

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**GEBZE-İZMİR OTOYOLU PROJESİ'NİN
BURSA'YA OLASI ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

BİLAL BAL

İSTANBUL, 2013

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**GEBZE-İZMİR OTOYOLU PROJESİ'NİN
BURSA'YA OLASI ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

BİLAL BAL

Tez Danışmanı: YRD. DOC. DR. NİLGÜN CAMKESEN

İSTANBUL, 2013

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Gebze-İzmir Otoyolu Projesi'nin Bursa'ya Olası Etkileri
Öğrencinin Adı Soyadı: Bilal Bal
Tez Savunma Tarihi: 03.09.2013

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç.Dr. Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof.Dr. Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

Üye
Doç.Dr. Sırma TURGUT

Üye
Doç. Dr. Hülya YAKAR

TEŐEKKÜR

“Gebze-İzmir Otoyolu Projesi'nin Bursa'ya Olası Etkileri” konulu yüksek lisans tezim boyunca beni her konuda destekleyen ve bana en değerli zamanlarını ayıran hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN'e, sonsuz teőekkürü bir borç bilirim.

Tez çalışması sırasında bilgiye ulaşmamda beni yönlendiren ve desteğini esirgemeyen Mersin Üniversitesi Öğretim Görevlisi Sayın Yrd. Doç. Dr. Fikret ZORLU 'ya, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü ve Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi çalışma ekibine, Bahçeşehir Üniversitesi'nde yüksek lisans eğitimimi yapmama katlı sağlayan Türkiye Belediyeler Birliği'ne teőekkür ederim.

Sonsuz desteği ve anlayışı için sevgili eşime, bu süre içinde tüm güzelliği ile aramıza yeni katılan küçücük kızıma, gerek teknik konularda gerek manevi açıdan beni destekleyen sevgili arkadaşlarıma teőekkür ederim.

Bursa, 2013

Bilal BAL

ÖZET

GEBZE-İZMİR OTOYOLU PROJESİ'NİN BURSA'YA OLASI ETKİLERİ

Bilal BAL

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

EKİM 2013, 144 sayfa

Kentler, kenti oluşturan donatı alanları ve bu donatılar arasındaki ilişki ağları ile hareketli, yaşayan, canlı organizmalardır. Kentsel alanların nitelikli ve yaşanabilir olmasını sağlayan, kenti canlı ve diri tutan etken ulaşırma sistemlerinin varlığıdır.

Ulaşırmanın gelişmesi beraberinde kentleşmeyi de tetiklemektedir. Çünkü ulaşırmanın getirdiği imkânlar dâhilinde çeşitli kültürel, sosyal ve ekonomik yapıya sahip insan hareketliliği görülmektedir. Bu hareketlilik sonucunda kent olgusunun ne yönde gelişeceği ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, kentleşme faaliyetleri de beraberinde ulaşırmayı tetiklemektedir. Kentsel donatıların yoğun olduğu alanlar çekim merkezleri oldukları için daha ulaşılabilir olmaktadır.

Otoyolların sağladığı yüksek hız ve ulaşım konforu ile ülkesel ve bölgesel ilişkiler ağını geliştirmesi ve üretimde verimliliği artırmasının yanında, geçtiği güzergâhtaki kentsel ölçekli yerleşim yerlerinin kentleşme süreci üzerinde etkisi oldukça fazladır. Güzergâhındaki yerleşimlerin kırsal ve kentsel dengesinin bozulmaması ve sağlıklı bir kentleşme sürecinin sağlanması, kentsel ilişkilerin ve bu ilişkileri sağlayan ulaşırma yatırımlarının kapsamlı ve bütüncül bir şekilde planlanması ile sağlanır.

Anahtar Kelimeler: Otoyol, Arazi Kullanım, Kentsel Gelişim, Ulaşırma

ABSTRACT

POSSIBLE EFFECTS TO BURSA OF THE GEBZE-İZMİR HIGHWAY PROJECT

Bilal BAL

Urban Systems And Transport Management

Thesis Supervisor: Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

October 2013, 144 pages

The cities that make up the city of equipment and accessories for the relationship between the areas of networks and moving, living, breathing organisms. That ensures quality and livable urban areas, the city vibrant and alive, which is the presence of active transportation systems.

The development of transportation triggers the Urbanism. Because opportunities brought about by transportation observed various cultural, social and economic structure of human mobility. As a result of this activity will develop the direction of urban phenomena arise. In addition, the activities of urbanization trigger the Transportation. The areas where the urban services denser are more accessible because of be attraction center.

With the comfort of the high-speed access to the motorways and national and regional development, and production efficiency, despite creating the network of relationships, pass routes outside the urban scale of the settlements have a considerable impact on the process of urbanization. Deterioration of the balance of rural and urban settlements along the route of the urbanization process and the provision of a healthy urban relations and that these relations are provided with the planning of a comprehensive and integrated transportation investments.

Key Words: Highway, Land Use, Urban Development, Transportation

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	2
2.KENTSEL ARAZİ KULLANIM VE ULAŞIM.....	3
2.1. KENT VE KENTLEŞME.....	3
2.2. ARAZİ KULLANIM	6
2.3 ARAZİ KULLANIM VE ULAŞTIRMA PLANLAMASI ARASINDAKİ İLİŞKİ	6
3. BURSA İLİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ.....	10
3.1.BURSA’NIN SOSYO EKONOMİK YAPISI	10
3.1.1. Bursa’nın Küresel Ekonomi Çerçevesinde Türkiye’deki Durumu	10
3.1.2. Nüfus	11
3.1.3. Sanayi	14
3.1.4. Tarım.....	17
3.1.5. Turizm.....	27
3.3. BURSA’NIN ALANSAL GELİŞİMİ	30
3.2. BURSA’NIN ULAŞIM OLANAKLARI.....	42
3.2.1. Uluslararası Ulaşım Bağlantıları Açısından Bursa’ya Bakış.....	42
3.2.2. Bursa’nın Yerel Ulaşım Olasılıkları.....	48
3.2.2.1. Bursa ve Çevresini Etkileyecek Yapılması Planlanan Ulaştırma Projeleri.....	54
4. MERSİN İLİ ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRME.....	59
4.1 BURSA VE MERSİN İLLERİNİN BENZER YÖNLERİ	59
4.2 MERSİN’İN ÜLKE VE BÖLGE İÇİNDEKİ KONUMU	61
4.3 MERSİNDE KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ.....	66
4.4 MERSİNİN ULAŞIM OLANAKLARI.....	76
4.5. ÇUKUROVA OTOYOLU.....	79
4.6 SOSYO-EKONOMİK YAPI VE OTOYOLUN ETKİSİ.....	81
4.6.1 Nüfus	81
4.6.2 Sanayi	83
4.6.3 İhracat ve İthalat.....	85
4.6.4 Tarım.....	87
4.6.5 Turizm.....	90
4.7 ARAZİ KULLANIMI VE OTOYOLUN ETKİSİ	93
4.7.1 Arazi Değerlerinin Değişimi.....	104
4.8 DEĞERLENDİRME	107
5. GEBZE-İZMİR OTOYOLUNUN BURSA’YA OLASI ETKİLERİ	109
5.1 BÖLGESEL VE YEREL ÖLÇEKTE DEĞERLENDİRME.....	111
5.1.1 Otoyolun Bursa Sosyo-Ekonomik Yapısına Olası Etkisi.....	114
5.1.2 Otoyolun Bursa Kent Gelişimi ve Arazi Kullanımına Olası Etkisi.....	117
6. SONUÇ.....	125
KAYNAKÇA	127
ÖZGEÇMİŞ.....	131

TABLolar

Tablo 3.1: Yıllara Göre Bursa Nüfusu	12
Tablo 3.2: Bursa Organize Sanayi Bölgeleri ve Doluluk-Boşluk Oranları.....	14
Tablo 3.3. Bursa İli Genel Arazi Dağılımı	18
Tablo 3.4.Bursa ve Türkiye Tarım Arazilerinin Kullanım Durumu	18
Tablo 3.5 :Bitkisel Üretim Değeri En Yüksek On İl (2011)	19
Tablo 3.6: Bursa İli ve İlçelerinin Toplam Tarımsal Üretim Değeri İçerisindeki Yüzdelerine Göre Sıralanışı (Tarımsal Ekonomik Performanslar).....	19
Tablo 3.7: Bursa İli ve İlçeleri Tarımsal Üretim Değeri ve İstihdam İlişkisi	20
Tablo 3.8: Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresinde Tarım Arazileri Kaybı	21
Tablo 3.9: Yenişehir Havaalanı Uçak ve Yolcu Sayıları	51
Tablo 4.1: Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi.....	63
Tablo 4.2: Mersin Limanına Gelen Konteynır ve Ro-Ro Tipi Gemi Adedi	77
Tablo 4.3 :Mersin Kentinin Bölge İçi ve Dışı Yerleşim Merkezlerine Uzaklıkları.....	79
Tablo 4.4: 1950, 1965 ve 1985 Yıllarına Ait Değerler	82
Tablo 4.5: Sanayi Gruplarına Göre Mersin İli'nde Bulunan İşyeri Sayısı.....	84
Tablo:4.6: Mersin Serbest Bölge Yıllara Göre Ticaret Hacmi	85
Tablo 4.7: 1998-2000 dönemi İllerin GSYİH'YE Katkısı Bakımından Sıralaması (\$)	86
Tablo 4.8: 1998 – 2002 Yılları Arasında Türkiye ve Mersin Ticaret Hacmi (\$).....	86
Tablo 4.9: Bitkisel Üretim Değeri En Yüksek On İl (2011).....	89
Tablo 4.10: Mersin Tarımsal Üretim Alansal Dağılımı.....	89
Tablo 4.11:Yaz-Kış Turist Sayısı.....	92
Tablo 4.15: Yıllara Göre Nüfus ve Kentsel Alan Oranı.....	105

ŞEKİLLER

Şekil 3.1: Bursa İli'nde Sektörel Yapılanmadaki Karakteristiklere Göre Alt Bölgeler..	11
Şekil 3.2: Bursa'da Yıllara Göre Kentsel Nüfus Oranı.....	13
Şekil 3.3: Türkiye ve Seçilmiş İllerde Kentleşme Oranı (2009).....	13
Şekil 3.4: OSB Doluluk Oranları	14
Şekil 3.5: Faal OSB Toplam Doluluk Durumu.....	15
Şekil 3.6: BTSO ilk 250 Firma İçinde Sektörlerin Payı (1997-2009)	16
Şekil 3.7: BTSO ilk 250 Firma İçinde Sektör Başına Çalışan Sayısı	17
Şekil 3.8: Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresinde Kentsel Doku (1960, 1976 ve 1995 yılı Kent Bütünü Nazım Planlarından üretilmiştir).....	22
Şekil 3.9: Bursa Ovasının Amaç Dışı Kullanımı-Bursa Ovası	23
Şekil 3.10: Bursa Ovasında Ovaakça Doğalgaz Kombine Çevrim Santrali	24
Şekil 3.11: Bursa Ovasında Bursa Modern -Sinpaş Konutları.....	24
Şekil 3.12: Ova Koruma Alanı (1976 Bursa Ovası Ova Koruma Protokolü).....	25
Şekil 3.13 : Bursa Ova Koruma Alanı'nda (1976) Şehirleşme (Uydu Görüntüsü, 2008)	26
Şekil 3.14 : İstanbul'un Önemli Kış Merkezlerine Uzaklığı (yaklaşık).....	28
Şekil 3.15:Ankara'nın Önemli Kış Merkezlerine Uzaklığı (yaklaşık).....	28
Şekil 3.16: İzmir'in Önemli Kış Merkezlerine Uzaklığı (yaklaşık).....	29
Şekil 3.17: Suphi Bey Haritası-1860.....	31
Şekil 3.18: Lörcher Planı – 1924.....	32
Şekil 3.19: Piccinato Planı-1960	33
Şekil 3.20: 1976 Yılı Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresi Planı	34
Şekil 3.21: 1984 Yılı Bursa Nazım Planı	37
Şekil 3.22: 1990 Yılı 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı.....	38
Şekil 3.23: 1995 Yılı 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu	39
Şekil 3.24: Bursa 2020 Yılı Çevre Düzeni Planı	40
Şekil 3.25: Merkez, Gemlik, Mudanya, Kestel, Gürsu, Yıldırım ve Nilüfer ilçeleri kapsayan güncel 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planları.....	41
Şekil 3.26: Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyol Ağı, 2002	43
Şekil 3.27 TRACECA Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru	44
Şekil 3.28 Türkiye'deki Asya karayolları ESCAP.....	45
Şekil 3.29: Trans-Avrupa Otoyol Ağları.....	46

Şekil 3.30:Uluslararası E Yolları	46
Şekil 3.31: Öncelikli Demiryolu, Liman ve Terminal Projeleri.....	47
Şekil 3.32: Türkiye 2020 Ulaşım Altyapısı Çekirdek Ağ Öngörüsü	48
Şekil 3.33: Bursa İli Kıyı Yapıları	50
Şekil 3.34:Bursa Ana Trafik Arterleri.....	52
Şekil 3.35: Bursa Trafik Arterleri	53
Şekil 3.36: Osmaneli- Bandırma Hızlı Tren Hattı Bursa Güzergahı ve İstasyonlar	55
Şekil 3.37: Yunuseli Havaalanı.....	56
Şekil 3.38: Gebze-İzmir Otoyolu Güzergahı	58
Şekil 4.1: Doğu Akdeniz Bölgesi İlleri.....	61
Şekil 4.2: Mersin İlinin Ülke İçindeki Konumu.....	62
Şekil 4.3: Düzey 2 İstatiki Bölge Sınıflaması	64
Şekil 4.4: Mersin İli Yakın Çevresi Haritası.....	65
Şekil 4.5: 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Mersin’den Genel Görünümler	67
Şekil 4.6: 1938 Mersin İmar Planı	68
Şekil 4.7: 1963 yılında yürürlüğe giren “İller Bankası Planı” öncesinde Mersin’in halihazır durumu.	69
Şekil 4.8: Mersin Arazi Kullanımı -1985.....	70
Şekil 4.9: 1980-1984 Yılları Arasında Sürdürülen Planlama Çalışmaları Sonucu 1/1000 Ölçekli Planların Üretilmesine Yönelik Etaplama Paftası	71
Şekil 4.10: Mersin’de 1985 Sonrası Nazım ve Mevzi Planları.....	72
Şekil 4.11: Mersin Arazi Kullanımı-1995.....	73
Şekil 4.12: Mersin Arazi Kullanımı-2007.....	75
Şekil 4.13: Çukurova Otoyolu	80
Şekil 4.14: Mersin Kent Merkezi Nüfus Projeksiyonu	82
Şekil 4.15: Mersin İli Tarım Arazileri.....	87
Şekil 4.16: Mersin İli Turizm Bölgesi	91
Şekil 4.17: 2008 onaylı Mersin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı.....	93
Şekil 4.18: Mersin İli Ulaşım Ağı Kademelenmesi	94
Şekil 4.19: Çukurova Otoyolu-Akbelen Bulvarı Bağlantısı	95
Şekil 4.20: Akbelen Bulvarı Bağlantısında Kentleşme Baskısı.....	96
Şekil 4.21: Çukurova Otoyolu Serbest Bölge Bağlantısı	97
Şekil 4.22: Serbest Bölge Bağlantısında Kentleşme Baskısı	98

Şekil 4.23: Çukurova Otoyolu Mezitli Bağlantısı.....	99
Şekil 4.24: Mezitli Bağlantısında Kentleşme Baskısı	100
Şekil 4.25: Çukurova Otoyolu Üniversite Kavşağı Bağlantısı	101
Şekil 4.26: Üniversite Kavşağı Bağlantısında Kentleşme Baskısı.....	102
Şekil 4.27: Çukurova Otoyolu Organize Sanayi Bağlantısı.....	103
Şekil 4.28 : 1985 Yılı Mersin Arazi Değerleri.....	104
Şekil 4.29: 2013 yılı Mersin İli Arazi Değerleri	106
Şekil 5.1: İki Bölge Arasındaki Trafik Çekimi	110
Şekil 5.2: İki Bölge Arasındaki Trafik Çekimi	110
Şekil 5.3: TR41 Bursa Eskişehir Bilecik Bölgesi ve Çevresindeki Diğer	112
İBBS Düzey 2 Bölgeleri.....	112
Şekil 5.4: Gebze- Orhangazi- İzmir Otoyolu Güzergâhı	117
Şekil 5.5: Otoyolun Bursa Merkez Geçişi ve Bağlantı Yolları.....	118
Şekil 5.6: Otoyolun Bursa Merkez Geçişi ve Samanlı Bağlantı Yolu ve Organize Sanayi Bağlantı Yolları.....	119
Şekil 5.7: Otoyolun Bursa Merkez Geçişi ve Üniversite Kavşağı Bağlantı Yolu	120
Şekil 5.8: Otoyolun Karacabey İlçesi Geçişi	121
Şekil 5.9: Otoyolun Orhangazi İlçesi Geçişi.....	123
Şekil5.10: Otoyolun Gemlik İlçesi Geçişi	124

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
BKA	:Bölge Kalkınma Ajansı
BUDO	:Bursa Deniz Otobüsleri
ÇDP	:Çevre Düzeni Planı
DİE	:Devlet İstatistik Enstitüsü
DOSAB	:Demirtaş Organize Sanayi Bölgesi
DPT	:Devlet Planlama Teşkilatı
ESCAP	:Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
GSYİH	:Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
GÜSAB	:Gürsu Organize Sanayi Bölgesi
İDO	:İstanbul Deniz Otobüsleri
KDKÇA	:Konut Dışı Kentsel Çalışma Alanı
KOSAB	:Kestel Organize Sanayi Bölgesi
OSB	:Organize Sanayi Bölgesi
TCDD	:Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TINA	:Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi
TR	:Türkiye
TRACECA	:Trans Avrupa Kafkasya Asaya Ulaşım Ağı
TÜİK	:Türkiye İstatistik Kurumu
T.C	:Türkiye Cumhuriyeti

1. GİRİŞ

Kentler, kenti oluşturan donatı alanları ve bu donatılar arasındaki ilişki ağları ile hareketli, yaşayan, canlı organizmalardır. Kentsel alanların nitelikli ve yaşanabilir olmasını sağlayan ve kenti canlı, diri tutan etken ulaştırma sistemlerinin varlığıdır. Bu nedenle bugün kentleşmenin her aşamasında ulaştırma ile birlikte planlanması ve gelecekte ihtiyaç duyulacak ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Ulaştırma ve kentleşme arasında doğrudan bir ilişki vardır. Ulaştırmanın gelişmesi beraberinde kentleşmeyi de tetiklemektedir. Çünkü ulaştırmanın getirdiği imkânlar dâhilinde çeşitli kültürel, sosyal ve ekonomik yapıya sahip insan hareketliliği görülmektedir. Bu hareketlilik sonucunda kent olgusunun ne yönde gelişeceği meydana çıkmaktadır. Ayrıca, kentleşme faaliyetleri de ulaştırmayı tetiklemektedir. Kentsel donatıların yoğun olduğu alanlar çekim merkezleri oldukları için daha ulaşılabilir olmaktadır.

Bursa tarihi nitelikleri, doğal ve kültürel özellikleri, sanayi, ticaret ve turizm kenti kimliğiyle her dönemde ön planda olan kentlerden birisi olmuştur. Bu kimlik öğelerinin gelişmesindeki en önemli etken şüphesiz ki bulunduğu coğrafi özellikleri, konumu ve ulaşım bağlantılarının kente sağladığı olanaklardır. Kentin gelişmesi ve yakın yada uzak çevresiyle olan ilişkileri her yerleşim alanında olduğu gibi Bursa'nın da ulaştırma sistemlerinin sağladığı erişilebilirliği ile doğrudan ilişkilidir.

Bursa İpek Yolunun en önemli duraklarından bir tanesidir. Bu sebepten dolayı eskiden beri süregelen bir ticaret kenti kimliği bulunmaktadır. Cumhuriyetin ilanıyla birlikte sanayisi oldukça gelişmiştir. Özellikle son 50 yılda sanayi yatırımları ile birlikte kontrolsüz bir şekilde büyümesi, doğal alanları ve tarım arazilerinin oldukça tahrip olmasına sebep olmuştur ve bu tahribat her geçen gün devam etmektedir. Bunun yanında doğal özellikleri ile turizm sektörü kentte vazgeçilmez olmuştur.

İstanbul'un desantralizasyonundaki kentlerden biri ve belki de en önemlisi olan Bursa'da, yeni sanayi alanlarının kurulması söylemlerinin beraberinde yeni ulaştırma

yatırımları ile erişilebilirliğinin daha da artması, yakın gelecekte kentte büyük değişikliklere sebep olacağı aşıkârdır.

Bu çalışmada, özellikle son yıllarda ülkemizde daha da önem kazanan ve ulaştırma politikalarında öne çıkan, bölgeler arası lojistik hareketlere hitap eden otoyolların güzergâhında bıraktığı etkilerin incelenmesinin gerekli ve yararlı olduğu düşünölmüş, gelecekte yapılacak kentsel ve bölgesel ölçekli planlara altlık oluşturması amaçlanmıştır.

Çalışmada neden-sonuç ilişkisi kurularak yapılan gözlemlerden, önceki deneyimlerden bir fikir edinerek sonuca varılmaya çalışılmıştır. Bu yüzdendir ki bu çalışmada örnek alanın geçmişte kültürel, ekonomik, sosyal vb. konularda değişimlerini tespit edip yorumlayarak örneklem alanda oluşacak olası gelişmeler değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Bu kapsamda, planlar bazında Bursa'nın kentleşme ve büyüme süreci incelenerek daha önce ulaşımaya açılmış olan Çukurova Otoyolu'nun kent ölçeğinde Mersin iline olan etkileri araştırılmış ve bu etkilerden yola çıkılarak bugün henüz proje halinde olan Gebze-İzmir Otoyolu'nun Bursa ili 'ne etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

2.KENTSEL ARAZİ KULLANIM VE ULAŞIM

2.1. KENT VE KENTLEŞME

Kent kavramının geçmişten bugüne net bir tanımı yoktur. Birçok kent bilimci değişik kent tanımları gündeme getirmiştir, bu tanımlardan bazıları aşağıda verilmiştir;

Kentler tarımsal olmayan üretimin yapıldığı ve daha önemlisi hem tarımsal hem de tarım dışı üretimin dağıtımının kontrol fonksiyonlarının toplandığı, belirli teknolojik gelişme seviyelerine göre büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşme biçimleridir (Kıray 1972, s. 1).

Kent, en azından insanlığın toplumsallaşmasıyla ilgili temel yaratımlarına kaynaklık eden tamamen insan ürünü toplumsal söz, sahici kültür alanı olarak saygı görür. Bu gelenekte kent, doğadan ayrılmış toprak parçası, adetler ve mitlerden ayrılmış rasyonalite, kardeşlik yemininin bir arada tuttuğu arkaik gruptan ayrılmış bireyler olarak görülür. İdeal olarak bakıldığında kent, törelerin, irrasyonelitenin ve doğal olumsuzluğun iniş ve çıkışlarının ölümcül penceresinden bir tür insani yakınlığın alanıdır. Özetle, egemen yurttaşın kendi benliğini ve kişisel geleceğini belirlemede özgür olduğu toplumsal alandır (Pirene 1994, s. 28).

Kent; sanayi, ticaret, hizmet gibi ekonomik etkinliği olan, tarımsal ürünler de dahil olmak üzere her türlü ürünün dağıtıldığı, sınırları belirlenmiş bir alanda yoğunlaşmış nüfusun sosyal bakımdan tabakalaştığı, mesleki rollerin artarak farklılaştığı, dikey ve yatay hareketliliğin yaygın olduğu, çeşitli sosyal grupları barındıran, sivil toplumun organize olduğu, merkezi ve yerel yönetimi temsil eden yönetsel, hukuksal vb. kurumların bulunduğu, bölgesel ya da uluslar arası ilişki ağlarına sahip, kendine özgü bir yaşam biçiminin ve bilincinin gelişmekte olduğu heterojen bir toplumdur (Bal 2003, s. 23).

Kent, mesleki örgütlenmenin ön plana çıktığı, sosyal baskı mekanizmasının sınırlandığı, bireyin “ben” olarak toplumsal ilişkilerde yer aldığı örgütlü toplumdur (Tatlidil 1989, s. 386).

Kentler, insanlar için vazgeçilmez önem taşıyan, felsefe, din ve sanatların vücut bulduğu, var olduğu, yaratıldığı yerlerdir (Kartal 1992, s. 25-26).

Kent; mekân ve zaman içindeki insan yerleşmesinin belli özellikler taşıyan bir özel durumu olarak anlatılabilir. Bu durumu tanımlayabilmek için, önce genel durumu, başka bir deyişle insan yerleşmesini, bu yerleşmeyi karakterize eden bütün öğeleri, değişkenleri tanımlamak; sonra bu değişkenlerin tek tek ve birlikte hangi değerleri almaları durumunda insan yerleşmesinin bir kent olarak tanımlanması gerekir (Suher 1991, s. 20).

Farklı disiplinlerden meslek adamlarının kent tanımları doğal olarak farklı bakış açıları getirmekte ve bu da farklı kent tanımları ortaya çıkarmaktadır.

Sanayileşme ve ekonomik gelişmeye koşut olarak, kent sayısının artması ve kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan; insanların davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim sürecidir (Keleş 1990, s. 140)

Kent nüfusunda meydana gelen doğal artış ve göç kent nüfusunun büyümesinde etkilidir. Bu büyüme beraberinde nüfusun tarımdan endüstri ve hizmet kesimine kaymasını ve kentsel iş gücünü artırarak ekonominin etkinlik kazanmasını sağlamaktadır (Adıyaman 2008, s. 16).

Kentleşme olgusunun en belirgin yönlerinden birincisi, bir toplumsal değişme ve yeni bir biçimlenme süreci olmasıdır. Kentleşmeyle nüfus, geliştirdiği yeni toplumsal ilişkiler ve örgütlenmeyle giderek yeni bir topluluk oluşturmaktadır (Suher 1991, s. 3). İkincisi; Yönetimsel bir örgütlenme sürecini içermesidir. Kentleşme sürecindeki hızlanmaya paralel olarak kentlerdeki büyüme de hızlanmıştır. Hızla büyüyen kentlerde

sorunlarda hızla artış göstermektedir. Böylece artan sorunlara çözüm bulmak amacıyla yeni yönetsel örgütlenmelere gidilmektedir (Ertürk 1995, s. 13).

Üçüncüsü; Kent nüfusundaki artışın iki ana kaynaktan doğduğu açıktır. Bunlardan birincisi, doğum – ölüm farkının yarattığı doğal artış, ötekiyse göçlerdir. Ancak kent nüfusundaki yoğunlaşmada doğal artıştan çok, kente yönelik göçlerin önemli bir rol oynadığı açıktır (Suher 1991, 3). Dördüncüsü; İnsan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir süreç olmasıdır. Bu bağlamda kentleşme bir toplumsal değişim ve biçimlenme sürecini de kapsamaktadır (Ertürk 1995, s. 12). Sonuncusu ise; Kentleşme sürecinin, kırdaki çözülme olayının bir sonucu olarak, kentte yoğunlaşma sonucunu yaratan ve aynı zamanda kır ve kent arasında nüfus ve kaynak akımlarına yol açan bir süreci içeriyor olmasıdır (Ertürk 1995, s. 19).

Kentleşme olgusu nüfusa bağlı bir büyüme, ekonomik, sosyal, kültürel yapıda sürekli bir değişim ve devingenliğin ifadesidir. Kentleşme aynı zamanda kentin fiziksel alanının, sınırlarının sürekli büyümesinin de ifadesidir. Kentleşmenin katı, soyut bir tanımı yerine, yukarıdaki niteliklerine göre farklı tanımları da yapılabilmektedir. (Aydemir 2004, s.5)

Kentleşme hareketleri ekonomik, teknolojik, siyasal ve psiko-sosyolojik etkiler altında oluşur. Gerçekte, bu dört kümede toplanan kentleşme etmenlerini birbirinden kesinlikle ayırma olanağı yoktur. Her biri diğerinden etkilenen, birbirlerinin içinde olan etmenlerdir. (Keleş 2000 s.22)

Türkiye’de kentleşme olgusu 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren önem kazanmaya başlamıştır. Genel olarak köyden kente tek yönlü göç olmuştur. Ülkemizde kentleşme hızı batılı sanayileşmiş ülkelere göre daha hızlı fakat kentleşme oranı daha azdır (Görmez 1997, s. 16). Ülkemizde kentleşme hızı yüksek olduğundan ortalama kent büyüklüğü de doğal olarak artmaktadır. Bugüne kadar ülkemizde planlama yaklaşımına rant duygusu içerisinde siyaset karıştırıldığından, planlama konusunda birçok aksaklık ve düzensizlik meydana gelmiştir.

2.2. ARAZİ KULLANIM

Arazi kullanım, bir yerleşmenin mevcut dokusunun hangi fonksiyonları içerdiğini anlatan kavramdır. Mevcut kent dokusunun planlaması aşamasından önce, yapılacak olan analiz çalışmalarında ki en önemli verilerden biridir. Hazırlanacak arazi kullanım paftası ya da arazi kullanım planı doğrultusunda mevcut kent ve ilave kent dokusunun fonksiyonlarını belirlemek açısından yol gösterir.(Acar 2013,s.6)

Arazi kullanım dinamikleri kentlerin fiziksel gelişmelerine yön ve biçim vermektedir. Örneğin; Endüstri devrimi öncesi kapitalist kentlerinde konut ve işyerlerinin bir arada olduğu ve kentsel işlevler yürüme mesafesinde olduğu görülmektedir. Dolayısıyla konut ve işyeri seçimi için çeşitlilik ve işlevsellik sınırlıdır. Endüstri devrimi sonrasında ise kentler büyümüş, konut alanları, ticaret alanları ve sanayi alanları birbirinden ayrılmıştır. Bu ayrılmalar ulaştırma sistemlerinin gelişmesine sebep olmuştur.

Ulaşım teknolojileri ve türündeki gelişmeler kentlerin büyümesine, dışa doğru yayılmasına, alansal, işlevsel ve içsel olarak farklılaşmalara, kent içinde uzmanlaşmış yönetim, ticaret ve üretim alanları/üretim bölgeleri belirginleşmesine neden olmuştur. (Aydemir,2004 s.120)

Zaman, üretim faaliyetleri ve teknolojideki gelişmeler kentlerin fiziksel yapısında ve sosyal ekolojilerinde değişiklikler yaparak farklı ülkelerde farklı arazi kullanım ve fiziksel kent formlarının ortaya çıkmasına ve kentlerin çeşitlilik içinde gelişmelerine neden olmuştur. (Hartshorn ve diğ., 1992)

2.3 ARAZİ KULLANIM VE ULAŞTIRMA PLANLAMASI ARASINDAKİ İLİŞKİ

Kent yaşamının her parçasında kişilerin doğrudan ya da dolaylı olarak olumlu yada olumsuz etkilendikleri en önemli faktör ulaşımdır (Gilat 2002). Planlama, yatırımlar ve gelişim dinamikleri ulaşım konusunun birebir ele alındığı her durumda eşgüdümlü olarak düşünülmesi gereken olgulardır. Ancak arazi kullanımı ve ulaşım ilişkisi bütün bunlardan daha yüksek oranda bir paya sahiptir ve yukarıda sayılan faktörlerin

tamamının oluşumunda rol oynayan etkenlerin tespitinde başvurulması gereken en önemli noktadır (Giuliano 1989).

Ulaşım planları kent planlarının ayrılmaz ve çok önemli bir ögesidir ve kent planları ile birlikte geliştirilmelidir. Gelecekteki ulaşım talepleri, öncelikle, gelecek için öngörülen arazi kullanım kararlarına göre oluşacak kent yapısına bağlıdır. Arazi kullanım yapısı ile ulaştırma sistemi arasındaki etkileşim iki yönlüdür. Kentin arazi kullanım yapısı (nüfus, istihdam, sanayi, ticaret, okullar, konut alanları ve MİA dağılımı) ve ulaştırma sisteminin karakteristikleri ulaşım taleplerinin büyüklüğünü ve niteliklerini belirlemektedir. Öte yandan, yeni bir ulaştırma projesi ile belirli bölgelere ulaşılabilirdiğin sağlanması, orta ve uzun dönemde o bölgelerin arazi kullanım yapısını da etkilemektedir.

Arazi kullanımının ulaştırma sistemi üzerindeki etkileri (ulaşım talebinin tahmini) konusunda oldukça gelişmiş modeller bulunmasına karşın ulaştırma sistemindeki değişikliklerin uzun dönemde arazi kullanımını nasıl etkileyeceği konusundaki çalışmalar fazla değildir. Bunun önemli bir nedeni, arazi kullanımına etki eden birçok etmenin (imar planı kararları, politik etmenler, ekonomik yapının durumu, ulaştırma sistemindeki değişiklikler gibi) çoğu zaman birlikte etki etmesi ve bunlar içinde ulaştırma sistemine ilişkin etmenlerin diğerlerinden ayrılmasının güçlüğüdür. (Gerçek, H.,1998. *Mimarlık Dergisi* 283,ss.46)

Her arazi kullanım kararı arkasından kaçınılmaz olarak ulaşım talebi getirir. Bu açıdan şehircilikte arazi kullanım kararlarının, ulaşım planlaması kararları ile irdelenmesi gereklidir. örneğin; yol şebekesinin yani ulaşımın yetersiz olduğu bir yerde elli bin kişilik, bir olimpiyat stadyum yapma karar, daha işin başında ulaşımı çıkmaza sokmak demektir.(Gerçek,H.,2012)

Arazi kullanım planları ile ulaştırma arasındaki ilişkileri iyi anlayarak ve kentin gelecekteki arazi kullanım yapısını doğru planlayarak, gelecek ulaşım taleplerini azaltmak, diğer bir deyimle birçok ulaşım sorununun ortaya çıkmasını önlemek mümkündür.(Gerçek, H.,1998. *Mimarlık Dergisi* 283,ss.46)

Uzun dönemli arazi kullanım ve ulaşım planlarının gerçekleşmesi, her şeyden önce yerel ve merkezi yönetimlerin bu planlarda temel alınan ilkeler ve politikaları benimsemeleri, tutarlı ve kararlı politikalar izlemeleri ile mümkün olabilir. Bunun için de kentlilerin içinde yaşadıkları kente sahip çıkmaları ve karar vericilerin yanlış kararlarına ve uygulamalarına karşı toplumsal bir bilincin oluşması gereklidir.(Gerçek,H.,1998. *Mimarlık Dergisi* 283,ss.51)

Kentleşme ve ulaşım olgusu eş zamanlı olarak gelişebilmektedir. Ulaşım ve ulaştırma sistemleri gelişen teknoloji ile birlikte büyük değişimler kaydetmektedir. Daha önceleri hayal bile edilemeyen ulaştırma projeleri günümüzde gerçekleşmeye başlamış ve yolculuk süreleri oldukça kısalmıştır. Ulaşım olanaklarının artması küreselleşmeyi ve ekonomik gelişmeleri de beraberinde getirmiştir.(Acar 2013,s.31)

Ayrıca; sağlıklı kentleşmenin üç ayağını oluşturan çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik açısından değerlendirildiğinde, ulaştırma sisteminin:

- Çevresel açıdan sürdürülebilir olması için, çevreyi olumsuz etkileyen gaz salımının ve yenilenemez yakıt kullanımının en aza indirilmesi; ulaştırma ağının genişlemesine paralel olarak gerçekleşen kentsel yayılmanın (ve beraberinde doğal alanların hızla yapılaşması eğiliminin) en aza indirilmesi;
- Ekonomik açıdan sürdürülebilir olması için, enerji kullanımının ve enerjide dış kaynak bağımlılığının en aza indirilmesi; trafikte kaybedilen zaman maliyetleri ile trafik kazaları maliyetlerinin en aza indirilmesi;
- Toplumsal açıdan sürdürülebilir olması için, herkes için erişebilirlik sağlanması ve maliyetinin herkes tarafından ödenebilir düzeyde olması gerekmektedir.

Yukarıda belirlenen anlayış çerçevesinde geliştirilecek kent içi ulaşım planlarında;

- Ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu bir ulaştırma altyapısı oluşturulmalı,
- Ulaşırma türleri arasında gereksinimlere uygun denge sağlanmalı,

- Ulaşım talebini en az düzeyde tutacak kentsel ve bölgesel arazi kullanım politikaları önerilmeli,
- Çevreye verilecek zararlar en aza indirilmeli,
- Bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmalı,
- Ulaştırma sisteminin iyileştirilmesine ilişkin tüm yatırımlar ekonomik, mali ve çevresel etki analizleri yapılarak aşamalandırılmalı ve bu yatırımlar bir eylem planına dönüştürülmeli,
- Deprem gibi afet durumları için Afet Durumu Planları üretilmelidir.¹

¹(Gerçek, H.,2012. Bursa Büyükşehir Belediyesi Çevre Düzeni Planı Ek Danışman Raporu).

3. BURSA İLİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

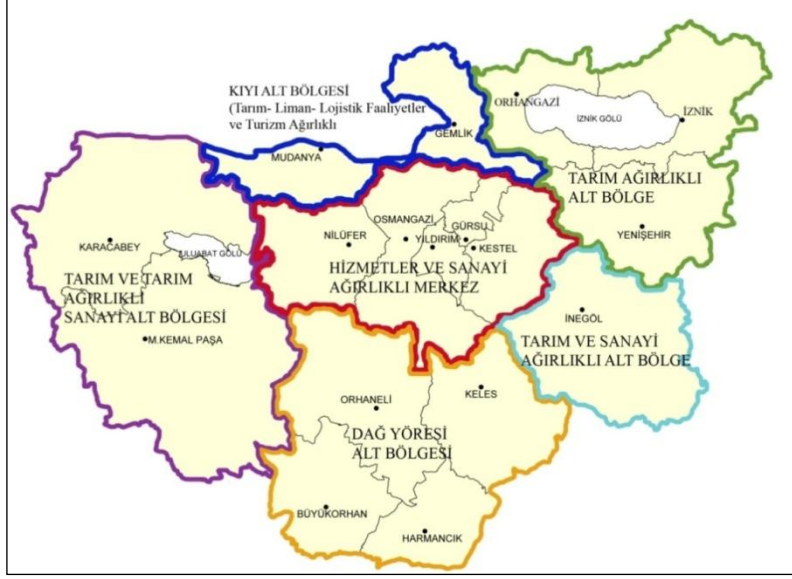
3.1.BURSA’NIN SOSYO EKONOMİK YAPISI

3.1.1. Bursa’nın Küresel Ekonomi Çerçevesinde Türkiye’deki Durumu

Türkiye’de özellikle 1980 sonrası kamu politikalarının değişimiyle etkileri hissedilmeye başlanan küreselleşme süreci dünya üzerinde geniş bir coğrafyada sosyo-ekonomik yapıyı bütünüyle yeniden şekillendirmiştir. Üretim ilişkilerinin değişimi ve teknolojik gelişmelerin de etkisiyle bölgelerin öne çıktığı ve küresel ekonomiye eklemlendiği bir dönem yaşanmaktadır. Bu süreçte Bursa’nın Türkiye içindeki yeri kadar Bursa’da öne çıkan sektörlerin uluslararası pazarlardaki konumu da önemli olmaktadır.

Bursa, gerek antik çağda, gerekse Osmanlı zamanında her zaman dış dünya ile ilişkilerin yoğun olarak yer aldığı ve ekonomik yapının diğer dünya bölgelerindeki değişimlerden etkilendiği bir yer olmuştur. Cumhuriyet döneminde de 1960’lı yıllardan itibaren yoğun bir şekilde sanayileşmeye başlayan Bursa, 1980 yılı ile beraber dış ticarete dayalı sanayileşme yolunu seçen Türkiye’nin önemli ihracat merkezlerinden birisi olarak tekrar tarihi rolüne kavuşmuştur. Bursa, kişi başına dış ticaret verileri değerlendirildiğinde (TUİK, 2010), Türkiye’de Kocaeli, İstanbul ve Ankara’nın ardından 4. Sırada gelmektedir. Buna göre dışa en açık ekonomilerden birisi olan Bursa ili ekonomisi, tekstil, otomotiv ve gıda gibi sektörlerin öncülüğünde ihracatta önemli bir merkez olarak tarihten gelen rolünü sürdürmektedir.(Erkut,G.,2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Şekil 3.1: Bursa İli'nde Sektörel Yapılanmadaki Karakteristiklere Göre Alt Bölgeler



Kaynak: (Bursa 2030, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Analiz Çalışmaları)

Bursa 2030 yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Analiz Çalışmalarında 6 farklı bölgede değerlendirilerek coğrafya ve üretim kabiliyetine göre sektörel yapılanma karakteri belirlenmiştir. Bu kapsamda; Orhangazi, İznik tarımsal ağırlıklı, Gemlik, Mudanya, tarım, liman, lojistik faaliyetler ve turizmin ağırlıkta olduğu, Mustafakemalpaşa ve Karacabey tarım ve tarım ağırlıklı sanayinin, Osmangazi, Nilüfer, Yıldırım, Gürsu ve Kestel'in bulunduğu merkez bölgenin hizmetler ve sanayi ağırlıklı, İnegöl'ün tarım ve sanayi ağırlıklı ve Orhaneli Keles, Harmancık ve Büyükorhanın yer aldığı Uludağ ve eteklerinin turizm ağırlıklı dağ yöresi alt bölgesi olduğu belirtilmiştir.

