

KENTİMİZİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ

Tarihte de Sosyal Demokrasi kavramı Kent yönetimlerinden çıkmıştır. Avrupa Kentsel şartını oluşturan deklarasyonu Avrupa Sosyal demokratları yazdı ve bugün tüm Avrupa ülkelerinin kabul ettiği bir anayasa olarak ortaya çıktı. Dolayısıyla kent yönetimleri bizim varlık nedenimizdir.

Hızla değişen, göç veren, göç alan, alt yapı sorunlarıyla şehirlerimizin, işsiz genç kitlelere insanca bir gelecek oluşturmaya öncelik vererek, çağdaş bir belediyeçilik anlayışıyla yönetilmeye gereksinimi büyüktür. Her şeyden önce çocuklarımızdan ve torunlarımızdan aldığımız mirası korumak gibi bir yükümlülüğümüz vardır.

Dünyamızda yaşayan insanlar geride bıraktığımız 1999 yılında 6 milyarı aşmıştır. 19. yüzyıl başlarında 1 milyar olan dünya nüfusunun 2025 yılında 8-9 milyara, 2150 yılında 28 milyara çıkacağı tahmin edilmektedir.

Her yıl dünya nüfusuna net 90 milyon kişi eklenmekte ve insanlar çoğaldıkça, doğal kaynaklar süratle azalmaktadır. Dünyada erozyon veya başka nedenlerle her yıl 25 milyar ton verimli toprakta, 30,000 kilometre karelik alan çölleşmektedir. Türkiye’de, eğer tedbir alınmazsa, durum hiç iç açıcı değildir. 1950 yılında 21 milyon olan nüfusumuz, 1997 yılında 3 misli artarak 64.5 milyona ulaşmıştır. Mevcut artış oranı devam ettiği takdirde 2025 yılında 100 milyonu aşacaktır.

Yaşadığımız uygarlık, doğal kaynakların yanlış kullanımı ve doğal yaşam alalarına verilen zarar nedeniyle tehlikeye girmiş durumdadır. Kapasitenin üzerinde kullanımının sonucunda dünya, aşırı bir baskıyla karşı karşıyadır. Endüstri devriminden günümüze dek geçen süre içerisinde dünya nüfusu sekiz katına çıkmıştır. Son 100 yıl içinde, endüstriyel üretim 100 kat artmıştır. İnsan etkinliklerinin ve nüfusun bu inanılmaz artışı çevre üzerinde önemli ölçüde olumsuz etkiler yaratmıştır.

Dünyanın, insan ve diğer canlılar yaşamını taşıma kapasitesi oldukça azalmıştır. 200 yıldan kısa bir süre içerisinde, gezegenimiz 6 milyon km² ormanlık alanını kaybetmiş. Belli nehirlerden toprak erozyonu nedeniyle biriken tortu miktarı üç katına çıkmış, toplam 100 km³ olan yıllık su kullanımı 3600 km³’e çıkmıştır.

Atmosferdeki önemli değişiklikler, insan ve diğer canlıların yaşamını olumsuz yönde etkileyen iklim değişiklikleriyle göstermeye başlamıştır. 18. yüzyıldan beri süregelen insan etkinlikleri, atmosferdeki metan gazı miktarını iki katına çıkarmıştır. Aynı biçimde, korbondiyoksit miktarı % 27 artmış ve ozon tabakasında önemli hasarlar oluşmuştur.

Havanın, toprağın, denizlerin ve tatlı su kaynaklarının kirlenmesinin, insan sağlığı ve diğer canlı türlerinin yaşamı üzerinde çok önemli olumsuz etkileri olmaktadır. İnsan etkinlikleri; arsenik, cıva ve nikel emisyonlarının, doğada buldukları miktarın iki katına çıkmasına yol açmıştır. Normalde doğada buldukları oranlara bakıldığında; çinko emisyonu üç, kadmiyum emisyonu beş ve kurşun emisyonu sekiz katına çıkmıştır.

Bütün bu olan bitenler arasında en şaşırtıcı olanıysa, en önemli doğal kaynakların % 40’ının yeryüzündeki yalnızca 5 milyar insan tarafından kullanılmasıdır. Doğa bu şekilde aşırı miktarda sömürüldüğü halde, yüzlerce milyon insan açlık çekmekte ve asgari yaşam

kalitesinden yoksun kalmaktadır. Her beş insandan biri yaşamını sürdürebilmek için gereksinim duyduğu yeterli gıdaya ulaşamamaktadır. Yeryüzü nüfusunun dörtte biri sağlıklı içme suyuna sahip değildir. Her yıl milyonlarca çocuk yetersiz beslenme ya da tedavi edilebilir bir hastalık nedeniyle yaşamını yitirmektedir. Hiç de adil olmayan bu koşullar, pek çok ülkedeki ve dolayısıyla tüm dünyadaki barışı ve istikrarı tehlikeye sokmaktadır.

Dünyanın nüfustaki bu hızlı artışı kaldırabilmesi için, yaşam biçimlerinin ve mevcut politikaların mutlaka değiştirilmesi gerekmektedir.

Yaşama saygı duyun.

Kendinizin, başkalarının ve diğer canlıların yaşamına, şimdi ve gelecekte saygı duyun. Bu ilke, etik bir anlam içerir.

İnsanoğlunun yaşam kalitesini arttırın.

