalıdır.

Ulaşım Master Planı yapmadan kentin batçıklarla donatılması büyük bir ulaşım yatırım yanlısıdır.

Batçıklar ve köprülü kavşak ihalelerini nedense hep aynı şirketler tarafından yapılmakta,olup Yapılan beş batçığın hepsini Ankara Belediye Başkanı bilen tarafından önerilen **Ankaralı Yapı Proje Merkezi firmasına ihale edilmiştir.**

Eski Tıp Fakültesi bat-çık ihalesine 17 firma katılmış,yeterlilik verilmiş, **Ankara'lı Yapı Proje Merkezi firmasına ihale edilmiştir.** Orhaneli bat-çık ihalesine 9 firma katılmış, en düşük teklif veren iki firma elenerek 4,5 milyon YTL. teklif veren Yapı Proje Merkezi firmasına ihale edilmiştir.

Mudanya yolu Esentepe bat-çık yapımı ile Polis Okulu bat-çık ihalesi birlikte yapılmıştır. İhale maliyet hesapları ve teknik şartnameler verilecek müteahhite uygun olarak yapıldığından Bursalı müteahhit firmaları tekliflerine değer verilmediğinden kırıldıklarından ihaleyi protesto ederek ihaleye katılmadıklarından ihalede rekabet ortamı sağlanamamış ve ihaleye katılan tek firma olan Yapı Proje Merkezi firmasına 13,5 milyon YTL. ihale verilmiştir.

Kent dinamikleri tarafından tartışılmadan aceleye getirilerek yapılan 5 adet Bat-Çık projesi bütün bilimsel ve teknik verilerden yoksun olarak imal edilmiştir. Eski Fakülte bat-çık su giderleri unutulmuş yağışlı havalarda batan çıkamaz duruma düşmüştür. Her bat-çıkın rogar kapak ve kapak yuvaları iki ay geçmeden yenilenmiş, hatta bazılarında asfalt yenilenmesi yapılmıştır. Bat-Çıklara trafik bilgilendirme sunum tablosu konulmadığından trafik kazaları meydana gelmiştir. 2006 yılı ilk 9 ay içerisinde Bat-Çıklarda 43 trafik kazası olmuştur. Bu kazaların 12 tanesi iki araçtan daha çok aracın katıldığı zincirleme kazalardır.

Bazı köprülü kavşak ihalelerinde 1996 yılından beri Bayındırlık ihalelerinde bile kullanılmayan elle beton üretimi pozlarına uygun, ihaleyi alan müteahhit firma şartlarına göre teknik şartnameler düzenlenerek ihale edilmiştir. Bu uygulama tercihi Eylül 1999'da Bursa Valiliği Kriz Merkezi tarafından yayınlanan **“İnşaatlarda PC42,5 sınıfı çimentodan üretilen hazır beton kullanımı zorunludur”** genelgesine de ters düşmektedir.

“Belediye; ihalelerde düzenlenen Yaklaşık Maliyet Hesap Cetveli’nde hayali kalemler koyarak, inşaatta yapılmayan bu kalemlere ihaleyi vermek istedikleri firmalara “1 YTL” gibi fiyatlar yazdırarak rekabet ortamı oluşturmadan yandaşlarına rant sağlamıştır.”

Gelişen ve büyüyen Bursa'nın artan nüfusu karşısında ilçe belediyelerinin göz yumması ile gün geçtikçe artan kaçak konut yapımı nedeniyle her gün yeni sokaklar ve caddeler kendiliğinden oluşmaktadır. Kentlerin büyüme hızının gerisinde kalınması sonucunda gerekli tedbir ve projeler hazırlanamaması nedeniyle kendi kendine oluşan yerleşim bölgelerindeki yol ihtiyaçları önemli bir sorun olarak ortada duruyor ve çözüm beklemektedir.



Bursa'nın yeni ana arterlere ihtiyacı vardır. Kent içi trafik sıkışıklıklarının bat-çıklarla çözülmesi mümkün değildir. Yeni yapılan 1/25.000' lik nazım imar planlarında yeni ana arter önerilerini göremiyoruz. Planlanmayan ve açılmayan yeni yollar kent trafiğini içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Yeni yolların yapılamayışı ve açılmayışı çok önemli bir eksiklik. 3 senede 5 kilometre yeni yol yapabilmek demek, ulaşım sorununu anlayamamış olmak demektir.

BursaRay duraklarına dikey taşımacılık hizmeti düzenli olarak planlanmadığından hem vatandaşlarımız rahatsız olmakta, hem de BursaRay kapasitesine uygun olarak çalıştırılmamaktadır.

Seçim öncesi iki yıl içerisinde Görükle'ye, Mudanya'ya ve Terminale BursaRay'ı götüreceklerine söz veren Büyükşehir Belediye Başkanı bırakın hafif raylı sistemi ilgili hatlara götürmeyi, izleyebildiğimiz kadarıyla bu sözünü gündeme bile almamaktadır.

Büyükşehir sınırlarının büyümesi sonucunda yeni ilçelerin ulaşım sorunları ile ilgili hiçbir çalışma yapılmamıştır. Osmangazi, Yıldırım Büyükşehir'e bağlı bir ilçe olarak aldığı hizmetlerin aynısını örneğin, Gemlik'te yaşayan vatandaşlar almak istemektedirler. Örneğin Bursa'ya geldiklerinde Heykel civarına tek araçla çıkmak istemektedirler. İlçelerden gelen taksiler dönüşlerinde yolcu almaları engellenmektedir.

Hava ulaşımında iktidar ve yerel yönetim, işi tamamen sivil toplum örgütlerine ve hemşeri derneklerine bırakmış durumdadır. Bu hava yolundan yararlanacak olanlar bu kentin insanları değil midir? Bu insanlar 21. yüzyıl teknolojik imkânlarından yararlanma arzuları, yerel yöneticileri ilgilendirmiyor mu? İl Genel Meclisi

ve Büyükşehir Belediye Başkanlığı hiç devreye girmemektedir, sorumluluk paylaşımının hiçbir yerinde gözükmemektedirler.

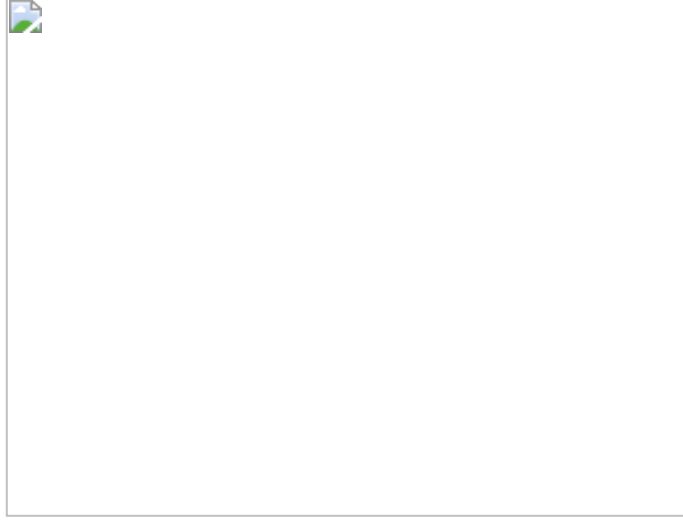
Bursa kenti son yıllarda olmadığı kadar merkezi Hükümetten önemli kaynaklar elde etmektedir. Ancak bu elde edilen kaynaklar gerek Ulaşımında gerek diğer alanlarda hoyratça kullanılmakta çok daha az kaynaklarla çok daha etkili projeler oluşturmasının yanında tamamen kaynak israfı ile gelecekte hiçbir anlamı olmayan yatırımlar gerçekleştirilmektedir.