3.1.2. Nüfus

2012 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre Bursa'nın nüfusu 2.688.171 kişidir (TÜİK, 2013). Nüfusun yaklaşık %89'u il ve ilçe merkezlerinde yaşamakta ve kentsel nüfus olarak kabul edilmektedir. Aynı oran Türkiye için %76'dır. Yaş gruplarına göre bakıldığında 15-64 yaş arasındaki nüfusun oranı %70'tir.

Geçmiş dönemlere bakıldığında Bursa'nın kentleşme oranı yüksek kozmopolit bir nüfus barındırdığı gözlenmektedir. Aytaç. (2004) Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde, Balkanlar ve Kafkasya'dan yoğun olarak göç almış ve ildeki nüfusun çeşitliliği artmıştır. Bununla birlikte sanayileşme konusunda da önde giden ilde kentsel nüfus da hızla artmıştır. Cumhuriyet tarihi boyunca ilin kentsel ve kırsal nüfusları ile kent nüfusu oranındaki artış sırası ile Tablo 3,1 ve Şekil 3.2 de görülmektedir.

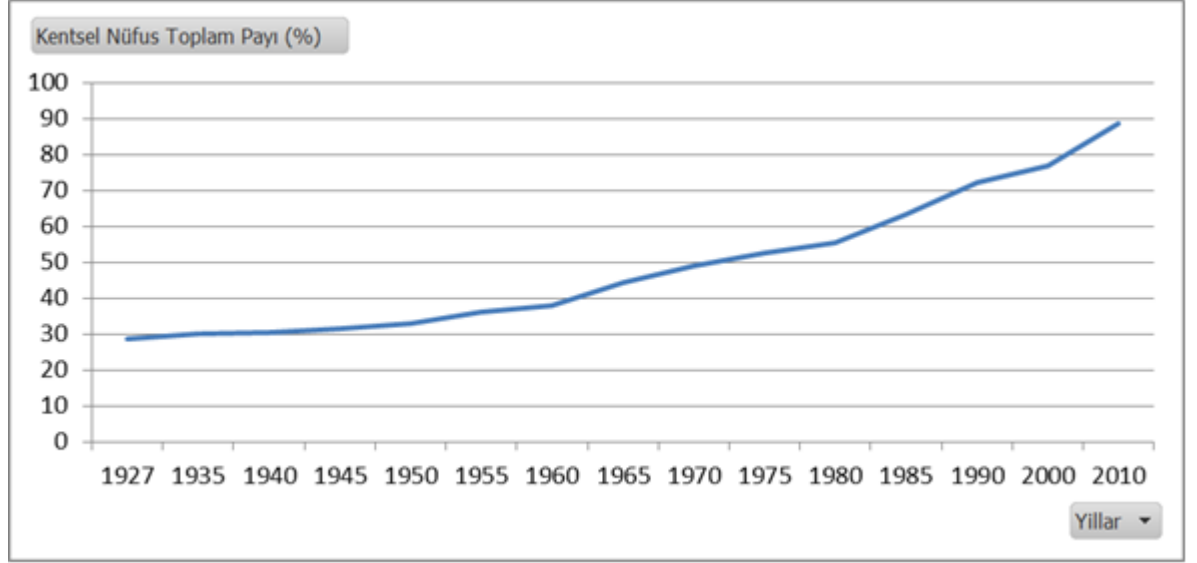
İldeki kentleşme oranı seçilmiş iller ile karşılaştırıldığında çıkan sonuçlar Şekil 3,3'te görülmektedir. Buna göre Bursa kentsel nüfus oranı %88 olup, kentleşme oranı Eskişehir, Adana ve Gaziantep ile birlikte aynı seviyede yer almaktadır.

Tablo 3.1: Yıllara Göre Bursa Nüfusu

Yıllar	Top. Nüfus	Şehir Nüfusu	Payı (%)	Köy Nüfusu	Payı (%)
1927	399.942	114.370	28,6	285.572	71,4
1935	442.760	133.699	30,2	309.061	68,8
1940	461.648	141.189	30,58	320.459	69,42
1945	491.899	154.720	31,46	337.172	68,54
1950	545.919	179.016	32,79	366.903	67,21
1955	598.898	215.428	35,97	383.470	64,03
1960	693.894	223.620	37,81	431.532	62,19
1965	755.504	335.048	44,35	420.456	55,65
1970	847.884	416.662	49,14	431.222	50,86
1975	961.639	507.106	52,73	454.533	47,27
1980	1.148.492	636.910	55,46	511.582	44,54
1985	1.324.015	840.094	63,45	483.921	36,55
1990	1.603.137	1.157.805	72,22	445.332	27,78
2000	2.125.140	1.630.940	76,75	494.200	23,25
2010	2.605.495	2.308.574	88,60	296.921	21,40

Kaynak: TÜİK 2002, TÜİK 2012

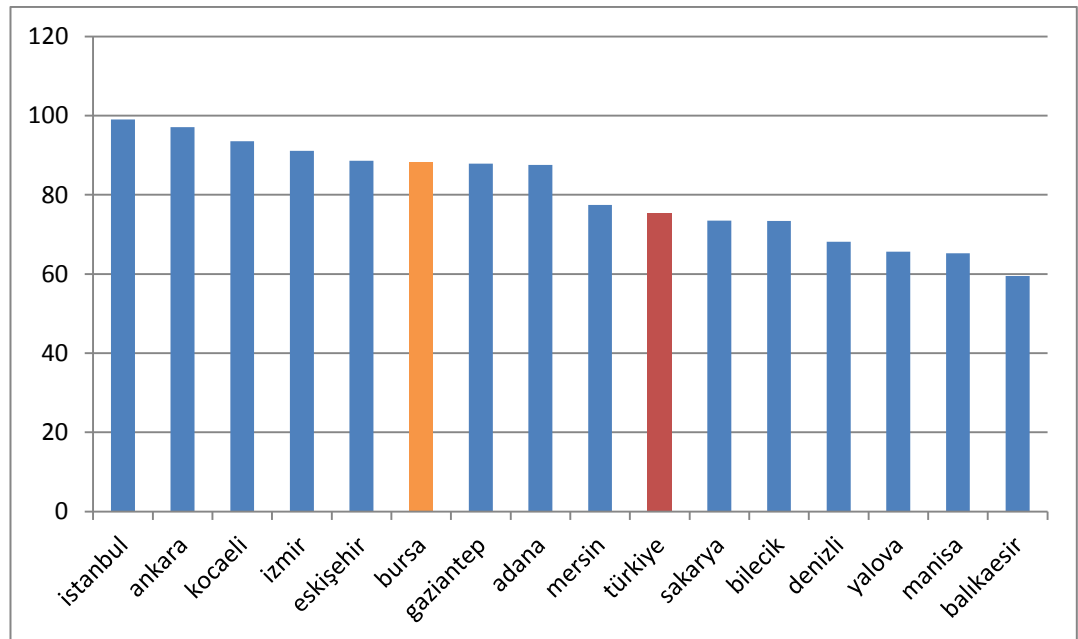
Şekil 3.2: Bursa'da Yıllara Göre Kentsel Nüfus Oranı



Kaynak: TÜİK, 2010, TÜİK, 2012

Bursa'nın yıllık nüfus artış hızı %17 olup 2009 yılı itibariyle Türkiye iller sıralamasında 21. sırada yer almaktadır (TÜİK, 2009). Net göç oranı ise %6'dır. 2008-2009 aralığında %4 olan bu oranla, Bursa iller sıralamasında 15. sırada yer almıştır.

Şekil 3.3: Türkiye ve Seçilmiş İllerde Kentleşme Oranı (2009)



Kaynak: TÜİK 2012

3.1.3. Sanayi

Bursa, sanayileşmede ülkenin önde gelen kentlerinden biridir. Özellikle otomotiv sanayi, gıda sanayi, tekstil, hazır giyim ve deri sektörleri kentte ön plana çıkmıştır.

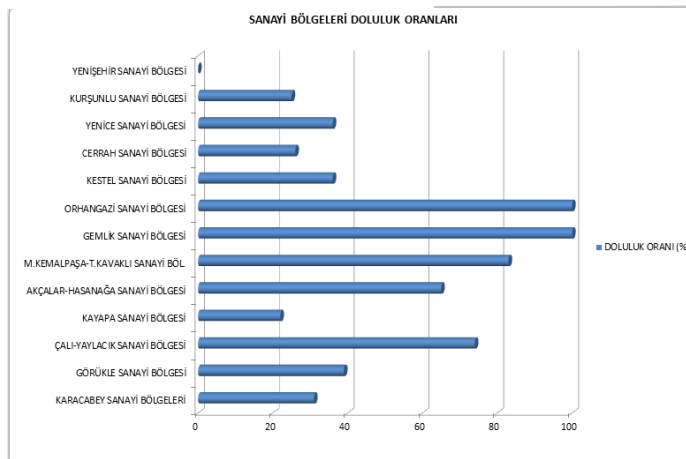
Kentte yer alan organize sanayi bölgeleri ve sanayi bölgelerinin bir bölümü tarımsal niteliği bulunan alanlar üzerinde kurulmuştur. DOSAB, GÜSAB, KOSAB, İnegöl OSB ile Kestel, Çalı, Karacabey, Orhangazi, Mustafakemalpaşa sanayi bölgeleri tarımsal niteliği bulunan alanlarda gelişen sanayi alanlarının başlıcalarıdır.

Bursa'da 13 organize sanayi bölgesi vardır. Bunların bir çoğunun doluluk oranı çok düşük olmasına rağmen, İstanbul desantralizasyonunda olan kentin, otoyolun gelmesiyle birlikte farklı bölgelerinde yeni sanayi tesislerinin kurulması düşüncesi bulunmaktadır.

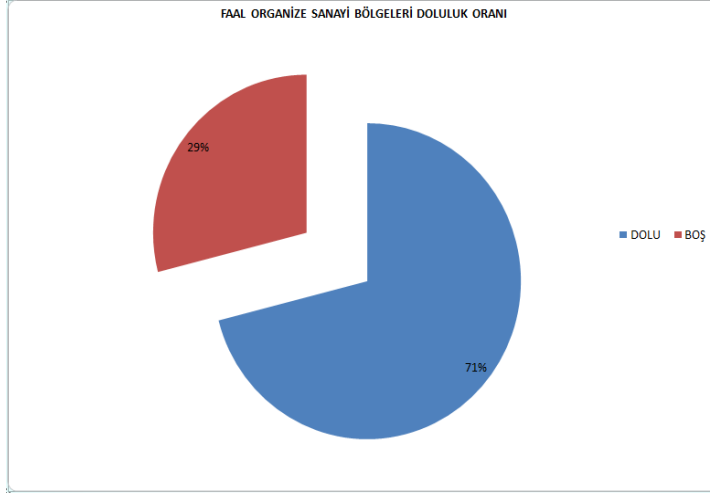
Tablo 3.2: Bursa Organize Sanayi Bölgeleri ve Doluluk-Boşluk Oranları

SANAYİ BÖLGELERİ				
	SANAYİ PARSEL ALANI(HA)	DOLU (HA)	BOŞ (HA)	DOLULUK ORANI (%)
KARACABEY SANAYİ BÖLGELERİ	268	84	184	31
GÖRÜKLE SANAYİ BÖLGESİ	23	9	14	39
ÇALI-YAYLACIK SANAYİ BÖLGESİ	65	48	17	74
KAYAPA SANAYİ BÖLGESİ	93	20	73	22
AKÇALAR-HASANAĞA SANAYİ BÖLGESİ	89	58	31	65
M.KEMALPAŞA-T.KAVAKLI SANAYİ BÖL.	60	50	10	83
GEMLİK SANAYİ BÖLGESİ	183	183	0	100
ORHANGAZİ SANAYİ BÖLGESİ	70	70	0	100
KESTEL SANAYİ BÖLGESİ	290	105	185	36
CERRAH SANAYİ BÖLGESİ	19	5	14	26
YENİCE SANAYİ BÖLGESİ	28	10	18	36
KURŞUNLU SANAYİ BÖLGESİ	24	6	18	25
YENİŞEHİR SANAYİ BÖLGESİ	56	0	56	0
TOPLAM	1268	648	620	

Şekil 3.4: OSB Doluluk Oranları



Şekil 3.5: Faal OSB Toplam Doluluk Durumu

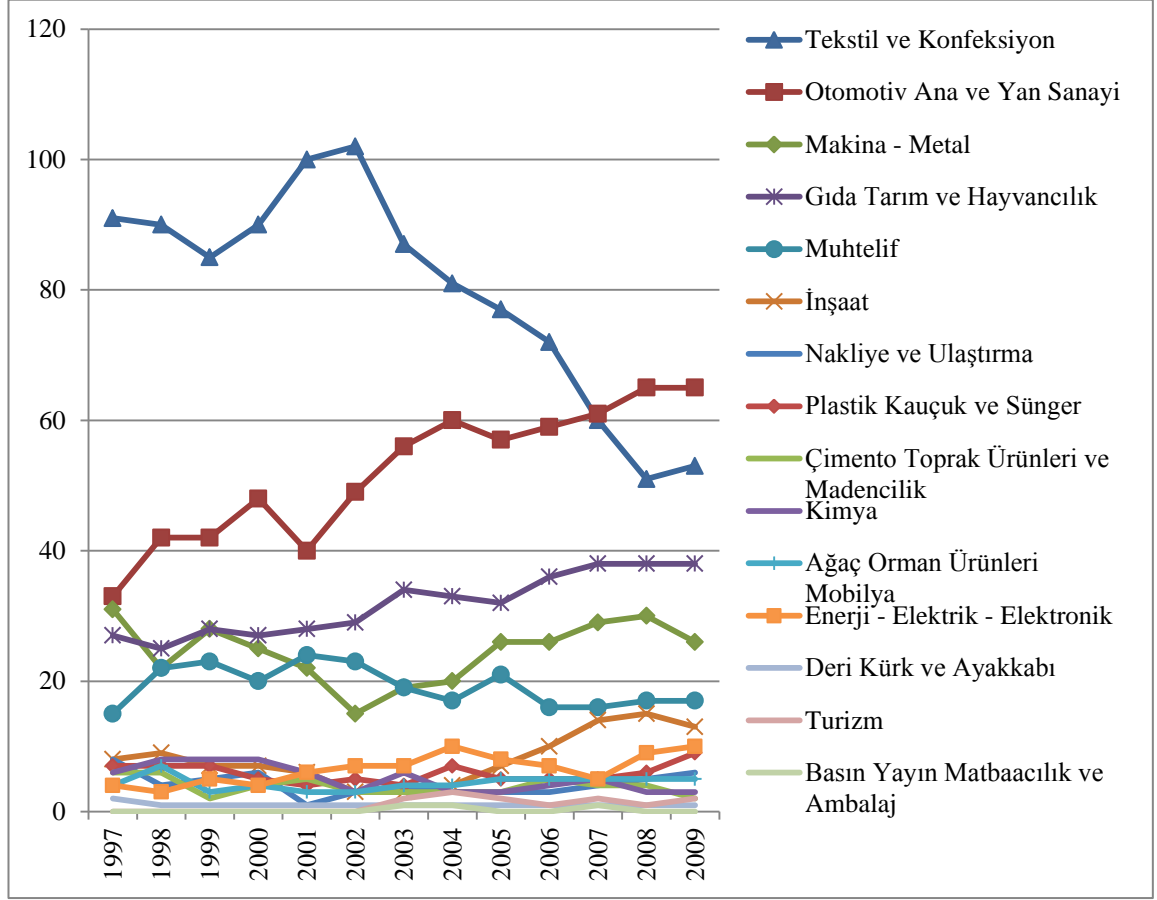


Kaynak: (Ocakçı,M.,Giritlioğlu,C.,2012. Çevre Düzeni Planı İmalat Sanayi ve Madencilik Sektörü Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Bursa açısından ilk bakışta ortaya çıkan en önemli özellik, ülke ihracatı içinde belli sektörlerde çok yüksek pay alıyor olmasıdır. Otomotiv ve makine sektörlerinde ülke ihracatının yaklaşık altıda biri Bursa'ya aittir. Tekstil ve hazır giyim sektörlerinde ise %10'lu paylara sahip olan Bursa, diğer sektörlerde de nüfus oranına göre hatırı sayılır oranlarda ihracat gerçekleştirmektedir.

Bursa Ticaret ve Sanayi Odası'nın Bursa ilindeki ciro açısından en büyük 250 firması için yayınladığı verilere göre sektörlerin firma sayısı açısından payının yıllara göre değişimi (Şekil 3.6)' da yer almaktadır.

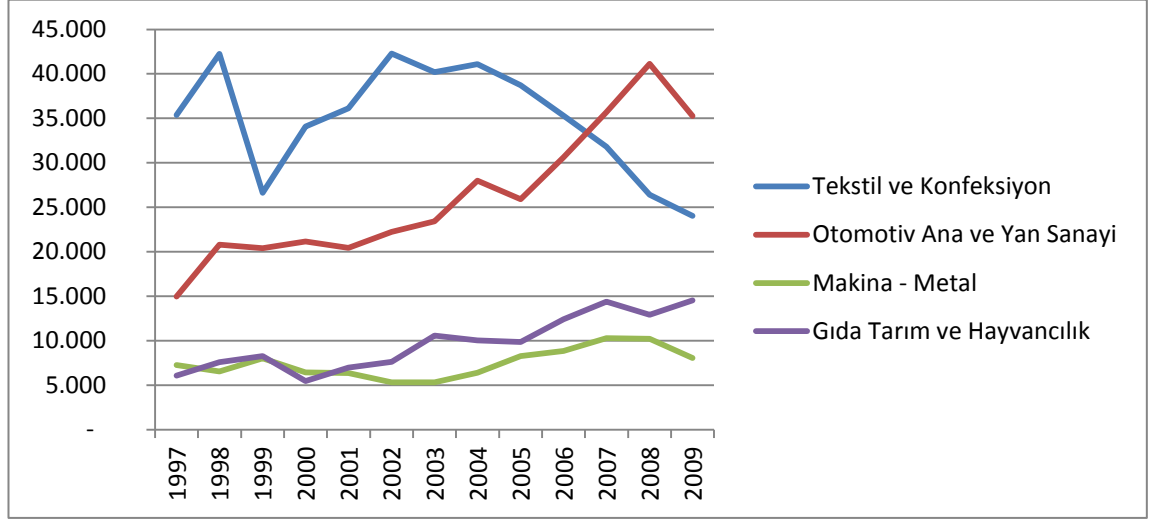
Şekil 3.6: BTSO ilk 250 Firma İçinde Sektörlerin Payı (1997-2009)



Kaynak:(Erkut,G.,2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

1997 yılından 2009'a kadar gelinen süre içinde sektörel yapıda ciddi değişimler olmuştur. Bursa'da yer alan tüm sektörlerdeki firmalar Türkiye'nin ekonomik yapısından ve dünyadaki değişimlerden ya da krizlerden etkilenmektedir. Ancak bu etkilenmenin düzeyi sektörler göre farklılaşmaktadır. Geleneksel olarak Bursa'da en önemli sektör olan tekstil-hazır giyim sektörü 2001 yılından itibaren sürekli gerilemekte, buna bağlı olarak ilk 250'ye giren firma sayısı azalmaktadır. 2007 yılından itibaren otomotiv sektörü bu alanda liderliği devralmış görünmektedir. Benzer bir değişim istihdam alanında da gözlenmektedir.(Şekil 3,7)

Şekil 3.7: BTO ilk 250 Firma İçinde Sektör Başına Çalışan Sayısı



Kaynak: (Erkut,G.,2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

3.1.4. Tarım

Kentin zemin özellikleri incelendiğinde yüksek eğimli dağlık alanlar arasında verimli ve geniş tarımsal niteliği taşıyan yüksek ovalardan oluştuğu görülmektedir. Kentin ilk gelişimi Uludağ'ın kuzey yamaçlarında olup geçmişte ova alanları tamamıyla tarımsal amaçlı kullanılmıştır.

İklim koşullarının uygunluğu, toprak ve su kaynaklarının zenginliği, üreticilerin bilgi ve teknoloji kullanım düzeylerinin yüksekliğine bağlı olarak polikültür tarım yapılması, yüksek katma değer yaratması ve özellikle Osmangazi, Yıldırım ve Nilüfer İlçelerinin dışında il genelinde tüm ilçelerde tarım sektörünün 1. sırada gelmesi, kırsal+kentsel nüfusun büyük bir çoğunlukla tarım ve tarıma bağlı sanayinde yani tarım sektöründe yer alması dikkate alındığında son yıllarda Bursa İli'nin sadece sanayi kenti olarak adlandırılmasının yanlışlığı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle Bursa İli'nin öncel veya sanayi ile eşit kimliği tarımdır.

Kentte yaşanan hızlı sanayileşme, beraberinde tarım sektörünün gerilemesine, kente yaşanan hızlı ve yoğun göç ile tarımsal alanların tarım dışı kullanıma açılmasına neden

olmuştur. Özellikle Yıldırım ve Gürsu ilçelerinin kuzeyindeki tarım alanları yoğun olarak sanayi ve konut baskısı yaşamaktadırlar.

Bursa toplam 1.088.638 hektar alana sahip olup, bunun 355.528 hektarını tarım yapılan kültür arazisi teşkil etmektedir .

Tablo 3.3. Bursa İli Genel Arazi Dağılımı

Arazinin Kullanım Durumu	Alanı (Ha)	Toplam Araziye Oranı (%)
Tarım Arazisi	355.528	32,66
Orman ve Fundalık	484.067	44,47
Çayır Mera	24.597	2,26
Su Yüzeyleri	54.257	4,98
Doğal Su Yüzeyleri	50.595	
Akarsu Yüzeyleri	1.466	
Gölet Yüzeyleri	233	
Baraj Rezervuar Yüzeyleri	1.963	
Diğer	170.189	15,63
T O P L A M	1.088.638	100,00

Kaynak: Bursa Tarım İl Müdürlüğü Performans Raporu (2012)

Tablo 3.4. Bursa ve Türkiye Tarım Arazilerinin Kullanım Durumu

Kullanım Şekli	Bursa	Bursa	Türkiye	Türkiye
	Alanı(Ha)	Dağılım %	Alanı(Ha)	Dağılım %
Tarla Arazisi	193.197(1,18)	54,34	16434000	42,03
Sebzelik	40.455(4,84)	11,40	836000	2,14
Meyvelik	28.907(1,71)	8,13	1693000	4,33
Bağlar	6.962(1,44)	1,95	483000	1,24
Zeytinlik	38.366(4,96)	10,8	774000	1,98
Nadas Alanı	17.689(0,42)	4,97	4259000	10,89
Tarıma Elverişli Olup Kullanılmayan Arazi	29.889(0,20)	8,40	14617000	37,39
Örtü Altı Tarım Alanı	63	0,01		
T O P L A M	355.528(0,91)	100,00	39096000	

Not: Kırmızı renkli değerler, Bursa'nın Türkiye içerisinde aldığı oranları gösterir.

Kaynak: Bursa Tarım İl Müdürlüğü Performans Raporu (2012)

Tabloların incelenmesinden görüleceği gibi; İlin genel arazi dağılımı içinde tarım arazisi 355.528 hektarla toplam arazinin % 32,66'sını teşkil etmektedir. Bursa ili zeytin alanları bakımından yaklaşık %5'lik bir değere sahiptir. Başat üretim alanları arasında tarla arazisi %54,34 ile ilk sıradadır.

Türkiye'nin en büyük tarım üreticisi illeri arasında olmamasına rağmen, bitkisel üretim değeri bakımından (Tablo 3.5)'te görüldüğü gibi 6. Sırada yer almaktadır. Bu da ilde yüksek katma değeri olan ürünlerin, yüksek bir verim ile üretildiğini göstermektedir.

Tablo 3.5 :Bitkisel Üretim Değeri En Yüksek On İl (2011)

İl	Bitkisel üretim değeri (1000 TL)
Antalya	4.983.151
Mersin	3.972.288
Konya	2.974.795
İzmir	2.675.220
Adana	2.587.225
Bursa	2.438.476
Şanlıurfa	2.421.657
Manisa	2.377.294
Ankara	2.137.423
Hatay	2.091.296

Kaynak: Bursa Tarım İl Müdürlüğü Performans Raporu (2012)

Tablo 3.6: Bursa İli ve İlçelerinin Toplam Tarımsal Üretim Değeri İçerisindeki Yüzdelerine Göre Sıralanışı (Tarımsal Ekonomik Performanslar)

İLÇELER	Tarla	Meyve	Sebze	Hayvansal	Kanatlı h. ve	Su
	Ürünleri	Üretimi	Üretimi	Üretim	Aricilik	Üretimi
Karacabey	34,95	2,54	45,7	13,23	25,75	31,84
M.K.Paşa	24,9	2,61	17,05	11,79	6,29	2,7
Merkez	7,78	10,56	2,99	25,4	23,72	18,11
Yenişehir	13,39	0,85	10,02	10,47	6,76	0
İzmit	0,36	21,79	10,77	2,34	1,58	4,66
İnegöl	8,4	12,9	2,86	8,23	6,22	0
Görsu	0,14	14,46	1,43	13,13	0,14	0
Mudanya	1,97	9,61	1,45	2,34	24,8	29,14
Kestel	1,39	6,12	2,75	0,73	0,75	0
Orhangazi	0,87	4,72	2,85	2,95	3,12	4,66
Orhaneli	2,64	2,33	1,47	2,34	0,05	0
Gemlik	0,3	6,51	0,24	0,55	0,12	8,88
Keles	1,11	2,9	0,28	2,17	0,55	0
B.Orhan	0,87	1,65	0,05	3,51	0,01	0
Harmancık	0,94	0,44	0,09	0,82	0,14	0

Kaynak: Bursa Tarım İl Müdürlüğü Performans Raporu, 2012.

Tarımsal ekonomik performansına bakıldığında Karacabey ve Kemalpaşa ilçelerinde diğer ilçelere göre tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin oldukça gelişmiş olduğu görülmektedir.

Tablo 3.7: Bursa İli ve İlçeleri Tarımsal Üretim Değeri ve İstihdam İlişkisi

İLÇELER	Tarımsal Üretim Değeri Yüzdesi (1)	Tarımsal İstihdam Yüzdesi (2)	(1/2)
Merkez	9,78	6,4	1,528
Gürsu	5,1	4,85	1,051
Karacabey	28,13	33	0,852
M.K.Paşa	15,83	45,36	0,349
İnegöl	7,71	24,28	0,318
Yenişehir	9,25	41,39	0,223
Gemlik	1,63	8,09	0,201
İznik	7,97	48,98	0,163
Mudanya	4,26	26,99	0,158
Kestel	2,64	21,1	0,125
Orhangazi	2,55	25,97	0,098
Orhaneli	2,13	67,02	0,032
Keles	1,37	75,37	0,018
B.Orhan	1,11	75,22	0,015
Harmancık	0,56	48,32	0,012

Kaynak: Bursa Tarım İl Müdürlüğü Performans Raporu, 2012.

Tarımsal performans sıralamasına göre Merkez İlçe, Gürsu İlçesi, Karacabey İlçesi ve Kemalpaşa İlçesi ilk 4 sırayı almaktadır. Tarımsal üretim değeri ve tarımsal istihdamda en yüksek değerler Karacabey ve Kemalpaşa İlçelerindedir.

1976'dan itibaren hemen hemen her 5 yılda bir yapılan nazım planları, plan revizyonları ile yeni imarlı alanlar oluşturularak kentsel büyüme kontrol edilmek istense de tarımsal alan üzerinde kaçak yapılaşmaya engel olunamamıştır (Tablo 3.8; Şekil 3.8).

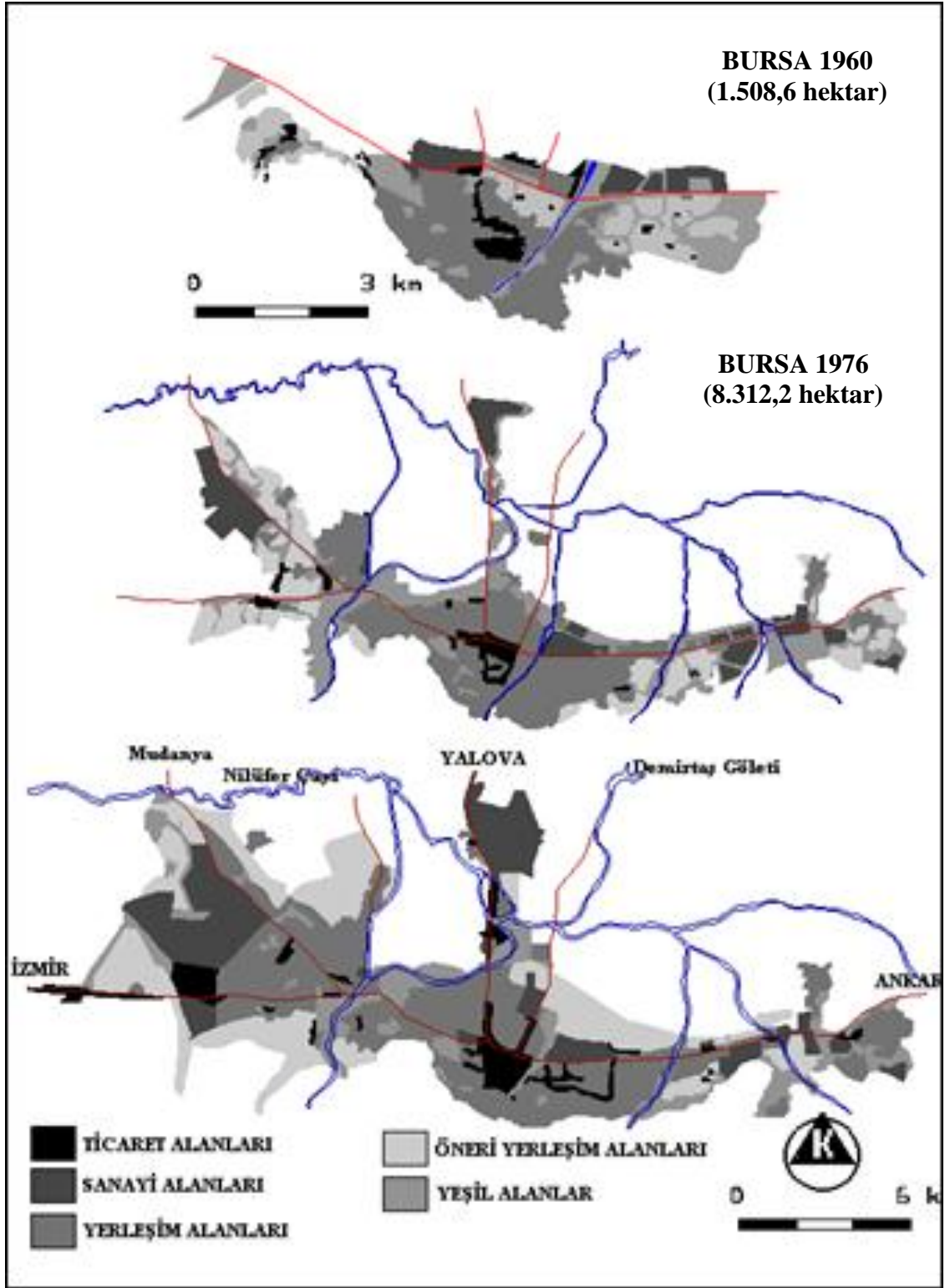
Tablo 3.8: Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresinde Tarım Arazileri Kaybı

Kent Dokusu	Arazi Yetenek Sınıfları						Toplam (Ha)	%	
	I	II	III	IV	VI	VII			
1960	Sanayi Alanları	-	71,1	55,4	-	-	126,5	8,0	
	Ticaret Alanları	-	4,8	30,8	62,5	-	99,2	7,0	
	Yerleşim Alanları	-	0,2	66,3	504,0	-	577,9	38,0	
	Öneri Yerleşim Alanı	5,0	3,4	172,2	109,1	-	295,6	20,0	
	Yeşil Alanlar	1,3	85,9	198,1	124,0	-	409,4	27,0	
	Toplam (Ha)	6,3	165,4	522,8	799,6	-	14,4	1.508,6	
	%	0,4	11,0	34,6	53,0	-	1,0		
1976	Sanayi Alanları	94,0	756,4	93,1	16,3	75,7	31,6	1.067,2	13,0
	Ticaret Alanları	26,3	71,0	113,7	93,2	0,3	4,5	309,0	4,0
	Yerleşim Alanları	382,4	778,6	660,1	935,8	-	161,5	2.918,4	35,0
	Öneri Yerleşim Alanı	349,0	1544,1	142,1	69,3	163,9	160,1	2.428,6	29,0
	Yeşil Alanlar	151,3	956,4	91,0	106,7	48,6	235,2	1.589,1	19,0
	Toplam (Ha)	1.003,0	4.106,6	1.100,1	1.221,3	288,4	592,8	8.312,3	
	%	12,0	49,0	13,0	15,0	3,0	7,0		
1995	Sanayi Alanları	76,7	1.732,0	347,1	72,4	115,9	40,6	2.384,7	17,0
	Ticaret Alanları	91,5	365,3	231,4	310,1	4,6	3,8	1.006,7	7,0
	Yerleşim Alanları	820,9	2.159,1	738,2	827,2	40,4	443,2	5.028,9	36,0
	Öneri Yerleşim Alanı	289,2	814,7	269,1	219,2	236,5	258,6	2.087,3	15,0
	Yeşil Alanlar	420,6	1.968,6	636,6	311,8	112,7	18,4	3.468,5	25,0
	Toplam (Ha)	1.698,8	7.039,6	2.222,4	1.740,8	510,1	764,5	13.976,2	
	%	12,0	50,0	16,0	12,0	4,0	5,0		

Kaynak: (Katkat,V.,Aksoy,E. 2012. Çevre Düzeni Planı Toprak ve Arazi Kullanım Grubu Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Bursa kent bütünü ve yakın çevresi nazım planlarından üretilen haritalardan elde edilen sanayi ve yerleşim alanlarındaki artış miktarları incelendiğinde 1960 yılından 1976 yılına kadar çok hızlı bir kentleşme sürecinin yaşandığı ve bu eğilimin 1995 yılında da devam ettiği görülmüştür (Tablo 3,8; Şekil 3,8). Bursa kent bütünü ve yakın çevresinde 1960-1995 yılları arasında kentsel doku 9 kat artarak 1.508,6 hektardan 13.976,2 hektara ulaşmıştır. Bu artışla 35 yıllık süreçte amaç dışı kullanılarak yok edilen verimli I. ve II. sınıf tarım arazileri 1960 yılında 171 hektar, 1976 yılında 5.109 hektar, 1995 yılında ise 8.738 hektardır (Tablo 3.8). Ayrıca 1960 yılında kentsel yerleşimin sadece % 11'i (171,7 ha) verimli I. ve II. sınıf tarım arazileri üzerinde yer alırken, yapılan planlamalarda arazilerin tarımsal potansiyellerinin ve verimliliklerinin dikkate alınmaması veya kontrol edilemeyen hızlı nüfus artışı ve şehirleşme nedeniyle 1976 yılında şehirleşmenin % 61'i (5.109,6 ha) ve 1995 yılında ise % 63'ü (8.738,4 ha) verimli I. ve II. sınıf tarım arazileri üzerinde meydana gelmiştir.

Şekil 3.8: Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresinde Kentsel Doku (1960, 1976 ve 1995 yılı Kent Bütünü Nazım Planlarından üretilmiştir).



Kaynak: (Katkat,V.,Aksoy,E. 2012. Çevre Düzeni Planı Toprak ve Arazi Kullanım Grubu Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

1960 yılında I. ve II. sınıf tarım arazileri üzerinde kurulan sanayi alanları 71,1 hektar iken 1976'da 850,4 hektara, 1995 yılında ise 1.808,7 hektara ulaşmıştır. Yani 35 yıllık süreçte tarımsal potansiyeli çok yüksek 1.737,6 ha I.ve II. sınıf tarım arazisi sadece sanayi tesisi yoluyla yok edilmiştir (Özsoy ve ark., 2006).

Yukarıda çarpıcı olarak sunulduğu gibi Bursa'da meydana gelen sanayileşme ve hızlı nüfus artışı sonucunda oluşan plansız kent gelişimine engel olmak, sürdürülebilir gelişmeyi sağlamak ve yaşanabilir mekanlar yaratmak amacı ile üç kurum arasında (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Bursa Valiliği) 1994 yılında imzalanan protokolle il bütününe kapsayan İl Strateji Planı çalışmalarına başlanmıştır.

Bursa İl'indeki yoğun işgücü ve istihdam yaratan sanayileşmeye bağlı olarak hızla artan nüfus nedeniyle tarım arazilerinin konut ve sanayi yerleşimlerine açılarak amaç dışı kullanılması ve Ova topraklarındaki kayıplar, kanun, yönetmelik ve planlara karşın önlenememiştir.

Şekil 3.9: Bursa Ovasının Amaç Dışı Kullanımı-Bursa Ovası



Kaynak: Arınç K. 2005. Ekolojik Yönleriyle Bursa Ovasındaki Arazi Kullanışı ve Çevresel Etki Değ.,ss.92

Şekil 3.10: Bursa Ovasında Ovaakça Doğalgaz Kombine Çevrim Santrali



Kaynak: Arınç K. 2005. Ekolojik Yönleriyle Bursa Ovasındaki Arazi Kullanışı ve Çevresel Etki Değ.,ss.109

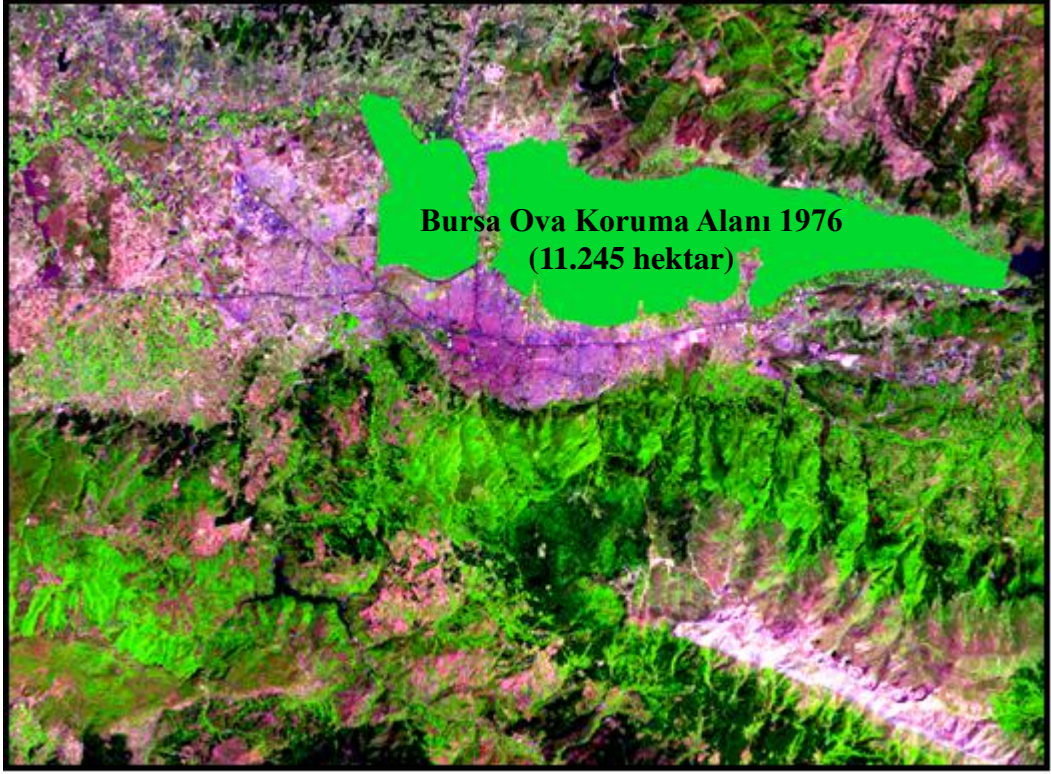
Şekil 3.11: Bursa Ovasında Bursa Modern -Sinpaş Konutları



Kaynak: <http://wownturkey.com/forum/viewtopic.php?p=3153308>

1976 yılında onaylanan ova koruma protokolü ve ova koruma sınırlarının güncellenmesi sırasında kullanılan 1/25.000 ölçekli Bursa 2020 yılı Çevre Düzeni, Merkez Planlama Bölgesi ova koruma sınır tespiti haritasının sayısallaştırılması ile elde edilen haritadan 1976 yılı ova koruma alanı 11.245 hektar olarak belirlenmiştir (Şekil 3.12).