Kalkınmanın asıl amacı insanoğlunun yaşam kalitesini arttırmaktır. Ekonomik büyüme ise kalkınmanın en temel parçasıdır. Ancak salt milli gelir artışı olarak tanımlanan ekonomik büyüme kendi başına bir amaç olamaz ve sonsuza kadar süremez.

Yeryüzündeki yaşamın çeşitliliğini koruyun.

Doğa korumayla bütünleşmiş kalkınma programları, yeryüzündeki doğal yaşam ve buna bağlı sistemleri korumaya yönelik eylemler içermektedir.

Yenilenemeyen kaynakların tüketimini en aza indirin.

Mineraller, petrol, benzin, ve kömür yenilenemeyen kaynaklar arasındadır. Yenilenemeyen kaynakların; bitkiler, balıklar ve toprak gibi sürdürülebilir kullanımı mümkün değildir.

Yeryüzünün taşıma kapasitesinin üzerine çıkmayın.

Çok kesin bir tanım yapılamamakla birlikte, yeryüzündeki ekosistemlerin belirli bir sınırı bulunmaktadır.

Alışkanlıklarınızı değiştirin.

Herkes, sürdürülebilir bir yaşama ulaşmak için, tüm değer yargılarını gözden geçirmeli ve davranış biçimlerini değiştirmelidir.

Herkesin kendi yöresine sahip çıkmasına olanak tanıyın.

Bireyler tarafından gerçekleştirilen en yaratıcı ve üreten çalışanlar, kendi yörelerine yöneliktir.

Kalkınma ve çevreyi bütüncül politikalar çerçevesinde ele alın.

Toplumların akılcı biçimde gelişmesi için, bilgi ve iletişimden sorumlu bir yapıya, hukuksal bir çerçeveye ve istikrarlı ekonomik ve sosyal politikalara gereksinimi bulunmaktadır.

İnsan yerleşimlerinin oluşturulmasının temel amacı, insan onuruna uygun yaşamak, ekonomik, sosyal ve kültürel etkinliklerde bulunmaktır. Kent halkı, kenti yönetecek temsilcilerini özgürce seçme, kent yönetimine tam katılma hakkına sahip olmalıdır. Kent halkı, Avrupa kenti hakları deklarasyonunda belirlenmiş hakların tümüne kavuşturulmalıdır. Bu haklar, kentte insan onuruna uygun yaşamının vazgeçilmez koşullarıdır.

Ülkemizde özellikle 1950'li yıllardan sonra kentsel gelişmenin ve hızlı büyümenin bir sonucu olarak büyük metropeller oluşmuştur. Bu büyük şehirlerde kentin sosyal, kültürel, ekonomik ve mekansal yaşantısında çalkalanmalar olması kaçınılmazdır.

Başta İstanbul, Ankara, İzmir, Adana, Bursa vb. kentlerimiz bu kadermiş gibi görünen sürecin tahrip edici etki ve sonuçlarıyla karşı karşıya kalmaktan, yaşamsal kaynaklarını ve değerlerini yitirmekten bir türlü kendilerini kurtaramamaktadır. Örneğin; İstanbul'da içme suyu havzalarının yapılaşmaya açılması, Ankara'da yargı kararlarına rağmen devam eden köprülü kavşaklar, Bursa'da tarım arazilerinin yapılaşması, Uludağ'ın turizm alanı ilan edilmesi gibi sorunlar sürmektedir.

Geleceğin kentinin yaşanabilir, uyumlu, güzel ve sağlıklı olabilmesi için gerekli kararlar bugünden verilmelidir. Mevcut olumsuz koşullar bugünkü kent ve yerleşim kavramlarının gözden geçirilmesi için uyarıcı bir nedendir.

Kentsel yaşamın her alanında doğru kentsel politikalar ve uygulamalar ortaya konmadığı sürece sorunların devleşmesi de kaçınılmaz olacaktır

Bugün hemen hemen bütün ülkelerde yerel yönetimlere demokratik kurumların önde gelenlerinden biri gözü ile bakılır. Bunun başta gelen nedeni, yerel yönetimlerin halkın kendi kendini yönetmesine olanak veren kurumlar olmasıdır. Halk bunu kendi eliyle seçmiş olduğu organlar aracılığı ile yapar. Kuşku yok ki, yerel yönetim organlarının salt seçimle oluşmasının öngörülmesi, kurumlara demokratik nitelik kazandırmaya yetmez. Biçimsel demokrasiyi geliştirerek, katılımcı demokrasiyi sağlamak gerekir. Bunun yolu da, sivil toplum örgütlerinin yönetime katılımının sağlanmasıyla olanaklıdır.

Yerel yönetimler vatandaşa en yakın olan en alt düzeydeki yönetim birimleridir. Bu nedenle en alt düzeydeki yönetim birimleridir. Bu nedenle yaptıkları hizmetler de çok çeşitli ve karmaşıktır. İşsizlik, köyden şehire göç, nüfus artışı, ulaşım, çevre ve hava kirliliği, enerji darlığı, konut sıkıntısı gibi konular, bunlar arasında akla ilk gelenlerdir. Vatandaşlar yerel yönetimlerden bekledikleri bu hizmetleri yeterli ve en iyi nitelikte istemektedirler.

İNSAN HAKLARI, bünyesinde dört unsuru barındırmaktadır. Bunlar, hakkın öznesi, hakkın konusu, hakkın muhatabı, hakkın ihlali durumunda yaptırımların varlığıdır. Kentin Hakları olarak sayılan hakların tümü, yukarıdaki dört unsuru da taşıyan haklardandır.