4.1 - BÖLGESEL ULAŞIM SORUNLARI

Bursa ve çevresinde bölgesel bazda ulaşım sorunlarını sıralayacak olursak;

1. Bursa kentinin Marmara bölgesindeki ulaşım güzergahı üzerindeki önemi, şehirlerarası araç trafiği ile şehir içi trafiğinin iç içe girmesi, şehirler arası trafiğin ve şehir içi trafiğinin kesiştiği arterlerde önemli araç yoğunluğu ve ulaşım problemleri mevcuttur.
2. Ayrıca havaalanı, deniz taşımacılığı sorunları, demiryolu projesinin halen yatırım programına girememesi önemli sorunlar olarak devam etmektedir.
3. Demiryolu projesi, 1970'li yıllardan itibaren gündemdedir. 1980'li yıllarda projesi yapılmış, bu proje 2000'li yıllarda tekrar ihale edilmiş, proje için önemli kaynaklar harcanmıştır. Ancak yatırım programına girmesi ile ilgili herhangi bir girişim bulunmamaktadır.
4. Bursa aynı zamanda liman kenti konumunda bulunmakta ancak liman ile ulaşım bağlantısını geliştirememiş olduğundan limandan yeterince faydalanamayan bir kent durumundadır.
5. Deniz yolu ulaşımında Gemlik limanı yük ağırlıklı taşınım sağlamakla birlikte, Mudanya limanında ise yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır. Ancak gerek Gemlik Limanı, gerek de Mudanya Limanına ulaşımında alternatif güzergahlar bulunmamaktadır.
6. Gemlik limanından çıkan trafik şehirler arası trafikle çakışırken, Mudanya limanından çıkan trafik ise şehir içi trafikle kesiştiğinden trafik yükünü arttırmaktadır. Kaynak ; TMMOB, Bursa Kentine Çözümler Semyozyumu, (Raşit Tuna)



4.2 - KENT İÇİ ULAŞIM SORUNLARI

Bursa kent içi ulaşım sorunlarını sıralayacak olursak;

- Bursa'da mevcut durumda ulaşımındaki ana hedefin ve önceliklerin belirli olmaması, ulaşım ana planının bulunmaması sorunu
- Kentteki ana arterlerde ve kavşaklarda belli bir bütünlük olmadan yapılan sayımlara dayanmayan kavşak düzenlemeleri sorunları,
- Kentsel kullanımlar arasındaki ulaşım ilişkisi sorunları, otopark ve parklanma sorunu, toplu taşıma, minibüs, dolmuş güzergahı sorunları, özellikle ana arterlerde ulaşım yatırımlarının önceliklerinin tanımlanmaması en önemli sorunlardır.
- Kentteki fonksiyonların ve sektörlerin birbiri ile bağlantı kurma, çalışma ve barınma alanları arasında ulaşım ve erişiminin sağlanması sorunu; örneğin konut alanları ve sanayi alanlarının birbiri ile etkileşiminin sağlanması ve taşıma sorununun giderilmesi gibi.
- Yaya öncelikli bir ulaşım sistemimiz bulunmadığından, yaya ve taşıt trafiğinin kesiştiği alanlar önemli risk oluşturmaktadır.
- Kentteki toplu taşıma sisteminin belirlenmemiş olması belirli noktalarda trafik yükünü arttırmakta ve sıkışmalara neden olmaktadır.
- Kentin gelişme yönü doğu-batı aksı olduğundan ve eğimden dolayı yatay ulaşım akslarını birbirine bağlayan dikey bağlantıların yetersiz olması erişimi zorlayan bir diğer unsurdur.
- Kent merkezi ve tarihi merkezde yaya dolaşımını sağlayacak, aynı zamanda Bursaray toplanma dağılma noktaları ile kent merkezi ve tarihi merkezi birleştirecek proje ve uygulamaların geliştirilmemesi yaya hareketliliğini olumsuz etkilemektedir. . Kaynak ; TMMOB, Bursa Kentine Çözümler Sempozyumu, Rasit TUNA

[devamı »](#)

5- BURSA'DA HAVA KİRLİLİĞİ

Bursa'da 2005 yılında yakıt kullanımından kaynaklanan yıllık toplam SO2 konsantrasyonu 5000 ton ve PM10 konsantrasyonu neredeyse 21.000 ton dolaylarındadır. Bu tahminler, Bursa'da SO2 ve PM10'in ağırlıklı olarak evsel ve endüstriyel elektrik üretimi için yakılan kömürden kaynaklandığını göstermektedir. Toplam SO2 konsantrasyonunun %63'ü ve partikül maddenin toplam konsantrasyonunun %73'ü, evler ve endüstriler için elektrik üreten kömür santrallerinden kaynaklanmaktadır. Bu santraller, evsel ısınmadan ve trafikten kaynaklanan emisyonların yaklaşık 5 katı kadar SO2 ve PM10 emisyonu yaratmaktadırlar.

Yakıt olarak doğalgaz kullanımı, kömüre kıyasla çok düşük kirlilik üretmektedir. Bunun yanında, bu emisyonların ve kirliliklerin dispersiyona uğrayacaklarının altını çizmek gerekmektedir.

Evlerde evsel yakıtların ısınma ve pişirme alanlarında kullanımı Bursa'da önemli ölçüde (toplam PM10 konsantrasyonunun %15'i kadar) PM10 kirliliği yaratmaktadır. Evsel yakıtların kullanımı aynı zamanda toplam SO2 emisyonunun %15'ine de neden olmaktadır. Bu rakamlar özellikle insanların yaşadığı ve kültürel mirasların bulunduğu yerlerde, emisyonla direkt maruz kalındığından çok önemlidir.

Bursa'da trafikten kaynaklanan emisyonlar, havadaki toplam PM10 emisyonlarının %12'sini oluşturmaktadır. Bu emisyonlara göre en fazla kirliliğin disel yakıt kullanan araçlardan kaynaklandığı görülmektedir. Disel yakıtla çalışan araçlar, Bursa'da trafikten kaynaklanan yıllık SO2 miktarının %90'ını ve PM10 miktarının %95'ini oluşturmaktadır. Trafikten kaynaklanan emisyonlar da direkt maruz kalındığı için insanlar ve çevredeki kültürel miraslar için önemli bir konudur.

Hava kirliliğinin çevresel etkileri; insan sağlığının bozulması, bitki örtüsü ve ekosistemin tahribi, maddelerin yapılarının bozulması, görünürlüğün azalması ve küresel iklim değişikliğinin giderek hızlanması açılarından ölçülmüş ve rapor edilmiştir. Hava kirliliğinin seviyesine bakılarak, etkili olduğu alandaki etkilerin kültürel, sosyal ve ekonomik beklentileri değiştirdiği görülmektedir.

Bursa'da hava kirliliği seviyesi, özellikle SO2 ve duman bazında Avrupa Birliği sınır değerlerini aşmaktadır. Bursa'daki hatırı sayılır hava kirliliği emisyonlarının yakma sistemlerinden ve fosil yakıtlardan kaynaklandığına ve hava kalitesinin iyileştirilmesi için atılması gereken asıl adımın enerji planlaması konusunda olması gereklidir.

Hava Kalitesini İyileştirmek İçin Uygulanabilecek Kısa Süreli Eylemler

- Halkın çevreye olan duyarlılığının geliştirilmesi
- Ana kirlilik kaynaklarını tanımak ve azaltmak
- Alternatif/temiz bir enerji strateji planı hazırlamak

Bursa'da kalitesiz yakıtların ya da eski ve bakımsız teknolojilerin kullanılması sonucu, enerjiden kaynaklı hava kirliliğine daha fazla kaynağın eklenmesi beklenmektedir. Halkın duyarlılığının artırılması, yerel hava kalitesinin ve halk sağlığının iyileştirilmesi için en önemli çözümdür. Emisyon değerlendirmeleri de Bursa'daki hava kirliliği'nin asıl kaynaklarını ortaya koyan bir anahtardır. Her ne kadar, kabaca, halk politikasında hava kalitesinin iyileştirilmesi en önemli kaynakların verimliliğinin artırılmasına dayanıyorsa da, kaynakların tanınması çok önemlidir. Bursa jeotermal, rüzgar, güneş, hidroelektrik ve biyoyakıt kaynakları formundaki yenilenebilir enerji rezervlerinden yararlanmaktadır. Yakıt pilleri ve hidrojen yakıtı da bu teknolojilere eklenebilir.