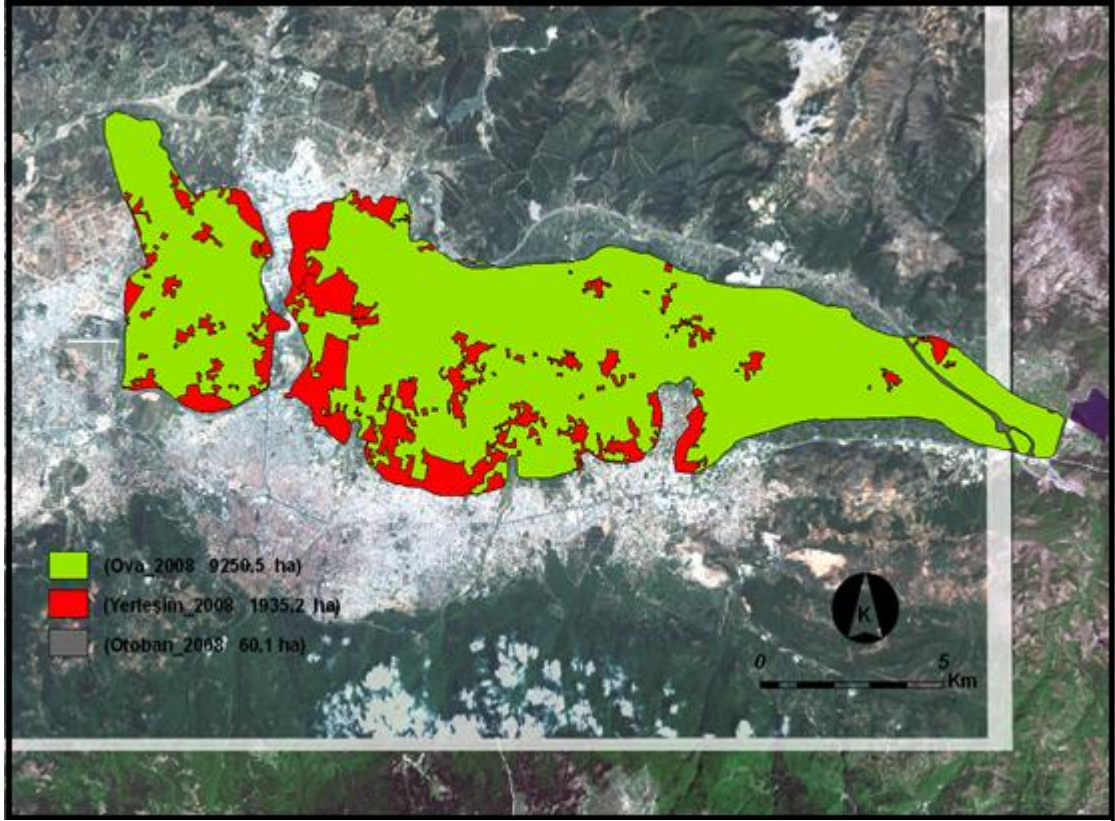
Şekil 3.12: Ova Koruma Alanı (1976 Bursa Ovası Ova Koruma Protokolü)



Kaynak:(Katkat,V.,Aksoy,E. 2012. Çevre Düzeni Planı Toprak ve Arazi Kullanım Grubu Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

1/100.000 ölçekli planın onaylandığı 1998 yılından, günümüze kadar Bursa Ovasının korunmasına yönelik Eylem Planı hazırlanamadığından 11.245 hektar olarak belirlenen Bursa Ovası Koruma Alanı, 2008 yılı itibarı ile 9.250 hektara düşmüş yani korunması gereken Ova Koruma Alanı'nın % 17,7'si (1995 hektarı) kaybedilmiştir (Şekil 3.13).

Şekil 3.13 : Bursa Ova Koruma Alanı'nda (1976) Şehirleşme (Uydu Görüntüsü, 2008)



Kaynak : (Katkat,V.,Aksoy,E. 2012. Çevre Düzeni Planı Toprak ve Arazi Kullanım Grubu Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

“5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu’ndan sonra 2006 yılında yapılmasına karşın Bursa Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanarak yürürlüğe giren 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarında getirilen öneri alan kullanımları ile 2.425,6 hektar ova koruma alanının tarım dışına çıkarılma kararı alınmıştır. Böylece; 1976 yılında korunması protokole bağlanan tarımsal potansiyeli yüksek her türlü tarımsal üretime uygun (özellikle meyve yetiştiriciliği) topraklardan oluşan 11.245 hektar Bursa Ova Koruma Alanı’ndan geriye 8.817 hektar arazi kalmış olup Ova Koruma Alanı’ndaki kayıplar 2006 planında getirilen öneri alan kullanımları ile % 21,5’e yükselmiştir.

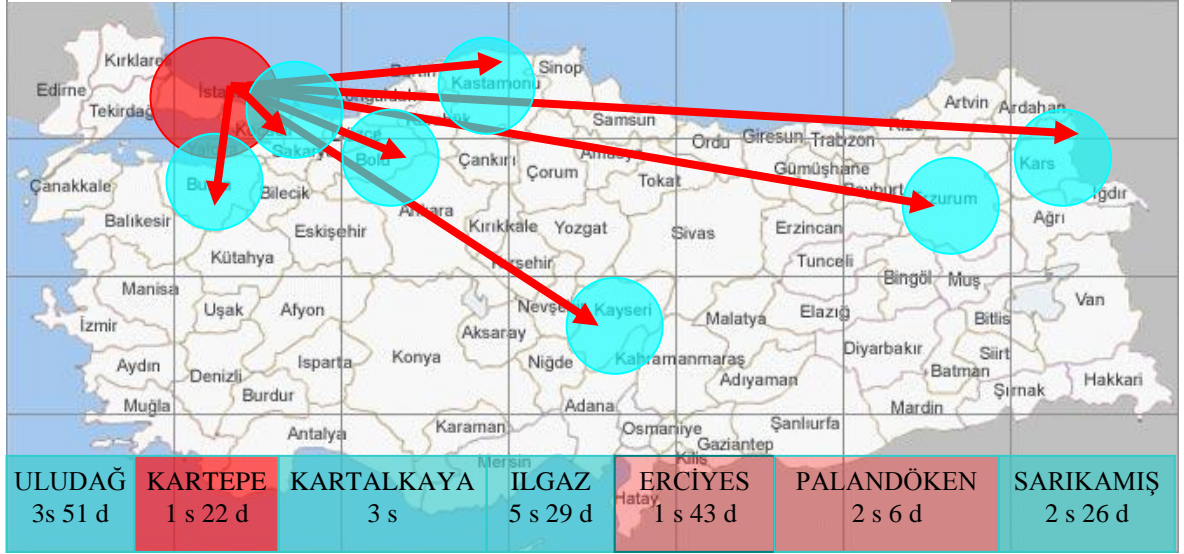
3.1.5. Turizm

Turizm sektörü Türkiye’de potansiyeli olan ve gelişmekte olan, kalkınma planlarında ve çeşitli strateji belgelerinde ele alınan bir sektördür. 2023 Turizm Strateji Belgesi’nde vurgulanan turizm çeşitliliği ve tüm sezonun kullanılması yaklaşımı sonucu, kıyı alanları dışındaki potansiyel alanların değerlendirilmesi gündeme gelmiştir. Bu bağlamda Bursa kenti potansiyeli yüksek illerden biridir. Kent doğal güzellikleri, tarihi değerleri, kültürel birikimiyle farklı turizm türlerinin geliştirilmesine imkân sağlayan bir yapıya sahiptir. Bu yapı içinde inanç turizmi, kongre turizmi, kış turizmi ve kültür turizmi öne çıkan turizm türleri olmuştur.

Bursa farklı sektörlerde büyük kentlere yakın konumunun avantajlarından yararlanıyor görünmekle birlikte kış turizminde bu durum benzer bir yarar için yeterli olmamaktadır. Kış sporlarının malzemeye bağımlı yapısı, bu malzemelerin taşınması problemini beraberinde getirmektedir. Hava ulaşımının verimli kullanılmıyor oluşu Uludağ’ın erişilebilirliğindeki en temel problem olmaktadır. Erciyes, Palandöken, Sarıkamış gibi havayolu ile ulaşımın Bursa’ya göre daha verimli gerçekleştiği kayak merkezleri giderek daha fazla ilgi çekmektedir. Bu anlamda Uludağ’ın yurt içinde güçlü rakipleri olduğunu vurgulamak yanlış olmaz.

İstanbul merkez olarak alındığında erişilebilirlik açısından en avantajlı kış turizmi merkezi Kartepe olmaktadır. Havayolu gerektirmeksizin ulaşılabilen konumu, İstanbul-Kocaeli arasında otoyol ve demiryolu gibi ulaşım olanaklarının güçlü ve çeşitli olması Kartepe’nin başlıca avantajları olmaktadır. İstanbul için erişilebilirlik açısından avantaja sahip diğer merkezler Erciyes ve Palandöken olarak öne çıkmaktadır (Şekil:3.14) Havayolu ile ulaşımın İstanbul örneğinde daha uzaktaki kış turizmi merkezlerini avantajlı duruma getirebildiği görülmektedir. Bu durum konuma bağlı avantajları sınırlandırmakta, kış turizmi merkezlerini daha rekabetçi bir yapı içinde stratejilerini belirlemeye zorlamaktadır.

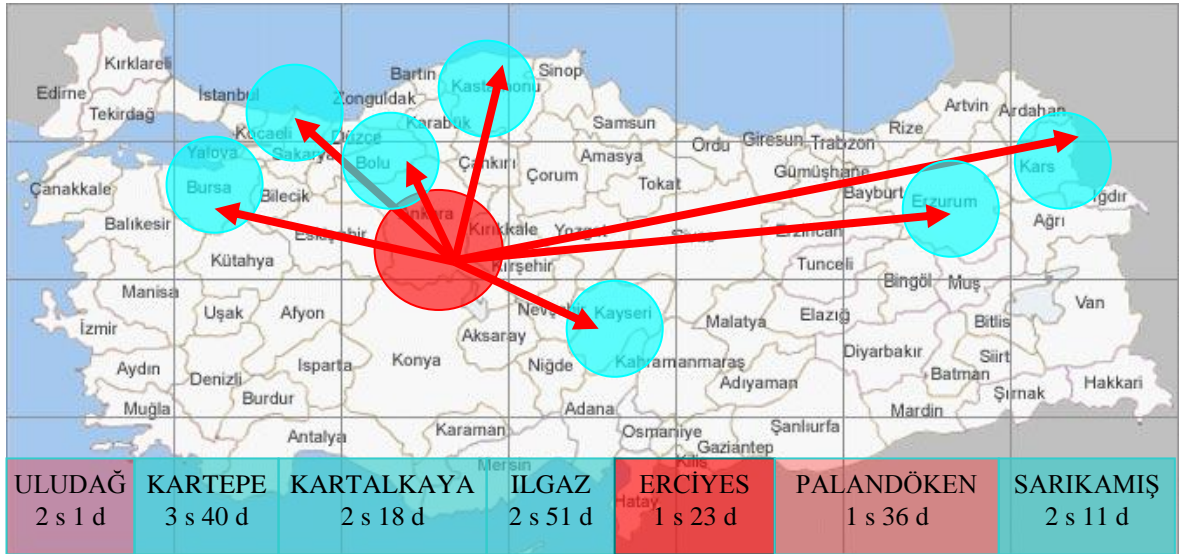
Şekil 3.14 : İstanbul'un Önemli Kış Merkezlerine Uzaklığı (yaklaşık)



Kaynak:(Erkut,G.2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Ankara merkez alındığında erişim süresi en kısa olan merkez Erciyes'tir (Şekil). Ankara'ya yakın konumu uçuş süresini kısaltırken, kent merkezinden havaalanına ve Erciyes kış turizmi merkezine erişim de kısa sürelerde gerçekleşmektedir. Ankara açısından erişim süresi daha kısa olan diğer merkezler Palandöken ve Uludağ'dır. Bu sonuçlar Ankara için karayolu ile ulaşılan merkezlerin erişim süresi bakımından dezavantaja sahip olduğunu göstermektedir.

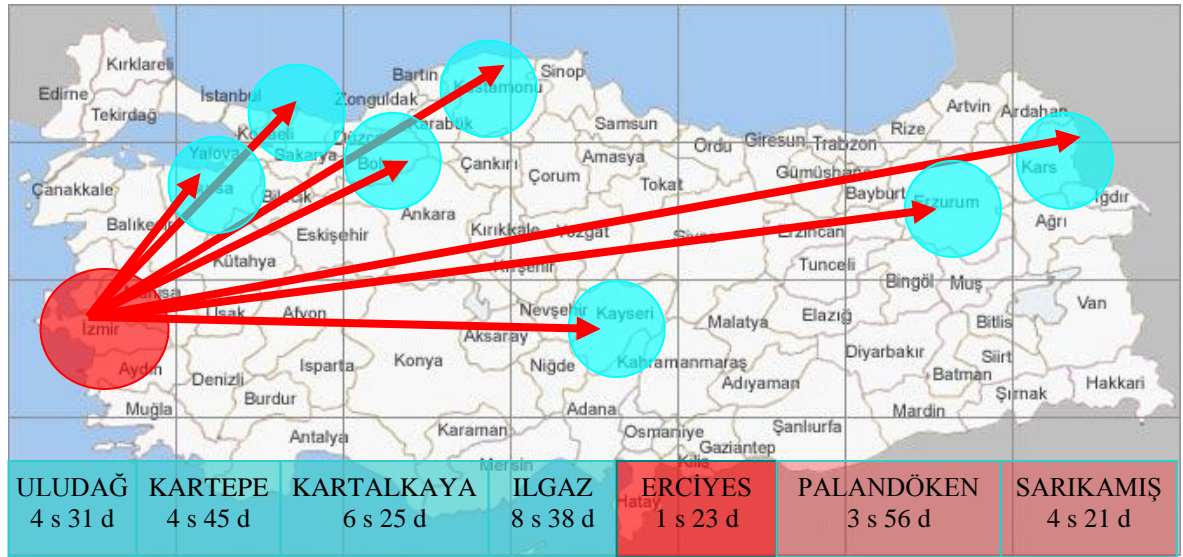
Şekil 3.15:Ankara'nın Önemli Kış Merkezlerine Uzaklığı (yaklaşık)



Kaynak:(Erkut,G. 2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

İzmir merkez alındığında en kısa sürede ulaşılan merkezler İzmir'e en uzak ama havayoluyla erişilebilen merkezler olmaktadır.(Şekil 3.16) Erişilebilirliği en yüksek merkez Erciyes'tir. Erzurum ve Kars'a Ankara aktarmalı seferler (THY) olmasına rağmen Uludağ'a ve karayolu ile erişilen diğer merkezlere göre erişim süreleri daha kısadır.

Şekil 3.16: İzmir'in Önemli Kış Merkezlerine Uzaklığı (yaklaşık)



Kaynak:(Erkut,G.2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Genel bir değerlendirme yapmak gerekirse her üç metropoliten kent için de erişim süresi en az olan il Erciyes'tir. Üç ilden de Kayseri'ye doğrudan sefer olması, havaalanının ve Erciyes kış turizmi merkezinin kent merkezine yakın olması burada ekili olan faktörlerdir. Erzurum ve Kars illeri İstanbul ve İzmir'den doğrudan uçak seferlerini destekleyecek talep oluşturamasa da Ankara aktarmalı seferlerle diğer illerdeki kış turizmi merkezlerine karşı erişim avantajı sağlayabilmişlerdir. Karayolu ile ulaşılan merkezlerden Kartepe İstanbul sınırında yer almanın avantajına sahiptir. Ankara ve İzmir'den Kartepe'ye erişim için İstanbul üzerinden havayolu kullanmak da mümkündür. İldeki havaalanının aktif hale gelmesi ile bu merkezin erişilebilirliği gelecekte daha da artacaktır. Kartalkaya görece olarak hem İstanbul hem de Ankara'ya yakın bir konumda yer almaktadır. Ilgaz içinse Ankara daha yakın bir konumda yer alırken, İstanbul için 5, İzmir içinse 8 saatin üzerine çıkan bir erişim süresi söz konusudur.

Uludağ'ın durumuna bakıldığında üç büyük kentin merkezi sayılabilecek bir konumda olmasına rağmen kış merkezine erişim süreleri diğer merkezlerle karşılaştırıldığında daha büyük değerlere ulaşmaktadır. Erciyes ve Palandöken başta olmak üzere İstanbul için Kartepe, İzmir için Sarıkamış daha kısa sürelerde erişilen merkezler olmaktadır. Havaalanının kent merkezine uzak oluşunun yanı sıra İstanbul ve İzmir seferlerinin Ankara aktarmalı gerçekleşmesi de bu sonuçta etkili olmaktadır. Nüfusu büyük ve ekonomisi canlı bir kent olmasına rağmen İstanbul ve İzmir'den direkt uçuş gerçekleştirecek bir talep oluşmamasında kentin karayolu ile de kolay ulaşılabilir bir mesafede yer alması ve havaalanının kente uzak oluşunun etkili olduğu düşünülmektedir. Uludağ için erişim avantajının korunduğu pazarsa Ankara olarak ortaya çıkmaktadır. Bu değerlendirmeler ışığında Uludağ'ın rekabet avantajları açısından kente ulaşım kalitesi ve süresinin yanı sıra erişim dışındaki konuların da öncelikle ele alınması gerektiği görülmektedir.²

3.3. BURSA'NIN ALANSAL GELİŞİMİ

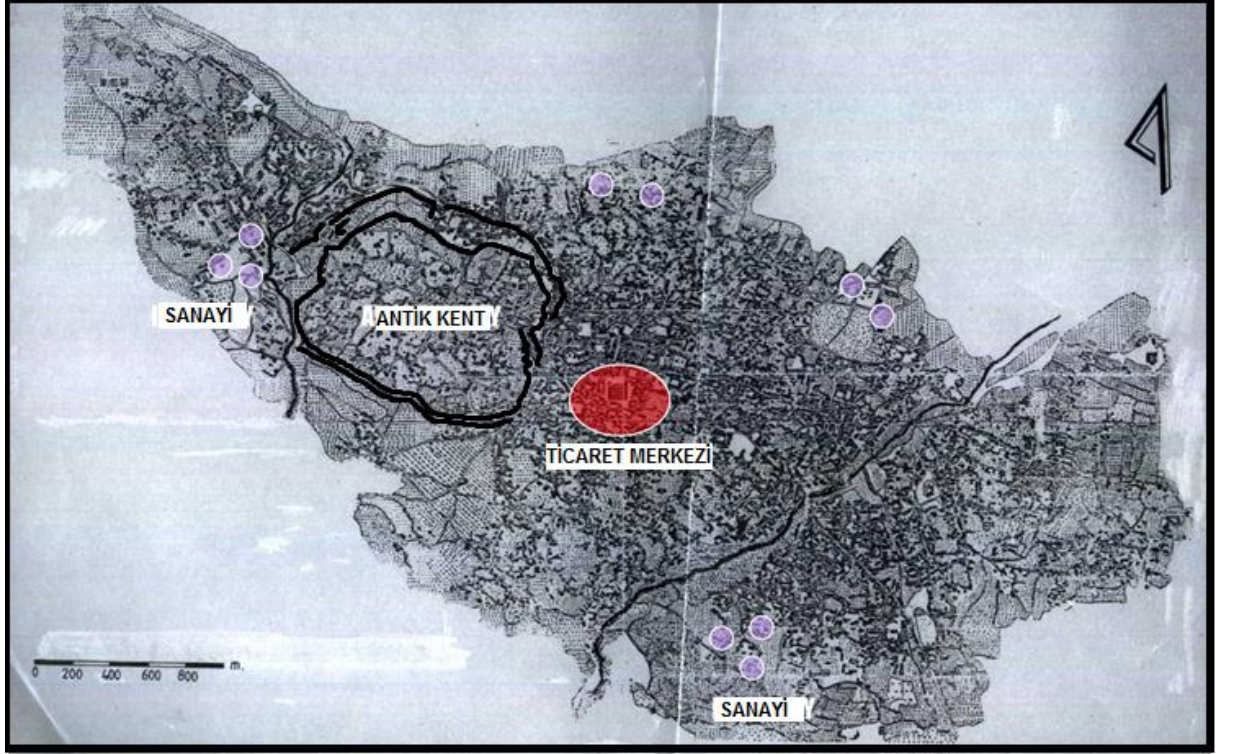
Suphi Bey Haritası

Suphi Bey haritası, Bursa kentinin ilk yerleşimini ve sosyo ekonomik yapıyı mekân üzerinde görmek açısından önemlidir. Harita 1861 – 62 yıllarında Suphi Beyin başkanlığında Osmanlı Erkan'ı Harp subayları tarafından yapılmıştır. Harita incelendiğinde kentte belirgin bir ticari merkez ve Cilimboz Deresi ile Gökdere civarında iki sanayi bölgesi görülmektedir. Ayrıca kentin kuzey kısımlarında da bazı fabrikalar bulunmaktadır.

Kent Uludağ'ın eteğinde dar bir alanda doğu batı yönünde uzanmış olduğu görülmektedir. İpek Yolunun en önemli şehirlerinden birisi olan Bursa'nın merkezi, ticaret kenti kimliğini oluşturan hanlar ve çarşılardan oluşmakta, kentin çeperlerine doğru gidildikçe üretim faaliyetlerinin bulunduğu bölgeler göze çarpmaktadır.

² (Erkut,G.,2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi ss:160-161)

Şekil 3.17: Suphi Bey Haritası-1860



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.

Yol ağı geleneksel Osmanlı kentlerinde görülen organik yapıya sahiptir. Yıldırım, Beyazıt ve Muradiye bölgeleri Osmanlı yerleşme politikası gereği cami, külliye gibi yapıların etrafında gelişme göstermiştir. Seyrek olan konut dokusu içerisinde sebze, meyve, zeytin gibi ürünlerin yetiştirildiği bahçeler bulunmaktaydı.

1930'lu yıllardan sonra kentin ovaya doğru büyüme politikası canlandıran en önemli etmenler Merinos ve İpekiş Fabrikalarının bu bölgede kurulmasıdır. Bu iki fabrikanın yer aldığı kuzeydeki alan gerek benzeri sanayi kuruluşları, gerekse sanayi – konut servis ilişkilerine göre çekim noktası oluşturmuştur. Bu dönemde Bursa, Çekirge yönünde açılan Altıparmak Caddesi üzerinde gelişme göstermiştir.

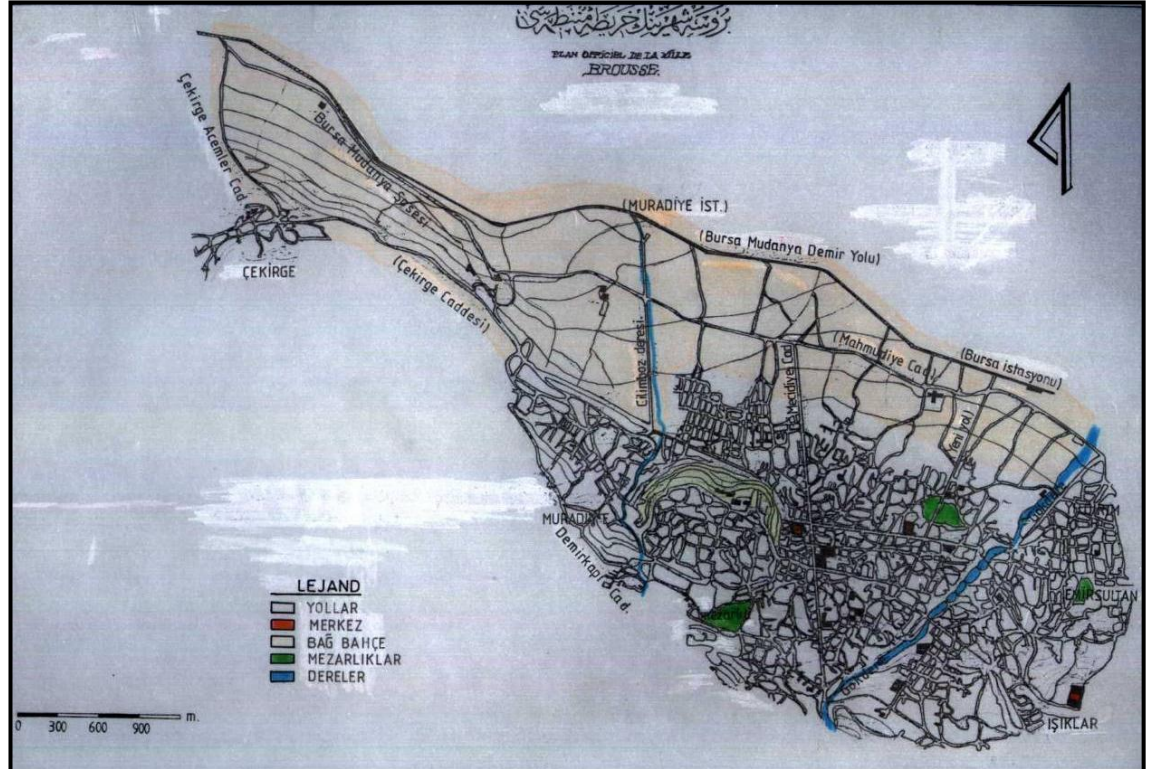
1960'lı yıllarda kurulan Türkiye'nin ilk Organize Sanayi Bölgesi ve otomobil fabrikaları kente hızlı bir gelişmenin oluşmasına sebep olmuş, yaşanan aşırı göç dalgası imar planlarının önüne geçerek sağlıksız kentleşmeye neden olmuştur.

Bursa'nın Planlama süreçlerini incelediğimizde; 1924 yılından itibaren çeşitli dönemlerde plan çalışması yapıldığını görmekteyiz.

1924 Yılı Lörcher Planı

Bursa kentinin ilk planlama çalışması 1924'te Alman Lörcher tarafından yapılmıştır. 1912 de elde edilen hâlihazır harita üzerine dönemin bahçe-kent akımı etkisi altında mevcut dokuyu tamamen yok sayarak hazırlanmış olan plan uygulanamamıştır. Ancak kentte bu planın getirdiği izlere rastlamak mümkündür. Atatürk Caddesi, Hisar girişi bu plan kararları doğrultusunda açılmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2004). Ayrıca kentin kuzeyinde yer alan Bursa ovasına doğru yayılma, genişleme eğilimleri ilk kez bu planda görülmektedir.

Şekil 3.18: Lörcher Planı – 1924



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.

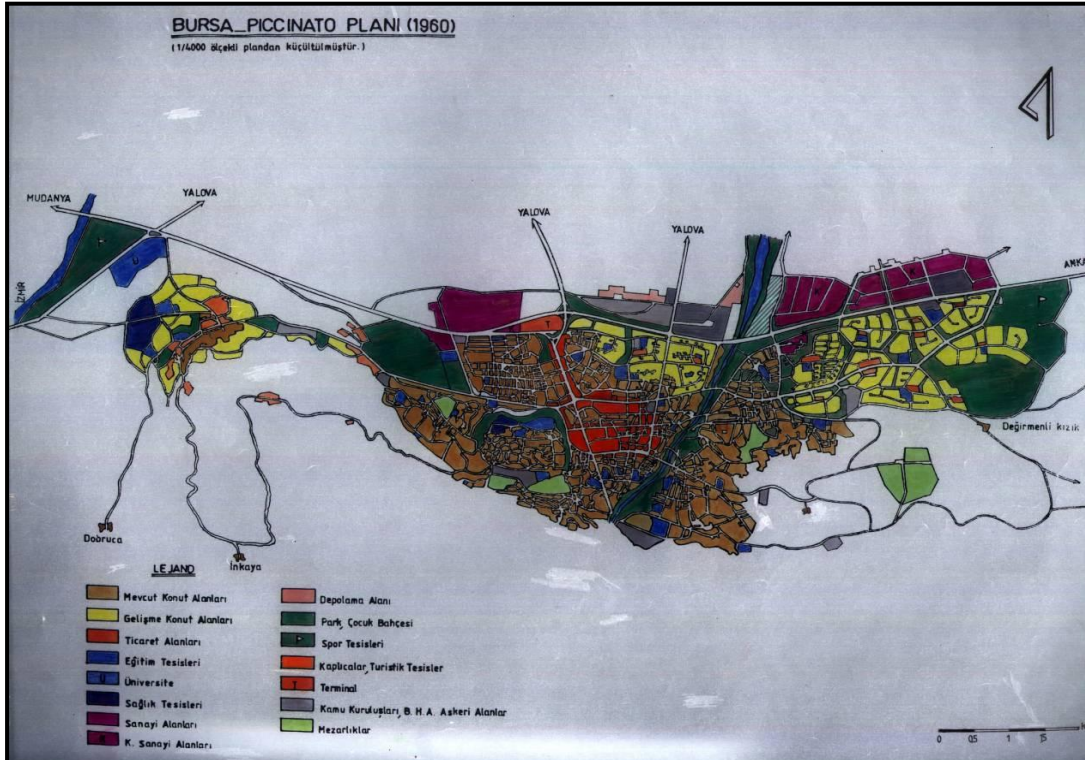
1940 Yılı Prost Planı

1938’lerde Prost Bursa Planı çalışmalarına başlamıştır. Fransız, aksiyel planlamasının genel ilkeleri doğrultusunda yapı yollar nizamnamesi hükümleri çerçevesinde elde edilen Prost Planı büyük ölçüde uygulama olanağı bulmuş, 1960’larda yapılan plana ve bu plan uyarınca elde edilen uygulama planlarına temel olmuştur ³

1960 Yılı Piccinato Planı

Kent 250.000 nüfusa göre planlanmıştır. Plan temelde kentin sahip olduğu doğal ve tarihi değerleri korumayı, bunun yanında yoğun bir kentsel gelişmeyi amaçlamıştır. Kent merkezi tarihi yapısı ile korunmuş; kuzeyde açılan Fevzi Çakmak Caddesi üzerinde, İdari Merkez ise Haşim İşcan Caddesi üzerinde geliştirilmiştir. Yeni merkezin doğu, kuzey ve batısında yoğun gelişme alanları önerilmiştir. Kent kuzeyinde karayolu geçişi bu plan kararları doğrultusunda gerçekleşmiştir.

Şekil 3.19: Piccinato Planı-1960



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.

³(Bursa Büyükşehir Belediyesi. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.)

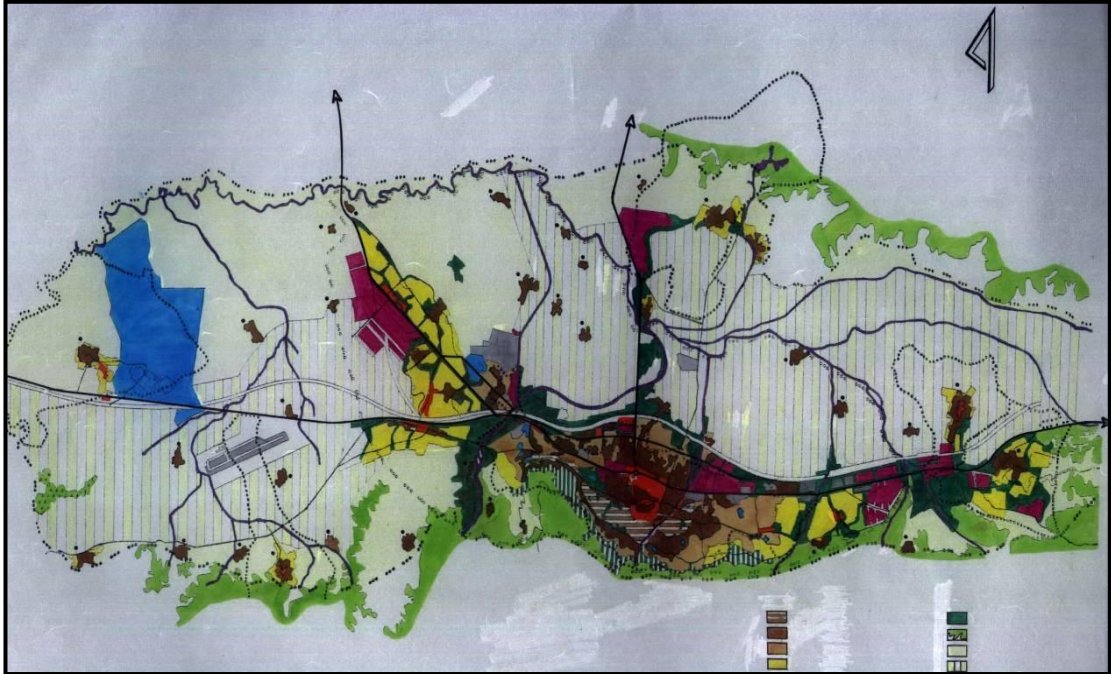
Yeni sanayi alanları Mudanya – Ankara yolunun kuzeyinde konumlanmaktadır. Planın getirdiği bölgesel ölçekteki kararlar (1/10000) tarımsal alanların korunması ve yeni bir sanayi bölgesinin oluşturulmasıdır

Mudanya- Ankara istikametindeki kara yolunun izlerini ilk defa bu planda görülmektedir. Ayrıca kent kuzeye doğru gelişmesini önlemek amacıyla oluşturulmuş olan sanayi alanları Bursa'nın sanayi kenti kimliğinin oluşmasında büyük etkisi olmuş fakat kentin kuzeye doğru gelişmesine engel olamamıştır.

1976 Yılı Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresi Planı

İstanbul Nazım Plan Bürosu paralelinde kurulan Bursa Nazım Plan Bürosunda oluşmuş olan 1/25000 ölçekli planda; temel amaç bölgesel çalışmalara veri derlemek ve kentin yeni planını elde etmektir. 3 yıl süren bu ilk çalışma Metropolitan Bölge sınır tespiti, arazi kullanımı, sanayi, işyeri, resmi kurum anketleri ve doku analizleri yapılmıştır.⁴

Şekil 3.20: 1976 Yılı Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresi Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.

⁴(Bursa Büyükşehir Belediyesi. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.)

1976 planında şehir tarım alanları ve kentsel alanla birlikte bir bütün olarak değerlendirilmiştir. Planda İzmir-Ankara yolu kenti sınırlayıcı etki olarak görülmektedir. 1960 yılı Piccinato Planında yer alan Mudanya-Ankara yoluna paralel iki farklı yol güzergâhı oluştuğu görülmektedir.

Mudanya bağlantısı üzerinde bulunan sanayi ve çevresinde gelişmeler öngörülmüş ve Bursa- İstanbul yolu üzerinde yeni sanayi alanları önerilmiştir. Kentin batısında bugünkü Uludağ Üniversitesi kampüsünün yeri belirlenmiştir.

Planda ova üzerinde oldukça fazla tarım dışı faaliyet görülse de tarım alanlarının muhafazası ilk defa bu dönemde gündeme gelmiştir. Bu sebeple kentin batı kesimindeki tarım arazilerinin yerleşime açılmaması sebebiyle hava alanı önerilmiş, fakat bu hava alanı projesi gerçekleştirilememiştir.

1977 Yılı Ova Koruma Protokolü

Başta dönemin Bursa Valisi, Belediye Başkanları ve kentteki tüm kamu kurumlarının yöneticileriyle imzalanan protokolde 1976 yılında yapılan 1/25000 ölçekli planın tarımsal alanların korunması amaçlı getirdiği kararlar doğrultusunda nitelikli tarımsal alanların tahribatı bir ölçüde yavaşlatılabilmıştır.⁵

1984 Yılı Bursa Nazım Planı

1975 yılında artan nüfus gelişme hızı, mevcut uygulama planlarının yetersiz kalması yanında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu kararları ile getirilen kısıtlama kararlarının büyük boyutlara varan sorunlara neden olması 1/25.000 ölçeğindeki planın daha büyük ölçeklere indirgenmesi zorunluluğu nedeni ile Bursa Nazım İmar Plan Bürosu 1980 yılında 1/5000 ölçeğinde Nazım İmar Planı çalışmalarına başlanmıştır.

⁵(Bursa Büyükşehir Belediyesi. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.)

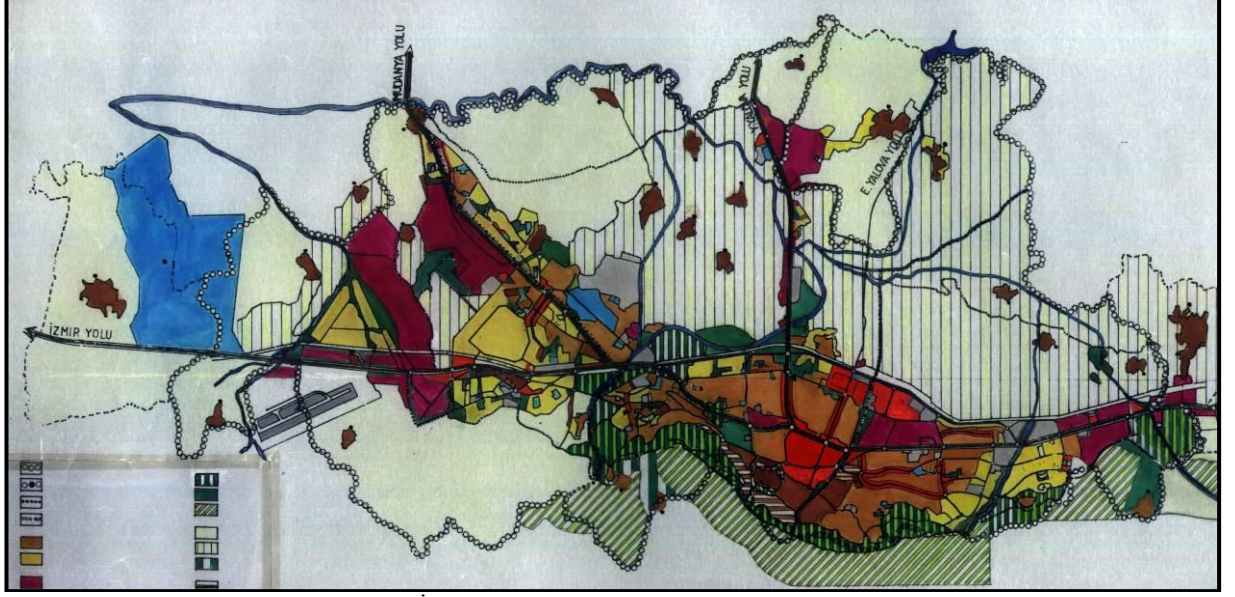
Yerleşimin plan döneminde Ankara – İzmir karayolu boyunca yayılması ana makro form kararı olarak belirtilmiştir. Bunun temel nedeni kuzeyde 1977 yılında oluşturulan Ova Koruma Protokolü kapsamında sulu tarım arazileri ile güneyde Uludağ eteklerinin oluşturduğu doğal sit alanlarıdır. Özellikle batıda, Nilüfer Çayından sonra İzmir ve Mudanya yolu boyunca uzanan alanlarda yaklaşık 500.000 kişinin yerleşmesi öngörülmüştür.

Kent merkezi karayoluna kadar genişletilerek yaklaşık 350 ha'lık ticaret ve hizmet alanları sağlanmaya çalışılmıştır. Ayrıca doğu ve batı da konut bölgeleri içinde alt merkezler oluşturularak bir merkez kademelenmesi oluşturulmaya çalışılmıştır.

Planda sanayi alanları batıda Organize Sanayi Bölgesi ve kuzeyde Demirtaş Sanayi Bölgesi ile kent içinde gelişmesi dondurulan mevcut sanayi kuruluşlarından oluşmaktadır. Bu alanların toplamı 810 ha'dır. Bunu aşan sanayi yerleşim taleplerinin Bursa merkezi içinde karşılanamayacağı ve bunların desantralize edilmesi önemli bir plan kararıdır. Küçük Sanatlar için merkezin uzantısı olan mevcut Duaçınar Küçük Sanatlar Sitesinin tevsii ile genişletilen alan ile doğu ve batıda iki sitenin oluşturulması öngörülmektedir. Bu alanların toplamı 500 ha'a ulaşmaktadır.⁶

⁶(Bursa Büyükşehir Belediyesi. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.)