İnsan yerleşimlerinin oluşturulmasının temel amacı, insan onuruna uygun yaşamak, ekonomik, sosyal ve kültürel etkinliklerde bulunmaktır. Kent halkı, kenti yönetecek temsilcilerini özgürce seçme, kent yönetimine tam katılma hakkına sahip olmalıdır. Kent halkı, Avrupa kentli hakları deklarasyonunda belirlenmiş hakların tümüne kavuşturulmalıdır. Bu haklar, kentte insan onuruna uygun yaşamının vazgeçilmez koşullarıdır.

Avrupa Konseyi, Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı'nın 18 Mart 1992 tarihli oturumunda Avrupa Kentsel Şartı kabul edilmiş ve Kentli Haklarının, İnsan Haklarından olduğu ilan edilmiştir. Yine Avrupa Konseyi tarafından düzenlenen Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı, yerel yönetimlerin özerklik Şartı, yerel yönetimlerin özerkliği kavramını, "yerel makamların, kanunlarla belirtilen sınırlar çerçevesinde kamu işlerinin önemli bir bölümünü kendi sorumlulukları altında ve yerel halkın çıkarları doğrultusunda düzenleme ve yönetme hakkı ve imkanı olarak" tanımlanmıştır.

Bu yönetme hakkının “vatandaşlardan oluşan meclislere, referandumlara veya vatandaşların doğrudan katılımına olanak veren öteki yöntemlere başvurabilmesini hiçbir şekilde” etkilemeyeceği, aynı Şart'ta yer almıştır.

Türkiye 1988'de Strasbourg'da imzaladığı Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı'nı, 1991 yılında 3723 sayılı yasayla onaylamıştır. Şart, daha sonra bir kez de Bakanlar Kurulu kararıyla 1992 de yeniden onaylanmış ve 3.10.1992 tarihli Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

BM Zirve Belgeleri, Paris şartı, Avrupa Kentli Hakları Deklerasyonu, Avrupa Kentsel Şartı, Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı'ndaki ilkelere sahip çıkmaktadır.

Türkiye'de yürürlükteki mevzuat, hukuk süreçlerinin işleyişi açısından etkisiz durumda olup, yurttaşlarının hak arama olanakları çeşitli sorunlarla karşı karşıyadır.

Birincisi, yargısal süreçlerin kentli hakları ile ilgili sorunlarda başvurucular açısından pahalı oluşudur. Örneğin bir yapının imar mevzuatına aykırılığı ile çevre ve doğa haklarına aykırı ile çevre ve doğa haklarına aykırı eylem ve işlemlerle ilgili olarak açılacak bir davanın bilirkişi ve dava harç ve masrafları bazen binlerce YTL'yi aşmaktadır.

İkincisi, yargısal süreçlerin ağır işlemesi ve çeşitli yönetim organlarının her bir eylemi ve çeşitli yönetim organlarının her bir eylemi ve işlemi için ayrı ayrı dava açma zorunluluğunun bulunmasıdır.

Üçüncüsü, yargı kararlarının uygulanmasındaki zorluklar ve kararları uygulamayan kamu görevlileri için Muhakematı Kanununun çıkardığı engellerdir.

Özetle, Türkiye'de diğer insan hakları sorunlarında da olduğu gibi kentli hakları alanında da etkin iç hukuk yolları bulunmamaktadır. Bu durum hakların hukuksal güvenceden yoksun olduğunu göstermektedir.

Ülkemizde özellikle 1950'li yıllardan sonra kentsel gelişmenin ve hızlı büyümenin bir sonucu olarak büyük metropoller oluşmuştur. Bu büyük şehirlerde kentin sosyal, kültürel, ekonomik ve mekansal yaşantısında çalkalanmalar olması kaçınılmazdır.

Rant ekonomisi imar yetkilerini kullanan siyaseti de kendisine bağlayarak bir kirlenme sürecini başlatmıştır. Çünkü yağmacı ekonomik beklentiler, çıkar birliktelikleri, ayrıcalıklı imar rantıyla beslenen, çeşitli örnekleri her gün kamuoyuna yansıyan bir mafya olgusu yaratmış, giderek siyasetle bütünleşmeye başlamıştır.

Sürekli olarak kamu çıkarlarına aykırı olarak tadil edilen kent planları, uygulanmayan yargı kararları, kentlinin ve uzmanlık ortamlarının öneri ve kararlara katılımını reddeden yönetim anlayışları, kent ve toplum sorunlarının çözülemeyecek boyutlara varmasına, kentlerin ve ülkenin yaşam kaynaklarını yok etme düzeyine ulaşmasına neden olmuştur.

Bir kent, aynı zamanda modern gelişmeyle tarihi mirasın korunması arasında dengeyi kurmalı, eskiyi tahrip etmeden yeniyile bütünleşmeli ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerini sağlayabilmelidir. Kent dokuları, yapılan, ağaçlar, dini yapılar, kütüphaneler, insanların kentlerdeki geçmişin mirasıdır.

Kentler artık, kentsel problemleri yalnızca finansal mekanizma ve sorunlara indirgeyerek ve sektörel kent planlamasının geleneksel yöntemlerini kullanarak yönetilmemelidir.

AVRUPA YERLEŞİMLERİNDE YAŞAYAN KENT SAKİNLERİ ŞU HAKLARA SAHİPTİR ;

1-Güvenlik; mümkün olduğunca suç, şiddet ve yasa dışı olaylardan arındırılmış emin ve güvenli bir kent.