6-MERİNOS PROJESİ



Merinos'ta Atatürk'ün yerli malı üretim felsefesini yok eden yaklaşımla ; Uludağ Üniversitesi'nin işletmeyi yaşatarak bilimin hizmetine sunma girişimi bile dikkate alınmamıştır.

Merinosun kapanma süreci için , özelleştirme süreci sonunda , Merinos alanı ve binaları Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir.

“Marka Kent Bursa “ için bir adım daha ...

Maliye Bakanımız Sayın Kemal Unakıtan'ın katılımıyla , Merinos Parkı ve Atatürk Kongre – Kültür Merkezi 'nin temel atma töreni

Davetiyesinde yer alan , Prof.Y.Mimar Hakkı ÖNEL tarafından hazırlanan projesine göre ve temel atıldı. Fakat uygulama projeye aykırı yürütülmüştür.



Bursa Ticaret ve Sanayi Odası ile Büyükşehir Belediyesince yapılan bir protokole göre ;25 trilyonu Bursa Ticaret ve Sanayi Odası tarafından , 25 trilyonu da Büyükşehir Belediyesi tarafından karşılanacak olan yatırımın anlaşma yetki isteği de Belediye Meclisinde Oy Çokluğu ile kabul edilmiş, fakat 22-24 Mart 2007 tarihinde yapılan 19.Uluslararası Yapı Yaşam Fuar ve Kongresinde Y.Mimar Cafer BOZKURT proje müellifi olarak bambaşka ve metrekareleri artmış başka bir projeyi aktarmıştır.

Şu anda proje temeli atılan olarak değil Kongrede Y.Mimar Cafer BOZKURT tarafından sunulan projeye göre yapım sürmektedir.

7-TOKİ



TOKİ bir devlet kuruluşudur. Kamu yararına konut üretmek suretiyle uzun vadeli olarak vatandaşa satarak ev sahibi yapmak ana amacıdır.

Merkezi hükümet yerel iktidar olduğu yerlerde arsa karşılığı konut yapma atağına geçmiştir. TOKİ genel merkezi, CHP İstanbul Milletvekili Sayın Berhan Şimşek'in Başbakan'ın cevaplandırması isteği ile verdiği soru önergesinden anlaşılan Bakanların, müsteşarların çocukları, yeğenlerin, kardeşleri ve bilcümle akrabalarına iş imkanı sağlamak için geliştirilmiş bir yapılanmadır.

Belediye Başkanlarını Kentsel Dönüşüm Projelerini destekliyor görünümü verilerek kandırılmıştır.

Akçağlayan Mahallesi'nde nasıl doğa katliamı yapıldığı gerçeği ortadadır. Yapılacak 774 konut arsaları için Halk Bankasından kredi karşılığı istimlak edilen arsalardan belediye adına alınan 177 dairenin sevinci gözlerinden okunuyordu. Bu rakamlar müteahhitlik dilinde %22,8'e isabet etmektedir. Bu koşullarda üretilen konut arsalarını yapacak Bursa'da en az 1500 müteahhit bulunur.

Kentsel Dönüşümler dönüşüm yapılacak bölgenin içerisinde yapılır. Yıldırım Belediye Başkanı TOKİ'ye güvenerek kentsel dönüşümde çok yol kat ettik demektedir. Osmangazi Belediye Başkanlığı'nın Kiremitçi Mahallesi'nde Kentsel Dönüşüm Projesi doğru ama uygulama yanlışlıkları bu projeyi karartmaktadır.

Bursa'da TOKİ inşaatları başladıktan sonra en az 500 yapsat müteahhitliği yapan inşaat firması batmıştır. TOKİ ihalelerini Bursa dışından firmalar kazandığından ve kendi işçilerini getirdiğinden Bursa'da ikamet eden 5.000 inşaat işçisi işsiz kalmıştır.

Ayrıca kesilen faturalar yabancı müteahhitler üzerinden yapıldığından Bursa olarak Milli gelirden payda eksik olmuştur.

8- KENT MEYDANI



Ana ulaşım arterlerinin kesiştiği, Kent içinde ulaşılabilirliği yüksek konumda bir alan olması dolayısıyla kent için önemli bir düğüm noktasında yer almaktadır.

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.

İmar planları ile ilgili çalışmalar neticelendirilmeden, sadece meydan ile ilgili imalat çalışmalarının yapılması kent meydanı yerine ticari amaç güden yapılaşmaya dönüşmüştür.

Proje müelliflerinden Doç.Dr.Ebru YILMAZ basında yer alan açıklamalarına göre, “Yarışma şartnamesinde kompleksle ilgili metrekafe tam olarak belirtilmemiştir. Amaç, fikir elde edebilmek , kent meydanı ‘nın ne olduğunu anlamak ve ona uygun yapılar grubu tasarlamaktır.Dolayısıyla bizim hazırladığımız projede bir çarşı katı ve bir otopark varken , özellikle böyle yoğun bir alanın daha fazla otopark ihtiyacı olabileceği düşünüldüğü için iki kat otopark şeklinde tekrar tasarlandı.Bunların hepsi de yerin altında yer almakta.Burada daha fazla otoparkın olması ve daha fazla çarşının olması burayı daha yaşanılır kılmak adına yapılmış , olumlu gelişmeler aslında. Olumsuz görmemek lazım Beton yığını denilen şey yerin altında kalıyor ve buranın efektif kullanımını arttırmak için yapıldı.Buraya daha fazla insanı çekebilmek için bir çarşı katı ile 800 araçlık bir otopark katı eklendi” şeklinde açıklaması göz önüne alınınca ,

Kent meydanı değil ; çarşı yapmak , çarşı için otopark da gerekir bunun da fazla olması düşüncesi ile daha fazla betonarme imalat daha büyük yapılaşma ortaya çıkmaktadır.Dolayısıyla Kent Meydanı değil çarşı için meydan yapılmıştır.

8- KORU PARK



BOTAŞ'a ait olan Mudanya Yolu üzerinde Bursa Organize Sanayi Bölgesi karşısındaki arsanın özelleştirilmesi ihalesine giren TORAY İnşaat , 142.000 m2 arsayı 19 trilyon Liraya almış ve 26 Temmuz 2005 tarihinde yerin bedelini ödemiştir.

5 Eylül 2005 de yerin satışı onaylanmış, aynı gün tapu alınmış, yine aynı gün imar planı değişikliği için Emek (Osmangazi 'ye bağlı Belde Belediyesi) Belediyesine başvurulmuştur.

4 Ekim 2005 de Emek Belediye Meclisi , bu arsa civarındaki emsal yapılaşmalar 5 kat olmasına rağmen 15 kata varan toplu konutlar ile ticaret alanlarının yapılmasına olanak sağlayan imar planı değişikliğini onaylamıştır.

Emek Belediye Meclisinin almış olduğu bu karardan sonra TORAY İNŞAAT A.Ş. 31 Ekim 2005 tarihli dilekçesi ile Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı Araştırma Planlama Koordinasyon Başkanlığına müracaat ederek aynı plan değişikliği talep etmiştir.

04 Ekim2005 tarihinde Emek Belediye Meclisince alınan 41 sayılı bu karar ile 29 Kasım 2005 gün ve 661 sayılı Büyükşehir Belediye meclisinin aldığı karar İmar ve Bayındırlık komisyonuna havale edilmiştir.

İmar komisyonu bu kararı incelemiş ve değiştirerek oy çokluğu ile kabul etmiştir.