Şekil 3.21: 1984 Yılı Bursa Nazım Planı



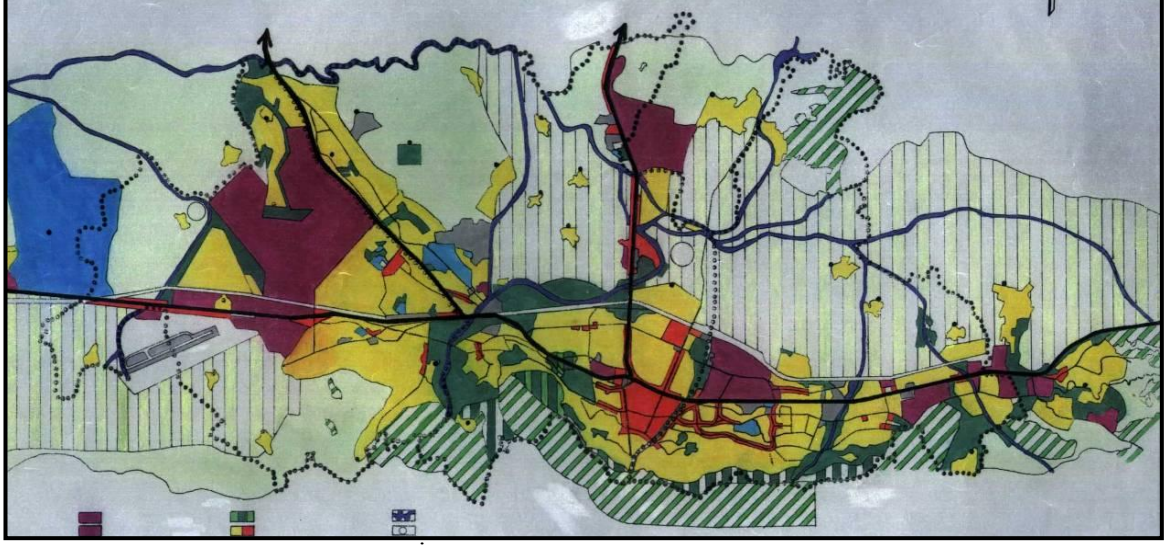
Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.

1990 Yılı 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı

1990 yılında yapılan planlama çalışması ile 2 Etap halinde revizyon çalışması düşünülmüş ve 1.Etap plan çalışması ile plan kararlarıyla mevcut durumun çakışmadığı alanlar tespit edilmiş ve bu alanlarla ilgili uygulamaya dönük plan kararları üretilmiştir. 1990 yılı revizyonu ile Osmangazi' de 490 ha, Yıldırım' da 948 ha, Nilüfer' de 1048 ha alan planlanmış, bu alanlarda ortalama yerleşme yoğunluğu 120 kişi/ha olarak belirlenmiş ve 338.000 kişinin yaşayacağı düşünülmüştür ⁷

⁷(Bursa Büyükşehir Belediyesi. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.)

Şekil 3.22: 1990 Yılı 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.

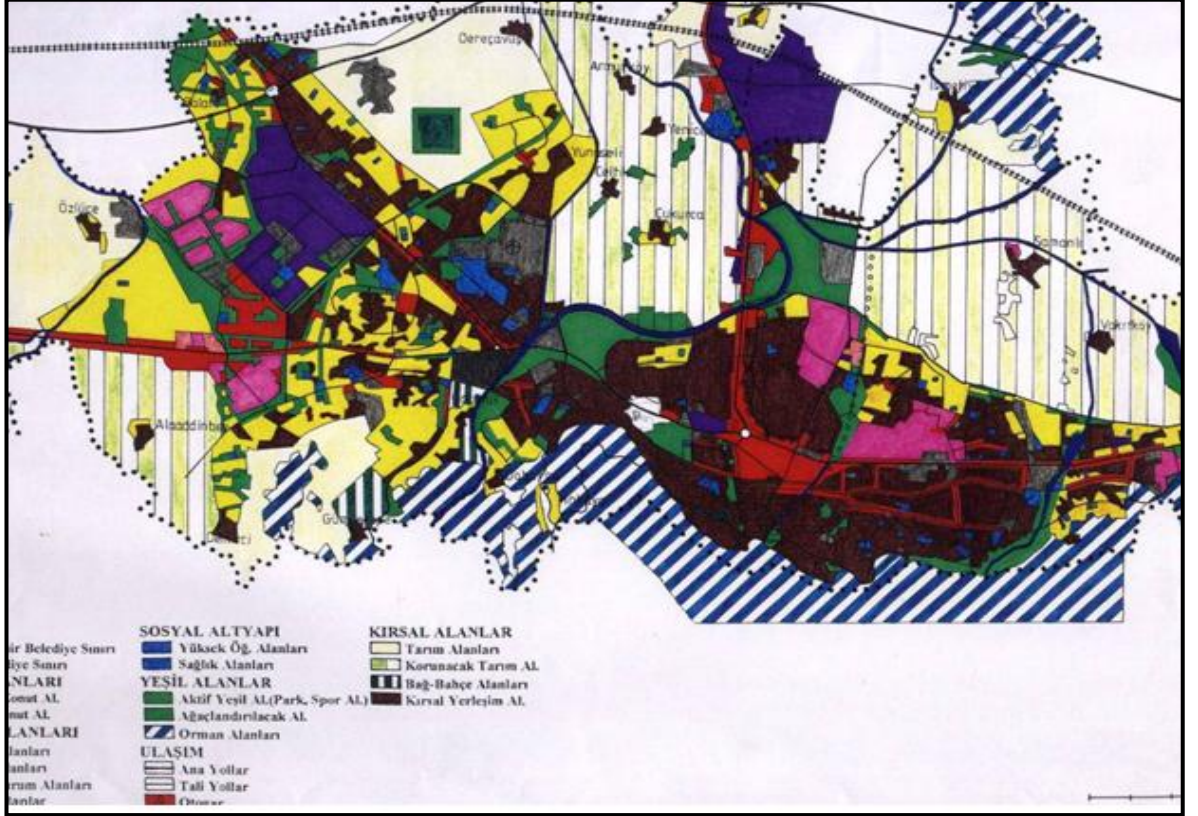
Planda, Mudanya yolu üzerinde, daha önce birbirinden ayrı olan sanayi bölgelerinin büyüyerek birleştiği ve konut alanlarının arttığı görülmektedir. Ayrıca bu dönemde daha önce imar faaliyetleri olan İstanbul yolu üzeri ve Demirtaş bölgesindeki konut baskısı altındaki tarım alanlarının tahribatının arttığı görülmektedir.

1995 Yılı 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu

Büyükşehir Belediyesi Kentsel Gelişim Şube Müdürlüğüne yapılan revizyon imar planı kararlarının, yapımına o yıllarda başlanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının ana ilkeleri doğrultusunda olması hedeflenmiştir. Planda kentin batı yönünde gelişmesi kararı alınmıştır. Nilüfer İlçesi'nde 140000, Osmangazi İlçesi'nde 135000 ve Yıldırım İlçesi'nde ovaya doğru geliştirilen 190000 kişilik gelişme alanları önerilmiştir. Ayrıca kent içerisinde ana ulaşım akslarının açılabilmesi için yoğunluk artışı yapılması kararı getirilerek yenilenecek konut alanları belirlenmiştir.⁸

⁸(Bursa Büyükşehir Belediyesi. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.)

Şekil 3.23: 1995 Yılı 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehirçilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. Bursa'da Kent Planlaması. İmar Planları süreci. 2004.

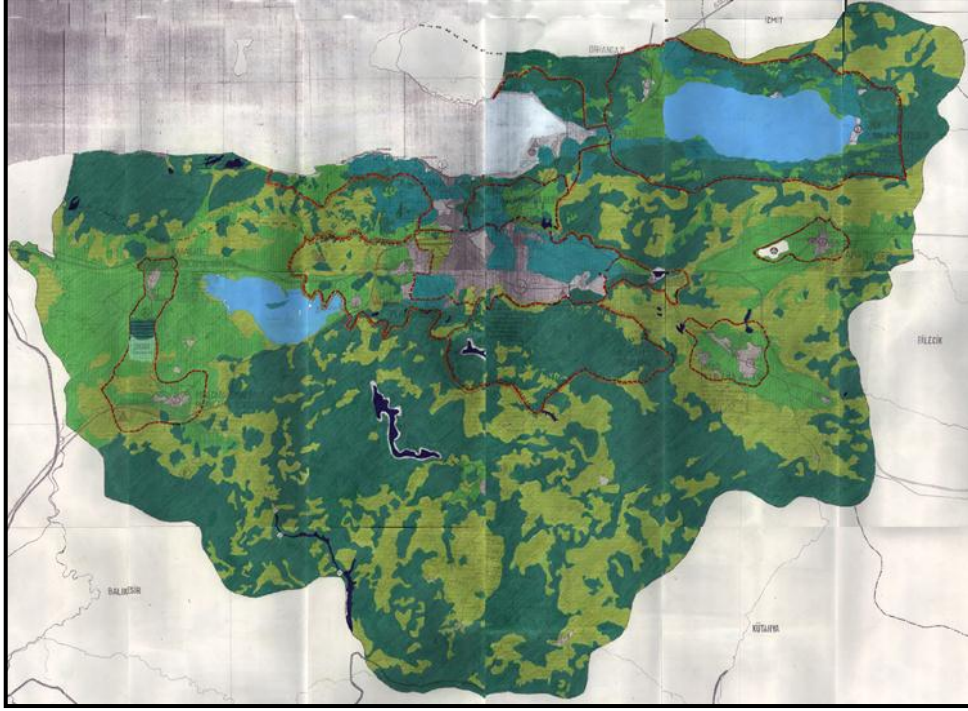
Bu planda kentin batısındaki hava alanı kaldırılmış, bu bölgede konut alanları planlanmıştır. Yakın çevre yolu daha kuzeye doğru kaydırılmış, bugünkü otoyolun bir bölümünü oluşturan çevre yolunun güzergâhı belirlenmiş ve imar planlarına işlenmiştir. İlk çevre yolunun yapılması kentin sınırını belirlerken ikinci (uzak) çevre yolu kentsel ve bölgesel değerlendirildiğinde yeni gelişme aksları oluşturacak ve kentin büyümesi yönünde yeni bir sınır teşkil etmiştir. Artık kentsel büyüme kuzey ve batıdaki tarım alanlarına doğru olmuştur. Bu da tarım alanlarının gün geçtikçe azalacağı anlamını taşımaktadır.

Bursa 2020, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

1998 yılı içinde yapılan planda Bursa İli'nin tarımsal, turistik ve tarihi değerleri koruyarak 'gelişen sanayi' profili oluşturulmuştur. Bu hedef doğrultusunda sanayi bölgeleri, tarımsal toprak niteliği düşük alanlarda, organize sanayi bölgeleri şeklinde

gelişmesi belirtilmiştir. Planda kirletici sanayileri kontrol ile çevre tedbirleri ayrıntılı olarak belirlenmesi kararı alınmıştır.

Şekil 3.24: Bursa 2020 Yılı Çevre Düzeni Planı



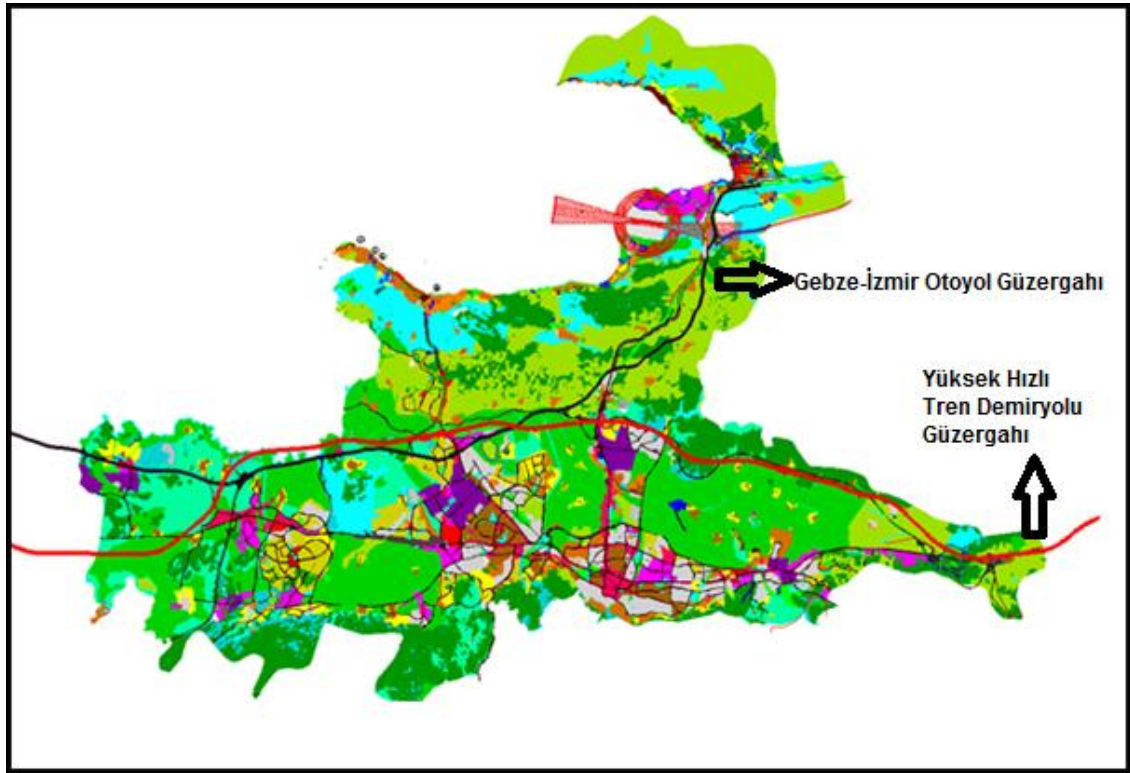
Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Şube Müdürlüğü.1998.

Bursa 2020 yılı 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planından sonra İnegöl Planlama Bölgesi, Mustafakemalpaşa – Karacabey Planlama Bölgesi, İznik – Orhangazi Planlama Bölgesi, Yenişehir Planlama Bölgesi, Mudanya – Gemlik Planlama Bölgesi, Merkez Planlama Bölgesi, Doğu Planlama Bölgesi, Batı Planlama Bölgesi, Kuzey Planlama Bölgesi olmak üzere 9 adet planlama bölgesi tanımlanmıştır.

Planlama bölgelerinde; İnegöl Ovasının korunması, İnegöl’de ilave sanayi alanlarına izin verilmemesi, Karacabey ve Kemalpaşa da yoğun tarım üretimine ve tarımsal sanayinin geliştirilmesine, kirletici olmayan yeni sanayi alanlarının oluşturulması, İznik ve Orhangazi’ de, tarımsal üretimin devam ettirilmesi sanayinin zeytin alanlarına zarar vermeyecek yüksek teknoloji kullanan sanayiye dönüşmesi, yeni üretim tesislerinin yer seçmesine izin verilmemesi ve İznik İlçesi için tarımsal dokunun korunması, Yenişehir’de sivil hava alanının açılması, yalnızca tarımsal sanayi tesisleri ve depolama alanları yönünde gelişmesi, Mudanya ve Gemlik ilçelerinde Liman faaliyetlerini

geliştirici tesisler, depolama ve ambalajlama dışında yeni sanayiye izin verilmemesi ve özellikle Gemlik zeytin üretimine zarar verilmemesi, Kuzey Planlama Bölgesi bakanlıkça Ovaakça'da köy gelişmesinde büyük bir gelişme bölgesi ayrılmış yol aksı boyunca sanayi ve karayolu servis alanı kararı getirilmiştir. Batı planlama bölgesinde noktasal ve kirletici sanayilere izin verilmemesi organize nitelikte kurulacak sanayi ve küçük sanayi alanının planlanması, Merkez Planlama Bölgesinde organize sanayi bölgelerindeki boş parsellerde yer seçecek sanayi alanlarının yüksek teknolojiye sahip sanayiler olması ve yeni sanayi alanlarının olmaması , Planlama bölgesinde bulunan, Gürsu ve Kestel ilçelerindeki, özellikle ova alanı ile bitişik durumda olan sanayi alanlarının sıhhileştirilmesi ve genişletilmemesi alınan kararlar arasındadır karar alınarak Bursa ovası korunmak istenmiştir.

Şekil 3.25: Merkez, Gemlik, Mudanya, Kestel, Gürsu, Yıldırım ve Nilüfer ilçeleri kapsayan güncel 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planları



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Şube Müdürlüğü.2013

Onaylı 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planlarında planlarda arazi kullanımına göre 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında alınan kararlara göre sanayi ve tarım ilişkisi kısmen korunsun da kaçak yapılaşmanın önüne geçmek amacıyla gerektiği kadar önlem alınmamıştır.

Gebze-İzmir Otoyolu ve Yüksek Hızlı Tren Demiryolu Bursa geçişinde Kemalpaşa, Karacabey, İznik, Orhangazi, Kuzey Planlama Bölgesi, Batı Planlama Bölgesi ve Merkez Planlama Bölgesindeki üretim faaliyetleri ve arazi kullanımını doğrudan etkileyecek ve kentsel ölçekte düşünüldüğünde diğer planlama bölgelerini dolaylı olarak etkileyeceği açıktır.⁹

3.2. BURSA’NIN ULAŞIM OLANAKLARI

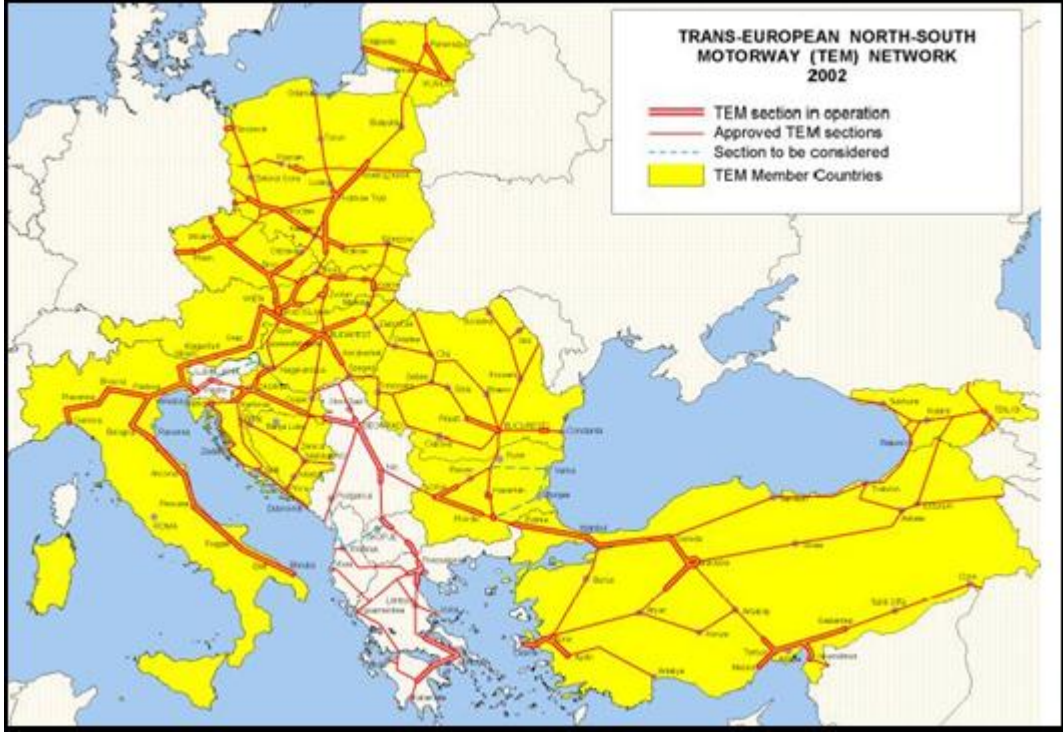
Bu bölümde öncelikle Bursa’nın uluslararası ve yerel ulaşım ağları ve lojistik bağlantı noktalarına göre konumu incelenecektir.

3.2.1. Uluslararası Ulaşım Bağlantıları Açısından Bursa’ya Bakış

1977’de Doğu Avrupa’da başlatılan ve Kuzey-Güney ekseninde gelişmeyi amaçlayan ve Türkiye’nin de dahil olduğu büyük ulaşım koridoru Trans-Avrupa, Kuzey-Güney Otoyol Ağı (Şekil 3.26) halini almıştır. Aynı dönemde Trans-Avrupa Ağları içinde birbiriyle bütünlük deniz-hava-kara-demiryolu ulaşım sistemlerinin kurgulanmıştır. Bu süreç neticesinde, Kuzey-Güney Otoyol ağı önce Balkanlar ve Karadeniz’in dahil olduğu bir bölgede diğer ulaşım ağlarını da içine alan PETRA konsepti ile genişlemiş ve ardından da Ön Asya Ülkeleri arasındaki Sarakhs anlaşmasının eklenmesiyle Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru yani TRACECA’ya dönüşmüştür. Bunun neticesinde Türkiye’nin Avrupa-Asya arasındaki önemi artmıştır.

⁹(Bursa Büyükşehir Belediyesi.1998.1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Plan Raporu. Bursa).

Şekil 3.26: Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyol Ağı, 2002



Kaynak:(Erkut,G.2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler Asya ve Pasific Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) tarafından da desteklenen Avrasya Ulaşım Koridoru (Şekil 3.27), Japonya'dan Avrupa'ya kadar uzanan, Karadeniz, Kafkasya ve Hazar bağlantılarını kullanmayı amaçlayan ve geniş bir coğrafyayı kapsayan bir ulaşım koridoru olarak geliştirilmektedir. Türkiye bu açıdan önemli bir geçiş alanını oluşturmaktadır. Bu güzergah, "İkinci İpek Yolu" olarak da adlandırılmaktadır. Rusya ve İran gibi ülkelerin ise alternatif olarak Finlandiya-Hindistan arasında uzanan bir Kuzey-Güney aksını destekledikleri bilinmektedir.

Şekil 3.27 TRACECA Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru



Kaynak: (Erkut,G.2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

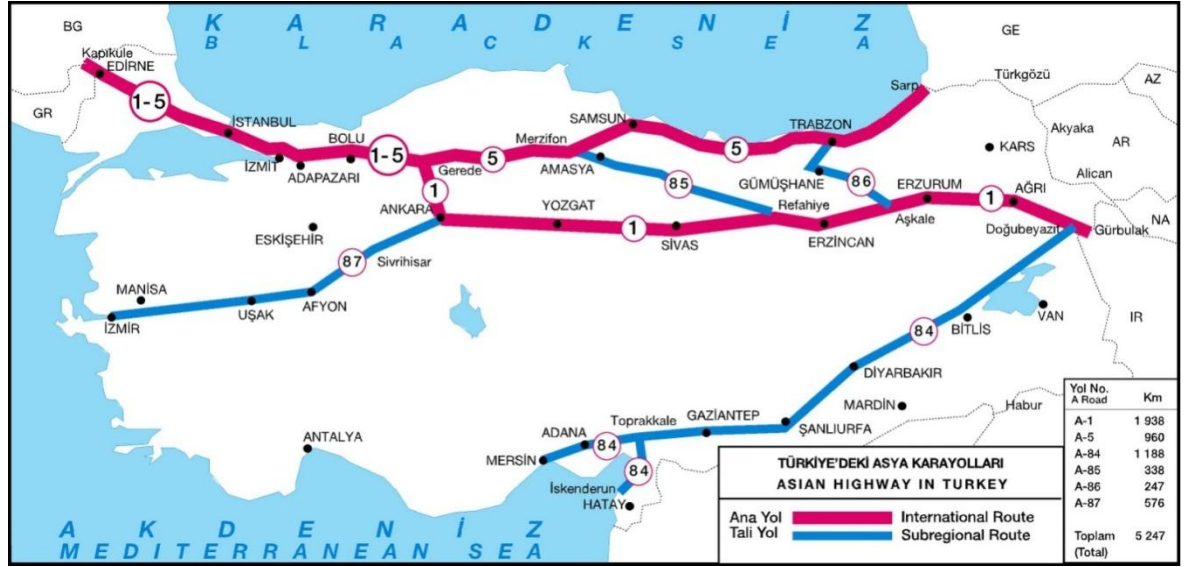
Ukrayna, Moldova, Moğolistan, Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan, Kazakistan, Türkmenistan, Tacikistan, Kırgızistan ve Özbekistan da projeye dahil olan ülkelerdir.

TRACECA yalnızca ulaşım altyapısını kapsamamakta, ayrıca ulaşım modları arası geçişin kolaylaştırılması, kara-demiryolu-deniz taşımacılığının bütünleştirilmesi, trafik, güvenlik gibi konularda işbirliği sağlanması ve gümrük, vergi gibi uygulamaların uyumlulaştırılmasını da amaçlamaktadır.

Güzergâhın bir özelliği de Ankara üzerinden Akdeniz ve oradan Atlantik' açılması düşünülen deniz koridoruna sahip olmasıdır.

TRACECA projesine ek olarak, Ön Asya ülkelerinin İzmir ve Mersin gibi limanlara erişimini geliştirmek için ayrıca yeni bağlantılar da geliştirilmektedir

Şekil 3.28 Türkiye'deki Asya karayolları ESCAP



Kaynak: <http://samettoksoy.blogspot.com/2009/12/asya-ve-pasifik-ekonomik-ve-sosyal.html>

Türkiye bir yandan Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler kanalıyla uluslararası ulaşım ağı üzerinde önemli bir rol üstlenme stratejisini uygularken, bir yandan da yakın bölgeleri ile ilişkilerini geliştirmek için de ulaşım amaçlı anlaşmalar ve yatırımlar yapmaktadır. Bu çerçevede Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı çerçevesinde Karadeniz'de Ro-Ro ve vagon taşımacılığı başta olmak üzere önemli yeni hatlar açılmıştır. Ayrıca kentler arası ilişkiler de geliştirilmektedir. Örneğin Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Gürcistan ve Rusya ile imzalanan anlaşmalarla Türkiye ve bu ülkeler arasında karşılıklı feribot seferleri başlarken, birçok şehir kardeş olmuş ve karşılıklı özel sektör yatırımları yapılmıştır (Erkut ve Baypınar, 2007).

Bursa açısından durum incelendiğinde, Bursa'daki sınai ve zirai üretim açısından uluslararası piyasalara çıkış açısından önemli limanların ve karayolu bağlantılarının ülke genelinde açılmasına rağmen, Bursa'nın bu çıkış noktalarına erişimi açısından henüz ciddi bir gelişme olmadığı görülmektedir. Ancak önümüzdeki dönemde Bursa açısından önemli bir çok yeni ulaşım projesinin kamu gündeminde olduğu ya da hâlihazırda uygulanmakta olduğu görülmektedir. Trans-Avrupa Otoyol Ağları sistemi içinde Bursa'nın ilerideki otoyol bağlantıları (Şekil 3.29)'deki gibi olacaktır.

Şekil 3.29: Trans-Avrupa Otoyol Ağları



Kaynak: KGM, 2012

Bununla beraber, Türkiye'nin Avrupa ile karayolu ilişkileri açısından yukarıdaki haritalar tam bir çerçeve çizmemektedir. AGR Uluslararası Yol Ağı anlaşmasına göre Türkiye'nin Güneydoğu Avrupa Alanı içinde tanımlandığı yol ağı Şekil 3.30'daki gibidir. Buna göre Bursa, Portekiz-Lizbon'dan Habur üzerinden Irak'a kadar uzanan E-90 otoyol ağı üzerinde tanımlanmaktadır. Lapseki – Çanakkale üzerinden gelen bu bağlantının bir köprü ile güçlendirilmesi durumunda, Bursa'da ciddi kentsel gelişim etkileri olması muhtemeldir. Hâlihazırda devam eden Ankara-Niğde arası otoyol çalışmalarının da Bursa açısından Mersin Limanı ve Gaziantep ile Hatay üzerinden Ortadoğu ülkelerine erişim olanaklarını iyileştireceği varsayılabilir.

Şekil 3.30:Uluslararası E Yolları



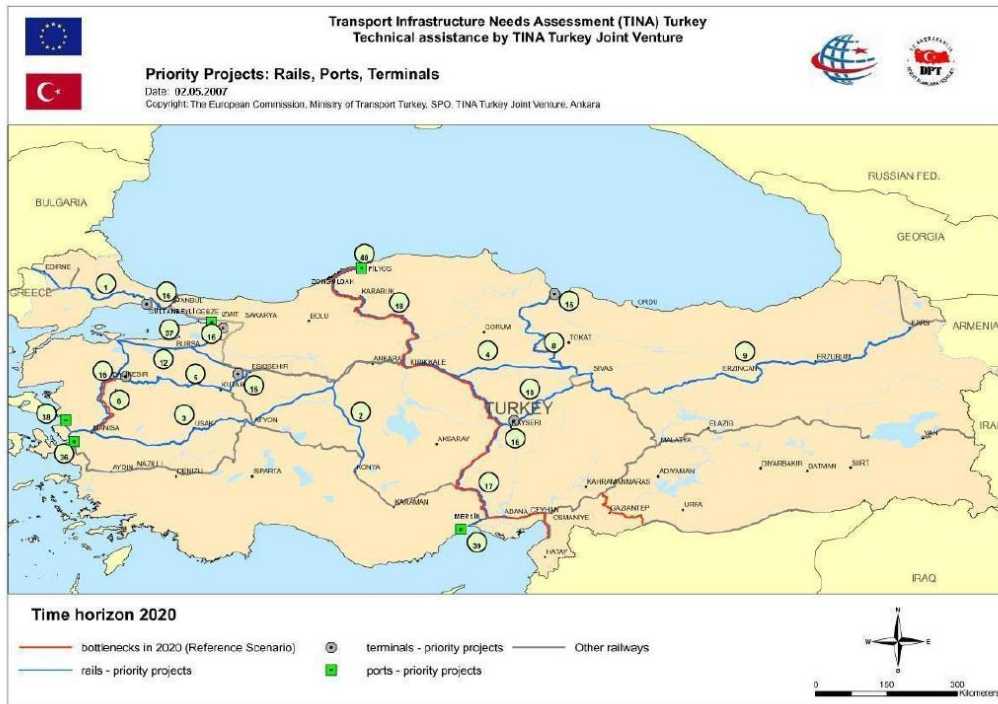
Kaynak: KGM, 2012

Bursa'ya dair bir öngörü ulaşım altyapısı ihtiyaç değerlendirme çalışmasında (TINA) yer almaktadır. Buna göre karayolu ulaşımında Bursa-Eskişehir-Sivrihisar aksındaki trafiğin ileride yoğunlaşacağı da ayrıca dile getirilmiştir. Ayrıca hâlihazırda Bursa-Derince ve Karacabey – Balıkesir hatlarında yoğunluğu fazla olduğu, 2004 verilerine göre günde 6500 ve üzeri ağır vasıtanın bu güzergâhlardan geçiş yaptığı ifade edilmiştir.

Şekil 3.31: Öncelikli Demiryolu, Liman ve Terminal Projeleri

TINA Turkey

Final Report



Kaynak: TINA –Türkiye Ortak Girişimi.2007.Türkiyenin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması.Mayıs. Ankara

Türkiye’de ayrıca demiryolu ve deniz yolu bağlantıları da dikkate alındığında 2020 yılındaki ulaşım ağının TINA’ya göre Şekil 3.32’deki gibi olacağı öngörülmektedir. Bu öngörüye göre Bursa, hızlı tren ağı içinde bir uğrak noktası olacaktır. Bandırma-Bursa-Osmaneli hattının ulaşım sistemi açısından önemli bir rolü olacağı ifade edilmiştir. Ancak İzmir-İstanbul arasında doğrudan doğruya bir hızlı tren hattı öngörülmemektedir. İstanbul – İzmir arasındaki ulaşımın Bursa üzerinden yeni geliştirilecek olan otoyol ile birlikte gerçekleştirileceği öngörülmektedir.

Şekil 3.32: Türkiye 2020 Ulaşım Altyapısı Çekirdek Ağ Öngörüsü



Kaynak:TINA –Türkiye Ortak Girişimi.2007.Türkiyenin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması.Mayıs.Ankara

3.2.2. Bursa'nın Yerel Ulaşım Olasılıkları

Bursa'da Demiryolu ulaşımı:

Bursa İli bölgede şehirlerarası demiryolu güzergahı üzerinde yer almayan bir kenttir. Bursa ili içindeki demiryolu şebekesi sadece Bursa kent merkezinde yer alan Bursaray güzergâhıdır. Mevcut güzergâhın uzunluğu toplam 16 km'dir.

TCDD; Ankara- İstanbul hızlı tren hattının, Bilecik'ten Bursa'ya da bağlanmasını sağlayacak proje 2010 yılında başlamış ve 2015 yılında bitirmeyi hedeflemektedir. Bursa üzerinden geçecek olan demiryolu hattı projeler bölümünde verilecektir.

Bursa'da Deniz yolu ulaşımı:

Bursa İli, Ülke ve Bölgesi içinde deniz ulaşımı yönünden önemli bir konuma sahiptir. Tarihsel süreç içinde eski çağlardan beri kıyılarındaki limanlar yük ve yolcu taşımacılığında önemli rol oynamıştır. İlin kıyı yerleşim alanları olan Mudanya ve Gemlik sahillerinde Antik Liman kalıntılarına rastlanılmaktadır.

Bursa İl'inde kullanılmakta olan mevcut liman ve iskeleler ağırlıklı olarak yük taşımacılığında hizmet vermektedir. Bursa'daki limanların yük elleçleme hacmi, Marmara Bölgesi'nin % 8- % 10'u, Türkiye'nin ise % 4'ü civarındadır.

Şekil 3.33'de Bursa ilinde, Denizcilik Müsteşarlığı Liman Başkanlığı kontrolünde hizmet veren limanlar gösterilmiştir. Bu limanlar;

- Gempport Limanı
- Borusan Limanı
- Gemlik Gübre Rıhtımı
- BP İskelesi
- Roda Lojistik Limanı
- Marmara Kimya Sanayi
- Mudanya İskelesi'dir.

Şekil 3.33: Bursa İli Kıyı Yapıları



Kaynak: (Gerçek H. 2012. Çevre Düzeni Planı Ulaşım, Lojistik ve Teknik Altyapı Sektör Analiz Raporu, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Bursa'nın deniz ulaşımı için kullanılan yolcu iskelesi Mudanya'dadır. 1997 yılına kadar Denizcilik İşletmelerine ait yolcu vapurları ile İstanbul- İmralı-Gemlik-Mudanya güzergâhında seferler düzenlenmiş, bu tarihten itibaren İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. (İDO) tarafından düzenli tarifeli seferlere başlanmıştır. Vapurlar ile yaklaşık 4 saat süren İstanbul – Mudanya seferi, deniz otobüsleri ile 75 dakikaya indirilmiştir. 2007 yılından itibaren Güzelyalı'daki Bursa Feribot İskelesi açılmış ve araç ve yolcu taşımacılığı seferleri buradan devam etmektedir.

Ayrıca Bursa Büyükşehir Belediyesine bağlı bir kuruluş olan Burulaş (Bursa Ulaşım Toplu Taşıma İşletmeciliği A.Ş) 2012 yılından itibaren (BUDO) Mudanya-İstanbul (Kabataş) deniz otobüsü seferlerine başlayarak yolcu ulaşımına alternatif olarak kazandırmıştır.

Bursa'da Hava Yolu Ulaşımı:

Bursa İl'inde 3 havaalanı yer almaktadır. Bunlardan 2'si sivil, 1'i Gemlik'teki askeri havaalanıdır. Sivil havaalanları Yenişehir İlçesindeki Yenişehir Havaalanı ile kent merkezindeki Osmangazi İlçesi sınırları içindeki Yunuseli Havaalanıdır. Yunuseli

havaalanı Bursa'nın ilk sivil havaalanı olmasına rağmen kent yerleşim alanında kalması nedeniyle uçuşlara kapalıdır.

Bursa-Yenişehir hava alanı 2000 yılında açılmıştır. Bursa kent merkezine yaklaşık 50km mesafe uzaklıkta olup karayolu ile 45 dk da ulaşılabilir. Yenişehir hava alanı kurulduğu günden beri beklenen yolcu kapasitesine ulaşamamıştır. Bunun en büyük sebebi İstanbul'un çeşitli ulaşım yatırımları ile daha yakın hale gelmesi ve hava yolu şirketlerinin seferlerinde kısıtlı olanaklar sunmasıdır.

Tablo 3.9: Yenişehir Havaalanı Uçak ve Yolcu Sayıları

Yıl	İnen Kalkan Toplam uçak Sayısı			Gelen Giden Toplam Yolcu Sayısı		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2008	1.906	214	2.120	64.902	10.560	75.462
2009	1.978	250	2.228	60.219	13.227	73.496
Kasım 2010 İtibari İle	2.983	452	3.435	57.484	31.598	89.082

Kaynak: BBB Ulaşım Ana Planı Çalışması. 2011.

Bursa Büyükşehir Belediyesi kuruluşu Burulaş (Bursa Ulaşım Toplu Taşım İşletmeciliği A.Ş) tarafından 2012 yılından itibaren Bursa Gemlik İlçesi ile İstanbul Haliç Körfezi arasında deniz uçağı seferleri yapılmaktadır. Deniz uçağı ile Gemlik-İstanbul arasındaki mesafe 20 dk. ya inmiştir. Seferler bugün itibariyle günde 3 kez 19 kişilik uçaklarla yapılmaktadır.

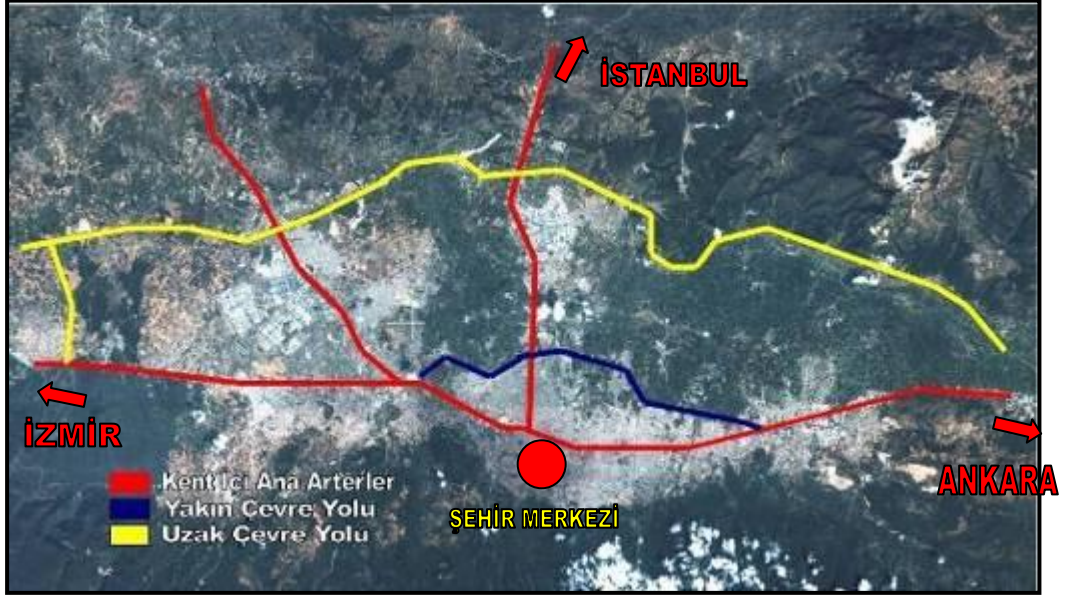
Bursa'da Karayolu ulaşımı:

Bursa konumu itibariyle İstanbul'dan Anadolu'ya bir geçiş aksı üzerindedir. Aynı zamanda önemli kentlerin bağlantı noktasını oluşturmaktadır. (İstanbul-Balıkesir-İzmir, Eskişehir-Balıkesir, Balıkesir-Kocaeli gibi) Bursa'da ulaşım ağırlıklı olarak ülke genelinde olduğu gibi karayolu ile sağlanmaktadır.

Bursa'da karayolu ulaşım ağı iki ana aks üzerinde seyretmektedir. Birincisi lineer büyüme gösteren kentte doğu-batı aksı olan Ankara - İzmir yolu, ikincisi de onu dik

kesen ve kuzeye doğru ilerleyen İstanbul Yoludur. Son yıllarda yapılan yatırımlarla bu akslara yakın çevre yolu ve uzak çevre yolu ilave edilmiştir.

Şekil 3.34:Bursa Ana Trafik Arterleri



Kaynak: BBB Ulaşım Ana Planı Çalışması. 2011.

Kent doğu-batı yönünde bir hat boyunca uzanmakta ve genellikle doğu-batı hattında büyüyerek lineer bir gelişim göstermektedir. Büyükşehir Belediyesi sınırlarının genişlemesinden sonra ana arterler doğu-batı ve kuzey yönünde daha da büyümüştür. Bursa'da hızlı nüfus artışı, ulaşım isteminin artışı ve kentsel büyümeyi beraberinde getirmiştir. Artan ulaşım isteminin karşılanabileceği alternatif yolların bulunmayışı nedeniyle, Ankara-İzmir D-200 Karayolu, şehirlerarası trafiğe hizmet etmekle kalmayıp, kent içi ulaşımına da büyük ölçüde hizmet eden bir yol olmuştur. Çevre Yolunun tamamlanmasından sonra ise şehir içi ulaşım aksı konumunu almıştır.