2- Kirletilmiş, sağlıklı bir çevre ; Hava, gürültü, su ve toprak kirliliği olmayan, doğası ve doğal kaynakları korunan bir çevre.

3-İstihdam; Yeterli istihdam olanaklarının yaratılarak, ekonomik kalkınmadan pay alabilme şansının ve kişisel ekonomik özgürlüklerin sağlanması.

4-Konut : Mahremiyet ve dokunulmazlığının garanti edildiği, sağlıklı, satın alınabilir, yeterli konut stoğunun sağlanması,

5-Dolaşım ; Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması,

6- Sağlık : Beden ve ruh sağlığının korunmasına yardımcı çevrenin ve koşulların sağlanması.

7-Spor ve Dinlenme : Yaş, yetenek ve gelir durumu ne olursa olsun, her birey için, spor ve boş vakitlerini değerlendirebileceği olanakların sağlanması.

8-Kültür: Çeşitli kültürel faaliyetlerin, yaratıcı aktivitelerin ve benzeri olanakların sunulması ve katılımın sağlanması.

9-Kültürlerarası Kaynaşma : Geçmişten günümüze, farklı kültürel ve etnik yapıları barındıran toplulukların barış içinde yaşamalarının sağlanması.

10-Kaliteli bir mimari ve fiziksel çevre : Tarihi yapı mirasının duyarlı bir biçimde restorasyonu ve nitelikli çağdaş mimarinin uygulanmasıyla, uyumlu ve güzel fiziksel mekanların yaratılması.

11-İşlevlerin Uyumu : Yaşama, çalışma, seyahat işlevleri ve sosyal aktivitelerin olabildiğince birbiriyle ilintili olmasının sağlanması.

12-Katılım : Çoğulcu demokrasilerde, kurum ve kuruluşlar arasındaki dayanışmanın esas olduğu kent yönetimlerinde, gereksiz bürokrasiden arındırma, yardımlaşma ve bilgilendirme ilkelerinin sağlanması.

13-Ekonomik Kalkınma : Kararlı ve aydın yapıdaki tüm yerel yönetimlerin, doğrudan veya dolaylı olarak ekonomik kalkınmaya katkı konusunda sorumluluk sahibi olması.

14-Sürdürülebilir Kalkınma : Yerel yönetimlerce ekonomik kalkınma ile çevrenin korunması ilkeleri arasında uzmanlaşmanın sağlanması

15-Mal ve Hizmetler : Erişilebilir, kapsamlı, kaliteli mal ve hizmet sunumunun yerel yönetimler, özel sektör ya da her ikisinin ortaklığıyla sağlanması,

16-Doğal Zenginlikler ve Kaynaklar : Yerel doğal kaynak ve değerlerin; yerel yönetimlerce, akılcı, dikkatli, verimli ve adil bir biçimde, belde de yaşayanların yararı gözetilerek, korunması ve idaresi.

17-Kişisel Bütünlük : Bireyin sosyal, kültürel, ahlaki ve ruhsal gelişimine, kişisel refahına yönelik kentsel koşulların oluşturulması .

18-Belediyeler arası işbirliği : Kişilerin yaşadıkları beldenin, beldelerarası ya da uluslar arası ilişkilerine doğrudan katılma konusunda özgür olmaları ve özendirilmeleri.

19- Finansal Yapı ve Mekanizmalar : Bu deklarasyonda tanımlanan hakların sağlanması için, gerekli mali kaynakları bulma konusunda yerel yönetimlerin yetkili kılınması.

20-Eşitlik : Yerel yönetimlerin, tüm bu hakları bütün bireylere cinsiyet, yaş ve köken, inanç, sosyal, fiziksel veya zihinsel özürlerine bakılmadan, eşit olarak sunulmasını sağlamakla yükümlü olması.

Çağdaş, sağlıklı, planlı bir kentin oluşmasında, kentin fizik yansımasının öğelerinden olan yapıların projelerinin ve teknik uygulama sorumluluğu hizmetlerinin denetlenmesi vazgeçilmez bir uygulamadır. Mesleki denetim sırasında ; projelerin ve planların yeterli bilimsel ve teknik düzeyi taşıyıp taşımadıkları, yürürlükteki imar yasası, imar, deprem, ısı yalıtım, otopark, gürültü, TSEK vb. Yönetmelik ve Standartlarına uygun olup olmadıklarını, yetkili mühendis ve mimarlar tarafından yapıp yapılmadığı incelenmelidir.

Ülkemizde yıllardır uygulana gelen çarpık sanayileşme ve kalkınma politikaları, kırsal alanlardan kent merkezlerine çok hızlı ve plansız bir göç yaratmıştır. Kent merkezlerindeki mevcut yapıların, alt yapı ve üst yapı tesislerinin ve özellikle konutların böylesi bir artışı karşılayabilecek seviyede olmaması, konut sorununu ülkemizin en can alıcı sorunlarından biri haline getirmiştir. Sadece barınacak bir mekan arayan, bu uğurda tüm ekonomik gücünü seferber eden vatandaşlar binanın sadece fiyatıyla ilgilenebilmektedir. Tüketiciler binanın kalite seviyesini, standartlara uygunluğunu, kullanımını ve bakımı esnasında, sağlığını, can ve mal güvenliklerini, tehlikeye sokup sokmayacağını, kendilerine yüklenecek, işletme, bakım ve onarım masraflarının büyüklüğünü gerek bilgisizlikten, gerekse çaresizlikten, ikinci planda değerlendirmektedirler.