İmar ve Bayındırlık komisyonu 7 kişiden oluşmaktadır.AKP'li üyeler Servet Büyükpoyraz, Mustafa Altın, Hakkı Orhan ve DYP'li üye İlhan Akman komisyon raporunu imzalarken ; **AKP'li Oktay Erdem, Refik Yılmaz ve CHP adına Yücel AKGÜN bu raporu imzalamamışlardır.**

Bu talep , 10 Kasım 2005 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanı Hikmet Şahin, Genel Sekreter Hüseyin Konçak ve genel sekreter Yardımcısı Recep Akyıldız tarafından imzalanarak 19 Ocak 2006 tarihindeki Bursa Büyükşehir Belediye Meclis toplantısının gündemine alınmıştır. Bu karar, CHP'li meclis üyelerinin red

oyuna karşılık 59 oyla kabul edilmiştir. Söz konusu kararlar ile ilgili resmi tutanaklar ve yazışmaların fotokopileri mevcuttur.

Satılan Kamu yerlerine mutlaka çok katlı binalar , ticaret alanları yapılacağına dair garanti yoktur.

Konunun gündeme gelmesindeki en önemli etken , devletin elinden çıkmasından sonraki süreçte , yerin imar planı değişikliği ile müthiş değerlenmesi ve üzerinde büyük yatırım başlatılmasıdır.Bu sayede özelleştirme yolu ile arsayı alan TORAY İnşaat 300 trilyon net rant sağlamış olmaktadır.

Konunun bir başka ilginç yönü daha vardır. Arazinin 1/25.000' lik planda ki yeri de, bu alışveriş yapılmadan önce , planı yapan Doğukan Ltd. Şti. yetkililerine verilen talimat ile yüksek yoğunluklu konut ve ticaret merkezi olarak işaretlenmesidir.

Henüz 1/25.000 lik planlar netleşmeden, itiraz sonuçları Büyükşehir Belediye meclisinde onaylanmadan inşaatların temeli , Bakanlar , Büyükşehir Belediye Başkanı ve AKP İl Başkanının da katıldığı büyük bir törenle atılmış ve dairelerin satışına da başlanmıştır. Üstelik , 1/25.000 lik yeni yapılan planlara 750 adet itiraz başvurusu yapılmış , bu planlar yargıya intikal ettirilmiştir. Ayrıca söz konusu plan değişikliği ile ilgili olarak Bursa Barosu dava açmıştır.

Kamu oyunda bu plan değişikliği ile ilgili haberler çıktıktan sonra 29 Haziran 2006 tarihinde Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından , alt kademe belediyesi olan Emek Belediyesine inşaatın ivedilikle durdurulmasını öngören bir yazı gönderilmiş.Buna rağmen Emek belediyesinin göz yumması ile inşaat büyük bir hızla devam etmekte ve bazı bölümleri tamamlanmıştır.

9- BUSKİ



Görevi Bursa'nın bütün altyapı sorunlarını çözmek olan Bursa Su Kanalizasyon İdaresi son üç yıl içinde maalesef en kötü dönemini geçirmiştir.

24 Mart 2004 yerel seçimlerinden sonra BUSKİ'nin kadroları yok edilmiş, başta Genel Müdür ve yardımcılardan başlamak üzere önemli ölçüde kadro değişikliği yapılmıştır. Öncelikle genel müdürlük makamı olmak üzere üst düzey görevlere işin ehli olmayan, tecrübesiz, kalitesiz işini bilmeyen kişilerin BUSKİ bünyesinin dışından atanması bu kurumun çöküşünü hızlandırmıştır.

Tüm daire Başkanlarının yerleri değiştirilmiş başarılı bürokratlar başka birimlere tayin edilerek pasifize edilmişlerdir.Azeri ülkelerinden sözde mühendislik diploması alan ve Türkiye'de denkliği kabul edilmeyen kişiler Buski'de görevlendirilmişler, trilyonluk işlerin kontrolörlüğüne getirilmişlerdir. Buski'nin müşavir firması olan bir firmada çalışan elemanların bir süre sonra Buski'de kontrol mühendisi olarak göreve başlamaları kurulan çirkin organizasyonun bir parçası olmuştur.

İşin en ilginç ve kötü tarafı ise BUSKİ'ye iş yapan belirli 3-4 firmanın ara hak edişleri ve kesin hesapları görevli personel üzerinde baskı kurularak bizzat genel müdürün talimatlarıyla imzalatılmış ve hak edilmeyen hak edişler bu firmalara maalesef ödenmiştir.

Buski Teftiş kuruluna şikayet edilen bir iş için yapılan inceleme sonucunda eksiklikler tespit edilerek söz konusu firmanın hak edişlerinden yapılan bu şikayetler üzerine önemli ölçüde kesintiler yapılmıştır.

Buski'nin üst düzey görevlerinde bulunan bazı personel nedeni bilinmeyen sebeplerle ilk kademe belediyelerine sürülerek cezalandırılmış bu kişilerin sosyal yaşamları felç edilmiştir.

Büyükşehir Belediye Başkanı göreve geldikten yaklaşık 2 ay sonra ilk BUSKİ Genel Kurulu'ndan yasal olmayan bir yetki almıştır. BUSKİ'nin kasasından 30.000.000 YTL'ye kadar borç para alma yetkisini alan Sn.Hikmet Şahin Bursa'lı hemşehrilerimizin paralarına resmen el koymuştur. CHP Grubu olarak bu konuda yaptığımız uyarılar dikkate alınmamış başkan bildiğini okumuştur. Ama CHP bu durumu yüce mahkemelere taşımış, önce Bursa 3. İdare mahkemesi kararın yanlış olduğuna karar vermiş, temyize gönderilen bu kararda Danıştay 8. dairesin'ce oybirliği ile onanmıştır. Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı bugüne kadar miktarını açıklamadığı BUSKİ'den alınan emanet parayı geri ödememiştir. Başkan Hikmet Şahin Büyükşehir Belediye Meclisi'nden oldu-bitti şekliyle geçirdiği bu karar karşısında mahkemelerin adil kararları sonucunda karar durdurulmuştur.

BUSKİ Genel Müdürlüğü yasal olmayan bu yollarla paralarını Büyükşehir Belediye Başkanı Sn.Hikmet Şahin'in emrine sunarken DÜNYA BANKASI'NDAN VE AVRUPA YATIRIM BANKASI'NDAN almış olduğu borç paraları unutmuş her iki bankadan da gelen ikazlar üzerine yatırımlarını durdurmuştur. Müteahitlere hak ediş ödeyemeyen BUSKİ Genel Müdürlüğü göstermelik olarak Bursa Büyükşehir Belediyesi sınırları içine giren ilk kademe belediyelerinde su indirimine gitmiştir. Yapılan bu uygulamada da yanlışlıklar yapılmış su tarifeleri hakkaniyete göre ayarlanmamıştır.

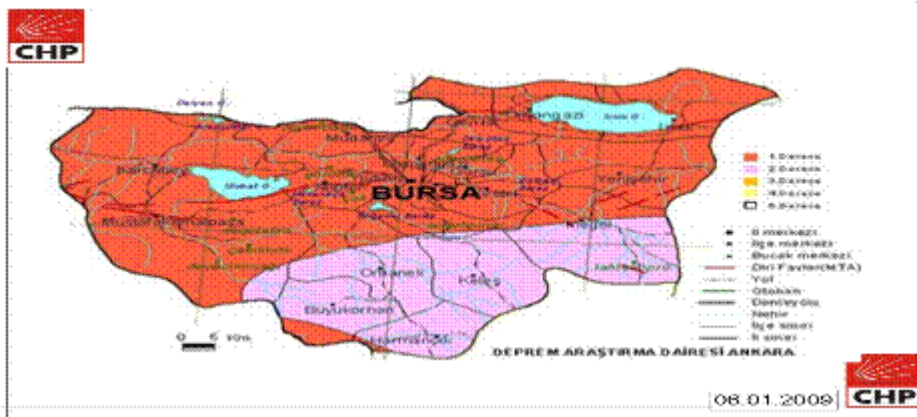
BUSKİ Büyükşehir Belediye sınırlarının genişlemesi konusunda hazırlıksız yakalanmış ve genişleyen bölgelerde organizasyonu hala sağlayamamıştır.