Kente yönelik planlama çalışmaları incelendiğinde ana ulaşım aksı olan ve aynı zamanda şehirlerarası bağlantıyı da sağlayacak doğu ve batı yakın çevre yolları 1984 yılındaki nazım planda kentin kuzey sınırını oluşturmaktadır. Kuzey sınırı dışındaki alanlar ise ova koruma alanı ve tarımsal niteliği korunacak alan olarak kente kazandırılacak koruma alanları kapsamında yer almaktadır.

Ancak hızlı nüfus artışı ve sanayileşme ile kontrolsüz kentleşme özellikle ulaşım, altyapı, çevre ve donatı alanlarının yetersizliği gibi sorunlara, kentin plansız gelişimine

neden olmuş, daha sonra yapılan revizyon çalışmalarında ise yakın çevre yolu biraz daha kuzeye doğru ötelenmiştir. Bu da beraberinde tarım alanlarının tahrip olması sonucunu doğurmuştur. Yakın çevre yolu 2002 yılında tamamlanarak kullanıma açılmıştır.

Kentin ana makroformunu oluşturan Bursa çevre yolu ise (uzak çevre yolu) 2000 yapımına başlanmış 2010 yılında tamamlanmıştır.

Marmara bölgesinde lojistik sektörünün Bursa ilinde yoğunlaştığı görülmektedir. TR41 bölgesindeki (Bursa, Eskişehir ve Bilecik İller) devlet yolları üzerindeki ton-km'nin % 52'si, yolcu-km'nin ise % 60'ı Bursa İli içindeki yollarda taşınmaktadır. Bursa'da sanayinin gelişmiş olması ve özellikle büyük otomobil fabrikalarının yer alması Bursa'yı karayolu taşımacılığında önemli bir konuma getirmiştir. Bu durum, ildeki karayolu ağında önemli tıkanıklara neden olmaktadır.

Şekil 3.35: Bursa Trafik Arterleri



Kaynak: BBB Ulaşım Ana Planı Çalışması, 2011.

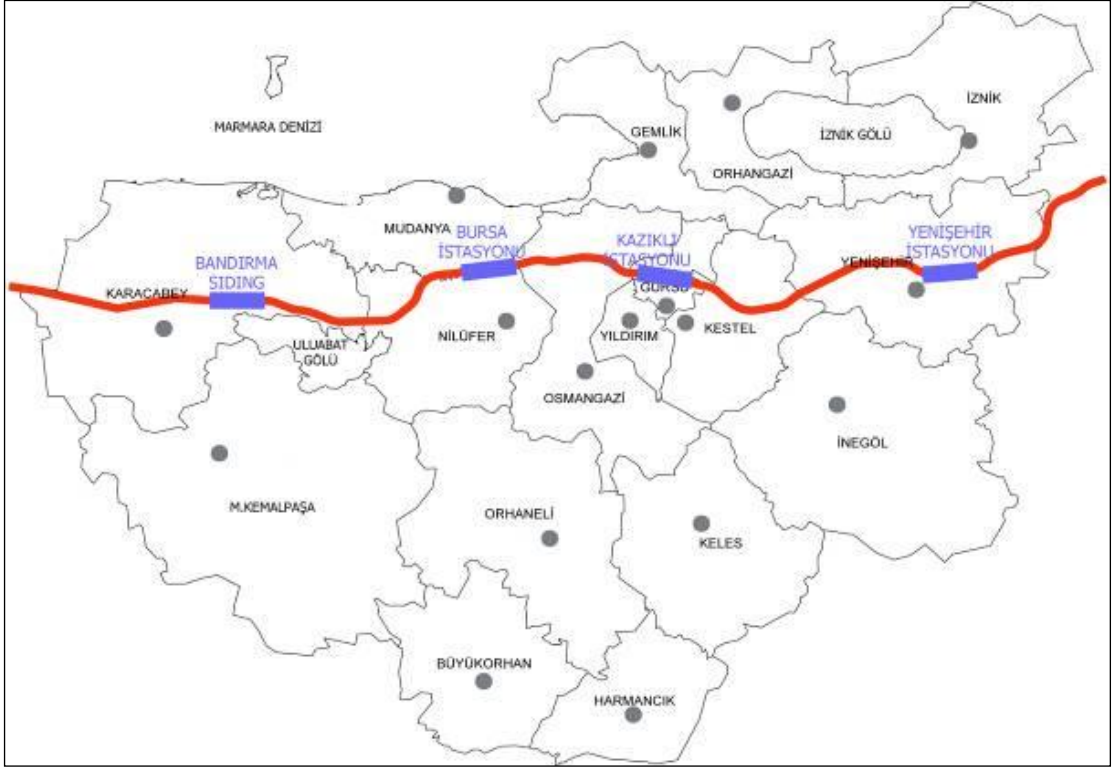
3.2.2.1. Bursa ve Çevresini Etkileyecek Yapılması Planlanan Ulaştırma Projeleri

Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi

Türkiye'nin en önemli sanayi, tarım, turizm kentlerinden biri olan Bursa'nın ülke demiryolu ağına bağlı olmaması ve ülke genelinde izlenmiş olan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları nedeniyle Bursa ilindeki ulaşım hizmetleri büyük oranda karayoluna bağımlıdır. Yolcu taşımacılığında Bursa'nın hızlı demiryolu ağına bağlanması Bursa'ya erişim sürelerini önemli ölçüde kısaltacak, demiryolu ulaşımı karayolu ve havayolu ulaşımına çok önemli bir seçenek oluşturacaktır.

Otoyol projesinde olduğu gibi, yüksek hızlı demiryolu projesinin de Bursa İli ve bölgenin sosyo-ekonomik yapısı ve arazi kullanımı üzerinde etki yapması kaçınılmazdır. Yapılması planlanan Bilecik-Bursa- Bandırma Hızlı Demiryolu Hattı'nın Bursa İl sınırları içindeki güzergâhı üzerinde 3 istasyon ve 1 siding (sığınma cebi-yan hat) yer almaktadır. İstasyonlar Yenişehir İlçesi'nde Yenişehir İstasyonu, Gürsu İlçesi'nde Kazıklı İstasyonu ve Nilüfer İlçesi'nde Bursa İstasyonu'dur. Siding ise Karacabey İlçesinde yer almaktadır. İstasyon yerlerinin kent içi ulaşım sistemi ile bağlantısının uygun biçimde kurulması önemlidir. Söz konusu güzergâh projesi henüz uygulama imar planlarına işlenmemiştir. Projenin imar planlarına işlenmesi sırasında istasyon alanının çevresindeki mekânsal kullanım kararları ile ilişkilendirilmesi, bu noktanın kent içi ulaşımına getireceği trafik yükü göz önüne alınarak mevcut ulaşım sisteminin irdelenmesi gereklidir. Bursa 1/100.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı'nda, kentin doğusunda organize sanayi bölgeleri ile gelişen, Yenişehir Havaalanı ve yüksek hızlı demiryolu projesinin etki alanında olan Yenişehir ve İnegöl İlçelerini kapsayan İnegöl-Yenişehir Alt Bölgesi'nde yer alacak Yenişehir İstasyonu'nun Yenişehir Havaalanı ile entegre olacak şekilde konumlandırılması önerilmektedir.

Sekil 3.36: Osmaneli- Bandırma Hızlı Tren Hattı Bursa Güzerğahı ve İstasyonlar



Kaynak: (Gerçek H. 2012. Çevre Düzeni Planı Ulaşım, Lojistik ve Teknik Altyapı Sektör Analiz Raporu, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Yük Taşımacılığı İçin Konvansiyonel Demiryolu Projesi

Bursa’da sanayi ve tarım kesimlerine ilişkin taşımalar nedeniyle, karayolu ağındaki ağır taşıt oranı % 32 kadardır. Özellikle sanayiden kaynaklanan taşımaların limanlara erişiminde karayolu kapasitelerinin yetersiz kalmasından kaynaklanan darboğazlar söz konusudur. Karayolu taşımacılığının yoğun olması kentin ana ulaşım akslarında yoğun bir ağır taşıt trafiğinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bursa Çevre Yolu’nun tamamlanması ile kent içinde ağır taşıt yoğunluğu çevreyoluna aktarılmış ve kent merkezi kısmen rahatlatılmıştır. Yapılması planlanan hızlı demiryolu projesinin yük taşımacılığına da olanak sağlayacak şekilde tasarlanması sanayi kenti Bursa için olumlu bir adım olacaktır. Bursa 1/100.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı’nda, hızlı demiryolu projesinin yük taşımacılığı kapasitesi açısından değerlendirilmesi amacıyla bir proje önerilmiştir. Ayrıca demiryolu ağının liman ve havaalanı ile ilişkilendirilmesi sanayinin hammadde ve mamul taşımacılığında maliyet ve ulaşım kolaylığı açısından seçenekler geliştirmesine olanak sağlayacaktır. Bursa 1/100.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı’nda,

OSB, limanlar ve büyük sanayi tesislerine konvansiyonel hatlarla demiryolu bağlantısının sağlanması önerilmektedir. Bu bağlamda Gemlik Liman bölgesinin konvansiyonel bir demiryolu hattı ile demiryolu ağına bağlanması önerilmiştir.

Havayolu Projeleri:

Bursa'nın hava ulaşımını güçlendirerek hem ekonomiye katkı sağlamak, hem de ulaşımında yaşanan zaman kaybını önlemek amacıyla başta İstanbul olmak üzere yakın çevreye küçük uçaklarla hizmet verilmesi için Gemlik'te bulunan askeri hava alanının ve Yunuseli'nde bulunan havaalanının Bursa'ya kazandırılması çalışmaları devam etmektedir (Şekil 3.37).

Şekil 3.37: Yunuseli Havaalanı



Kaynak: BBB Ulaşım Ana Planı Çalışması, 2011.

2013 yılı onaylı Bursa 1/100.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı'nda, hava ulaşımında talep potansiyelinin değerlendirilmesine ve Yenişehir Havaalanı'nı etkin biçimde kullanacak yerel havayolu şirketlerinin teşvik edilmesine yönelik çalışmalar yapılması öngörülmektedir. Ayrıca, yukarıda belirtildiği gibi, İnegöl-Yenişehir Alt Bölgesi'nde yer alacak hızlı demiryolu Yenişehir İstasyonu'nun Yenişehir Havaalanı ile entegre olacak şekilde konumlandırılması önerilmektedir.

Karayolu Projeleri:

Gebze-İzmir Otoyolu Projesi-

2009 yılında ihale edilen Gebze - İzmir Otoyolunun 7 yıl içerisinde bitirilmesi hedeflenmektedir. İstanbul - İzmir arasındaki ulaşımı 3,5 saate indirmesi planlanan 452 km'lik otoyol, Darıca-Hersek arasında yaklaşık 3000 m uzunluğunda asma köprülü Körfez Geçişinden sonra Orhangazi ve Bursa üzerinden Balıkesir'e bağlanacaktır. Toplam yatırım maliyeti 9,4 milyar TL olarak öngörülmüştür. Projenin 135 km'lik kısmı Bursa ili sınırlarındadır.

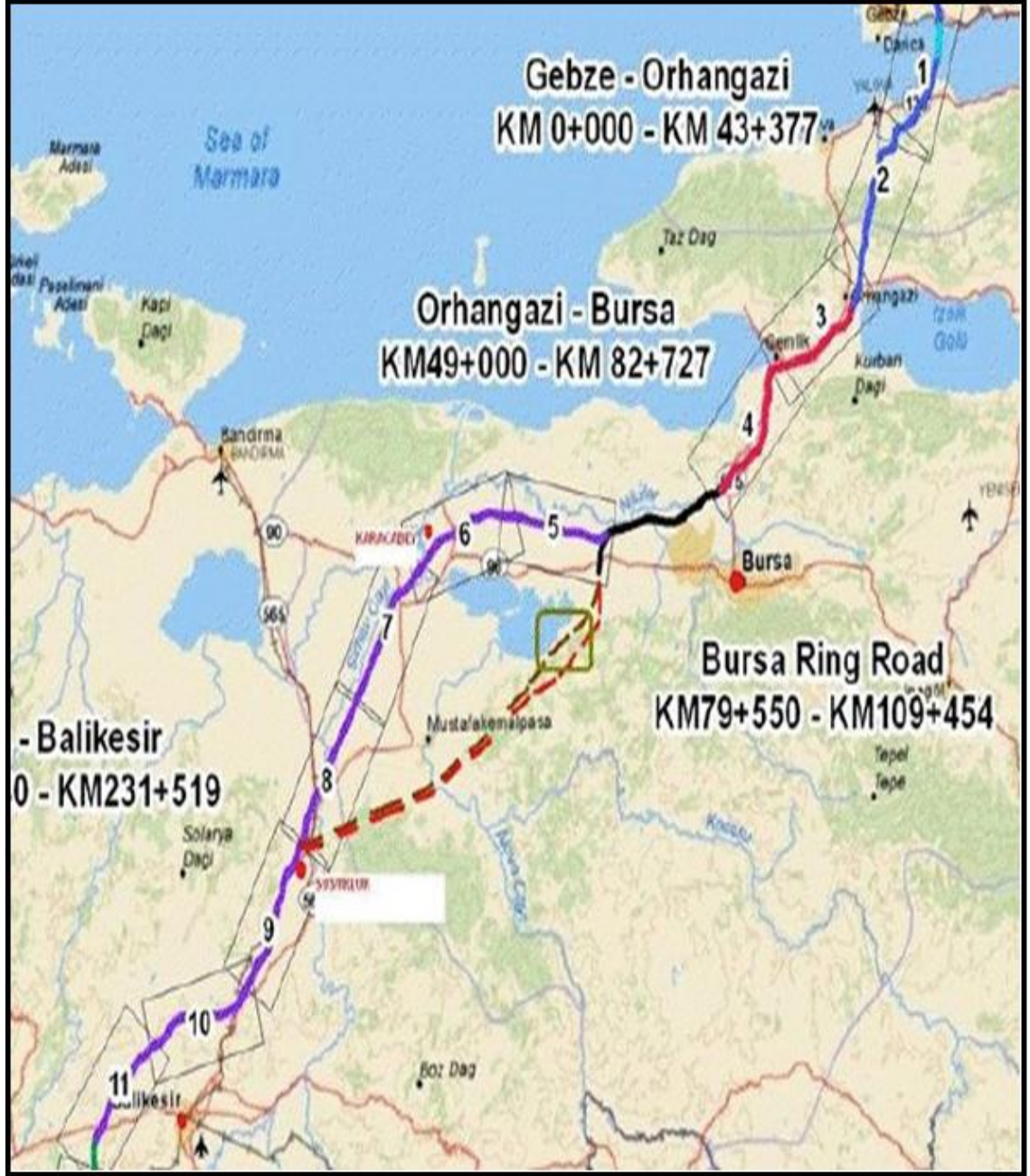
Gebze-İzmir otoyol projesinin güzergâhı birkaç kez değişmiş ve son güzergâh Bursa kentinde yoğun tartışmalara sebep olmuştur. Bu güzergâhlar Şekil 3.38'de görüldüğü gibi;

Eski Güney Güzergahı: Kahverengi kesik çizgiler ile işaretli. Uluabat Gölünün güneyinden geçen Bursa (Başköy)- Mustafakemalpaşa-Susurluk yönünde Uluabat Gölüne çok yakın geçen 1. güney güzergâhı. 1996 yılında projesi tamamlanmıştır. Kamuoyunca bilinen güzergahdır. Otoyol ihale anlaşması bu güzergah projesi geçerli iken yapılmıştır.

Güney Güzergah: Kırmızı kesik çizgiler ile işaretli. Uluabat Gölü ve RAMSAR koruma alanı nedeniyle Akademik Odalar ve diğer sivil toplum kuruluşlarının önerdiği, Uluabat Gölü doğu-güneyinden geçen bir 3500-4000 metre değişiklikle doğuya alınması önerilen Mustafakemalpaşa-Susurluk güzergâhıdır.

Kuzey Güzergah : 5-6-7-8 şeklinde mor devamlı çizgi ile devam eden güzergah. 2011 Eylül ayında kamuoyuna açıklanan Bursa -Karacabey- Susurluk Otoyolu Kuzey güzergâhıdır.

Şekil 3.38: Gebze-İzmir Otoyolu Güzergahı



Kaynak: (http://www.otoyolas.com.tr/?page_id=5379)

4. MERSİN İLİ ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRME

4.1 BURSA VE MERSİN İLLERİNİN BENZER YÖNLERİ

Bursa ve Mersin tarihten bu yana konumu, coğrafi yapısı, sosyo-ekonomik özellikleri ve kendine özgü nitelikleri ile öne çıkmış iki ilimizdir. Mersin ve Bursa şehirlerinin ortak özelliği, iki şehrin de sanayi, ticaret ve tarım kenti kimliği taşıyor olması, liman ve lojistik faaliyetlerinin gelişmiş, ekonomik özellikleri ile bölgeler arası ilişkilerini ve hinterlandını her geçen gün geliştiriyor olmasıdır. Bu özelliklerinden dolayı iki şehir de her dönemde ve özellikle 21. Yy'ın ikinci yarısından bu güne kadar yoğun göçlerle büyüme göstermektedir.

Mersin ilinin doğal bir liman kenti olma özelliği her dönemde ticari ilişkilerini iyi bir şekilde kullanmasına ve önemli bir lojistik merkez niteliği taşımasına sebep olmuştur. Akdeniz'den İç Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgeleri'ne doğru devam eden demiryolu aksı bu lojistik sistemin en önemli ayağıdır.

Deniz yolu ve demiryolu erişim kolaylığı Mersinde ticaretin ve zamanla sanayinin gelişmesine, Fakat hava yolu erişiminin yetersiz oluşu turizm potansiyelini diğer Akdeniz şehirlerinde olduğu kadar geliştirilememesine sebep olmuştur.

Karayolu erişimi özellikle doğu Anadolu ve İç Anadolu'ya giden akslar boyunca gelişme göstermiştir. Otoyol yapılmasının, kentteki sosyo-ekonomik yapı üzerindeki etkisi oldukça fazladır. Kenti çevreleyen Toros Dağları kentsel büyüme ve gelişme ile ulaştırma sistemlerinin gelişmesinde eşik oluşturmuştur.

Tarım kent ve bölgede önemli bir yere sahiptir. Verimli tarım arazilerinin bulunduğu Çukurova'da özellikle sebze ve meyve üretimi ihracata ve kent ekonomisine önemli bir katkı sağlamaktadır.

Mersin ilinde her dönemde sosyo-ekonomik olarak daha gelişmiş Adana ilinin etkisi görülmektedir. Bu ilişki ve etkileşimin bir benzeri de İstanbul ve Bursa illerinde görülmektedir.

Mersin'in Bir çok özelliği Bursa'ya benzerdir. Fakat rakamsal verilere bakıldığında Bursa'nın daha gelişmiş olduğu görölmektedir. Bu durumun en büyük sebebi Bursa'nın Marmara bölgesinde yer alması ve hatta İstanbul'a yakınlığından kaynaklı coğrafî konumudur.

Bursa Gemlik Limanı tıpkı Mersin Limanında olduğu gibi bölgenin dış dünyaya açılan kapısı görevini üstlenmektedir. Gemlik Limanı ve çevresinde gelişen sanayi oluşumları ithalat ve ihracatta her dönem önemli görev üstlenmektedir. Yine Mersin'de olduğu gibi sanayi denizyolu ve karayolu ulaşım aksları boyunca gelişme göstermiş, geçmişten gelen ticaret kültürünün olması, Bursa, Karacabey, İnegöl Ovaları gibi verimli tarım arazileri, özellikle ihracat yapılan ürün potansiyeli kent ekonomisinde önemli yer tutmaktadır.

Hava alanının erişiminin zor olması Bursa'nın da turizmden yeterince faydalanamamasına, coğrafî eşiklerin fazla olması karayolunun ve demiryolunun bu zaman kadar kente yeterince hizmet verememesine sebep olmuştur.

Görüldüğu gibi Bursa ve Mersin illerinin sosyo-ekonomik özellikleri, ulaşım olanakları ve gelişme dinamikleri birbirine çok benzemektedir. Bu bağlamda İstanbul-İzmir otoyolunun Bursa geçişinde, Bursa'nın kentleşme ve sosyo-ekonomik yapı üzerindeki etkilerinin ne yönde olacağı potansiyelleri ortaya çıkarılarak ve benzer niteliklere sahip Mersin İl'indeki örnek uygulama üzerinde gözlemler yapılarak ortaya konulacaktır.

4.2 MERSİN'İN ÜLKE VE BÖLGE İÇİNDEKİ KONUMU

Şekil 4.1: Doğu Akdeniz Bölgesi İlleri



Kaynak: (<http://www.mta.gov.tr/v2.0/bolgeler/adana/index.php?id=tanitim>)

Mersin Çukurova Bölgesinin ve ülkenin önemli kentsel merkezlerinden birisidir. 1950 yılı sonrası sürekli göç alarak büyüyen kent, özellikle 1980'li yıllardan sonra sanayi sektörünün yarattığı istihdam kaynakları sebebiyle hızlı bir kentleşme ve sanayileşme sürecine girmiştir.

Nüfus artışı, göç ve kentleşme olgusu Mersin Kenti'nin mekânsal gelişimini belirgin bir şekilde etkilemiştir. Bölgeye olan göçler sosyal, ekonomik ve mekânsal yapıya da yansımıştır. Şehir, tarımsal bir hinterlandın ticari merkezi iken, limana dayalı iç ve dış ticaret, sanayi, depolama, hizmet, turizm konularında çeşitlenen faaliyetleri barındıran bir ekonomik yapıya dönüşmüştür. Mersin uluslararası öneme sahip, Türkiye'nin en önemli liman kentlerinden biridir ve serbest bölge ile ekonomik kalkınma açısından güçlü yönlere sahiptir; bölgesel konumu bazı önemli yatırımları çekmesine yeni potansiyeller ve fırsatlar yaratılmasına neden olmuştur. Kentin mekansal biçimlendirilmesini etkileyen en önemli yatırımlar; Mersin Limanı, Entegre Toptancı Hal Tesisleri, Serbest Bölge, Organize Sanayi Bölgesi, Çukurova Otoyolu gibi, bölgesel

yatırımların yanı sıra, toplu konut projeleri, kıyı dolgu alanları, rekreasyon projeleri, kent çevre yollarıdır.

Mersin İli Kentsel Kademelenmesi

Çukurova Metropoliten Bölgesi içinde yer alan üç önemli bölgesel merkezden (Adana, Hatay, Mersin) biri olan Mersin İl'inin, Akdeniz Bölgesi'nde ekonomik, demografik, sosyal ve kültürel açıdan önemli bir etkisi vardır.

Şekil 4.2: Mersin İlinin Ülke İçindeki Konumu



Kaynak: ([http://tr.wikipedia.org/wiki/Mersin_\(il\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Mersin_(il)))

Bölgede, Adana 5. ve 6. kademe merkez olarak ülkesel ve bölgesel işlevleri yüklenmiştir. Mersin, Antakya, İskenderun, Kozan ve Osmaniye ise 4. Kademe merkezlerdir. Ancak Mersin son yıllarda yüklendiği fonksiyonlar ve kentin eriştiği büyüklük nedeniyle 5. kademe merkez işlevlerini de yüklenmiştir.¹⁰

Mersin'i etki alanına alan Adana gelişmiş bir metropoliten merkezdir. Bugün mevcut havaalanı, otoyol projeleri, Türkiye'nin en büyük Organize Sanayi Bölgesi, Küçük Sanayi Siteleri Adana ticareti sanayiye paralel gelişme göstermiştir. Konumu ve arazi varlığı Adana'nın bir ticaret merkezi olmasını sağlamıştır.

¹⁰(Mersin Büyükşehir Belediyesi ,2008.1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı. Mersin)

Büyük bir sanayi ve ticari potansiyele sahip olan Adana altyapısını önemli ölçüde tamamlamıştır. Bugün faal olan Organize Sanayi Bölgesi, Mersin Serbest Bölgesi, Küçük Sanayi Siteleri yapımı devam eden Yumurtalık Serbest Bölgesi, Sugözü Enerji Santrali ve Güneydoğu Anadolu Projesi'nin dışa açılan kapısı özelliği ile Adana merkez bir konumda olup, önemini daha da arttırması beklenmektedir.¹¹ Özellikle tarım ve tarımsal sanayinin Adana'daki önemi ve kent ekonomisinin uzun süredir dinamik bir biçimde çalışan sanayi ile iç içe gelişmesi ve bu gelişime bağlı olarak yaratılan katma değer Adana kentini Mersin'e göre daha etkin kılmıştır.

Tablo 4.1: Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi

YERLEŞME MERKEZLERİNİN KADEMELENMESİ		
YERLEŞME KADEMESİ	NİTELİĞİ	İŞLEVİ
1	Kırsal Yerleşme	Tarımsal üretim
2	Köy Grup Merkezi (Belde)	Ticaret/Hizmet/Tarımsal Üretim
3	Kentsel Merkez (İlçe)	Ticaret/Hizmet/Tarımsal Üretim
4	Yöresel Merkez (İl)	Ticaret/Hizmet/K.Sanayi/Sanayi
5	Bölge Merkezi	Alt Bölgesel Ölçekte Ticaret, Sanayi ve Hizmetler
6	Bölgesel Metropol	Metropolitan İşlevler
7	Ülkesel Metropol	Ülkesel ve Ülkelerarası İşlevler

Kaynak: DPT. Türkiye'de Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi.2006.

Adana kenti her ne kadar daha gelişkin bir sanayi faaliyetine sahip olsa da Mersin ekonomik ilişkileri, konumu ve sahip olduğu destekleyici özellikleri nedeniyle ulusal, ve bölgesel düzeyde uzmanlaşmış bir merkez niteliğindedir. Kentin bölge merkezi özelliğini destekleyen işlevler;

Serbest Bölge (ulusal), liman (ulusal), üniversite, hastane (bölgesel), kamu kurumları bölge müdürlükleri, organize sanayi bölgesi (bölgesel ve kentsel), küçük sanayi siteleri (kentsel), toptan ve perakende ticaret (bölgesel, kentsel), hizmet sektörleri (bölgesel, kentsel), gelişmiş ulaşım bağlantılarıdır.

Mersin'in yanında Tarsus 4. kademe merkez, Silifke, Anamur, Mut, Erdemli ve Bozyazı ise 3. kademe merkez olarak tanımlanmıştır. Mersin İli 5. kademe merkez etki alanına

¹¹ (Adana Sanayi Odası, Adana Ticaret Odası, 2006)

Mut dışındaki bütün ilçeler girmektedir. 4. kademe merkez etki alanına ise sadece Erdemli İlçesi girmektedir. DPT'nin İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması Düzey-1'lere göre Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (2003) çalışmasına göre ülke belli bölge birimlerine ayrılmıştır. Doğu Akdeniz Bölgesi'ni oluşturan iller, AB uyum süreci kapsamında, DPT İstatistiki Bölge Birimi, 6 nolu "Düzey 1 Bölgesini" oluşturmaktadır. Bu sınıflandırmada Mersin; Adana ve Mersin İllerini kapsayan Düzey 2 TR 62 bölgesinde yer almaktadır.

Şekil 4.3: Düzey 2 İstatiki Bölge Sınıflaması



Kaynak:(<http://www.cka.org.tr/main.aspx?id=267>)

Yerleşme Düzeni

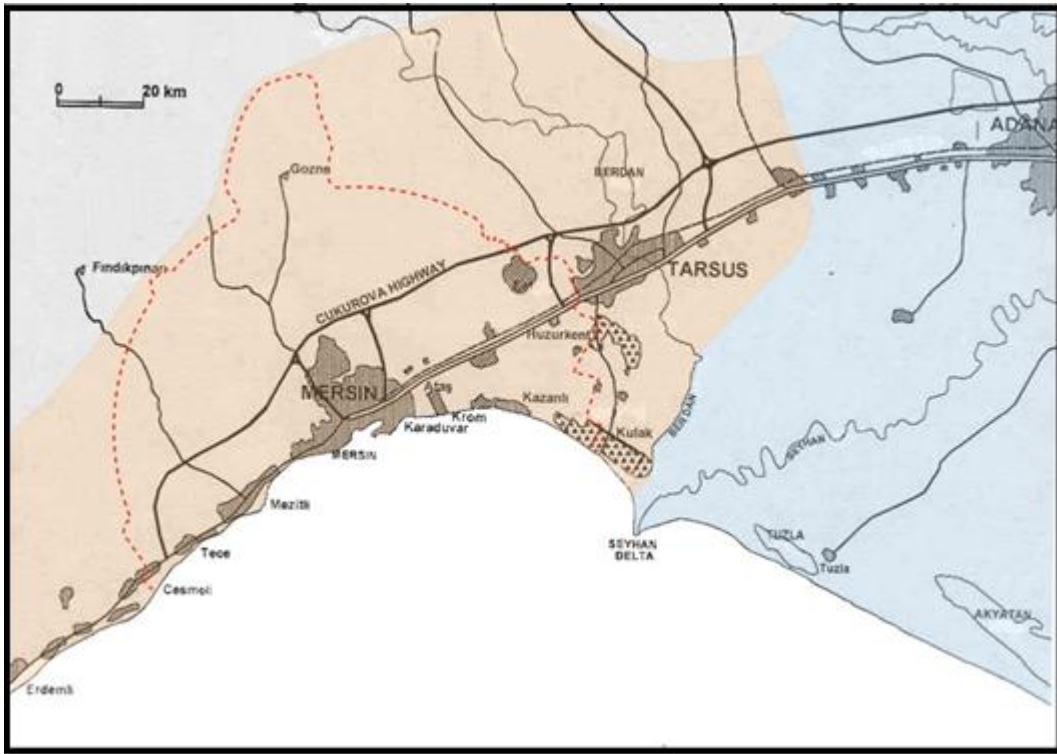
Akdeniz Bölgesi'nde önemli bir yere sahip olan ilin yerleşme düzenini etkileyen başlıca faktörler; verimli tarım alanlarının dağılımı, ana ulaşım aksları ve ulaşımın kırılma noktaları, ülke ve bölge ölçeğindeki sanayi ve altyapı yatırımlarıdır. Bölge fiziki eşiklerle sınırlandığı için tarımsal ovalar nüfusun yerleştiği başlıca alanlar olmuştur. Liman, karayolu ve demiryolu arasında oluşturulan ulaşım sistemleri de nüfusun bu bölgeler çevresinde yoğunlaşmasına neden olmaktadır.¹²

Mersin, Tarsus ve Erdemli aksı Mersin alt bölgesini oluşturmakta olup, alt bölgenin Mersin Limanı'nın karayolu ulaşım ve bununla bağlantılı depolama ve sanayi

¹²(Mersin Büyükşehir Belediyesi ,2008.1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı. Mersin)

faaliyetlerinin Seyhan ve Berdan (Tarsus) Ovalarının verimli toprakları üzerinde temellenen tarıma dayalı sanayinin ve esas olarak Mersin'in doğusunda yerleşmiş olan ağır sanayinin etkisi altındadır. Hızlı gelişme eğilimi gözlenen alanda, Serbest Bölge, Liman ve Organize Sanayi Bölgesi bu eksenin gelişme eğilimini arttırmaktadır. Alt bölgenin batısı, esas olarak kıyı ve karayolu boyunca gözlenen büyük ölçekli ikinci konut gelişmeleri ve kısıtlı turizm gelişmesi ile belirlenen bir karakter gösterir. Batıya gidildikçe ikinci konut yapılaşması azalmakta, turizm faaliyetleri artmaktadır.

Şekil 4.4: Mersin İli Yakın Çevresi Haritası



Kaynak: (Mersin Büyükşehir Belediyesi.1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, 2008)

4.3 MERSİNDE KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ

Plansız Dönem 1938 Öncesi:

Mersin; dönemsel olarak modernleşmenin kenti olarak yorumlanmaktadır. Osmanlı döneminde batı dünyası ile yakınlaşmada Mersin Limanı oldukça etkin kullanılmıştır.

Mersin, Çukurova Bölgesi'nin ülke dışıyla ilişkisini sağlayan tek bağlantı noktası haline gelmiştir. Bu bağlantı 1873 yılında Mersin-Adana şose yolunun açılması, 1886 yılında Mersin-Adana demiryolunun hizmete girmesi ve 20. yüzyıl başlarında Adana-Mersin-Silifke-Mut-Karaman şoselerinin açılması ile kuvvetlenmiştir. Bu yönüyle, Mersin Çukurova Bölgesi'nde bir odak noktası haline gelmiştir. Henüz 1830'lu yıllarda Suriye, Kıbrıs ve Mısır ile bağlantılar yoğun olarak kurulmuştu (Toksöz, 2002). Bu dönemde Mersin limanı Halep ve İzmir'e rakip olmaya başlamıştır (Akkaya, 2004).

Ulaşım altyapısındaki bu gelişmelerle birlikte Mersin hızla büyümeye başlamış, özellikle ticaretin merkezi konuma gelmiştir. 1885 yılında Mersin Ticaret Meclisi'nin kurulmasının ardından Ziraat Bankası'nın yanı sıra uluslararası bankaların temsilcilikleri de 19. yüzyılın sonunda Mersin'de açılmaya başlanmıştır (Adıyeke ve Adıyeke, 2004). Ticaretin kaçınılmaz parçası olan bankaların yanı sıra konsolosluklar, hanlar, işyerleri ve dükkanlar Mersin'in en eski mahallesini oluşturmuştur. 19. Yy da birkaç mahalle dışında kalan mahallelerde bahçelik alanlar bulunmaktaydı. Kentin kuzey bölgesine Girit'ten göçmek zorunda olan bir mahalle ve bir Hristiyan köyünden oluşmaktaydı. (Yorulmaz, 2004). Bu mahallelerdeki yapılaşmış alanlar, aşağıdaki bölümlerde değinileceği gibi Jansen Planı'nda "eski şehir" olarak adlandırılmaktadır.

Kuruluş yıllarında sahil boyunca birkaç kulübeden oluşan yerleşimin (Toksöz, 2002) nüfusu 1870'li yıllarda 900'e, 1890'lı yıllarda ise 8000-9000 kişiye yükselmiştir (Adıyeke ve Adıyeke, 2004; Bozkurt, 2002). 1927 yılı ilk nüfus sayımına göre 21.171 kişi ve 1935 sayımına göre 26.430 kişidir.

Kısaca belirtmek gerekirse, kuruluşundan planlı döneme değin uzanan gelişme süreci içinde batıya açılan bir liman kenti olarak Mersin geleneksel bir Türk ya da Osmanlı

kentinden çok bir Tanzimat kenti olarak biçimlenmiştir. Planlı dönemin ilk planını hazırlamış olan Hermann Jansen'den beklenen bu düzgün yapılaşmanın devam ettirilmesini sağlayacak bir imar planıdır.

Şekil: 4.5: 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Mersin'den Genel Görünümler



Kaynak: (Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Arşivi.2013.)

Jansen Planı¹³-1938

Dönemin İçişleri Bakanlığı'na yapılan tahmine göre Mersin'in nüfusu elli yıl içinde 45-50.000 kişiye ulaşacaktır. 1955 nüfus sayımı verilerine göre Mersin'in nüfusu 50.000 kişidir. Elli yıl sonunda ise 1990 nüfus sayımı verilerine göre kentin nüfusu 420.000'lere ulaşmıştır

Jansen'e göre Mersin'in karakterini belirleyecek iki önemli unsur bulunmaktadır. Liman bunlardan birincisidir ve kentin bir 'ticaret şehri' olarak gelişmesini sağlayacaktır. İkincisi ise Mersin'in 'plaj şehri' olmasını sağlayacak denizidir. "Ticaret şehri" olarak öngörülen bölümün şehrin daha önce yapılaşmış alanlarının yer aldığı bölgeler olduğu

¹³Bu bölümde Jansen Planı ile ilgili değerlendirmeler temel olarak Ünlü, T. & T. Levent (2005): "Mersin'de Kentsel Mekanın Biçimlenmesinde Jansen Planının Etkileri", Tarih İçinde Mersin: Kolokyum ve Sergisi-II etkinliğinde sunulan bildiri çerçevesinde hazırlanmıştır.

anlaşılmaktadır. Bu bölge Jansen Planı'nda 'eski şehir' olarak adlandırılmaktadır. Planda deniz tasarımı unsuru olarak kullanılmış Eskişehir ve gelişme bölgesi denize paralel olarak uzanmıştır. Bunun dışında kent merkezinden kuzeye doğru yaya yolları tanımlanmıştır.

Jansen bahçe kent modeliyle düzgün ve bahçeli konutlar önermiş, konut alanları ile liman ve sanayi alanlarını birbirinden ayırmıştır. Liman ve sanayi bölgeleri Jansen' in planında kendini göstermektedir.

Şekil 4.6: 1938 Mersin İmar Planı



Kaynak: (Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Arşivi.2013.)

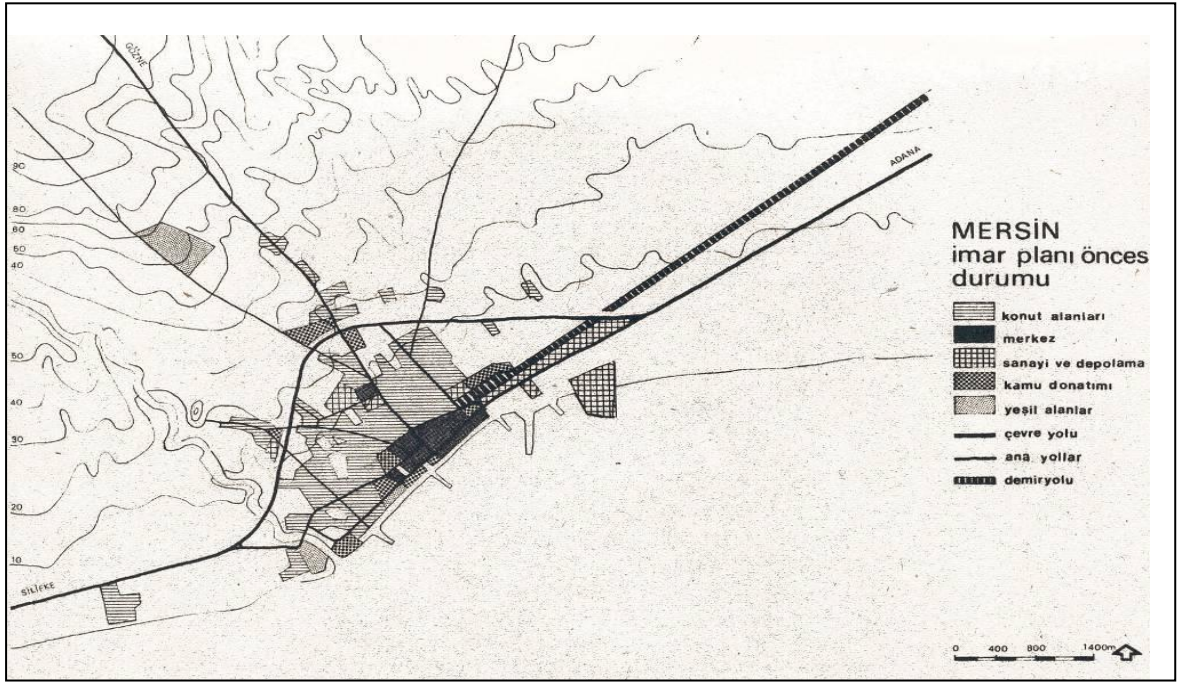
Jansen'in planına göre lineer olarak gelişme gösteren kent denize paralel yollardan oluşmakta ve çevre yolu ile sınırlandırılmaktaydı. Kentin denizle ilişkisinin kuvvetli bir şekilde kurulmuş olan planda "eski şehir" ile yeni gelişme alanları arasındaki farklı tasarım ve planlama yaklaşımları göze çarpmaktadır. Jansen planı kentin geleceğine bir vizyon oluşturulması açısından oldukça önemlidir.

İller Bankası Planı-1963

İller Bankası tarafından yapılmış olan nazım ve uygulama imar planlarıdır. Planda kent merkezindeki ana ulaşım koridorları, ada formları ve kent merkezini çevreleyen yollar Günümüzde GMK Bulvarı Jansen Planı'ndan aktarılan kısıtlı plan kararlarından olduğu anlaşılmaktadır.

Plan öncesinde Jansen Planı sınırlarını aşan kent batıya ve kuzeye doğru gelişmektedir

Şekil 4.7: 1963 yılında yürürlüğe giren “İller Bankası Planı” öncesinde Mersin’in halihazır durumu.



Kaynak: (Akçura.1981.)