Asıl üzücü nokta, yasalarla kendilerine, projeleri onaylama inşaatı başlatma, inşaatın bitiminde işletme ve iskan izinleri verme gibi denetleme görev, yetki ve sorumlulukları verilen kuruluşlarında zaman zaman gerek siyasal baskılanma, gerek siyasal örtüşmeler, gerekse de yapı sektöründeki büyük vurgunlardan nemalanmaları sonucu bu koroya eşlik etmeleridir. Türkiye Büyük Millet Meclisinin profili de hemen hemen yerel yönetimlerin profilinin aynasıdır.

Ulaştırma, bir ülkenin ekonomik, toplumsal ve kültürel etkinliklerinin kilit ögesi, üretimle tüketim arasındaki en önemli halka, insanların toplumu olanaklarından yararlanabilmeleri için zorunlu bir araç, ülke kalkınmasının olmazsa olmazı niteliğinde bir hizmet türüdür. Sağlıklı bir ulaştırma sistemi geliştirmeden kalkınabilmiş bir ülke örneği vermek olanaksızdır.

Ekonomi, toplumsal ve kültürel etkinliklerle genel ilişki ve etkileşimlerinin ötesinde, ulaştırma, enerji, döviz, çevre ve elbette trafik kazaları konuları ile yakından ilgilidir. Ayrıca, kent ve ülke düzeyinde fiziksel gelişmelerin, ekonominin canlandırılması, dolayısıyla bölgelerarası dengeli kalkınmanın sağlanması da ulaştırmadan önemli ölçüde etkilenmektedir. Sonuçta, ulaştırma kendi öz amacının, yani insanlara ve mallara yer değiştirme olanağı sağlanmasının dışında, etkileri ve yansımaları bulunan ve bu nedenle değişik alanlara ve kesimlere yön verme amacı ile de kullanılabilir bir araçtır.

Özellikle büyük kentlerde ise kentsel ulaştırma, günlük yaşamın ayrılmaz bir parçasıdır. Sabah ve akşam, iş amaçlı yolculuklarda insanların üretim gücünü zayıflatan, egzoz, emisyonları ve gürültü yüzünden sınırları yıpratıcı ve genelde insan sağlığını olumsuz etkileyen temel sorun niteliğini kazanmaktadır. Bu durumuyla, kentsel ulaştırma, ekonomik, toplumsal ve kültürel etkinliklerinin ötesinde insanların günlük yaşamı ile ilgili bir sorundur. Bu sonucu vurgulamak üzere diyebiliriz ki ; **ulaştırma her şeyden önce insanların mutluluğu sorunudur.**

Ülkemizde ise ulaşım içinde çıkılmaz bir hal almış en önemli sorunlardan birisidir. Bu sorunu 1950'li yıllarda yapılan temel bir tercih ile ilişkilendirmek yanlış sayılmaz. Marshall yardımı diye bilinen ABD yardımı ile ülkemizde karayolu lehine önemli kararlar alınmış, son 75 yıldır ulaşım karayolu endeksli bir anlayış ile çözümlenmeye(!) çalışılmıştır. Günümüzde geldiğimiz noktada insan ve yük taşımacılığının %95'ini karayolu ile yapan ve 5 yılda bir Kurtuluş Savaşı'nda yitirdiğimiz insan kadar kayıplar verdiğimiz bir facia haline dönüşmüştür. Anadolu bir yarım ada olmasına karşın üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde denizyolu taşımacılığımız yok denecek durumda ve şirket-i hayriye vapurlarından ibaret haldedir. Hava ulaşımı son yıllarda yapılan yanlış yer seçimli ve politik havaalanlarının da katkısı ile hem pahalı ve hem de ulaşım gereksinimlerine cevap veremez durumdadır. 1950 kararları zaten demiryolu karşısında karayolunu destekleme politikası olarak geliştirildiğinden 1950'li yıllardan sonra yapılan demiryolu ulaşımı yok denecek kadar az ve teknolojik olarak çağın gerisinde bakımsız ve kötü durumdadır. Hepimizin bildiği gibi demiryolları üzerinde kapsamlı bir yenileşme yapmadan alınacak palyatif önlemlerin ne sonuçlar doğurduğu Pamukova'daki hızlı tren (!) felaketi ile göz önüne serilmiştir.

Bursa kenti ise ulaşım merkezli bir bakış açısı ile değerlendirildiğinde ülkemizdeki en sorunlu kentlerden birisidir. Her ne kadar tarihi ipek yolu üzerinde yer alıyor da olsa Bursa, özellikle Cumhuriyet dönemi sonrasında ulaşım ekseninde sorunlu bir kent olmuştur. Coğrafi olarak İzmir- İstanbul aksı üzerinde Uludağ'a yaslanmış ovası ile karayolu temelli geliştirilen ulaşımı günümüz için çözülmesi neredeyse imkansızlaşmış bir hale gelmiştir.

1. ULAŞIM

Bursa kentinin en önemli sorunu ulaşım sorunudur. Bursa kenti trafiği yönetilmeyen, araçların rekabetine terk edilmiş, gelişmiş güzel işleyen ve kendine özgü sorunları bulunan bir ulaşım karmaşasına sahiptir. Ulaşım sorununu doğru olarak ele alabilmek için önce bir sınıflandırmaya gitmek ve ulaşımı kent içi ulaşım ve kent dışı

ulaşım olarak ayırmak gereklidir. Ayrıca yine bir ayırıma giderek ulaşım sorununu altyapı ve toplu ulaşım olarak da ayırmak gereklidir.