[devamı »](#)

10- DEPREM PLANLAMASI

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 bulunmaktadır.



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 Plan ve 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları deprem yönünden incelendiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır.

İlimiz ANAYASASI konumunda olan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planımız depreme karşı hazırlıksızdır.

- 1- Zemin Değerleme Gruplarına Göre Alınan Kararlar Plana Yansıtılmamıştır.
- 2- Fay Hatları Planlara İşlenmemiştir.
- 3- Sıvılaşma Ve Şişme Potansiyeli Olan Alanlar Kentsel Kullanıma Açılmıştır.
- 4- Taşkın Alanları Kentsel Kullanıma Açılmıştır.
- 5- Heyelan Alanları Gösterilmemiştir.
- 6- Kum ve Malzeme Ocağı Olarak İşletilmiş Ve/Veya Doldurulmuş Alanlar Gösterilmemiştir.
- 7- Deprem Seneryosu Ve Deprem Master Planı Hazırlanmamıştır.
- 8- Afet Sahaları Ayrılmamıştır.
- 9- Tasfiye Alanlarına Yapılaşma Önerilmiştir.
- 10- Önlemler Alanlar Plana İşlenmemiştir.
- 11- Mevcut Yapılaşmaya Yönelik Strateji Belirlenmemiştir

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.

1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında göz ardı edilerek Bursa için deprem senaryosu ve deprem master planı hazırlanmadan onaylanmış, eşgüdüm sağlanamamıştır.

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.

11- KAÇAK YAPILAŞMA

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.

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.

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 ıslah imar planları yapılmış, yapıların bir kısmı yasallaştırılmış, daha sonra yapılan uygulama imar planlarında dönüşüm ,sağlıklaştırma projeleri önerilmiş, ancak uygulama olanağı bulunamamıştır. 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

12- KENTSEL DÖNÜŞÜM

Kentsel Dönüşüm; “ Çökme ve bozulma olan kentsel mekanın ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarını kapsamlı ve bütünlük yaklaşımlarla 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

Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisindeki Kentsel Dönüşüm Projeleri



Yalova Yolu Kentsel
Dönüşüm Projesi



Sıcaksu Kentsel
Dönüşüm Projesi

Santral Garaj
Kentsel Dönüşüm
Projesi

Yiğitler
Kentsel
Dönüşüm
Projesi

Doğanbey Kentsel
Dönüşüm Projesi

Sinandede Kentsel
Dönüşüm Projesi

Emirsultan Kentsel
Dönüşüm Projesi

Beyazıt Mah.
Kentsel Dönüşüm

Akçağlayan 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 Cami 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 Değirmenlikzık 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 yürütülen bu Kentsel Dönüşüm Projeleri maalesef kentimizin sorunlarını çözmekten çok yeni sorunlar yaratmaktadır. Yürütülen 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 bütünlük yaklaşımıyla 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 kavramlar 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 uyumsuzdur.

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 Dönüşüm 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.

[devamı »](#)

13- 2004 -2009 HATALI BELEDİYE UYGULAMALARI

Uludağ

1. Uludağ'ın tarihi, kültürel, doğal özellikleri, su kaynağı ve iklim düzenleyicisi özelliklerinin göz ardı edilerek, Uludağ'ın sadece kayak merkezi kimliğinin ön plana çıkarılmasına,
2. Uludağ'ın kaçak yapılaşma, çevre kirliliği gibi sorunlarının yok sayılarak en büyük sorununun iyi kullanılmayan turizm potansiyeli olduğu savına,
3. Binlerce kişi tarafından kullanılması ve sadece kentte yaşayanların değil, kent dışından gelecek insanların da kullanılması düşünülen teleferik hattının başlangıç noktası olan teferrüç istasyonuna, bu kullanıcıların nasıl ulaştırılacağına düşünülmemesine, konunun ulaşım master planı çerçevesinde ele alınmamasına,
4. Teleferik Projesinin kentin üst ölçekli planları olan 1/100.000 ölçekli plan ve 1/25.000 ölçekli planlarda oluşturulan stratejiler şeklinde oluşturulmamasına, alt ölçekli planlarla projenin yürütülmesine,

1. Projeye yönelik meslek odalarının görüşlerinin önemsenmemesine, projenin son halinin paylaşılmamasına,
2. Mevcuttaki 5.492,83 m²'lik toplam tesislerin oturma alanının, projede 21.600 m²'ye (Teferrüç İstasyonunda ne kadar inşaat alanı olacağı belirtilmemiş) çıkarılmasına ve ne kadarının tesislerin oturma alanı olarak kullanılacağına belirtilmemesine,
3. Sürecin paylaşımdan ve şeffaflıktan uzak, ben yaptım oldu mantığı ile kapalı kapılar ardında ele alınmasına
4. Projenin yangından mal kaçırır gibi olağanüstü meclis toplantılarında ele alınmasına,
5. Teferrüç İstasyonu'nun III. Derece Doğal Sit Alanı kimliği düşünülmeden, bu alana üst ölçekli plan kararlarına aykırı olarak (bölge 1/25.000 ölçekli merkez planlama bölgesi nazım imar planında Büyük Kentsel Yeşil Alan olarak tarif edilmiştir.) 50 odalı Butik Otel, alışveriş birimleri yapılmasına,
6. I. Derece Doğal Sit Alanı olan Kadıyayla İstasyonunun aktivite merkezi olarak değerlendirilip, 4800 m² ve 12.50 metre yüksekliğinde inşaat alanı önerilmesine, inşaat alanında yapılacakların avan projeye bırakılmasına , bu alana butik otel, cafe – restoran, spor, dinlenme ve rekreatif fonksiyonların yüklenmesine
7. I. Derece Doğal Sit Alanı olan Sarıalan İstasyonuna, 6900 m² ve 12.50 metre yüksekliğinde inşaat alanı önerilmesine, 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 edilmesine,
8. II. Derece Doğal Sit Alanında ve II. Oteller Bölgesi İmar Planı sınırları dahilinde kalan alana, oteller bölgesi istasyonu adı altında, 9900 m² ve 12.50 metre yüksekliğinde inşaat alanı önerilmesine, inşaat alanında yapılacakların avan projeye bırakılmasına, ticari yapıların yapılmasına,
9. Proje kapsamında I. ve II. Oteller Bölgesine Telesiyej hattı önerilmesine ve bu önerinin ilgili kurumlara danışılmadan, görüşleri alınmadan yapılmasına karşı çıktık.

Hanlar Bölgesi

1. Kentimizde Muradiye'den başlayan, tophane, hanlar bölgesi, yeşil, emirsultan'a kadar uzanan bir tarih aksı mevcuttur. Üst ölçekli planlarda bu aksa yönelik genel strateji üretilmesi ve bütüncül bir planlama anlayışı ile değerlendirilmesi gerekirken maalesef böyle bir düzenleme yapılmamış, bir birinden kopuk projelerle (emirsultan kentsel dönüşüm, sur inşaatları, hanlar bölgesi konsept projesi gibi) düzenlemeler yapılmaya çalışılmaktadır.
2. Bölgenin sorunlarının iyi tespit edilebilmesi ve doğru çözüm önerilerinin getirilebilmesi için hazırlanacak projenin başından sonuna kadar sabırla kentin tüm paydaşlarıyla ortak değerlendirilmesi gereklidir. Osmangazi Belediyesi, Koruma Kurulu, Vakıflar Bölge Müdürlüğü, Meslek Odaları, Sivil Toplum Örgütleri, Üniversite, bölgedeki esnaf birliklerinin mutlaka bu sürece dahil edilmesi gereklidir.