Planla Mersin'in ana omurgası oluşmuş, yolların kademelenmesi, liman, sanayi ve depolama alanları netleşmiştir. kent merkezinden çepere doğru giderek azalan yoğunluktaki konut alanları tarım alanları ile kent arasında tampon görevi yapması planlanan bağ-bahçe düzenindeki konutlar ile sonlanmaktadır.

1985 ve Sonrası Planlar:

Şekil 4.8: Mersin Arazi Kullanımı -1985

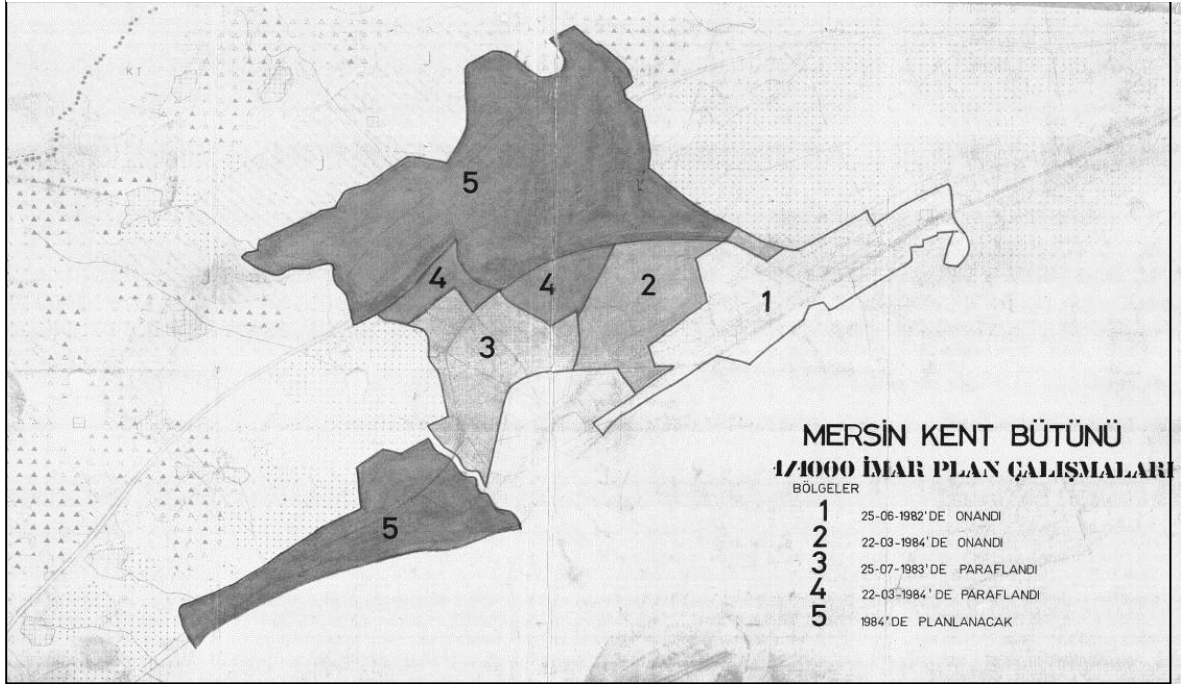


Kaynak: (Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Arşivi.2013)

İller Bankası Planı 1976 yılında revize edilmiştir. Ancak, bu revizyon yeterli olmamış ve 1980 yılında İmar ve İskan Bakanlığı tarafından kent merkezini ve kentin çevresini kapsayan bir planlama çalışması başlatılmıştır. İller Bankası Planı'nın yanında kent ve kent çevresi ölçeğinde üretilen bu planlar Mersin'in genel gelişme görüntüsünü belirlemiştir.

Plana göre etaplar halinde uygulama planları yapılacak olan Kentin doğusunda gelişmekte olan liman ve büyük ölçekli sanayi alanları planlamanın ilk etabını oluşturmaktadır. Kentin kuzeydoğusunda ve kuzeyindeki yapılaşmış alanlar ikinci, üçüncü ve dördüncü etaplar olarak belirlenmiştir. Bunun ötesinde genel olarak İller Bankası Planı'ndaki plan hükümlerine göre gelişmiş olan kentin batı kesimi ile günümüzde Güneykent, Halkkent gibi toplu konut alanlarının olduğu alanlar beşinci etapta planlanacak alanlar olarak öngörülmüştür.

Şekil 4.9: 1980-1984 Yılları Arasında Sürdürülen Planlama Çalışmaları Sonucu 1/1000 Ölçekli Planların Üretilmesine Yönelik Etaplama Paftası



Kaynak: (Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

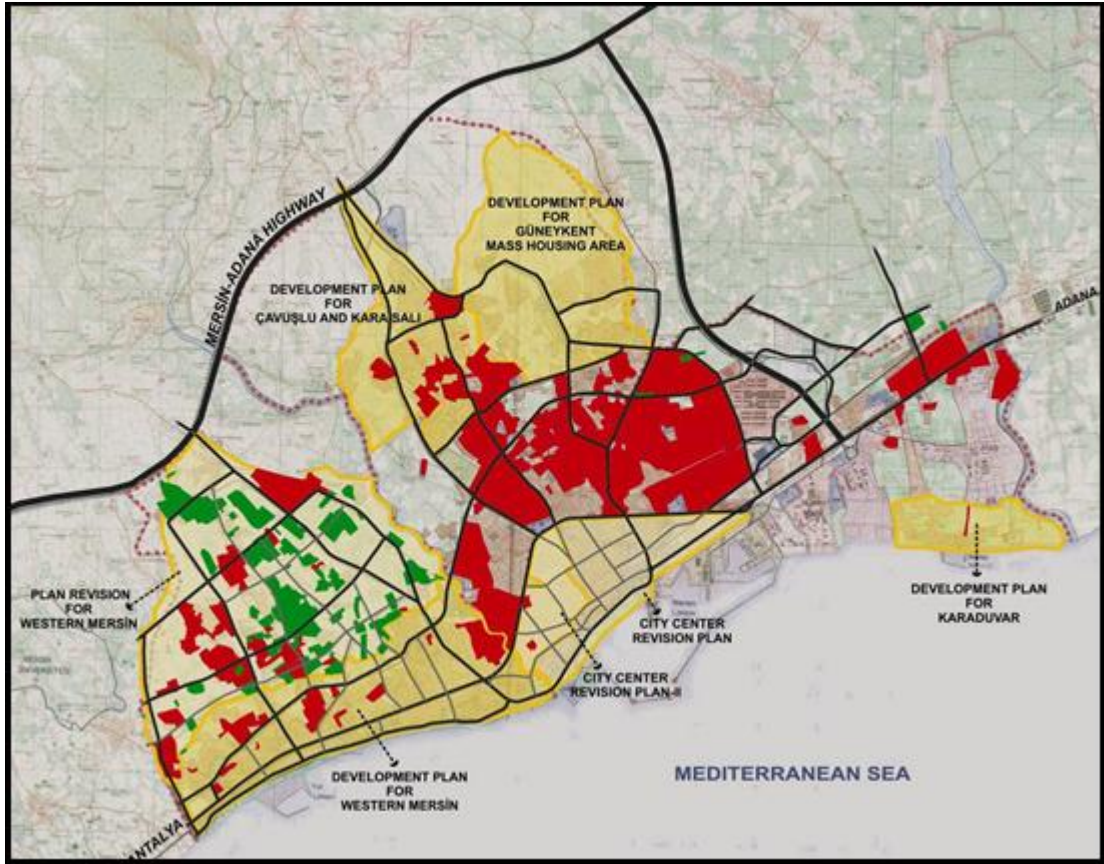
Planda gözümüze çarpan durum kentin gelişiminin güneye doğru yönelmiş olduğudur. Eskişehir'in çeperi olarak kabul edilen çevre yolu kent içi yol haline gelmiş ikinci bir çevre yolu tanımlanmıştır. Fakat bir gerçeklik var ki planda görülen ikinci çevre yolunun izi gelecekte ilk yol gibi kentsel alanda kalacağı, kentsel gelişmeyi sınırlayan farklı bir etmene ihtiyaç duyulacaktır.

1985 Sonrası Planlama Çalışmaları:

1985 yılından sonra mersin ilinde planlama çalışmaları hız kazanmıştır. Güneykent planı, batı kesimi planı gibi Etaplar halinde oluşturulan ilçe planları 1993 yılında Mersin'in büyükşehir statüsü kazanmasıyla bir bütünlük oluşturulmuştur. Mersin Büyükşehir Belediyesi tarafından genel anlamda kentin denizle ilişkisinin yeniden tanımlandığı planlar üretilmiştir 1997 yılında otoyolun bugünkü güzergahı belirlenmiştir.

Yenişehir, akdeniz ve Toroslar ve büyükşehir belediyesince yapılan mevzi planlar ve büyükşehir statüsü kazanmasıyla yapılan ıslah planları kentin batıya ve daha sonrasında kuzeye doğru yönelmesini içermektedir.

Şekil 4.10: Mersin’de 1985 Sonrası Nazım ve Mevzi Planları



Kaynak: (Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

1985 öncesi oluşturulan ve kentin ilk çerçevesini belirleyen , GMK Bulvarı ile ikinci çevre yolu olan Okan Merzeci Bulvarı arasında kalan alanda kalan imar ıslah planları kentsel yapılı çevreyi üretmekte yetersiz kalmış ve kuzeyde bulunan Güneykent toplu konut yerleşim alanları kentsel alan oluşturmuştur.

Planlarda kentin gelişme aksları çok net belirlenmiştir. Kentin ne kadar büyüyeceğinin belirtisi ve bölgenin ana omurgasını oluşturan mersin-adana otoyolu ile İhtiyacın çok üzerinde alanlar imar planlarına işlenmiştir. Lineer olarak denize paralel uzanan Mersin İlinin kuzeye doğru genişlemesi artmıştır.

Çukurova Otoyolu kentsel alanın genişlemesinde bir sınır olarak kabul edilmiş ve otoyol ile kentsel alan arasında oluşturulan bağlantı yolları boyunca gelişmeler hız kazanmıştır.

Mersin Kent Bütünü ve Yakın Çevresi 1/25.000 Ölçekli Nazım Planı

Şekil 4.11: Mersin Arazi Kullanımı-1995



Kaynak: (Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

Plan kararlarında Mersin'in ekonomik ve demografik yönden hızlı bir gelişme sürecine girdiği varsayımı temel alınmıştır. Ulaşım sistemindeki gelişmelerin (Çukurova Otoyolu Projesi ve demiryolunun çift hat elektrifikasyon projesi), makroform gelişmesini etkileyeceği, liman kapasitesini arttırıcı projelerin, Karaduvar Balıkçı Barınağı, toptancı hali tesisleri gibi altyapı projeleri ile tarımsal sulama projeleri, kentin gelişmesini etkileyecek yatırımlar olarak değerlendirilmiştir.

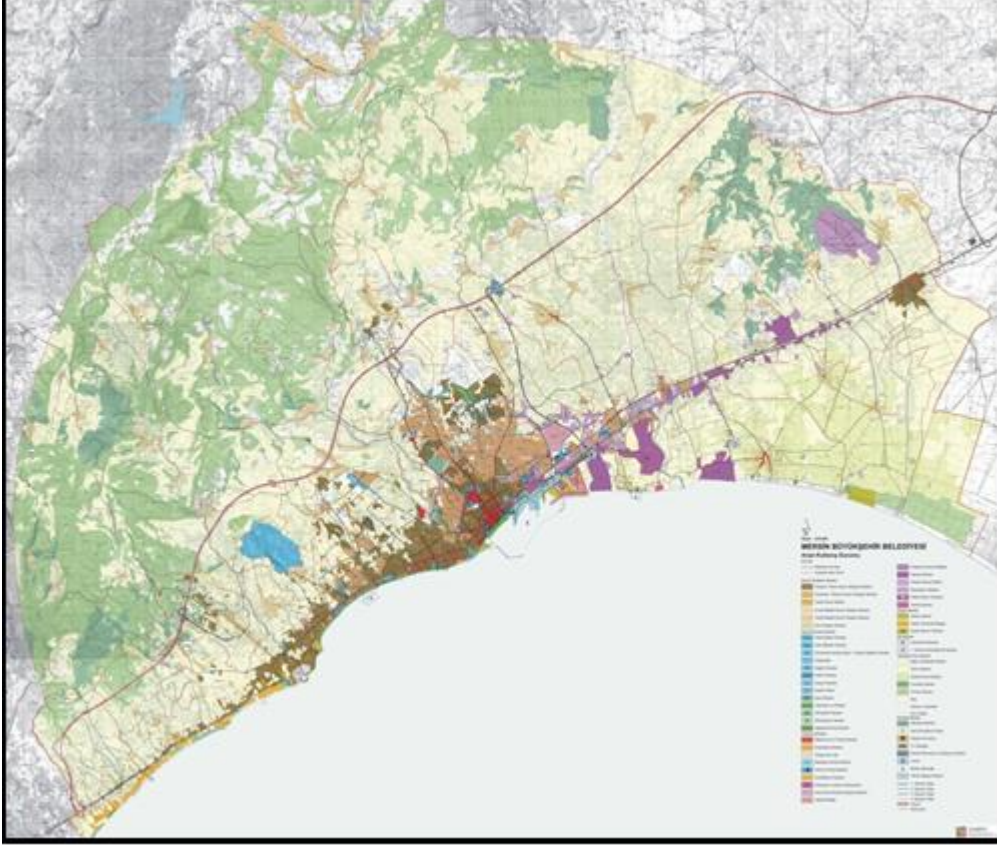
Kent makroformunun oluşmasında, Merkez Kentin kuzeyine ağırlık verilmiş bu bölgeler kentsel gelişme alanı olarak belirlenmiştir. (Bu bölgede Çavuşlu-Arpaçsakarlar arası daha sonra Güneykent kentsel gelişme projesi kapsamında toplu konut alanı olarak planlanmıştır.

Efrenk Deresi'nin batısı mevcut ve planlı yerleşme alanları ile sınırlı doğrusal bir gelişme koridoru olarak tanımlanmıştır. Bu bölgenin geri kesimindeki tarım alanlarını koruyucu plan kararları getirilmiştir. Kentin doğu kesimi çalışma alanlarına ayrılmıştır. Bu bölgede ana akslar boyunca, sanayi, depolama, küçük sanayi siteleri planlanmış, tarımsal alanlar bu bölgede de korunmuştur. Daha doğuda Nacarlı ve Yakaköy yer seçimi yapılmış olan Mersin-Tarsus Organize Sanayi Bölgesi çevresinde, konut yerleşme alanları planlanmıştır.

- 1980'li yılların ortalarından başlayarak, Mersin Serbest Bölgesi'nin, entegre toptancı hal tesislerinin, 1. Organize Sanayi Bölgesinin kurulması, Mersin Limanı'nın uluslararası konjonktürden kaynaklanan fonksiyonların artması, Çukurova Otoyolu geçişi gibi bir dizi yatırımın yaşama geçmesinin kentin ekonomik, sosyal ve mekânsal yapısı üzerinde belirleyici etkileri olmuş ve dönüşümlere yol açmıştır.
- Mersin'e olan göçler ve nüfus artışı 1980 sonrasında da devam etmiş, göçle gelenlerin yerleşme ve barınma ihtiyaçlarının planla karşılanamayışı ve kamu hizmetlerindeki yetersizlikler nedeniyle sağlıksız kentleşme, gecekondulaşma süregelmiştir.
- Öte yandan, Mersin Kentinde mekansal gelişme eğilimleri ve yerleşim tercihleri değişime uğramıştır. Doğu-batı doğrultusunda doğrusal gelişme gösteren kent makroformu, gerek Güneykent gibi planlı gelişmelerin etkisi gerekse, üst gelir gruplarının yerleşim tercihlerinin kıyıların yoğunlaşması nedeniyle kıyıya bağımlı olmaktan çıkarak, kuzeydeki dağ eteklerine yönelmesi nedeniyle gelişme makroformu değişmiştir. Bu değişimde çevre otoyolunun da etkisi bulunmaktadır.

Mersin Kent Bütünü ve Yakın Çevresi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı-2008

Şekil 4.12: Mersin Arazi Kullanımı-2007



Kaynak: (Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

Mersin Büyükşehir (Akdeniz, Toroslar, Yenişehir ilk kademe belediyeleri ve mücavir alanları) ile Tece, Davultepe, Mezitli, Kuyuluk, Karacailyas, Dikilitaş, Adanalıoğlu, Huzurkent, Yenitaşkent, Bağcılar Belediyelerini kapsamaktadır. Planın hedef yılı olan 2015'te Mersin Büyükşehir'in nüfusu 1.370.870 kişi, çevre belediyelerle birlikte 2.056.440 kişi tahmin edilmiştir. Planlama alanı 38.770 hektardır.

Mersin, Tarsus ve Adana kentlerinin kültürel, sosyal, ticari ve kentsel servisleri, ulaşım altyapısı alanın turizm gelişmesi açısından destek hizmetler olarak görülmektedir. Öte yandan bu kentler ile bu kentleri bağlayan kara ve demir yollarının oluşturduğu gelişme koridorları üzerinde yer alan çeşitli sanayi kullanımları ve Kazanlı kıyı kesimindeki sanayi faaliyetlerinin, kentsel ve endüstriyel gelişmenin, mekansal ve olumsuz çevresel

etkileri de planlama alanında çeşitli ölçülerde yansımakta olup, bu olumsuz etkilerinin zaman içinde azalacağı ve ortadan kalkacağı varsayılmaktadır.

4.4 MERSİNİN ULAŞIM OLANAKLARI

Mersin, karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu gibi ulaşım olanaklarının tümünden yararlanabilen bir ildir. Kentin bölgelerarası ulaşımı Türkiye genelinde olduğu gibi ağırlıklı olarak kara yolu ile sağlanmaktadır. İlin ülkemizdeki tüm yerleşim birimleriyle kara yolu bağlantısı mevcuttur; ancak il doğal yapısının dağlık olması nedeniyle kara yolu ulaşımı yapımı zor ve maliyeti yüksektir. Kentte ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı yapan çok sayıda firma bulunmaktadır. İl genelinde sunulan ulaşım ve altyapının, 1980li yıllarda gözlenen hızlı gelişmelerin 1990lı ve 2000li yıllarda devam edeceği varsayılarak, yüksek kapasitelerde inşa edildiği ve sunulduğu anlaşılmaktadır.

Kent, 19. yüzyılın ikinci yarısından bu yana Mersin Limanı'nın yapımı, ulusal demiryolu ve daha sonrasında karayolu bağlantısının sağlanması ve zamanla havaalanının yapımı ile önemli bir ulaşım merkezi olmuştur. Mersin ve Tarsus başta olmak üzere bölge içindeki yerleşimlerde, bu ulaşım altyapısının sağladığı olanaklar ile tarımsal üretim ve endüstriyel yatırımlarda önemli gelişmeler gözlenmiştir.

Demir Yolu Ulaşımı:

Mersin, Mersin-Yenice demiryolu hattı ile ülke demiryolu ağına bağlanmaktadır. Ülkenin batı ve orta kesimlerinden gelerek Adana üzerinden Doğu Anadolu ve Suriye'ye giden demiryolu Yenice'den batıya ayrılan 50 km'lik bir hat ile Mersin Limanı'na ulaşmaktadır. Liman ile bağlantılı olan demiryolu daha çok yük taşımacılığında kullanılır. Mersin-Adana-İskenderun arasında her gün düzenli mototren ve yük treni seferleri yapılmaktadır. Bu değerler ekonomik gelişmelere paralel olarak 2002-2005 yılları arasında %20 artış göstermiştir ¹⁴

¹⁴ (T.C.Devlet Demiryolları İşletmesi Mersin Gar Müdürlüğü,2004)

Mersin-Adana kentleri arasında 75 km uzunluğunda çift hat demiryolu ile yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır. Deniz yolu ile gelen transit yükler demir yolu ile çoğunlukla Orta Doğu ve Akdeniz ülkelerine taşınmaktadır.

Deniz Yolu Ulaşımı:

Mersin Limanı, Türkiye'nin en büyük limanıdır. Liman, Doğu Akdeniz bölgesinde ihracat, ithalat ve transit hizmetlerinin giderek yoğunlaştığı bir tesistir. Kent Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu, İç Anadolu bölgelerinin ithalat ve ihracat merkezi olmasının yanı sıra; Ortadoğu Akdeniz ve AB ülkelerine ithalat ve ihracat yapılan önemli bir merkezdir. Ayrıca Kıbrıs'ın dış dünyayla olan denizyolu bağlantısı Mersin ve Taşucu limanlarından sağlanmaktadır.

Tablo 4.2: Mersin Limanına Gelen Konteynır ve Ro-Ro Tipi Gemi Adedi

Yıl	Konteynır gemisi	Ro-Ro gemisi
2001	1.049	343
2002	1.217	351
2003	1.273	463
2004	1.429	401
2005	1.418	518
2006	1.297	521

Kaynak: (TCDD Mersin Liman İşletmesi Müdürlüğü)

Limanın özelleşmesi sonrasında yatırımların yakın dönemde süreceği belirtilmiştir. Mersin Limanı'nda son 5 yılda 17.968.215 ton ihracat, 23.998.633 ton ithalat ve 4.207.760 ton transit ticaret gerçekleşmiştir. Limanın gemi kabul kapasitesi 3800 gemi/yıl ve yük tutma kapasitesi yıllık 15 milyon ton/yıl dır.¹⁵

Mersin Limanı Türkiye'nin en yüksek kapasiteli ve yük taşımacılığının olduğu 3 önemli limanından biridir.

¹⁵ (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH Genel Müdürlüğü, 2004).

Hava Yolu Ulaşımı:

Mersin, havayolu taşımacılığı için kent merkezine 69 km. uzaklıkta olan Adana Şakir paşa Havalimanı'nı kullanmaktadır. İstanbul Atatürk Havalimanı – Adana Şakir paşa Havalimanı arası 787 km. Ankara Esenboğa Havalimanı-Adana Şakir paşa Havalimanı arası 443 km. dir.

Bölgenin ulusal ve uluslararası havayolu bağlantısını sağlayan Adana Şakir paşa Havaalanı günümüzde bölgenin havayolu ulaşım talebi için yeterlidir. Ancak uzun erimde, bölgesel ekonomik ve Demografik gelişmelerin olması durumunda, proje aşamasında olan Çukurova Havaalanı'nın uluslararası havayolu yolcu taşıması için gerekli olacağı ortaya çıkmaktadır. Bu durumda, projesi tamamlanan Mersin'in 50 km. batısında inşa edilmesi öngörülen (Mersin Limonlu Beldesi içerisinde) Havaalanı'nın ise rasyonel bir karar olmadığı anlaşılmaktadır.

Kara Yolu Ulaşımı:

Türkiye'de olduğu gibi Mersin'de de, yolcu ve yük taşımacılığı karayolları üzerine yoğunlaşmıştır. Serbest Bölge'nin varlığı ve yoğun liman faaliyetleri, ulaştırma sektörünün önemini arttırmıştır. Limanda yükleme ve boşaltması yapılan yüklerin, ülke içerisine dağılımı karayolu ile sağlanmaktadır. İl ekonomisinde önemli bir yeri olan tarımsal üretim içerisindeki meyve ve sebze ürünlerinin dağıtımını da yine karayolları üzerinden yapılmaktadır.¹⁶

Mersin ili'nde dört önemli karayolu vardır. Bunlar Batı yönünde, Mersin-Silifke, Mut-Karaman-Konya, bağlantısı ve Mersin-Silifke-Anamur-Antalya kıyı yolu; doğuda ise Mersin-Tarsus-Adana-Ceyhan ve Mersin-Tarsus-Pozantı bağlantısıdır. Çukurova bölgesinin batı kesiminde sanayinin Mersin-Tarsus-Adana arasında yoğunlaşmış olması nedeniyle, en yoğun trafik Mersin-Adana bağlantısı üzerindedir. Bu yol Adana'dan sonra güneydoğu illerine ve Ortadoğu ülkelerine bağlanır. TEM Otoyolunun Pozantı-Gaziantep-İskenderun bağlantısı ve D-400 karayolu kente karayolu ile önemli ulaşım olanakları sağlamaktadır.

¹⁶ (Mersin Sanayi ve Ticaret Odası, Ekonomik Planlama Raporu. 2008)

Kentin doğu ve kuzey doğu bölümünde yer alan yerleşimler ile kara yolu ulaşımında önemli denilebilecek nitelikte gelişmeyi kısıtlayıcı topoşekil unsurlar bulunmamaktadır. Hatta Çukurova Otoyolu ile birlikte karayolu ulaşım kapasitesi oldukça genişlemiştir. Ancak batı ve kuzey kesiminde yer alan il ve ilçelere (Antalya, Konya, Aydınçık, Mut, Anamur, Bozyazı, Gülnar) kara yolu ulaşımı açısından önemli ulaşım sorunları bulunmaktadır.

Tablo 4.3 :Mersin Kentinin Bölge İçi ve Dışı Yerleşim Merkezlerine Uzaklıkları

Yerleşimler	Uzaklık (km)
Mersin- Silifke	84 km
Mersin- Tarsus	27 km
Mersin- Adana	68 km
Mersin- Hatay	265 km
Mersin- Gaziantep	275 km
Mersin- Konya	335 km
Mersin- Kayseri	336 km
Mersin- Ankara	481 km
Mersin- Antalya	487 km
Mersin- İstanbul	922 km
Mersin-Niğde	198 km
Mersin-Karaman	236 km

Kaynak: (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü.2013)

Bölge ve il içerisindeki ekonomik ve demografik gelişmelerin eğilimler doğrultusunda devam etmesi durumunda karayolu altyapısının il genelinde uzun erimde yeterli olacağı anlaşılmaktadır. Mersin-Antalya otoyol bağlantısının inşası durumunda bu kesitteki kullanıma yeterli düzeyde altyapı sunulmuş olacaktır.

4.5. ÇUKUROVA OTOYOLU

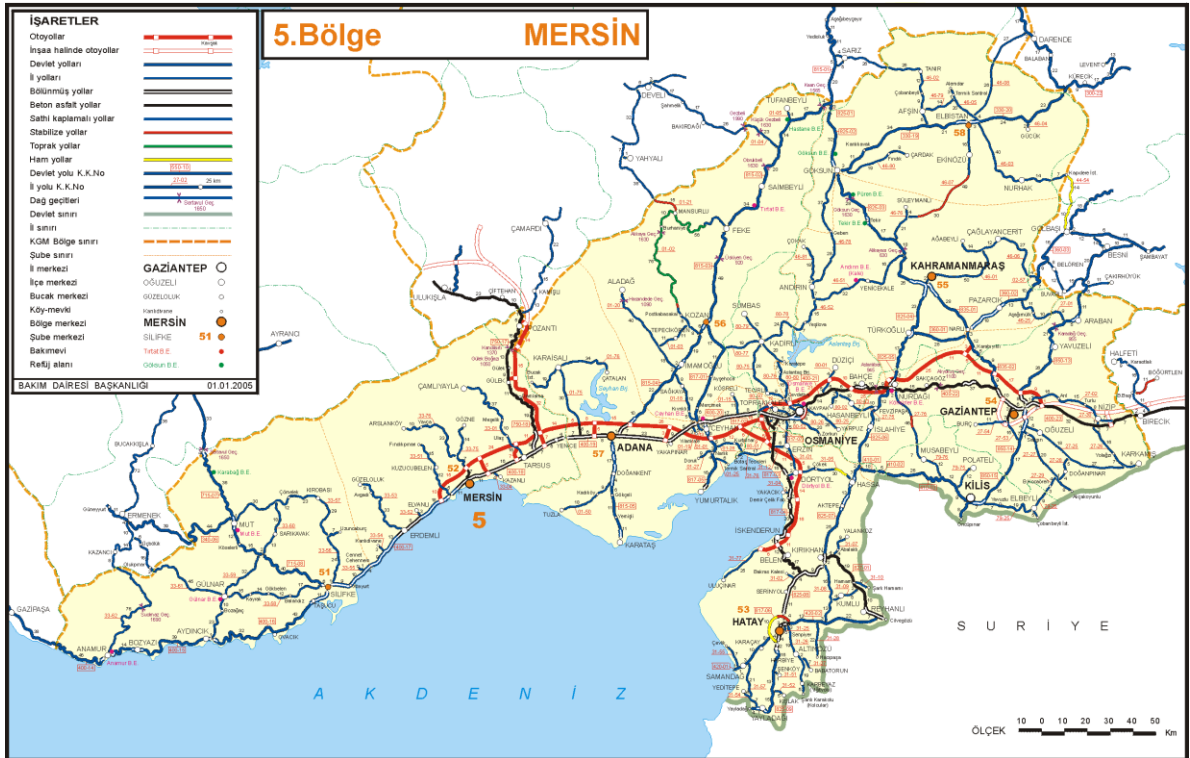
Çukurova, eski adıyla Kilikya; Adana, Mersin, Osmaniye ve Hatay illerini içine alan Güney Anadolu'daki coğrafi, ekonomik ve kültürel özellikleriyle tanınan bir bölgedir. 5.62 milyon nüfusuyla, Türkiye'deki en büyük nüfus yoğunluğa sahiptir.

Çukurova bölgesinin büyük bölümü, dünyadaki tarıma en elverişli alanlar arasında olan geniş, düz ve verimli alanlardır. Aynı zamanda bölge ülke ekonomisine önemli katkılarda bulunacak şekilde ithalat-ihracat ve üretim kapasitesiyle Türkiye'nin dış

dünyaya açılan yüzü konumundadır.

Çukurova otoyolu Hatay-Maraş Antep-Osmaniye-Adana ve Mersin illeri arasında 639 km uzunluğunda yüksek standartlı erişim sağlayan karayolu bağlantısıdır. Yapıldığı tarihten bu yana Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile Akdeniz Bölgesi arasındaki ekonomik ve sosyo-kültürel olanaklarını artırmak açısından fazlaca büyük öneme sahiptir.

Şekil 4.13: Çukurova Otoyolu



Kaynak:(<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Otoyollar/mersinnigde2013.jpg>)

Aynı zamanda otoyolun Adana üzerinde Pozantı'ya kadar bağlantı saplanmıştır. Bu bağlantı İç Anadolu bölgesinde yer alan Kayseri-Konya-Ankara gibi büyük illeri Akdeniz Bölgesine bağlayan önemli bir aks haline gelmiştir.

Otoyolun Mersin kısmı 1994 yılında tamamlanmıştır. Otoyol yapıldığından bu yana tarım, sanayi, serbest bölge, liman, demiryolu bağlantısı vb. büyük yatırımların bulunduğu Mersin İlinin büyümesine ve kentleşmesine oldukça ivme kazandırmıştır.

Çukurova Bölgesi ve Mersin Ilindeki büyümeler birçok fonksiyonun geliştirilmesi, çeşitlendirilmesi ve ilişkilendirilmesi ile sağlanmıştır. Kentleşme sürecinde kamu ve özel sector yatırımları, Mersin'in konumu, Çukurova Bölgesi'nin tarımsal ve sanayi etkileşimi, Adana Ilinin hinterlandında bulunması her dönemde Mersin'in gelişim sürecinde etkili olmuştur.

Çukurova otoyolunun kentsel ve bölgesel gelişmeye doğrudan etkisi olduğu gibi var olan potansiyel ve beraberinde getirdiği olanaklarla birlikte erişim olanağı sağlamasıyla ortaya çıkan dolaylı etkisi de oldukça büyüktür.

4.6 SOSYO-EKONOMİK YAPI VE OTOYOLUN ETKİSİ

4.6.1 Nüfus

2012 yılı adrese dayalı nüfus verilerine göre Türkiye nüfusu **58.448.431** Adana ilinde 2.125.635 kişi, Mersin (İçel) ilinde 1.682.848 kişi yaşamaktadır. Üke nüfusunun %7.35'i (4.300.618 kişi) Çukurova Bölgesi'nde (Mersin Adana ve Osmaniye illeri) yaşamaktadır. Bu oran 2000 yılında Türkiye ortalamasının %6,1iken 10 yılda bölge nüfusunda ciddi bir nüfus artışı görülmektedir.

TÜİK 2012 adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçlarında Mersin Büyükşehir Belediye nüfusu **876.958** olarak açıklanmıştır.

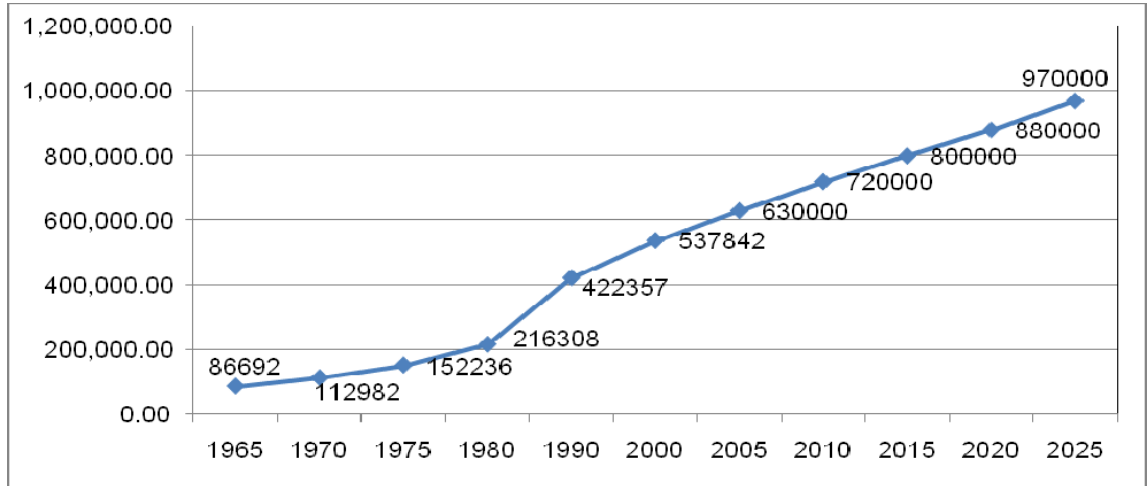
Kentsel nüfus, bölgenin nüfus artışına paralel olarak son 50 yılda hızla yükselmiştir. kentsel nüfusun artış hızı Tablo 4.4 ve Şekil 4.14'te şu şekildedir;

Tablo 4.4: 1950, 1965 ve 1985 Yıllarına Ait Değerler

Yıllar	Nüfus	% Artış
1950	36.463	
1965	86.692	138
1975	152.236	76
1985	314.350	106
2000	537.842	71
2012	876.958	63

Kaynak: (1950, 1965 ve 1985 yıllarına ait değerler, DPT, Çukurova Metropolitan Bölgesi Kentsel Gelişme Projesi kaynaklarından alınmıştır. 1975 yılına ait değerler Mersin 1976 Nazım Plan Şeması çalışmalarından, 2012 yılına ait değerler TÜİK den alınmıştır.)

Şekil 4.14: Mersin Kent Merkezi Nüfus Projeksiyonu



Kaynak: (2008 onaylı Mersin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı, Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

2008 onaylı 1/25000 ölçekli Mersin Nazım İmar Planında 2012 yılı projeksiyon nüfus 630.000 dolaylarında öngörülürken gerçekleşen nüfus 876.958 olmuştur. Nüfusun bu denli artışına, 2011 yılında Mersin Büyükşehir Belediyesi sınırlarının genişletilmesi ile yeni mahallelerin eklenmesi ve otoyolla birlikte gerçekleşen kentsel yatırımların kentsel göçü çekmesi etkindir.

Kentsel nüfusun büyük bir hızla artması kentin mekansal olarak büyümesine sebep olmuş ve yeni kentsel alan oluşturma ihtiyacı doğurmuştur.

Nüfusun hızla artış göstermesine; kentsel ve bölgesel yatırımların her geçen gün artması ve Çukurova Otoyol projesi ile bölgeler ve kentler arasındaki etkileşimin gün geçtikçe geliştirilmesinin yanında; ülkesel politikalardan kaynaklı olarak zorunlu göçler de sebep olarak gösterilebilmektedir.

4.6.2 Sanayi

Mersin, Akdeniz Bölgesi'nde Adana'dan sonra sanayisi en fazla gelişmiş ikinci kenttir ve GSYİH'si içinde sanayi sektörü %26,6'lık bir paya sahiptir. 1950'lerde Çukurova'daki tarım ve ticaret sermayelerinin gerçekleştirdiği birikim, 1960'larda sanayi yatırımlarına yönelmiştir. 1962'de işletmeye açılan liman da önemli bir altyapı tesisi olarak sanayinin gelişmesini olumlu etkilemiştir.

1970'lerden itibaren kente yapılan yatırımlar özellikle kimya sanayinde büyük gelişmelere sebep olmuştur. Daha çok bölge tarımının gereksinim duyduğu maddelerin üretimine yönelik olarak Kimya sanayi tesisleri kurulmuştur. Bu dönemde yine oldukça hızlı gelişen çimento ve cam fabrikaları kurulmuştur. Son yıllarda ise otoyolun yapılması ile karayolu ulaşım sistemi gelişmiş ve özellikle karayolunu kullanan gıda, makine, ahşap ürünleri ve plastik üretim yapan Türkiye'nin en büyük sanayi tesisleri ayrıca depolama ve lojistik firmalarının yoğunlaştığı görülmektedir.

Sanayi tesislerinin yer seçiminde ulaştırma sitemlerinin gelişmişliği önemli yer tutmaktadır. Hatta öyle ki denizyolu, demiryolu ya da kara yolu ulaşım sistemlerinden birinin eksik olması yatırımcının yer seçiminde tereddüt yaşaması anlamına gelmektedir.

İmalat sanayi

- 31 Gıda, içki ve tütün sanayi
- 32 Dokuma, giyim eşyası ve deri sanayi
- 33 Orman ürünleri ve mobilya sanayi
- 34 Kağıt-kağıt ürünleri ve basım sanayi
- 35 Kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik sanayi
- 36 Taş ve toprağa dayalı sanayi

- 37 Metal ana sanayi
 38 Metal eşya makine ve teçhizat, ulaşım aracı, ilmi ve mesleki ölçü aletleri sanayi
 39 Diğer imalat sanayi

Mersin kent merkezinde büyük ölçekli sanayiler yoğunlaşmıştır

Tablo 4.5: Sanayi Gruplarına Göre Mersin İli'nde Bulunan İşyeri Sayısı

Sektör	İşyeri sayısı		%Artış	Yıllık Ortalama Çalışan Sayısı		%Artış
	1992	2003		1992	2003	
31	32	74	131,3	1.027	1.987	93,5
32	16	50	212,5	3.650	7.295	99,9
33	8	59	637,5	169	1.207	614,2
34	6	11	83,3	1.169	1.177	0,7
35	7	22	214,3	2.164	2.039	-5,8
36	10	19	90,0	1.601	2.808	75,4
37	1	1	0	173	10	-94,2
38	28	69	146,4	1.191	2.898	143,3
39	0	1	0	0	19	0
Toplam	108	306		11.144	19.440	

Kaynak:(DİE, 2004.)

Tablo 4.5' te otoyol yapım öncesi ve otoyol faaliyete girdikten sonrası kıyaslandığında Çukurova otoyolunun Mersin iline etkisi imalat sanayide çalışan ve işyeri sayılarındaki artış sayılarında görülmektedir.

Mersin İli, sanayi işyeri sayısı yönünden Türkiye'de 8. sırada, çalışan sayısı yönünden ise 11. sırada yer almaktadır. Yıllar itibariyle sektörler incelendiğinde Mersin'de en fazla yatırımın imalat ve hizmetler sektöründe yapıldığı görülmektedir.

Özellikle otoyolun Mersin-Urfa-Antep- Osmaniye bağlantısı yapıldıktan sonra bu bölgede sanayi tesislerinin sayısı oldukça artmıştır. Göç ve nüfus yoğunluğunun artmasıyla birlikte bölge ve kentte istihdam alanları oluşturmuştur.

Mersin bir liman kenti olması ve stratejik açıdan çok önemli bir noktada bulunması ile Mersin Serbest Bölgesi Türkiye'nin güneyinden yapılan yaş meyve sebze ihracatının ve diğer tarım ürünlerinin (hububat, bakliyat vs.) önemli bir kısmının çıkış noktasıdır. İklimine bağlı olarak üretim, konumuna bağlı olarak ulaşım açısından sahip olduğu olanaklar Mersin Kent'ini gerek Akdeniz Bölgesi'nin gerekse Türkiye'nin önemli bir ithalat ve ihracat kapısı haline getirmiştir.

Tablo:4.6: Mersin Serbest Bölge Yıllara Göre Ticaret Hacmi

Yılı	Ticaret Hacmi (1000 \$)	% Artış
1990	272.532	
1995	1.400.000	413,70
2000	1.768.000	26,29
2005	2.130.000	20,48
2010	2.792.000	31,08
2012	3.832.000	37,25

Kaynak:(İşletici Kuruluş (MESBAŞ) verileri-2013)

Mersin ticaret hacmi otoyolun yapıldığı yıllardaki yatırımlarla oldukça arttığı sonraki yıllarda düzenli olarak arttığı görülmektedir.