Kent içi ulaşımdaki genel sorunların başında **“planlama”** aşamasındaki sorunlar gelmektedir. Kentsel planlama ve gelişim projelerinin denetim altında olmadığı, hızlı bir kentleşme, g ve nüfus artışı baskısı altında bulunan kentlerdeki problemler, ulaşım sistemlerine de yansımaktadır. Plansız hızlı kentleşme sonucunda ulaşım altyapı ve hizmetleri de diğer kentsel sorunlar gibi talebe ayak uyduramamaktadır. Kentsel planların uygulanamaması nedeniyle bu planları temel veri olarak alan sınırlı sayıdaki ulaşım planlama çalışmaları da gerçekçi olamamaktadır.

Ülkemizde ulaşım planlama anlayışı daha yerleşmemiş ve uygulamada da yerini alamamıştır. Bunun temel nedeni ulaşımın planlanmak istenmemesi olmuştur. Karayolu temelli ulaşım perspektifi kentleri kendine uygun olarak biimlemiş ve tarif etmiştir. Ülkeyi yönetenler bu sürecin salt izleyicisi olmuşlardır. Zaman zaman, **“ulaşım planlaması”** adıyla yapılan çalışmalar aslında belirli koridorlarda önerilen toplu taşım sistemlerinin teknik ve ekonomik gerekçelerini ortaya koymak amacıyla yapılmış sınırlı fizibiliteler niteliğinde bulunmaktadır.

Planlama alışmaları öncesinden ilkeler, amaçlar, hedefler, projeksiyonlar ve politikalar açıkça belirlenmediğinden planlar ve uygulamalar birbirleriyle çelişen, ağdaş yaklaşımlarla ters düşen projeler ve yatırımlar içermekte, kaynaklar ve zaman tkutilmekte, çarpık kentleşme hızlanmaktadır.

Yatırımlar da ulaşım planlarına göre değil, yapımcı firmaların ylendirmesi ile belirlenmekte, bir projenin oluşturulmasındaki gerekli aşamalar tamamlanmadan, teknik, ekonomik ve mali değerlendirmeler yapılmadan, çevresel, sosyal değerlere etkileri incelenmeden uygulanmaktadır.

Ulaşım altyapısını geliştirmeye yönelik olan stratejik ulaşım planlarının gerçekleştirilmesi, uzun srelerde ve büyük yatırımlarla mümkündür. Bu konudaki kararlar , gelecekteki uzun bir zaman kesimine yönelik gelişme ve ulaşım talebi tahminlerine dayanır. Türkiye’de istatistik verilere ulaşmak mümkün olmadığı gibi çoğu kez de yanıltıcı olabilmektedir. Yanlış, hatalı ya da eksik verilere yapılan tahminler , geriye dönüşü mümkün olmayan hatalı uygulamalara yol açabilir. Kaldı ki geniş boyutlu ve doğru verilere yapılan tahminlerde bile yanılığı olasılığı her zaman söz konusudur.

İdeal kent; kentli haklarını koruyan, olumlu yaşam koşulları ve yaşam biçimini sunan, ziyaretçiler, çalışanlar ve ticaret yapanlar, eğlence, kültür ve bilgiyi arayanlar ve eğitim görenler için ulaşım, yaşama, çalışma, dinlenme gibi ihtiyaçları birarada ve uyum içinde sağlayan, demokratik olarak yönetilen, yaşayanların kentin yönetiminde söz ve karar hakkı olabildiği, Őeffaf ve hesap verebilir bir sistematıği olan, yaşam yeridir, biçiminde tarif edilebilir. Kentler, aynı zamanda modern gelişme ile kent mirasını koruyabilmeli ve eskiyi tahrip etmeden yeniyi btnleştirebilmelidir.

Kentlerdeki karar verme mekanizmalarına yol gösteren ulaşım planlama çalışmaları, karar verenlerin politik rant veya önyargılarına göre belirlenmekte ulaşım kararlarını uygulamaya koyabilmesi için görüşlere bilimsellik katarak, önceden kararları verilmiş kriterler planlara girdi olmaktadır.

Kent içi ulaşım planlamasının amacı, insan ve araçların merkezler arasındaki yer değiştirmelerinin, hedeflere en uygun şekilde gerçekleştirilmesini sağlayan bir ulaşım sisteminin oluşturulmasıdır.

Bugün ve gelecekte nasıl, nerede, hangi miktar ve özelliklerdeki insan ile araçların hangi koşullarda iletilmek isteneceğinin tahmini için, geniş ve kapsamlı veriye gereksinim duyulur. Bu da ancak sürekli veri toplama ve değerlendirme işlemleri ile sağlanabilir. Kentin şu anki arazi kullanımı, çevreyi yok etme, plansızlık ya da yanlış planlama nedenleri ile ulaşım ve diğer konularda değişik sorunlara yol açabilir. Bunlar gözönüne alınarak, mevcut sorunların büyümesi engellenmeli, yeni gelişen bölgelerde çağdaş düzeyde ulaşım olanakları sağlayan bir yapının oluşması, ancak sağlıklı bir arazi kullanım planlaması ve uygulaması ile oluşturulabilir. Birçok yerde, arazi kullanım planları ulaşım planlarında girdi olarak kullanılmamaktadır. Ulaşım koridorlarının belirlenmesinde bölgeler arası ulaşım talebinin nasıl ve hangi yeterlilikte göz önüne alındığı da belirsizdir. Oysa bir bölgeden diğer bölgelere yapılacak yolcu ve yük ulaşımında yaya, özel otomobil ve toplu taşıma araçları ile değişik kapasitedeki yük taşıtlarının kullanım oranları ve bunların zaman içindeki değişimleri, ulaşım koridorlarının belirlenmesinde mutlaka kullanılması gereken bilgilerdir. Ayrıca, yoğunluğu yüksek ve ulaşım altyapısı açısından yeni kapasiteler yaratılamayacak bölgelerde, yolcu-yük üretimi ve çekimi yüksek olan büyük aktivite merkezlerinin kurulmasına izin verilmesi, o bölgenin ulaşım sorunlarını katlanarak arttırmaktadır.(Örneğin ; çeşitli alışveriş merkezleri – Finans merkezleri)