Acemler Kavşağı

Sadece artırma bedelleri hariç 10 trilyon kamulaştırma bedeli olan bu kavşağın yapımı için aceleci davranılmış ve gerekli fizibilite çalışması yapılmamıştır. Bu durum sorunu çözmek yerine yeni sorunlar yaratmıştır.

1. Yukarıda da ifade edildiği gibi bu alan kentin ana ulaşım kararlarıyla direk bağlantılıdır. Tek başına ele alınacak bir çözümleme değildir. Bu alandaki yapılacak her müdahale merinos kavşağını, Orhaneli kavşağını, Çekirge kavşağını etkileyecektir. Bu nedenle bu alandaki çözüme bir ulaşım master planı çerçevesinde bakılmalıdır.
2. Bu ulaşım master planında belediyenin ulaşım ile ilgili stratejileri, öncelikleri, parasal kaynakları belirlenmelidir.
3. 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 olmayacaktı.
4. Belediye ulaşım master planında kavşak noktalarını sekronize bir sistem içinde çalıştırmayı ve trafik akışını aynı seviyede tutmayı öncelikleri arasına koyarsa iyi bir sinyalizasyon sistemi bu alandaki sorunu çözebilecekti.
5. 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 gerçekleştirilecektir.

11 Adet Kavşak Projesi

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.

1. Can ve mal kaybının bu kadar büyük olmasının en önemli nedeni; kentte uygulanan ULAŞIM POLİTİKASI'nın yanlışlığıdır.

1. Yapılan kesişmesiz kavşaklarla kent içindeki hız ciddi oranda artırılmış, yayaların geçiş olanakları YOK edilmiştir!

1. Oysa hızın artırılması sanıldığı gibi aksine KAPASİTE yi düşüren bir unsurdur.

1. Ayrıca; yapılan bat-çık kavşaklar teknik olarak ta uygun kriterlerde olmadıklarından, sorun çözmek yerine sorun yaratan kavşaklar olmuştur.

1. Rampa iniş ve çıkış eğimleri yüksek olduğundan, tünel çıkışındaki duraksamalar fark edilememekte, kazalara neden olmaktadır.

1. 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.
1. Ayrılma ve katılım şeritlerinde örülme mesafeleri yeterli olmadığından, şerit değiştirilmesi sırasında tehlikeli kesişmeler oluşmaktadır.

Stadyum Projesi

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 kaldırmıştır.

Neticede gelen yoğun kamuoyu baskısı üzerine, proje Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin 12 Haziran 2008 gün ve 415 Sayılı kararıyla 1/25.000 ve 1/5000 plan değişiklikleri iptal edilmiştir.

Nilüfer Vadisi Projesi

1. Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından Abdal Köprüsünden, Afet Yönetim Merkezine kadar Nilüfer Çayının 5,5 km'lik bölümünde "NİLÜFER VADİSİ PROJESİ" uygulanmaya başlanmıştır.
1. 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 m³/yıl, su toplama havzası 680 km², ortalama debisi 16,77 m³/sn olan Nilüfer Çayının, tarihinde bir çok kez taşkınlar yaşanmış ve taşkınların önlenmesi için Kelesen Kanalı yapılarak, çay yatağı değiştirilerek ve taşkın seddeleri yapılarak önlemler alınmaya çalışılmıştır. Büyükşehir Belediyesi tarafından, kamunun kaynakları kullanılarak, taşkın seddeleri ile sınırlandırılmış çay yatağına Nilüfer Vadisi Projesi uygulanmaktadır.
2. 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.

Kent Meydanı Projesi

Santral garajı ve yakın çevresi üzerine çalışmalara 1996 yılında başlanmış,UTTA Planlama tarafından kentsel tasarım planlaması yapılmıştır. Daha sonraki yıllarda çalışmalara devam edilmiş, UTTA Planlama tarafından belirlenen seçeneğin geliştirilmesine yönelik 2000 yılında kentsel tasarım çalışması yapılmıştır.

2005 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması yapılmıştır.

Projede yarışma sonucu 28.000m² olan inşaat alanı, 68.000m²'ye çıkartılmış, zemin altına 2 kat ilave yapılmıştır. Zemin üstünde yeni kapalı mekanlar yapılmıştır.

Merinos

Merinos fabrikaları toplam 31 hektarlık bir alan üzerine 1. beş yıllık (1934-1938) Sanayi Planı kapsamında yapılmıştır. Şüphesiz ki; merinos'un bulunduğu bölgeye yapılan kongre merkezi kentin önemli bir ihtiyacıdır. Ancak;

Kongre merkezine yönelik yer seçimi üst ölçekli planlarla sağlanamamış, merinos tesislerinin bulunduğu bölge kamu arazisi olması sebebiyle tercih edilmiştir. Oysa ki; merinos tesisleri Türkiye'nin gelişim

hamlesindeki önemi sebebiyle ve kentimizin en önemli bellek noktası olması sebebiyle, bu kimliğini vurgulayacak sanayi müzesi kimliğine kavuşturulmalıydı.

Ayrıca; Ulaşım başta olmak üzere hiçbir altyapı ve üstyapı bağlantıları sağlıklı gerçekleştirilememiş, Kongre Merkezinin ihtiyacı olan konaklama birimleri bölgede yapılacak bir dönüşüm projesi ile sağlanması gerekirken bu önde bir çalışma yapılmamış, kültürpark ile adaptasyonu sağlanamamıştır.

BursaRay

Bursaray'ın temeli, 8 Temmuz 1998 yılında atılmıştır. 29 Ekim 2001'de BursaRay işletmesi açılmış, 23 Nisan 2002'de BursaRay yolculu deneme seferlerine başlamış, 15 Haziran 2002'de BursaRay tarifeli seferlere başlamış, 19 Ağustos 2002'de Toplu taşıma ulaşım entegrasyonuna geçilmiş, 5 Nisan 2008: B etabı faaliyete geçmiştir.

Mevcut durumda 17 adet istasyonu bulunmaktadır. Bu istasyonlar;

Acemler, Ataevler, [Beşevler](#), Esentepe, Fatih Sultan Mehmet Bulvarı, Hamitler, İhsaniye, Karaman, Küçük sanayi, [Kültürpark](#), Merinos, [Nilüfer](#), Organize sanayi, [Osmangazi](#), Sırameşeler, Şhreküstü, Demirtaşpaşa, Gökdere, Davutdede, Duacınarı, Yüksek İhtisas Hastanesi, Arabayatağı

Güzelyolu Feribot İskelesi

1. Yapılan iskelenin yapım amacı net olarak belli değildir. Amaç; İstanbul'dan tatil yörelerine giden insanların rahat ulaşımı mı, yoksa Bursa – İstanbul ilişkilerinin güçlendirilmesi mi?
1. Yer seçiminin hangi amaca yönelik, hangi kriterler ışığında yapıldığı belli değildir.
1. Ana ulaşım aksları ile bağlantısı sağlıklı olarak sağlanamamış, eskiden kent içi ulaşımında kullanılan taşıt aksı bağlantı yolu olarak belirlenmiştir.
1. Bölgenin kentsel silueti göz ardı edilmiştir.
1. İskelenin yapımına yaklaşık 20 trilyon harcanmıştır. Ancak Bursa için bu yatırımın öncelik sıralaması tekrar düşünülmelidir
1. Maliye Bakanlığında kiralama, irtifak hakkı tesisi, tahsis işlemlerinden hangisi yapılmıştır? Şartları nelerdir?

Bursa Büyük Sanayi Sitesi

Üst ölçekli 1/100.000 ölçekli plan, tarım alanlarının korunması yönünde ilkeler ve sorumluluklar belirlerken, Bursa Büyük Sanayi Sitesi Projesi ile mutlak tarım arazileri ve orman arazileri kentsel kullanıma açılmaktadır. Ayrıca yapılmak istenen projenin çevredeki diğer tarım alanlarını da olumsuz etkileyici bu alanlar üzerinde rant baskısı yaratarak, tarım dışı kullanımına konu olmaları yönünde baskı yaratacağı ve diğer yaratacağı çevresel faktörler ile tarım alanlarını olumsuz etkileyeceği aşikardır.