4.6.3 İhracat ve İthalat

İthalat ve İhracat kentin ekonomisindeki en önemli dinamikleri oluşturmakta il ve bölgenin ekonomik sektörlerinin büyümesinde önemli etkenler olmaktadır.

Tablo 4.7: 1998-2000 dönemi İllerin GSYİH'YE Katkısı Bakımından Sıralaması (\$)

Sıra	İl Adı	1998	1999	2000	Oran %
1	İstanbul	43.571	39.605	43.811	22,1
2	Ankara	14.589	14.389	16.495	8,3
3	İzmir	13.756	12.777	14.455	7,3
4	Kocaeli	8.980	7.644	9.007	4,5
5	Bursa	7.360	6.617	7.284	3,7
6	Adana	6.265	5.596	6.051	3,1
7	Mersin	5.461	5.108	5.446	2,7
8	Antalya	5.461	4.708	4.957	2,5
9	Konya	5.035	4.535	4.929	2,5
10	Manisa	4.700	3.872	4.133	2,1
11	Muğla	3.055	2.588	3.025	1,5
12	Balıkesir	3.261	2.707	3.021	1,5
13	Hatay	3.168	2.744	3.009	1,5
14	Samsun	2.910	2.646	2.793	1,4

Kaynak: (DİE,2002)

Dış ticarete Mersin'in önemi oldukça büyüktür. Üretilen domates, limon, portakal, şeftali, çilek ve muz gibi tarımsal ürünler Mersin limanından, Akdeniz İhracatçı Birlikleri ve diğer ihracatçı firmalar aracılığıyla başta Suudi Arabistan, Kuveyt olmak üzere Ortadoğu ülkeleri ve birçok Avrupa ülkesine ihracat yapılmaktadır.

1988 yılında oldukça düşük olan iç ve dış ticaret son yıllarda büyük gelişmeler göstermiştir. Genel olarak ticaretin % 44'ü yurt içi ticaret ve % 55'i yurt dışı ticaret olarak gerçekleşmiştir. Mersin Türkiye ihracatının ve ithalatının % 4-5'ne yakınını yürütmektedir. Bölgede Mersin bir ticaret merkezi olma potansiyeli taşımaktadır.

Tablo 4.8: 1998 – 2002 Yılları Arasında Türkiye ve Mersin Ticaret Hacmi (\$)

Yıl	Türkiye		Mersin	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
1998	26.973.951.738	45.921.392.207	1.484.254.644	2.333.245.842
2002	35.081.121.208	50.831.701.739	1.452.227.449	2.636.272.258

Kaynak:(DİE, 2004)

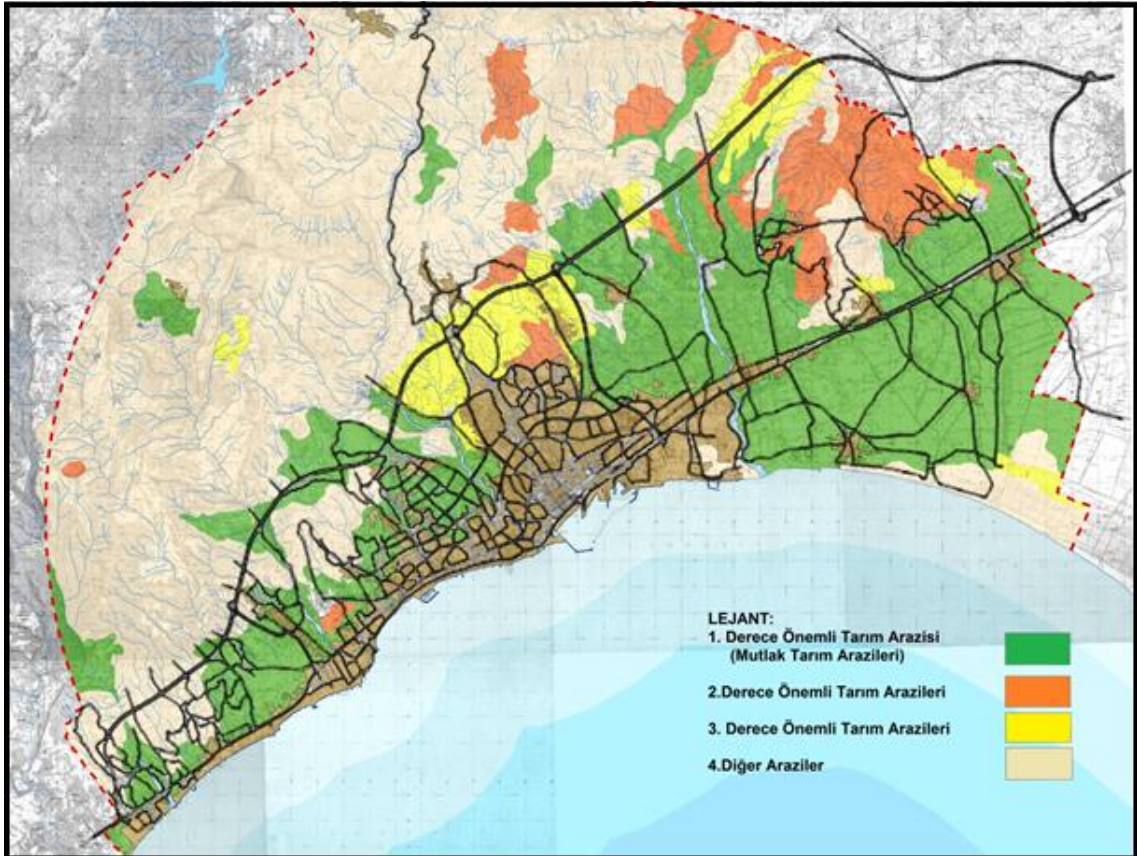
Mersin ilinde 1998-2002 yılları arasında meydana gelen gelişmeye etki eden bir çok faktör bulunmaktadır. Kent ve bölgeye yapılan bir çok yatırım üretim ve ticareti geliştirmiştir. Bu yatırımların en önemlisi de ulaştırma sistemlerinin gelişmişliği ve

dolayısıyla kent ve bölgeye hizmet eden **Çukurova otoyoludur**.

Mersin Limanı'nda istihdamın ihtiyaç duyulan iş gücünün çok üstünde olması, yatırımların yeterince ve zamanında yapılamamasından dolayı gelişen teknolojiye ve değişen taşıma şekillerine zamanında ayak uyduramaması, gerekli yasaların zamanın şartlarına uygun olarak değiştirilip çıkartılamaması, bürokrasinin ağır işlemesi gibi sebeplerle istenilen performansta çalışamayan mersin limanı, özellikle karayolu ulaşımı (otoyol) yapımından sonra her geçen gün kapasitesini artırarak iş hacmini genişletmektedir.

4.6.4 Tarım

Şekil 4.15: Mersin İli Tarım Arazileri



Kaynak: (Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

Mersin ili de tarım ve ticari açıdan yüklendiği önemli işlevler açısından, daha önce de belirtildiği gibi, hem bölge hem de ülke için önemli bir bölgedir. İl topraklarının %75.5'i (1.198.000 hektar) tarıma elverişli alanlardır

Mersin ili doğal yapısının dağlık olması nedeniyle kara yolu ulaşımı yapımı zor ve maliyeti yüksektir. Bu sebeple yerleşim deniz ile Torosdağları arasında genellikle tarımsal niteliği korunacak alanlarda, Çukurova Ovasının üzerinde üzerinde lineer olarak uzanmaktadır. Bu durum her geçen gün tarım alanlarını tehdit etmeye devam etmektedir.

Tarım bölgenin güçlü sektörleri arasında yer almaktadır. Her ne kadar Mersin kentleşme süreci tarım arazilerini tehdit ediyorsa da Toprak verimliliği, su kaynakları ve iklim ve liman-serbest bölge gibi ulaşım olanakları sayesinde bölgede tarım üretimi ve ticaretini atarak önemini korumaktadır.

Türkiye'nin en verimli tarım alanlarından Çukurova'nın bir bölümünün bulunduğu Mersin kıyı şeridinde turunçgiller üretimine elverişli geniş alanlar vardır. İlin tarımsal üretimi içinde pazara yönelik tarımın payı önemlidir. Pamuk, turunçgiller ve turfanda sebze yetiştiriciliği yoğun işgücü gerektirir.

Mersin'de yıllık 1 383 414 ton meyve üretimi yapılmaktadır. Türkiye meyve üretimi içindeki payı %10.4 gibi önemli bir değere sahiptir. Türkiye pazarının ihtiyacı olan muzun %62'si, çileğin % 52'si, portakalın % 20'si, mandalınanın % 19'u ve keçiboynuzunun da %56'sı Mersin tarımsal üretiminden karşılanmaktadır.

Tablo 4.9: Bitkisel Üretim Değeri En Yüksek On İl (2011)

İl	Bitkisel üretim değeri (1000 TL)
Antalya	4.983.151
Mersin	3.972.288
Konya	2.974.795
İzmir	2.675.220
Adana	2.587.225
Bursa	2.438.476
Şanlıurfa	2.421.657
Manisa	2.377.294
Ankara	2.137.423
Hatay	2.091.296

Kaynak:(Bursa Tarım İl Müdürlüğü Performans Raporu .2012)

Çukurova'nın verim değeri, tarımsal üretim kalitesi ve mal ve hizmetlerin erişim kolaylığı Mersin ilini Türkiye'de Antalya'dan sonra 2. Sıraya koymuştur. Bursa ise bu sıralamada 6. Sırada yerini almıştır.

Tablo 4.10: Mersin Tarımsal Üretim Alanı Dağılımı

	Toplam Alan (Dekar)	Tahıllar ve Diğer Bitkisel Ürünlerin Ekilen Alanı(dekar)	Nadas Alanı (Dekar)	Sebze Bahçeleri Alanı(Dekar)	Meyveler,İçecek ve Baharat Bitkilerinin alanı (Dekar)
1995	3,972,200,00	2,794,260,00	234,390,00	318,170,00	625,380,00
2000	4,067,090,00	2,510,370,00	496,470,00	364,470,00	695,780,00
2005	3,855,330,00	2,381,480,00	333,240,00	343,120,00	797,490,00
2010	3,796,588,00	2,007,225,00	278,536,00	343,939,00	1,166,888,00

Kaynak: (Tarım İl Müdürlüğü.2013)

Çukurova Bölgesinin iç göçlerin çekim alanı olmasının nedeni, iklim koşullarının getirdiği görece daha düşük maliyetli barınma koşulları ile tarımda ve kentte iş bulma fırsatının diğer bölgelere göre daha yüksek olmasıdır. Bu nedenle göçle gelen nüfusa paralel olarak artan kentleşme ve konut baskısı tarım arazilerin azalmasına küçük parsellerin ve bahçelerin oluşmasına sebep olmaktadır.

4.6.5 Turizm

Sahip olduğu tarım, sanayi ve ticaret potansiyeli ile ÷lke ekonomisinde önemli bir yeri bulunan Mersin, turizm alanında gittikçe artan turist sayısına göre beklenen potansiyelde başarıyı gösterememiştir. Mersin turizmi daha çok iş turizmi yönü ile önem kazanmıştır. Özellikle, 1980’de limanın Ortadoğu çapında önem kazanması ve yine aynı yıllarda Türkiye’deki transit karayolu taşımacılığının Mersin’de yoğunlaşmasına paralel olarak “iç turizm” kısmen canlanmıştır. Mersin’deki deniz ve kıyı potansiyelinin kullanımı özellikle 80’li yıllarda yoğunlaşan tatil konutu yapılaşması ile sekteye uğramıştır. Bu kıyı şeridindeki tatil turizmi daha çok iç turizme yöneliktir. Anadolu ile Kıbrıs arasındaki bağlantının bu ilden sağlanması ve yöredeki geniş av olanakları da Mersin’de turizmin ağırlık kazanmasını sağlamaktadır.

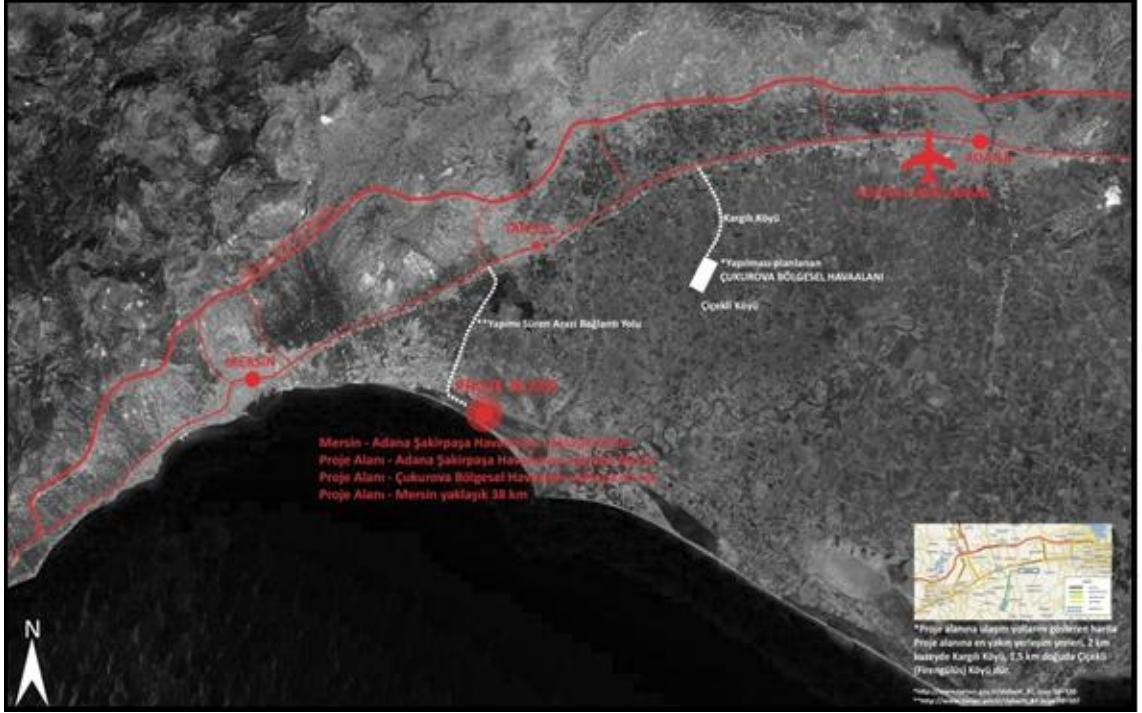
Tarsus ilçesi dini ve kültürel turizme açık potansiyellerin fazla olmasına rağmen Mersinin turizm dışındaki sektörlere yönelmesi, Adana-Tarsus-Mersin doğrultusunda uzanan Çukurova otoyolunun coğrafi engellerle Mersin kentinde bitmesi ile Antalya ile bağlantısının kesilmesi Mersin Kenti turizm potansiyelinden yeteri kadar faydalanamamasına sebep olmaktadır.

Ayrıca Turizmin bu bölgede canlılığının sağlanamamasının en büyük nedenleri arasında hava yolu olanaklarının olmaması gösterilmektedir. Mersine hava yolu ulaşımı Adana üzerinden sağlanmaktadır. Akdeniz bölgesinde yurtdışı hizmeti veren gelişmiş hava limanı Antalya ilinde bulunması turizm yatırımlarını bu bölgeye çekmiştir.

Kentin kuzeyinde kıyıdan 30-40 km uzaklıkta bir yayla kuşağı yer almaktadır, bu yöreler genelde ikinci konut alanları olarak kullanılmaktadır.

Mersin-Tarsus arasında 38.km de Kazanlı bölgesi otoyolun inşasından sonra turizm bölgesi ilan edilmiş ve turizm bölgesinin yerseçim kararı verilirken otoyola olan yakınlığı göz önünde bulundurularak bağlantı yolu birlikte projelendirilmiştir. Bu bölgede Turizm projesi yapım çalışmaları devam etmektedir.

Şekil 4.16: Mersin İli Turizm Bölgesi



Kaynak: (<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=3062318>)

Bunun yanında Kültür ve Turizm Bakanlığı 2023 Türkiye turizm stratejisi raporunda Mersin İli Antalya Doğusu ve Mersin Eko-Turizm Bölgesi, Kongre ve Fuar Turizmi merkezi olarak tanımlanmıştır.¹⁷

Çukurova Otoyolu yapımından sonra 4 saatlik mesafe yarıçaplı çevre illerden özellikle Adana'dan gelen turistlerle günübirlik turizmin geliştiği görülmektedir.

¹⁷(T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı,Türkiye Turizm Stratejisi 2023 (2007-2013) Eylem Planı)

Tablo 4.11:Yaz-Kış Turist Sayısı

	YERLİ		YABANCI	
	YAZ	KIŞ	YAZ	KIŞ
2005	17482	4845	5615	1285
2006	54728	40638	11979	2991
2007	63143	47507	14629	3414
2008	76825	50677	17739	4072
2009	85958	39669	17301	3658
2010	76119	49997	24869	4118
2011	64889	50958	9251	3857
2012	63407	38688	12308	4074

Kaynak:(Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü.2013)

Tablo 4.11’de yerli ve yabancı turist sayısının yaz ve kış aylarındaki konaklama rakamları görülmektedir. Rakamlarda Görülüyor ki çeşitli dönemlerde turist sayısında azalmalar olmuşsa da yerli yada yabancı turist sayısı gittikçe artmaktadır.

İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ile yapılan mülakatta özellikle Çukurova Otoyolunun yapılmasıyla birlikte erişilebilirliğin ve kentsel yatırımların artması hafta sonu gününbirlik gelen yerli turist sayısında da fazlaca artışa sebep olduğu belirtilmiştir. Bu nedenden dolayı kentin batı tarafında Silifke-Mersin-Narlıkuyu bölgelerinde 2-3-yıldızlı otellerin arttığı görülmektedir.

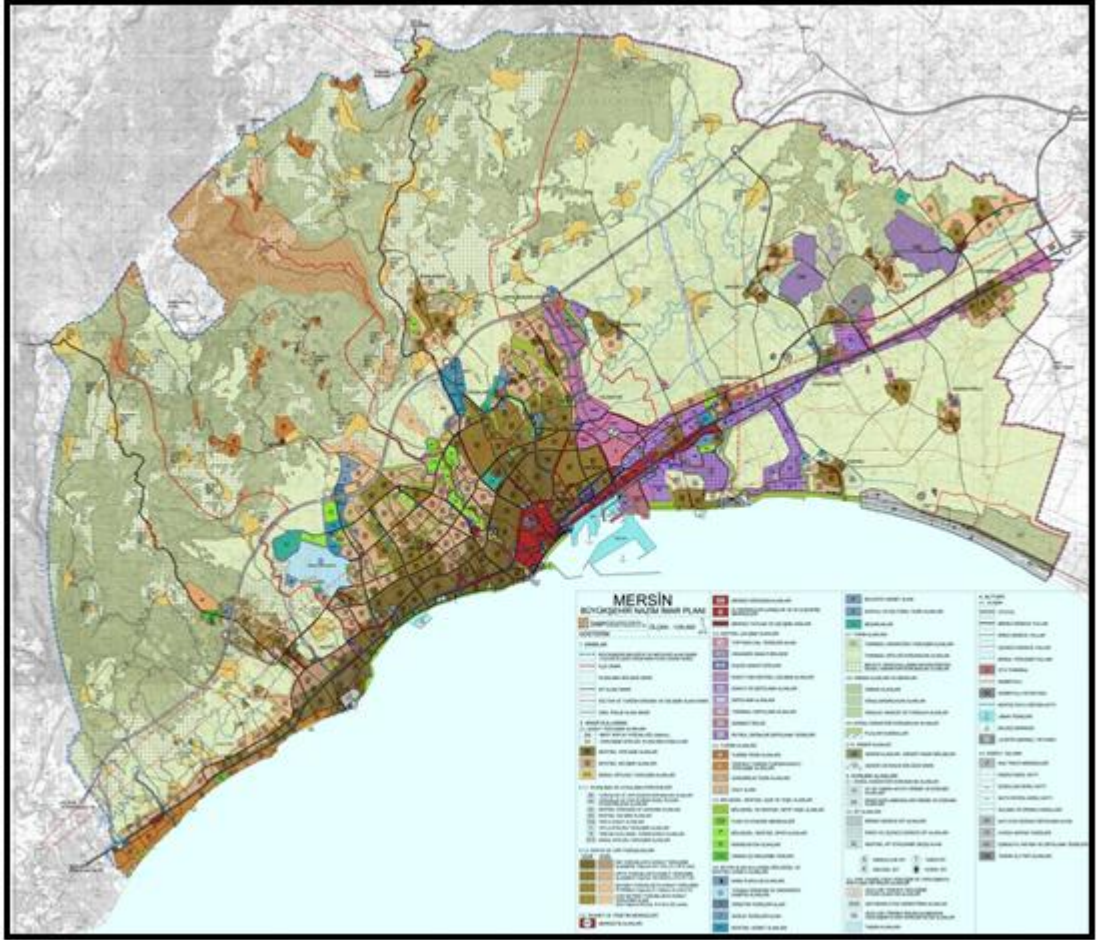
Fakat yerli turistlerin yaz döneminde ev kiralamaları yada yakın akrabalarında konaklamaları göz önünde bulundurulduğunda hafta sonları, gününbirlik gelen giden turist sayısını sağlıklı olarak bulunamayacağı görülmektedir.

Hava alanı ile Mersin kent merkezi arasındaki erişim kolaylığını sağlayan Çukurova Otoyolunun yapılması, Kentsel hizmetlerdeki gelişme, sosyo-kültürel ve ekonomik etkileşimler her sektörde olduğu gibi turizmde de her geçen yıl artışa sebep olmaktadır.

4.7 ARAZİ KULLANIMI VE OTOYOLUN ETKİSİ

1/25000 ölçekli mersin Nazım İmar Planında doğu-batı yönünde denize paralel olarak lineer büyüyen kentsel alan kuzey yönünde Toroslara kadar olan düz arazide gelişme göstermiştir. Kentin gelişme aksları otoyol bağlantılarında olmaktadır. Otoyol kentin büyümesinde sınırlayıcı etkiye sahiptir.

Şekil 4.17: 2008 onaylı Mersin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı



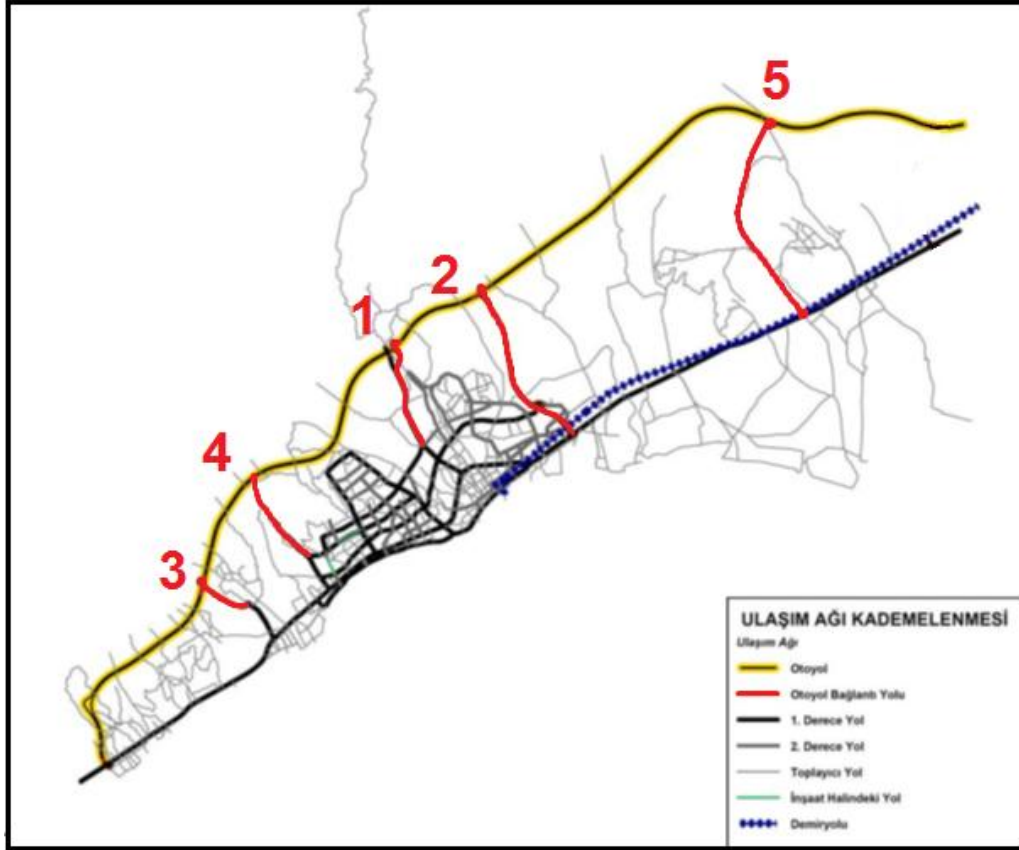
Kaynak: (Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

Çukurova Otoyolu'nun Mersin kentsel gelişmesine ve makroformunun oluşmasında oldukça etkili olmuştur. Mersin kentsel alanı büyüdükçe otoyol ile bağlantı sağlanmasının bir ihtiyaç olduğunu düşünülerek çeşitli dönemlerde projelendirilmiş 3 farklı bağlantı noktası mevcuttur. Halen yapımı devam eden 4.bağlantı noktası ve imar planlarına işlenmiş beraberindeki büyük kentsel yatırımlarla birlikte inşa edilme kararı alınan 5. Bir bağlantı noktası bulunmaktadır.

Otoyol-kent arasındaki ilişkiyi sağlayan bağlantı yollarının yapım süreci şu şekildedir.

- 1990 - D-100 karayolu bulunmakta.
- 1994 -Otoyol Yapıldı.
- 1996 - Mersin bağlantısı yapıldı.
- 1999 - Serbest bölge bağlantısı yapıldı.
- 2003-2004 - Mezitli bağlantısı yapıldı.
- 2013 - 34.Cadde-Üniversite kavşağı bağlantısı yapıldı.
- 2013 - OSB bağlantı projesi yeri belirlendi.

Şekil 4.18: Mersin İli Ulaşım Ağı Kademelenmesi



Kaynak: (Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

Mevcutta 3 farklı bağlantı yolu bulunan otoyolun şekil 47.18'de görüldüğü gibi öncelikle 1. Bağlantı olan Akbelen Bulvarı-Mersin Bağlantısı ve hemen arkasından 2. Bağlantı olan Serbest Bölge, Liman Bağlantısının (151.cadde) projelendirilmiştir.

Şekil 4.20: Akbelen Bulvarı Bağlantısında Kentleşme Baskısı



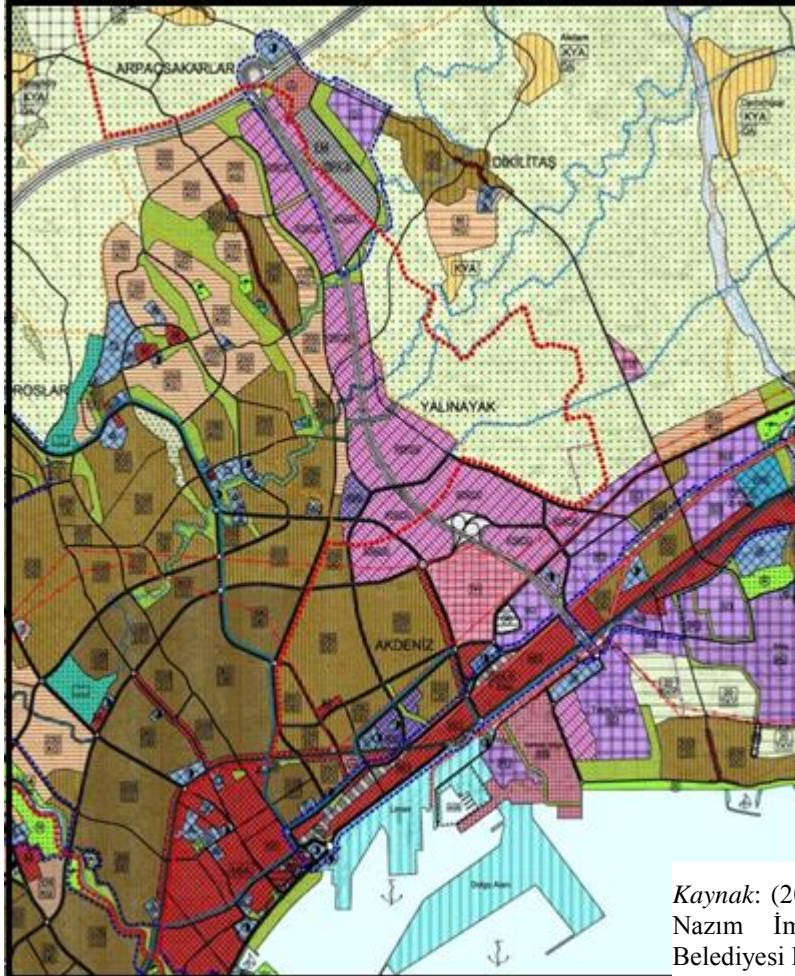
Bu bölgedeki nüfus otoyolun dolaylı ortaya çıkan erişim avantajından faydalanmaktadır.

Tarımsal niteliği korunacak alanlarda Mersin-otoyol bağlantısı sonrası kentleşme kendini fazlaca göstermektedir. Doğu-batı aksı boyunca lineer uzanan kent otoyol ve otoyol bağlantısı ile birlikte kuzeye doğru gelişme göstermiştir.

2. bağlantı olan 151. Cadde bağlantısı serbest bölge Mersin limanı, Mersin sanayi ve depolama alanları ile otoyol arasındaki bağlantıyı sağlamak amacıyla 1999 yılında yapılmıştır. Bağlantı yolu yapıldıktan sonra bu bölgede kargo firmalarının bölge distribütörleri, ticari faaliyetler, uluslar arası market zincirlerinin depolama alanları, çeşitli acentalar ve bu bölgenin hizmet ettiği sanayi alanında küçük büyük bir çok yeni sanayi tesisleri yerleşim kararı vermiştir. 1/25000 ölçekli Mersin Nazım İmar Planında sanayi ve liman ile otoyol arasındaki bu bölge konut dışı kentsel çalışma alanları bölgesi olarak belirlenmiştir.

Konut dışı kentsel çalışma alanlarının dışında konut bölgeleri oluşturulmuş olan bölge Toroslar belediyesinin büyüme aksını oluşturmaktadır. Aynı zamanda bu bağlantı yolu ve çevresindeki KDKÇA'lar konut alanlarının daha çok tarım arazilerini tahrip etmemesi için bir set-engel oluşturması amaçlanmıştır.

Şekil 4.21: Çukurova Otoyolu Serbest Bölge Bağlantısı



Kaynak: (2008 onaylı Mersin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı, Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

Şekil 4.22: Serbest Bölge Bağlantısında Kentleşme Baskısı



3. bağlantı yolu olan Vatan Caddesi Mezitli-Otoyol bağlantısını saptamak amacıyla 2003 yılında tamamlanmıştır. Otoyolun sağladığı erişim kolaylığı ve nüfusun artması sonucu oluşan merkezi alanlardaki kentsel yığılmalar nüfusun zaman içerisinde merkezden çeperlere doğru yönelmesine sebep olmuştur.

Şekil 4.23: Çukurova Otoyolu Mezitli Bağlantısı



Kaynak:(2008 onaylı Mersin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı, Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

Şekil 4.24: Mezitli Bağlantısında Kentleşme Baskısı

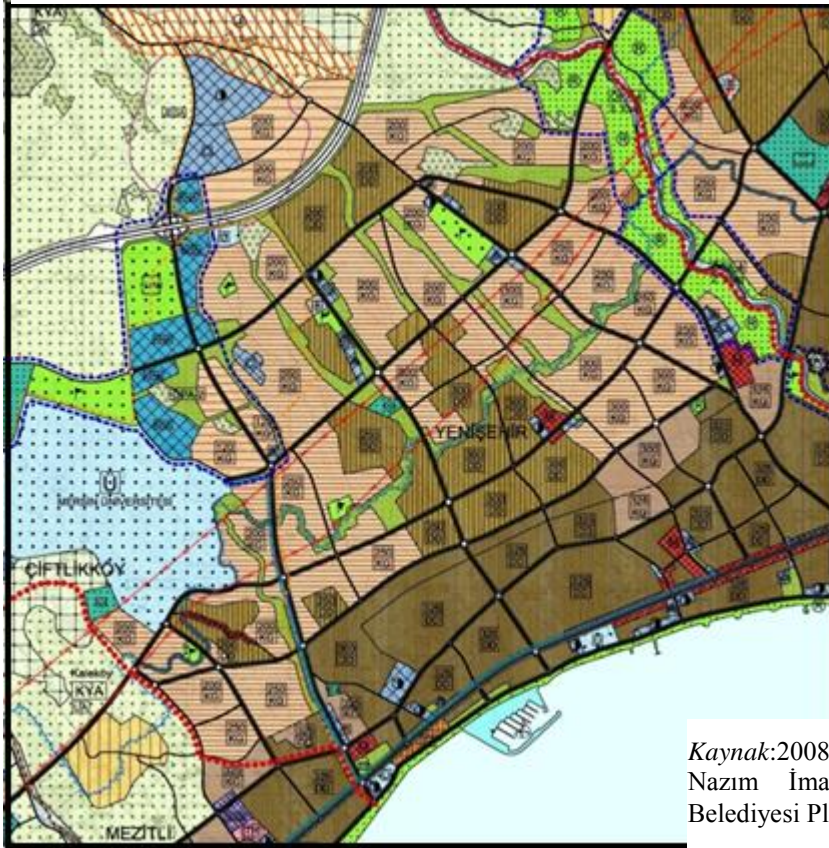


Bu bölge Mersinin 2. konutlarının yoğunlukta olduğu ve konut yoğunluğunun düşük olduğu bölge iken otoyolun bağlantısı ile ikincil konutların birincil konut haline geldiği görülmektedir. Bölge ulaşım bağlantısının güçlenmesiyle turizm niteliğini kaybetmektedir. Bu durumda sosyal donatı alanlarına da ihtiyaç duyulmakta, sosyal donatı alanları ve erişim olanakları bölgenin gelişmesine sebep olmaktadır.

4. bağlantı yolu 34. Cadde Üniversite Kavşağı Bağlantısı 2012 yılında projelendirilmiş 2013 yılında tamamlanmıştır. Söz konusu bağlantı yolunun çevresindeki alan 2008 planı öncesi plansız konut alanları yada kırsal nitelikli yerleşim alanı iken 2008 onaylı Mersin Nazım İmar Planlarında gelişme konut alanı olarak belirlenmiştir.

Bağlantı yolundan önce otoyola erişim kent merkezinde serbest bölge yada Mezitli bağlantısı üzerinden sağlanmakta iken mesafenin uzak kalması ve bölgede yapılaşmanın artması bu bölgeye bir bağlantı noktasının yapılmasını gerektirmiştir.

Şekil 4.25: Çukurova Otoyolu Üniversite Kavşağı Bağlantısı



Kaynak:2008 onaylı Mersin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı, Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.

Otoyol bağlantı yolu ile aynı zamanda üniversiteyle ilişkilendirilmiş, otoyol çevresinde kentsel servis alanları ve kamu hizmet binaları planlayarak hem otoyola erişim kolaylığı sağlanmış hem de kentsel gelişme sınırlandırılmıştır.

1/25000 ölçekli Nazım İmar Planında Mersin Üniversitesi Yenisehir Kampusu'nun batısından geçen yolun otoyola bağlanması ile alanın kentsel gelişme odağı olacağı

öngörülmektedir. Bu alanda kentsel servis alanları, fuar, rekreasyon ve sağlık tesisleri öngörülmüştür.

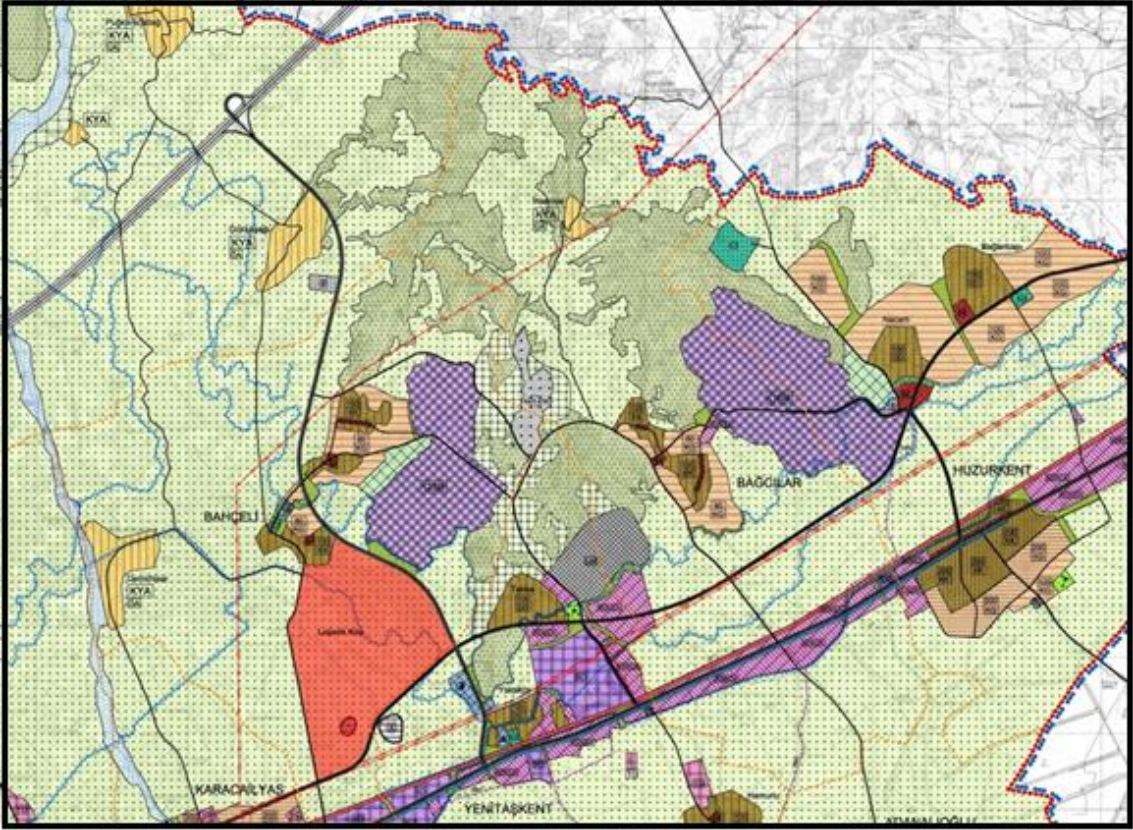
Otoyol bağlantısı ile birlikte bölgede konut ve ticari yapılaşmalar artacağı beklenmektedir. Aynı zamanda bağlantı yolu Mersin Üniversitesi'ne de erişim kolaylığı sağlayacaktır.

Şekil 4.26: Üniversite Kavşağı Bağlantısında Kentleşme Baskısı



5. bağlantı yolu Organize Sanayi Bölgesi bağlantısıdır. Denizyolu ve demiryolu erişimi dışında karayolu olanağının da gelişmesi bölgeye yeni sanayi yatırımlarını çekmiş Mersin 1. Organize Bölgesi'nin tam kapasite ile dolmasına ve 2.Organize Bölgesi'nin yapılması kararı alınmasına sebep olmuştur. Aynı zamanda uzun zamandır yapılması düşünülen lojistik köyün de otoyol bağlantısı ve organize sanayi bölgelerinin bulunmasından dolayı bu bölgede yapılması kararlaştırılmıştır.

Şekil 4.27: Çukurova Otoyolu Organize Sanayi Bağlantısı



Kaynak:(2008 onaylı Mersin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı, Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.)