Hazırlanan ulaşım etütleri bilimsel temele dayalı araştırmaları içermelidir. Kentin kaderini etkileyecek büyük projeler halkın, kentlinin tartışmasına açılmalıdır. Meslek kuruluşlarının uzman kişilerin ve üniversitelerin görüşleri mutlaka alınmalıdır. Daha önce de ifade edildiği gibi tüm seçeneklerin değerlendirildiği bir ulaşım master planı bu sorunu çözmek için en önemli adımdır. Örneğin yüklerin ve insanların İstanbul-İzmir limanları arasında direkt olarak deniz yolu ile taşınması yada araç geçişlerinin Bandırma - Tekirdağ vb. RO-RO sistemlerinin artışı ile sağlanması gibi yada bu Ro-Ro seferlerinin demir yolu ile bütünleşik ve koordineli olarak tasarlanması gereklidir. Kentin tüm sinyalizasyon sistemi değiştirilmeli, yaya haklarına ve hatta kentte yaşayan hayvanlara bile gerekli özeni gösteren tarzda yeniden planlanmalıdır.

Bunun içinde bir 1997 yılında yaptırılan KENTİÇİ ULAŞIM MASTER PLANI'nı gözden geçirmeye gereksinim vardır.

Trafik düzenlemeleri için uygulanabilir bir model değişik ulaşım politikaları uygulamalarını içerebileceği gibi, ön yargıdan uzak alternatif fizibilitelerin kullanılmasıyla da çabuk sonuç vermeli.

Şehir dokusunun önemli bir parçasını oluşturacak ulaşım modeli üzerine hayati etkileri olan çevre ve arazi kullanımının trafikle olan karşılıklı etkileşiminin tespiti yapılabilirdir. Büyük ve orta boy kentlerdeki ulaşımın planlanmasında genel sorun özel araç trafiğinin toplu taşınım trafiğine dönüştürülmesidir. Bu geçişin rasyonel bir şekilde kent yönetimince algılanması ve yaratılması hayati önem taşır. Günümüzde kent içi ulaşım hep yerel yönetimlerin bir sorunu olarak görülmüş ve öyle algılanmıştır. Oysa ulaşım sorununa kent rantının paylaşımı dışında, kentlilerin doğal ve vazgeçilmez çok önemli bir hakkı olarak bakılmalıdır. **Sorunun çözümünde kaynak, planlama ve siyasi tercihler yerel**

yönetimlerin dışında ulusal ölçekte ele alınmalıdır. Zira ulusal anlamda planlanmayan hiçbir alt planın yaşama şansı olmamaktadır.

Kent içi ulaşım uygulamaları çağdaş yaklaşımlara rantı öncelik olmayan anlayışlara dayanmalıdır. Taşıtlara değil, insana öncelik veren toplu taşıma politikalarını tercih eden, çevresel , kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan, mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde kullanan ve destekleyen kentin kaderini etkileyecek büyük projelerde toplumun ilgili kesimlerini her aşamada karar süreçlerine katan, modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözetilen projeler, yöntem ve teknikler kullanılmalıdır.

2025'li yıllarda, Türkiye'nin nüfusunun % 40'ının Güney Marmara'da yaşayacağı varsayılmaktadır. Bugün, Bursa için çevresel kirlenme sınır noktasına ulaşmıştır. Bu durum kentte yaşayanları Tarım mı ? Sanayi mi ? Seçimi yapma sonucunu aşmıştır. Oysa Bursa'daki sorun Bursa'nın bir ayrıcalığı olan tarımsal varlığı ve kaynaklarının en iyi şekilde değerlendirilmesidir. Sanayileşme konusunda ise bugün dikkate alınması gereken temel değişim, Bursa'nın 1960'lı yıllardaki Bursa olmadığıdır. 07 Ocak 1995 tarihinde kurulan Bursa Kent Danışma ve Dayanışma Konseyinde de görüşüldüğü üzere Bursa sanayisi klasik üretim sistemleri dışında, bilgi ve teknoloji üretmeyi hedeflemeli, araştırma-geliştirme, bilim ve teknoloji parkları kurmayı planlamalı, "önder sanayi kenti" rolünü üstlenmelidir. Bu noktada 2020-2025 yıllarına uzanan kent planlamaları yapılmıştır.

Yapılan tüm planlamalarda olduğu gibi BURSA 2020 metropolitan planlamasının da siyasal bir boyutunun olduğunun kesin bilinmesi gerekir. Bu siyasal seçim kimden yana yapılacaktır? Bu sorunun yanıtı ise KENT DEMOKRASİ'sini gündeme getirecektir. Kentte yaşayanların ve sivil toplum örgütlerinin bu sürece katkısı, bu örgütlü güçlerin etkinlik ve güçlerinin artması, sivil toplum örgütlerine verilecek destek ve onların güçlenmesi kentte demokrasiyi güçlendirecek, işletecek ve tercihin HALK'tan yana yapılabilmesi koşullarını oluşturacaktır.