Bursa büyük sanayi sitesi projesinin yapılacağı alan Su Havzası Uzun Mesafeli Koruma alanı dışında kalmaktadır. Ancak üst ölçekli planda da gösterildiği üzere sınıra bitişiktir. Bilindiği üzere yer altı ve yer üstü su kaynakları birbirleriyle bütünlük arz eden sistemlerdir. Planda koruma sınırı dışında kalması, bu bölgedeki su kaynakları ile etkileşim olmaması anlamına gelmemektedir. Büyük Sanayi Sitesi Projesinde bölgede,

Ayakkabıcılar, Bıçakçılar, Soğutucular-Bobinajıcılar, Dokumacılar, Demirciler, Pvc Doğrama, Elektrikçiler, Geri Dönüşümcüler, Hırdavatçılar, İşlemeciler, Isıtıcılar Ve Benz, Karoseri İml, Kuru Temizlemeciler, Mobilyacılar, Matbaacılar, Mermerciler, Muhtelif Sanatkarlar, Oto Boyacılar, Oto Kauçuk Ve Plastikçiler, Oto Tamirciler, Konfeksiyoncular, Gıda Üreticileri, Yedek Parçacılar vb bir çok farklı kullanım türünün yer alması planlanmaktadır.

Bu kullanım kararlarının su havzasına etkilerinin uzmanlar tarafından hazırlanacak rapor ile değerlendirilmesi gereklidir. Ancak bilindiği kadarıyla bu konuda uzmanlar tarafından su kaynaklarına etkileri konusunda herhangi bir rapor hazırlanmamıştır. Ayrıca proje alanı Bursa Ovasını besleyen birçok akarsuyun su rezerv alanı içinde kalmaktadır.

Bursa Büyük Sanayi Sitesi Projesi yer seçimi yapılırken ulaşım verileri dikkate alınmamış ve proje tamamlandıktan sonra oluşacak ulaşım talepleri ve kent ile bölgeyi bütünleştirecek ulaşım projeleri üretilmemiştir proje yeri olarak seçilen bölgenin verimli tarım toprakları olması, kentin önemli su havzaları ile mekansal bütünlük içerisinde olması, gerekli ulaşım bağlantılarının sağlanamaması ve kentin üst ölçekli plan kararlarına aykırı olması, projenin şeffaf ve katılımcı planlama anlayışından yoksun olarak hazırlanması olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

BURSA'DA BELDE BELEDİYELERİNİN KAPATILMASI

5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları içerisinde İlçe kurulması ve bazı kanunlarda değişiklik yapılması hakkındaki Kanununun geçici 5.maddesine göre **“Tüzel kişiliği ilk genel mahalli idareler seçimine kadar devam edecek belediyelerin her türlü yeni personel istihdamı, yapacakları toplu iş sözleşmesi, taşınır ve taşınmazları, iş makineleri ve diğer taşıtların satışı ile borçlanması katıldığı belediyenin onayına tabidir.”**

Yine aynı maddeye göre;

“Bu belediyeler yeni nazım ve uygulama imar planı yapamazlar, mevcut planlarda yapılması gereken zorunlu değişiklik ve yapı ruhsatı hariç her türlü imar uygulaması Büyükşehir belediyesinin diğer yerlerde İl Özel İdarenin onayı ile yapılır”

Bu tanımlama ile Belediyelerin hareket kabiliyeti azaltılmıştır.

*Umurbey, 26 Eylül 1952 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Bakanlar Kurulu kararı ile Belediye olmuştur.

3.Cumhurbaşkanımız merhum Celal BAYAR'ın sağlığında kurduğu Vakfına bağlı müze ve kütüphane ile yine Celal BAYAR'ın Anıt Mezarı Umurbey'dedir.

Türkiye Cumhuriyeti tarihine ışık tutan ve ülkemiz temel değerlerine sahip çıktığımızı anlatan müze ve kütüphane belediyenin de katkıları ile ayakta durabilmektedir. Belediyenin kapanması bu değerlerin sahipsiz kalmasına sebep olacaktır.

*Bu yasa ile özellikle Bursa için son derece yanlış kararlar alınmıştır.

Bu yasa ile ;

1. 12 Büyükşehir'de 43 yeni ilçe kurulmuş, ülkemizin 4.büyük kenti Bursa'da hiç ilçe kurulamamıştır. İktidar Bursa'ya Ankara'da sahip çıkmamıştır.
2. Bakan Çelik'in ifadesi ile 30 km yarıçap dışında olduğu için Tirilye (Zeytinbağı) Belediyesi tüzel kişiliğini devam ettirmiş, aynı durumdaki Kumla ve Gölyazı 'nın tüzel kişiliği sona ermiştir.
3. 30 km yarıçapın içinde kalan ve bütçesi itibari ile Büyükşehir Belediyesi sınırları dışına çıkartılmış tüzel kişiliği devam etmektedir. Yasa çıkarılırken bütçeleri küçük belediyeleri iş yapamadıkları için kapatıyoruz gerekçesi iflas etmiştir.

SONUÇ

BURSA'NIN GELECEĞİNE İLİŞKİN ÖNERİLER

Bursa'nın 2020'li yıllara uzanan planının gerçekleştirilmesini, ancak yapılan plan ve programların toplum yararını ön planda tutan bir yapıda uygulanmasını sağlamak gerekmektedir.

Bursa için yapılan tüm planlamaların Güney Marmara Bölgesi ölçeğinde; Çanakkale'den Kocaeli'ye kadar uzanan ve Bursa'nın komşu illerini kapsayan bir planlama çerçevesinde yapılması zorunludur. Bu bölgedeki tüm yerel yönetimler arasında eşgüdüm başlatılmalıdır.

Bursa'nın ulaşımından yaşanan sorunlarının aşılması için İstanbul, İzmir, Ankara yönündeki karayollarının bölünmüş yollar şeklinde ve Bursa'nın çevresinden geçirilerek yapılması gerekmektedir., Ayrıca karayolunun hemen yanında yoğun trafik yükü oluşturacak ve doğrudan kara yoluna giriş-çıkış şeklinde hatalı ticari, sanayi, alışveriş merkezi vb. yapılaşmadan kaçınılmalıdır.

Bursa'da ulusal demiryolu ağı Mudanya ve Gemlik'e bağlanarak deniz yolu ve demiryolu ulaşım yükü artırılmalıdır. Yenişehir havaalanından vazgeçilmemeli, bu havaalanının çalışması sağlanmalı, kent içindeki havaalanı sadece amatör havacılık çalışmalarına tahsis edilecek biçimde yeniden düzenlenmelidir.

Kentiçi ulaşımı ise toplu taşımacılık anlayışıyla çözümlenebilir. Bu noktada ancak hafif raylı sistem(HRS) ağı hızla genişletilmelidir. HRS tramvay sistemi biçiminde düşünülmeli, Bursaray'a dik olarak kent içi trafiği çözecek biçimde, tüm ana cadde ve büyük sokaklar dikkate alınarak tasarlanmalıdır. Ayrıca batı yönünde MKPaşa-Karacabey hattı için BursaRay ile bütünleşik bir banliyö sistemi de tasarım olarak ele alınmalıdır.

Bursa'nın hava kirliliği sorununda özellikle yakıtların tüketiminin azaltılması konusuna ağırlık verilmelidir. Ülkemizde tüketilen enerjinin % 40 konutlarda, % 35 endüstride, % 19'u ulaşımda, % 5'i tarımda, % 1 diğer alanlarda kullanılmaktadır. Birim hacim için Türkiye'de harcanan enerji Fransa'dan % 46, İsveç'den % 230 kat daha fazladır. O nedenle ısı yalıtım ve enerji ekonomisi konusu konutlarda ve işyerlerinde çok kapsamlı önlemler ve denetimlerle sağlanmalıdır. Fosil kaynaklı yakıtlardan vazgeçecek bir politika zinciri oluşturulmalı, güneş, rüzgar ve biyo kütle enerjisi gibi yenilenebilir enerji kullanımına geçiş sağlanmalıdır.