Gelişmiş ülkelerin büyüme (ya da kalkınma) gibi bir dertleri yoktur. Ekonominin sarsıntısız yani enflasyon ve deflasyona düşmeden gitmesi onlar için yeterlidir. Oysa az gelişmiş bir ülke yaşadığı koşul ve boyutunu mutlaka değiştirme zorundadır. Bu da ancak Gelişme ya da Kalkınma dediğimiz Ekonomik ve demokratik süreç sayesinde mümkündür. Yurttaşların yaşadığı durumlarını iyileştiremeyen bir gelişmemiş ülke, ekonomik yaşamında büyük ve gelişmiş ülkelerin gösterdiği çizgiler içinde kalır. Zamanla önce ekonomik bağımsızlığını yitirir. Bu nedenle Gelişme veya Kalkınma denilen süreç sadece halkın mutluluğu bakımından değil, ülkenin tam bağımsızlığı bakımından zorunlu bir süreçtir.

2. SANAYİLEŞME :

İnsanlar, ilkçağlardan günümüze değin toplum içinde varolunan yaşam kendisi ortaya koyma çabası içindedirler. Birlikte yaşama zorunluluğu köyleri, kentleri oluşturmuş, sınırsız ihtiyaçları da karşılama zorunluluğu üretim oluşturmuştur. Daha hızlı üretim ise sanayileşme sürecini ortaya çıkarmıştır.

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 yanlışından kurtulmalıyız. 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.

- Organize Sanayi Bölgeleri Yerleşimleri
- Noktasal dağılımlı sanayi yerleşimleri
- Kaçak sanayi bölgeleri yerleşimleri
- Kaçak sanayi işletmeleri
- 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 üretip satan 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.

2.3. KAÇAK SANAYİ BÖLGELERİ YERLEŞİMLERİ

Bursa ve yakın çevresinde çeşitli etkenlerle organize sanayi bölgeleri dışında ; belirli alanlarda sanayi karakterli işletmelerin toplandığı alanlar oluşmuştur.

Kaçak sanayi işletmelerin toplandığı ve sanayi bölgesine dönüştüğü yerler arasında her biri ayrı ayrı detaylarıyla incelenmesi gereken özel ürün sahalarında kalan yerler vardır ve bu işletmeler mutlaka planlı, denetimli gerçekten organize alanlara taşınmalı, noktasal konumda gerekli olabilecekler reorganize edilmeli; bir geçiş süreci tanınarak bu alanlar kaldırılmalı, sınırları kesinlikle genişletilmemelidir.

Bu tür kaçak sanayi bölgeleri arasında burada sayılabileceklerin arasında yer alan Orhangazi ilçesi sanayi bölgesi İstanbul'dan taşınan işletmelerle yine tarımsal özelliği olan alanlarda kurulmuştur.

Orhangazi, Gemlik, Ovaakça, Bursa güzergahında Yeni Yalova Yolu hattı çevresinde denetimsiz sanayileşme yerleşimi bölgesel boyutta incelenmek ve denetlenmek zorundadır.

Aynı bakış açısıyla Barakfakih'ten, Ketsel, Gürsu, Nilüfer Köyü'ne kadar olan alanda bu tür işletme yığınları oluşmakta; Özlüce, Çalı, Hasanağa, Kayapa, Görükle, İrfaniye vb. yerlerde; Yenişehir, Yenice-İnegöl, Karacabey'de denetimsiz sanayi işletmeleri kaçak sanayi bölgelerini oluşturmaktadır. Bütün bu oluşumlar tarım topraklarında yerleşme, yer altı sularını izinsiz kullanma, çevreyi zehirli atıklarıyla kirletme şeklinde önemli zararlarını her gün sürdürmektedirler. Bu noktada Yalova, Osmaneli, Bozüyük, Bilecik, Bandırma,

Gönen, Çan, Balıkesir, Kütahya, Çanakkale vb. yakın çevrede organize sanayi bölgelerini içine alan sanayi yerleşimi tasarımı yapılması zorunludur.

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, Emetköy, 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. 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 zorunluluktur. 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 arttırılmalıdır. 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 kirlenici 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 olarak 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 depremle görülmüştür. Yapı sektöründe kalitenin oluşturulması sağlanmalıdır. Tüm proje hizmetleri TMMOB bağlı odaların mesleki denetiminden geçirilmelidir. Ayrıca yapı sektöründe çalışan kalfa, süveyan 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. Kirlenerek 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, özürülere 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. Bu aşamada Uludağ Üniversitesi 'nde son dönemde yönetsel gelişmeler ve üniversitenin başta rektör olmak üzere kadrolarının kente, üniversiteye ve ülkeye yönelik stratejik yaklaşımları ile kentle bütünleşmeleri Bursa için önemli bir şans olup bunun faydalarının görüldüğü bir süreci yaşıyoruz.

4. SONUÇ

Diğer taraftan 1970'li yılların sonunda Bursa ve ovanın korunması için daha fazla çaba harcadığını saptamakta yarar var. **Bir belge olarak 1977 yılında yapılan Tarımsal Arazilerin ve Özellikle Bursa Ovası'nın korunması hakkındaki protokolü ekte sunarken;**

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.