Taşıtlardan kaynaklanan kirlilik hareket halindeki her taşıtın ortalama 2 kg/gün kirletici emisyon verdiği dikkate alınarak motorda yanma ayarlarına önem verilmelidir. Günlük olarak trafiğe çıkan taşıt sayısını azaltıcı özendirici önlemler alınması tartışılmalı, bisiklet gibi araçların kullanımı ve yaygınlaşması teşvik edilmeli, Avrupa'daki örneklerinde olduğu gibi public cyle –halk bisikleti uygulaması başlatılmalıdır.

Hava kirliliğini yoğunlaştıran diğer bir olayda Bursa'da rüzgar koridorlarının yok edilmesidir. Özellikle son yıllarda geleneksel kat yüksekliği oldukça yükselirken ve yüksek yapılar geçilirken yeni cadde ve yollar açılmamış; Kent havasının sirkülasyonu dikkate alınmamıştır. Bu konu dikkate alınarak kent içindeki bazı bölümlerde yeşil alan yaratma cadde ve yol genişletme programları yapılmalı; kent genişlemesi içinde yapı yükseklikleri meteorolojik faktörler dikkate alınarak dağıtılmalıdır. Yeni planlanan ve imara açılan bölgelerde kentsel planlama anlayışını değiştirilmesi için çalışmalar yapılmalı, ülkemiz insanının mekan fikrinin değiştirilmesi sağlanmalı, betonarmeye alternatif farklı yapı türlerinin geliştirilmesi sağlanmalıdır.

Bursa'da ve Marmara bölgesinde imal edilen yapıların proje ve uygulaması son derece kalitesiz olduğu yaşanan depremlerle görülmüştür. Yapı sektöründe kalitenin oluşturulması sağlanmalıdır. Tüm proje hizmetleri TMMOB bağlı odaların mesleki denetiminden geçirilmelidir. Ayrıca yapı sektöründe çalışan kalfa, sürveyan elektrikçi, tesisatçı, vb. elemanların eğitilmesi ve belgelendirilmesi, yetkili servislerin denetlenmesi vb. çalışmalar TMMOB'ye bağlı odaların da katkısıyla gerçekleştirilmelidir.

Mudanya, Çağrısan, Bademli, Gemlik, Umurbey vb. yerler civarında tepelerde çok pahalı yatırımlarla oluşturulan villa-köylerde arıtma sistemleri zorunluluğu getirilmeli, yer altı sularının en yüksek noktalardan kirlenmesi de önlenmelidir. Kirletilerek bozulan bir kentsel yerleşimi yaşanılır hale getirmek yerine, kentlerden kaçış ve yeni yerleşim yerlerine yerleşme kısır ve hatalı bir süreçtir.

Gemlik Körfezi, Nilüfer Çayı ve Göllerde yaşam koşullarını önceki haline dönüştürme hedeflenmeli; su kullanımında çağdaş yöntemler zorunlu hale getirilmelidir.

Bursa'da özellikle kültürel yatırımlara önem verilmesi gerekmektedir. Yeterli kültürel yapı ve kültürel birikim olmaması kentteki imar yağmasından çevre kirliliğine her türlü olumsuzluğun temel nedenidir. Başkibir deyişle Bursa'nın geleceğe taşınmasında yapılacak her çalışmanın dayanağı temel kültürel birikimdir. Bu konu içinde Bursa'da eğitim, öğretimin ve sporun çağdaş olanaklarla geliştirilmesi ayrıca incelenebilir.

Programlar oluşturulabilir. Bursa'da kent içinde çocuklara, yaşlılara, özürlülere yönelik ; yeşil alan yemek barınma, eğitim, sağlık ve meslek edindirme işlevlerini yerine getiren çağdaş çözümlerin programları yapılarak uygulanmalıdır.

Bursa'da hava, su toprak kirlenmesi, gürültü kirlenmesi, deniz ve göl kirlenmeleri vb. alanlarda ölçüm ağı kurulmalı; bunlar Sağlık Bakanlığı ve Üniversite işbirliği ile ölçümler düzenli şekilde gerçekleştirilmelidir. Merkezi kentsel çöp depolama alanlarının ayrılması ve çöp depolanması bakımından her yerleşim yeri çöpünü bu alanlarda depolamalıdır.

Bursa'daki işletmeler, konutlar ve işyerleri, deprem, sel, patlayıcı, parlayıcı maddeler, yangın güvenliği vb. yönünden incelenerek kent riski araştırması yapılması ve önlemleri alınmalıdır.

Bursa'da en önemli sorun Kent Demokrasisinin oluşturulmasıdır. Kentte yaşayanlar yalnızca seçimlerde etkilenmekten artık uzaklaşmalıdır. Belediye eliyle halktan yana politika uygulamak için halka dayanmak gerekir. Halkın oyunu almak tek başına halka dayanmayı ifade etmez. Sivil toplum örgütleri aracılığıyla halk günlük politikaya da katkı koymalıdır. Belediye yönetimleri kentin baskı grupları karşısında bu demokratik gücü arkalarına almalıdırlar. Bu noktada Kent Konseyleri geliştirilmeli ve katılım sağlanmalıdır. Demokratik denetim kentte işlemeli yerel yönetimlere güç vermelidir.

Ülkemizin kentlerinin bunun dışında kurtuluş yolu olmadığı açıktır. Kentlerdeki sivil toplum örgütleri güçlü değilse; ya da sivil toplum örgütleri güçlendirilmeden yerel yönetimlerin halk yararına iş yapmasından söz edilemez.

Anadolu'da ortaya çıkan sanayileşme çabalarının Bursa'da bir üst düzleme çıkartılmasını, araştırma, bilim parkları yenilik merkezi, teknoparklar ile bir sanayi kenti düşünülmesi sürecinin kaçırılmaması gereklidir. Aksi halde çağdışı üretim teknikleri ve stratejileri ile her zaman bunalım koşullarını yaşayabilecek bölgenin kaynaklarını israf eden ekonomik, sosyal, kültürel vb, sorunları arttıracak bir sanayileşme oluşumuna gidilecektir.

Bursa Anadolu'da sanayileşmenin önder bir kenti olarak sanayileşme sürecinde teknolojik önder rolünü üstlenmelidir. Bilgi ve teknoloji üretmelidir. Üniversite ve sanayisi ile bunu hedef olarak seçmeli yerel yönetim ve tüm örgütlenmeleriyle bu hedefe yönelmelidir. Bursa'da yeni sektörlerin (makine, imalat, kalıpcılık teknolojisi, ölçüm aygıtları üretimleri, tekstil, elektrik, elektronik, arıtma teknolojileri, yazılım teknolojisi vb; tıp, eğitim, sağlık vb. sektörler) belirlenmesi ve sektörlerde uzmanlaşma, dünya pazarlarına yönelme öncelikle varolan koşulların değerlendirilmesi; ancak bunun yanında uzun vadeli stratejilerin tartışılarak oluşturulması zorunludur.

39.000 hektardan 19.000 hektara inen Bursa Ovasının korunması diğer taraftan da Ulaşım Master Planı ile gözden geçirilecek olan 2020 Stratejik Plan doğrultusunda Bursa sanayisinin planlanarak geliştirilmesi ve ulaşım sorunlarının çözülmesi kentteki tüm paydaşların birlikte çözümleyeceği bir görevdir. Özet olarak; Habitat II'de de ifade edildiği gibi sürdürülebilir kalkınma modelini özümseyerek Bursa'nın hem tarımsal kimliğini hem de sanayi kimliğini birlikte geliştirerek gelecek kuşaklara çağdaş yaşanabilir bir kent bırakabiliriz.

Gürhan AKDOĞAN
CHP Bursa İl Başkanı

Mart 2009