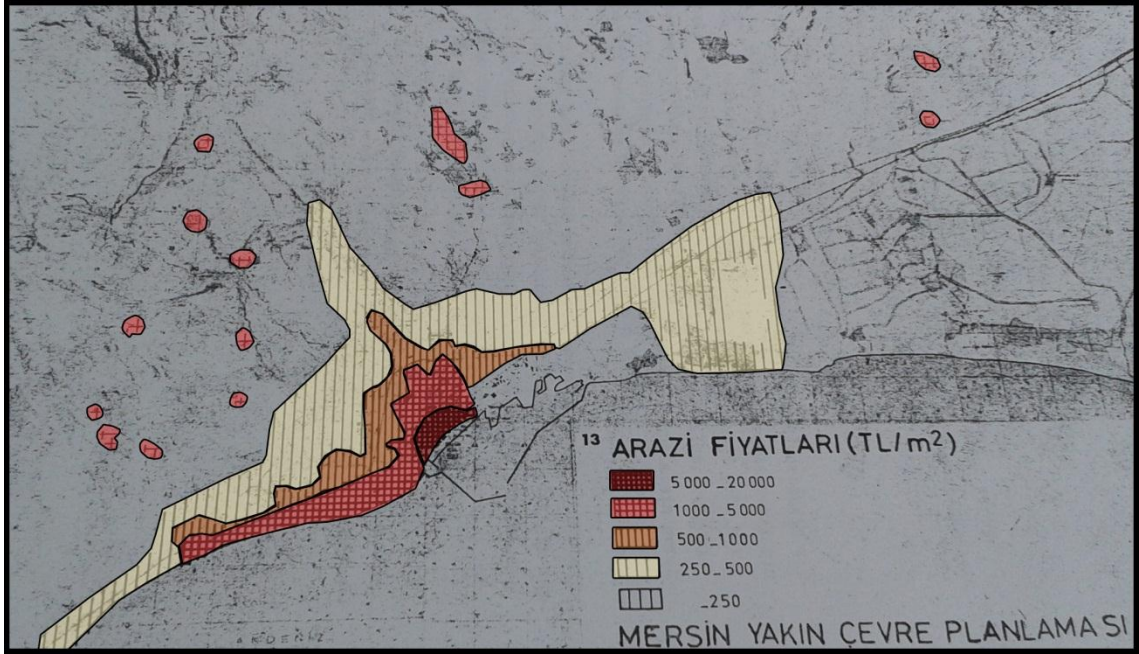
Not: Kırmızı renkli taralı bölge lojistik köyü, mor renkli taralı bölgeler ise organize sanayi bölgelerini göstermektedir.

İmar planlarına işlenmiş yalnız henüz uygulanmamış olan 5. Bağlantı yolundan hizmet alacak olan organize sanayi bölgelerinin otoyola erişimi serbest bölge bağlantısından ya da Tarsus tarafındaki diğer bağlantıdan sağlanmaktadır.

5. bağlantı yolunun kuzeyinde kalan Tarsus-Kazanlı Bölgesi 2011 yılında turizm bölgesi ilan edilmiş ve yer seçim kararı verilirken planlarda yer alan bu bağlantı yoluna olan mesafesi göz önünde bulundurulmuştur.

4.7.1 Arazi Değerlerinin Değişimi

Şekil 4.28 : 1985 Yılı Mersin Arazi Değerleri



Kaynak: (Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Arşivi.2013)

1985 imar planlama raporunda yer alan arazi değerleri (Şekil 4.28)' de görüldüğü gibidir.

1985 yılında göre kentin ilk kurulduğu liman ve çevresi ile kentsel alan dışındaki arazi fiyatları arasında 40 kat fark vardır.

Söz konusu çalışmada kentsel alanın oldukça sınırlı olduğu görülmektedir. Plan raporunda kentte arazi fiyatlarının mekanda farklılaşmasını belirleyen unsurlar; iş merkezi içindeki mekânsal-ekonomik hareketliliğin yoğun olduğu alanlar, sosyal grupların yer seçim ölçütleri, gümrük meydanı denilen alanın(bugünkü liman ve

çevresi) civarında yer alan iş alanlarının bulunduğu merkezin en hareketli bölümü gibi ayrıştırıcı özellikler tanımlanmaktadır.

Kentsel alandaki en yüksek arazi fiyatı 20.000 TL en düşük arazi fiyatı 250 TL olduğu görülmektedir.

Arazi fiyatlarının denizden uzaklaştıkça azalmakta olduğu, kentin kuzeyinde yer alan ve narenciye bahçelerinde arazinin tarımsal niteliğinden dolayı farklılaşma görülmediği belirtilmiştir.

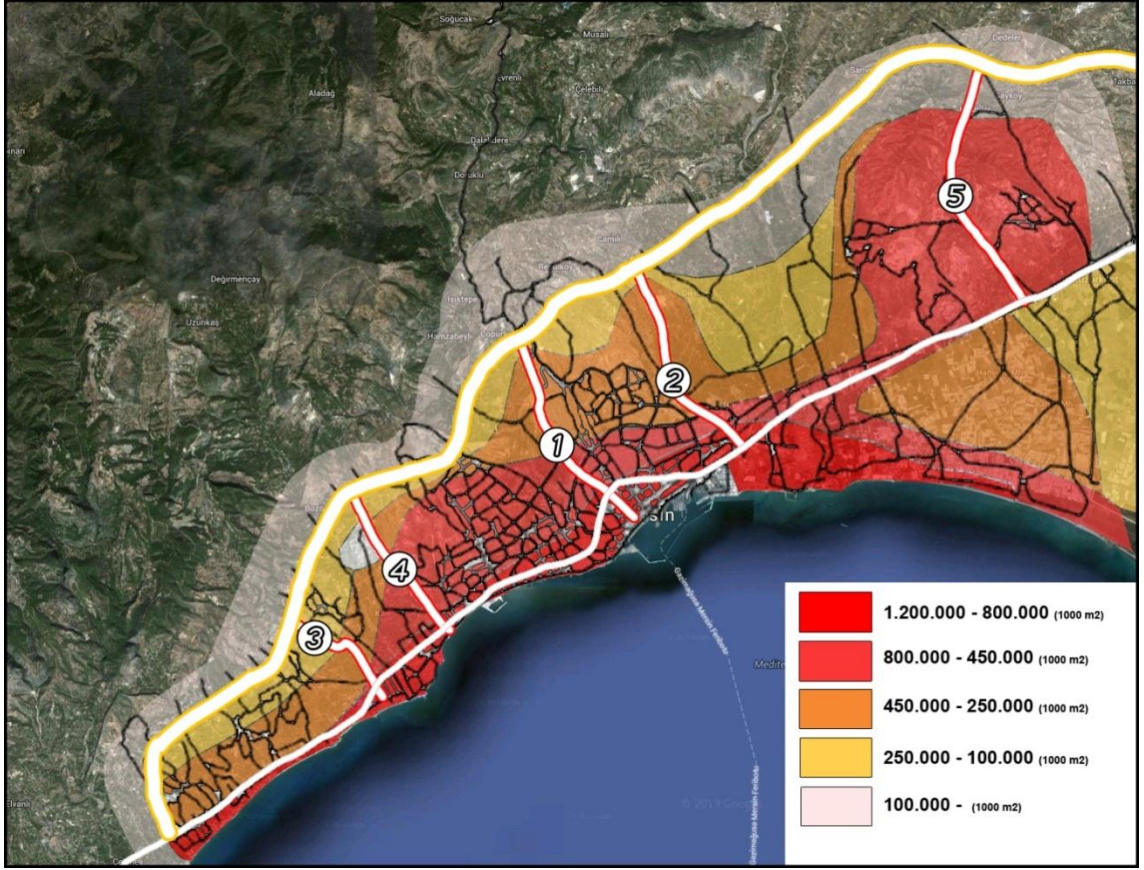
Tablo 4.15: Yıllara Göre Nüfus ve Kentsel Alan Oranı

Yıllar	Nüfus	Kentsel Alan (ha)	Nüfus Yoğ. (kişi/ha)
1950	36.463	110	332
1965	86.692	625	139
1975	152.236	767	198
1985	314.350	2656	118
2000	537.842	4394	122
2012	876.958	Yaklaşık 13.250 ha	66

Kaynak: (1950, 1965 ve 1985 yıllarına ait değerler, DPT, Çukurova Metropolitan Bölgesi Kentsel Gelişme Projesi kaynaklarından alınmıştır. 1975 yılına ait değerler Mersin 1976 Nazım Plan Şeması çalışmalarından alınmıştır.)

Özellikle otoyol yapımından sonra artan yatırımlar 2000 yılından sonra kendini göstermiş, Mersin ilinin büyümesine fazlaca etkisi olmuştur. Bugün il nüfusu 1.327.870 kişiye kentsel nüfus ise 876.958 kişiye ulaşmıştır. Kentsel alanın artması tarla niteliğindeki arazilerin değerinin artmasına sebep olmuştur.

Şekil 4.29: 2013 yılı Mersin İli Arazi Değerleri



Kaynak: (Uydu görüntüleri Google haritalardan, yol ağı kademelenmesi Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri'nden, arazi değerleri kent ve bölgede yapılan mülakatlar sonucu elde edilmiştir.)

1985 ten bu yana kentsel alan 7 katına çıkmış, otoyol ve otoyol bağlantı yolları farklı kentsel arazi değerlerinin oluşmasına sebep olmuştur. En yüksek arazi değeri 1.200.000 TL iken kentsel alandaki en düşük arazi değeri 100.000TL civarındadır. Otoyolun sınırını belirlediği kentsel alanın büyümesi arazi değerlerini yakınlaştırmıştır. 1985 te var olan 40 kat fark 2013 te 12 kata kadar inmiştir.

4.8 DEĞERLENDİRME

Mersin kısmı 1996 yıllarında tamamlanan Çukurova Otoyolu, Akdeniz Bölgesi ile Güneydoğu Anadolu Bölgesinin sosyo-ekonomik özelliklerini birbirine bağlamış ve bölgesel ve kentsel ölçekte ilişkiler ağını genişletmiştir.

Mersin, Çukurova Otoyolu'ndan en çok etkilenen kentlerden birisidir. Kentte otoyolun etkisi özellikle 2000 yılından sonra kendini göstermiştir. Otoyol, projelendirildiği zamandan bugüne kadar Mersin İlinin kentleşme sürecine katkı sağlamıştır.

Sağladığı erişilebilirlik avantajı ile Mersin'de eskiden beridir tarihi limanı ile oluşan ticaret kenti kimliğini koruyan ve geliştiren etkisi olmuştur. Otoyol kentte, ithalat ve ihracatı ve liman faaliyetlerini artırmış, yeni sanayi yatırımları çekmiş, üretim faaliyetlerinin çeşitlendirilmesi, hammaddenin üretimi ve üretilen hammaddenin kolayca yurt içine ve yurt dışına aktarımına katkı sağlamıştır.

Her geçen gün kentin sanayi ve ticari faaliyetlerini daha da artırmaktadır. 2000 yılından sonra Mersin'e gelen yeni sanayi yatırımları ile sektörel çeşitlenme görülmüş, 1. OSB tam kapasite ile dolmuş, ardından 2. OSB kurulmuştur. Depolama ve konut dışı kentsel çalışma alanları oldukça artmış, serbest bölge faaliyetleri genişlemiştir.

Otoyolun tarımsal alanlar üzerinde kentsel gelişmeyi teşvik etmesi açısından olumsuz etkisi olmasına rağmen, ulaşırma sistemlerinin gelişmişliği ve erişilebilirliğin artmasından kaynaklanan avantaj ile tarımdan kaynaklı geliri ve tarımsal sanayiye geliştirmiştir.

Turizm potansiyelinden yeterince faydalanamamış olan Mersin İli, otoyolun yapılması ile Doğu, Güneydoğu ve iç Anadolu Bölgesinden turist çekmeye bağlamıştır. Özellikle günübirlük ve haftasonu tatil yapmak isteyen turistler Mersin İlini daha çok tercih etmeye başlamışlardır.

Sanayi ve ticari faaliyetlerin artması beraberinde Mersin İline olan göçü de artırmıştır. Nüfusun hızla artması halen kentsel alanda büyüme ve farklılaşmaya sebep olmaktadır.

Otoyol kentin gelişme akslarını ve gelişme sınırını belirlemiştir. Kentsel alanda büyümeler otoyolun bağlantı koridorları üzerinde olmaktadır. Her geçen gün gelişen kentsel hizmetlerle yeni bağlantı koridoru ve kentsel mekan ihtiyacı hissedilmektedir. Bugün itibari ile Mersin İlinde 4 adet bağlantı yolu bulunmaktadır. Organize sanayi bölgelerine hizmet etmek üzere bir bağlantı yoluna daha ihtiyaç olduğu düşünülerek 5. Bağlantı yolu projelendirilmiştir.

Ayrıca otoyola bağlı olarak oluşturulan bağlantı yolları yeni yatırımların yer seçiminde önemli etkiye sahiptir. Mersin Lojistik Köy Projesi'nin yer seçimi ve Kazanlı Bölgesi Turizm Alanı'nın yer seçim kararı otoyol bağlantı noktasına olan mesafesi göz önünde tutularak verilmiştir.

Çukurova Otoyolu ile birlikte nüfusun artması ve kentsel alanların genişlemesi beraberinde arsa ve arazi değerlerini son 10 yılda oldukça artırmıştır.

5. GEBZE-İZMİR OTOYOLUNUN BURSA'YA OLASI ETKİLERİ

Kentlerin ve bölgelerin ekonomik, toplumsal ve kültürel ilişki ağı, erişilebilirlik düzeyleri ile doğru orantılıdır. Hızlı ve konforlu erişimi sağlayan otoyol yada hızlı demir yolları gibi altyapı olanaklarının bulunması bölgesel ve kentsel rekabeti hızlandırmakta, ülkesel ölçekte büyüme ve gelişmeyi artırmaktadır.

Bir örnek verecek olursak; Büyüme ve Gelişme hızı en yüksek ülkelerden biri olan Çin'de, büyüme oranı 2010 yılında %10.4, 2011 yılında %9.2 olarak kaydedilmiştir. Kişi başına düşen milli gelir ise 2010 yılına göre 2011 yılında %8.4 oranında artmıştır. Her yıl yaklaşık bu oranlarda artış gösteren Çin ekonomisinin büyümesinin en büyük nedenleri arasında altyapı olanaklarına verilen önem göze çarpmaktadır.¹⁸ 1980-2010 yılları arasında Batı Çin'de 1 milyon nüfus başına düşen demiryolu uzunluğu %43, otoyol uzunluğu ise %243 oranında artış göstermiştir. 2000'de başlatılan çalışmaların sonucu olarak, çoğunluğu altyapı ve ulaşım konularında olan 143 adet önemli ulaşım projesi başlamıştır. Geçen 12 yılda sektörel bir dönüşüm görülmüş ve imalat odaklı sanayi yapısı yaygınlaşmıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak Orta ve ileri seviye teknolojik ürünlerin ihracatının toplam imalat sanayi ihracatı içerisindeki payı oldukça artmıştır.¹⁹

Genel olarak ulaşım mesafe ve süresinin kısalmasıyla özellikle büyük bölge ve yerleşim yerlerinin küçük yerleşimlere göre ekonomik canlanmayı tetiklemesi ve yolculuk sayısının artırması beklenmektedir. (Blum ve diğerleri 1997, s. 3). İstanbul- Gebze- İzmir Otoyolu hem güzergahındaki büyük kentlerin ekonomik sosyal ve kültürel ilişkilerini artıracak hemde kentler arasındaki yerleşimleri bu konuda tetikleyecektir.

¹⁸TC Pekin Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği.2012..Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik Gelişmeler.Ankara.

¹⁹Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı.2013.Ekonomi Etütleri. Ankara.

Şekil 5.1: İki Bölge Arasındaki Trafik Çekimi

The diagram shows the gravity model for traffic flow between two regions, I and J, based on the number of workers. The equation is $T_{ij} = k \cdot \frac{A_i^\alpha \cdot B_j^\beta}{d_{ij}^\delta}$. The variables are defined as follows: T_{ij} is the traffic from region I to region J; A_i^α is the number of workers in region I; B_j^β is the demand in region J; d_{ij}^δ is the resistance to travel (distance, time, cost, etc.).

Şekil 5.2: İki Bölge Arasındaki Trafik Çekimi

The diagram shows the gravity model for traffic flow between two regions, I and J, based on population. The equation is $T_{ij} = k \cdot \frac{P_i \cdot P_j}{d_{ij}^2}$. The variables are defined as follows: T_{ij} is the traffic from region I to region J; P_i is the population in region I; P_j is the population in region J; d_{ij}^2 is the resistance to travel (distance, time, cost, etc.).

Kaynak: (Evren G. Ulaşım Sistemleri Deneyimlerinden Dersler)

Şekil 5.1 ve 5.2’ de iki bölge arasındaki yolculuk sayılarının hesaplanmasında kullanılan en basit şekliyle yolculuk ve erişilebilirlik çekim denklemi yer almaktadır. Denklem incelendiğinde bölgeler arası sürenin önemi görülmektedir. İki bölge arasındaki hızlı ulaştırma sistemleri olanakları artırıldığında görülüyor ki bölge ve iller arasındaki trafik hareketleri de artmaktadır.

Otoyol projesi İstanbul-İzmir arasındaki yolculuk süresini 9 saatten 3 saate, İstanbul Bursa arasındaki yolculuk süresini ise 3.5 saatten 1 saate, Bursa- İzmir arasındaki yolculuk süresini ise 6 saatten 2 saate indirecektir. Yerleşimler arasındaki süre yaklaşık 3 kat azalmaktadır. Bu durum İstanbul-Bursa arasındaki trafik çekimi ve ilişkiler ağını 6 kat, Bursa-İzmir arasındaki trafik çekimi ve ilişkiler ağını 12 kat artıracaktır. Ulaşım konforunun artması ve ulaştırma maliyetinde eklenmesiyle bu oran daha fazla olacaktır. İstanbul-Bursa-İzmir arasındaki bu sürenin bu denli azalması ile mal ve

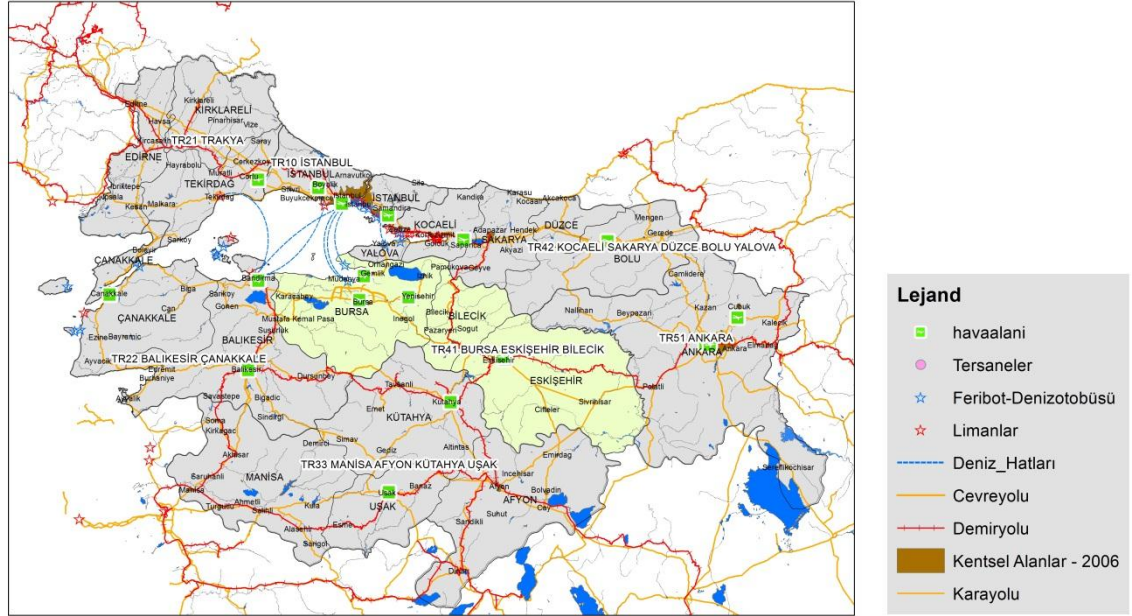
hizmet aktarımı, sanayi, ticari ve turizm gibi faaliyetler ve bunlara bağlı olan diğer ilişkiler daha gelişecektir. Otoyol projesi fizibilite raporuna gore yılda yaklaşık 870 milyon lira yalnızca ulaşım maliyetinden tasarruf sağlanacağının ngorulmektedir.

5.1 BÖLGESEL VE YEREL ÖLÇEKTE DEğERLENDİRME

Türkiye'nin ve Marmara Bölgesi'nin sürekli artan nüfusu ve gelişen ekonomisine paralel olarak Bursa İli de sürekli büyüme ve gelişme göstermektedir. Coğrafi olarak üç büyük kentin (İstanbul-Ankara-İzmir) merkezinde bulunan Bursa, gerek dinamik nüfusu gerekse sürekli büyüyen sanayi, tarım ve turizm sektörleri ile tam bir metropoliten kent karakterindedir.

Bursa İli ve Marmara Bölgesi'ndeki gelişmeleri etkilemesi beklenen iki önemli ulaştırma projesi Gebze-İzmir Otoyolu ile Bilecik – Bursa - Bandırma Yüksek Hızlı Demiryolu projeleridir. Bunlara ek olarak, uzun dönemde Çanakkale Boğazı Köprüsü ve bağlantı yolları da Karayolları Genel Müdürlüğü'nün fizibilite çalışmasını yaptırdığı otoyol projeleri arasındadır. Bu proje, Bursa İli'nin, Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan koridorlara doğrudan bağlantısı için bir seçenek olabilecektir. Bursa İli'ne ve bölgeye hizmet veren Gemlik ve Bandırma Limanları, Mudanya (Güzelyalı) Feribot İskelesi ve Yenişehir Havaalanı da göz nnne alındığında Bursa'nın bölge ile ulaşım bağlantılarının önemli ölçüde güçlenmesi ngorulmektedir.

Şekil 5.3: TR41 Bursa Eskişehir Bilecik Bölgesi ve Çevresindeki Diğer İBBS Düzey 2 Bölgeleri



Kaynak: (Erkut,G. 2012. Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları, Bursa Büyükşehir Belediyesi)

Bursa’da, sanayi ve tarım ürünlerinin uluslararası piyasalara çıkış açısından önemli limanların ve karayolu bağlantılarının henüz ciddi bir gelişme olmadığı görülmektedir. bu bağlamda Gebze-İzmir otoyolunun Bursa ilini Trans-Avrupa Otoyol Ağları sistemi içine dahil edilmesi ile bu beklenen gelişmeler sağlanacaktır. Otoyol ithalat ve ihracatta önemli gelişme sağlayacak ve Bursa’nın dış dünyaya açılan kapısı görevi üstlenecektir.

İstanbul-Gebze-İzmir otoyolunun Bursa’ya etkileri değerlendirilirken, bölgede merkez konumunda, Marmara Bölgesindeki diğer kentler üzerinde fazlaca etkisi olan ve nüfusu, güçlü ekonomik faaliyetleri ve ulaşım bağlantıları olan İstanbul ilindeki değişim ve gelişmeler şüphesiz ki göz önünde bulundurulmalıdır.

İstanbul’u finans ,turizm, kültür merkezi kimliği taşıması, ülkesel ölçekte bir merkez ve çevresindeki diğer kentlerin alt merkez olarak kabul edilmesi öngörülere ile yapılan bölgesel planlar, her geçen gün artan İstanbul nüfusunu çevre illere kaydırma ihtiyacı hissettirmiştir. Bu bağlamda İstanbul mekânsal değişiminde sanayinin desantralize olması çevre yerleşmelerde ciddi değişimleri teşvik etmektedir. İstanbul ili

doğu ve batı yönünde büyürken, Anadolu'dan ve Trakya'dan kente gelen göç zamanla çevre yerleşimlere/illere yayılmaya başlamıştır. Bu süreçte Bursa gelişmiş sosyo-ekonomik yapısıyla Marmara Bölgesi içinde İstanbul'un yoğunluğunu dengeleyen bir gelişme odağı olarak desteklenmiş bir ildir. Doğu Marmara Bölge Planı ve sonraki dönemlerde uygulanan planlar ilde sanayi gelişimini teşvik etmiştir. Sanayide artan iş olanakları, İstanbul'a yakın konumunun sağladığı ulaşım ve erişilebilirlik avantajları, kırsal alanda verimli tarım topraklarının desteklediği üretken yapı gerek kıyı, gerekse kenti göç için cazip duruma getirmiştir. Geçmişinden gelen ticari – idari merkez olma özelliği bu göçün sadece yurt içiyle sınırlı olmamasının da kültürel temelini desteklemektedir.

Bugün Bursa Marmara Bölgesi içinde İstanbul'dan sonra en büyük nüfusa sahip il'dir. İhracat imkanı ve bölgesel ticari aktivite oranıyla İstanbul'u takip etmekte, bir anlamda İstanbul'u bütünlemektedir. Nitekim Bursa'daki firmalar Tekirdağ ve Kocaeli'ndeki firmalar gibi İstanbul'daki firmalar için hem tedarikçi hem de müşteri durumundadır. Bu durum İstanbul Metropolitan Alanının planlanması çalışmalarında da dikkate alınmış ve Bursa'yı da içeren geniş bir bölge üzerinde öngörülerde bulunulmuştur. Özellikle ana ulaşım bağlantıları, uluslararası otoyollar, limanlar, liman bağlantıları buldukları ilin önceliklerine göre değil İstanbul'un belirlediği üretim sisteminin bileşenleri olarak planlanmaktadır. 'İstanbul'un Ege ve Anadolu'ya mal boşaltımı ve transferinin Gemlik üzerinden Bursa'ya kaydırılması', 'GEMPORT Limanı'nın yanında yer alacak yeni bir liman projesi' gibi Bursa'yı etkileyen kararlar alınması söz konusudur. Ulaşım bağlantılarının güçlenmesi, İstanbul sanayisinin desantrilize edilmesi gibi kararlarla Bursaya, yakın gelecekte kentleşme hareketlerinde artış görüleceği düşünülmektedir

Sanayi gelişimi açısından Bursa gelişmiş üç metropolitan ili takip eden ve bir yandan da benzer konumdaki Kocaeli ile yarışan bir kent durumundadır. Kocaeli'nin gelişim süreci İstanbul sanayinin plan kararlarıyla desantralizasyon süreçlerinden etkilenmiş, fiziksel olarak da İstanbul metropolitan alanının devamı niteliğinde gerçekleşmiştir (Erkut ve Albayrak, 2004). Sakarya'yı da içine alan bu aksın gelişiminde tür çeşitliliği de içeren ulaşım bağlantılarının etkisi görülmektedir. İstanbul'un hizmet sunumu

anlamında bu yerleşimler üzerindeki etkisi devam etmekte, hatta Kocaeli ile İstanbul arasında günübirlik evden işe yolculuklar da yapılmaktadır.

Konum olarak İstanbul'a yakınlığına karşın ulaşım bağlantılarının sağladığı konum avantajıyla Bursa'nın fiziksel gelişiminde Ankara ve İzmir'in de etkisi olduğu görülmektedir. Ankara ve İzmir yolu üzerindeki gelişmeler bu etkinin göstergeleridir. Kentin gelişimi doğal eşiklerle güneyden ve kısmen kuzeyden sınırlanmış olsa da İstanbul bağlantısını sağlayan Gemlik aksı hızla sanayileşmekte, kentsel kullanımlar ulaşım güzergâhına paralel olarak Kocaeli ile bütünleşmektedir. otoyol yapımından sonra bu süreç daha da hızlanacak ve kentsel gelişmeler otoyol güzergahı boyunca özellikle bağlantı noktalarında şekillenecektir. Bugünkü tabloya bakılacak olursak Bursa'nın konumu ekonomik aktiviteleri destekleyecek kadar İstanbul'a ve diğer merkezlere yakın olmakla birlikte, kendi dinamiklerini geliştirecek kadar da uzak ve ayrıdır.

Merkezdeki hızlı gelişme ve otoyol gibi ana ulaşım aksları boyunca gözlenen hızlı kentleşme, çevre ilçe ve illere taşma etkilerini de barındıran bir bölgesel büyüme olgusuna işaret etmektedir. Bu büyüme olgusu, çevre illerdeki stratejik kararları da etkilemektedir. Bu kararlar, özellikle çevre illerde yapılan Bölge ve Çevre Düzeni Planlarında açıkça gözlenebilmektedir.

Sanayileşmeyi ve kentleşmeyi temele alan bu gelişme anlayışının çevresel maliyetleri de yine bölge ölçeğine yayılmaktadır. Sanayiden kaynaklanan su ve hava kirliliği, kıyıların yapılaşmaya açılması ve tahribatı, ormansızlaşma, tarım alanlarının kirlenmesi ve hatta kentleşmeye açılması il sınırı gözetmeksizin karşılaşılabilecek başlıca problemlerdir.

5.1.1 Otoyolun Bursa Sosyo-Ekonomik Yapısına Olası Etkisi

Çukurova Otoyolu örneğinde görüldüğü gibi; kentler arası mesafe kısaldıkça, ulaşım olanakları, ulaşım konforu arttıkça ekonomik ve sosyal hayatta değişim ve etkileşimler de beraberinde artmaktadır. Çukurova Otoyolu'nun Akdeniz Doğu ve İç Anadolu ekonomilerini ilişkilendirdiği gibi Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolunun, Türkiye'nin

ekonomisi en güçlü, üç büyük kentini birleştirmesi ile kentsel ve bölgesel gelişmeye oldukça katkı sağlaması, Ege Bölgesi ile Marmara bölgesini birbirine bağlamasıyla ekonomik ve sosyal etkileşimini artırması, ayrıca ithalat ve ihracatta önemli gelişmeler sağlanması beklenmektedir.

Çukurova Otoyolu bölgenin lojistik faaliyetlerini Mersin Limanı'nın önemini daha da artırmıştır. Gebze-İzmir Otoyolu ile görülmektedir ki İzmir ve İstanbul'daki gümrük ve limanlar birbirine bağlanacak Ege Bölgesi ve Marmara Bölgesindeki ihracat önemli derecede artacaktır. Özellikle üretim ve tüketim arasındaki sürenin çok önemli olduğu gıda sanayi ürünleri Ege ve Marmara Bölgesi'nin en önemli ihracat sektörünü oluşturmaktadır. Zamandan tasarruf sağlaması ve ulaşım maliyetinin azalmasıyla hammadde temini ve gıda sanayi ihracatında artışlar oluşacaktır. Bu bağlamda Bursa Gemlik Limanı ve İzmir Aliğa limanında kapasite artırımı baskısı görülecektir.

Başta gıda ve inşaat olmak üzere birçok sektörün canlanması, nakliye masraflarının düşmesi, İstanbul ve Avrupa'ya yapılan iş seyahatlerinin artması ve ilişkilerin gelişmesi, bölge ve kentlerin daha fazla yatırım alması, ticari ve sanayi etkileşimin yanında Türkiye'nin en büyük turizm potansiyellerinin bulunduğu İzmir-Bursa-İstanbul ekseninde turizm olanaklarını daha da geliştirerek ulusal ve uluslararası düzeyde daha çok turist çekmesi beklenmektedir.

Çukurova Otoyolu'nun Mersin bağlantılarından biri olan Mezitli Bağlantısı örneğinde (Bölüm 4,7) görüldüğü gibi ulaşım olanaklarının artması ile Marmara Bölgesi ve özellikle Bursa'da ikincil konutların fazla olduğu birçok turizm bölgesi bulunan, yaz döneminin 1 ya da 2 ayında kullanılan bu bölgeler ulaşım mesafesinin kısalması ve yol konforunun artırılması ile daha sık kullanılacak ve özellikle küçük yerleşim yerlerinde devamlı yaşanılabilir hale gelecektir. Yılın belli dönemlerinde kullanılan turizm potansiyeli bu sayede bölge kentlerinin ve Bursa'nın 12 ay turizm yapılması hedefine daha da yaklaşacaktır. Turizm süresinin artırılması kent ve bölgedeki yalnızca belli zaman dilimlerinde olan ticari faaliyetlerin devam etmesi ve ekonomik sürdürülebilirlik açısından önemlidir.

Otoyol projesi ile yalnızca büyük kentler değil bu kentler arasında bulunan Gebze, Yalova Orhangazi, İznik, Karacabey, ve Kemalpaşa'nın bir kısmı, Balıkesir, Susurluk ve Manisa yerleşim yerlerindeki ekonomik faaliyetler etkilenecektir. Büyük kentlere erişim kolaylığı Bazı sanayi ve ticari faaliyetlerin küçük yerleşim yerlerinde tercih edilebilirliğini azaltırken karayolu ulaşımının sağladığı kolaylıktan faydalanıp bu bölgelerde sektörel çeşitliliğin artması beklenmektedir.

Ulaşım kolaylığının artması küçük-büyük yerleşim yerleri arasında nüfus değişimlerine sebep olacaktır. Büyük kentlerin sosyo-ekonomik olanaklarına erişim isteği nüfus hareketlerindeki çekici etken iken, nüfus yoğunluğu ve trafik sıkışıklığı gibi sebeplerle kentsel nüfusu daha doğal ve sakin yerleşimler olan ilçe ve köylere doğru yönlendirecektir.

Otoyol projesinin kararı ile aynı dönemde Tekirdağ, Kocaeli, Bursa ve İzmir'de karayolu taşımacılığına entegre lojistik köy oluşumu için yer seçim arayışları başlamıştır. Yine bölgeye yük ve yolcu taşımacılığını birlikte yapabilme kapasitesine sahip hızlı tren projeleri üretilmiştir. Bu durum Bursa ve çevre kentlerinin gelecekteki gelişme potansiyelini açıkça ortaya koymaktadır. Bu sayede bölge kentlerindeki üretim ve pazar imkanlarından maksimum derecede istifade edilebilecektir.

5.1.2 Otoyolun Bursa Kent Gelişimi ve Arazi Kullanımına Olası Etkisi

Şekil 5.4: Gebze- Orhangazi- İzmir Otoyolu Güzergâhı



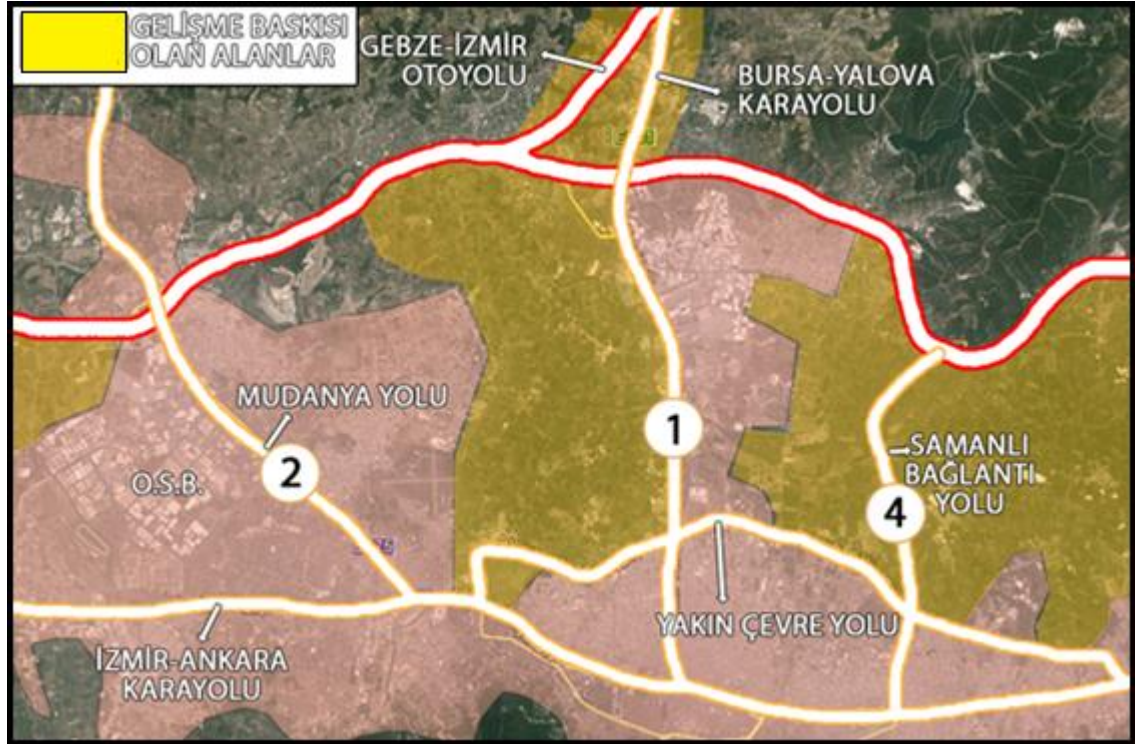
Kaynak: (Otoyol AŞ. Gebze- Orhangazi- İzmir Otoyolu Projesi,
2.Proje Bilgilendirme Dökümanı.2011)

Uzunluğu 421 km olan İstanbul-Bursa-İzmir otoyolunun 135 km'si Bursa il sınırları içerisinde bulunmakta ve güzergah Orhangazi, Gemlik, Mustafakemalpaşa ve Karacabey ilçelerinden geçmektedir. Güzergâhı boyunca geçtiği ilçeleri doğrudan Bursa İlinin genelini de dolaylı olarak etkilemesi beklenmektedir.

(Bölüm 4.7)'de Mersin İlinin otoyola olan bağlantı koridorları görülmektedir. Mersin'de özellikle otoyolun etkin kullanımına başlandığı 2000 yılından sonra kentsel gelişme baskısı bu bağlantı yolları üzerinde olmuştur ve halen yeni yatırım kararlarına göre yeni bağlantı koridorları geliştirilmektedir. Buradan anlaşılmaktadır ki Gebze-İzmir Otoyolu Güzergahı üzerinde verilebilecek her bağlantı noktasında kentsel gelişme faaliyetleri görülebilecektir.

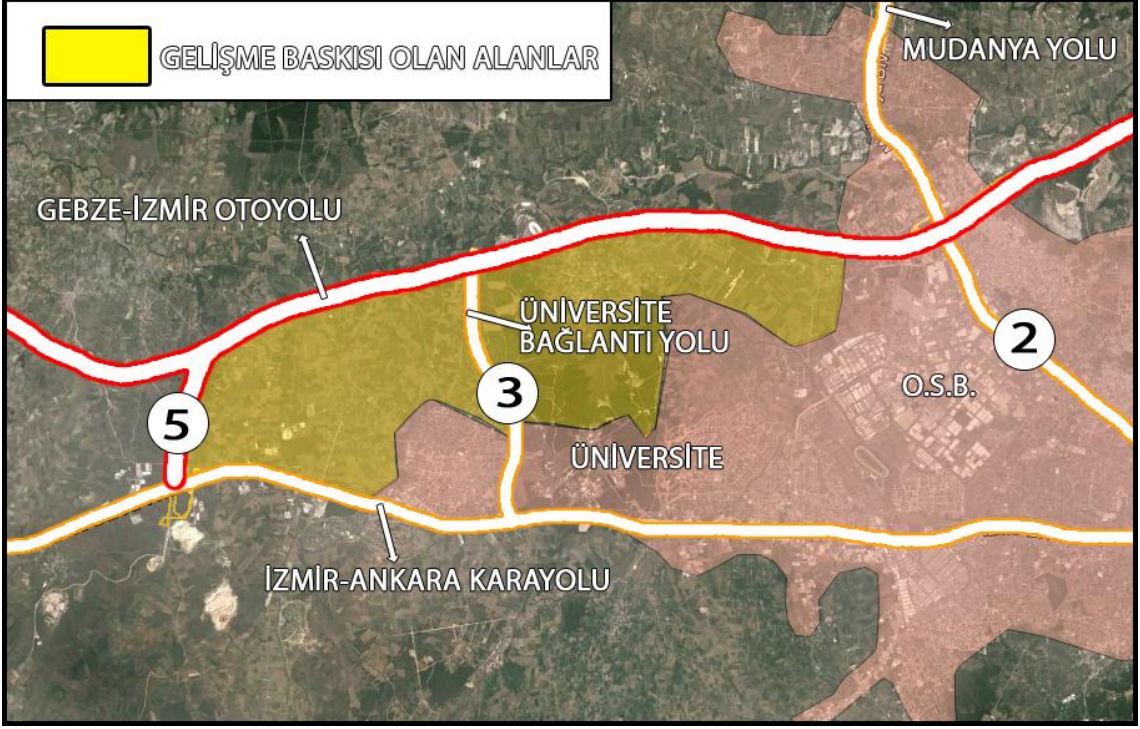
Bursa kent merkezi bugün 5 farklı noktadan çevre yoluna bağlanmaktadır. Bu bağlantı yolları boyunca çevre yolu yapıldığı yıllardan itibaren oluşan akslarda sanayi ve konut baskısı oldukça fazla olmuştur. Otoyol projesi gündeme geldiği andan itibaren 4. Bağlantı olan Samanlı Bağlantı Yolu projelendirilmiştir. Samanlı Bağlantı Yolu tarımsal niteliği korunacak alanlardan geçmektedir.

Şekil 5.6: Otoyolun Bursa Merkez Geçişi ve Samanlı Bağlantı Yolu ve Organize Sanayi Bağlantı Yolları



Kaynak: (Google Haritalar)

Şekil 5.7: Otoyolun Bursa Merkez Geçişi ve Üniversite Kavşağı Bağlantı Yolu



Kaynak: (Google Haritalar)

5. Bağlantı Bursa Çevre Yolunun başlangıç noktası iken bugün otoyol ile mevcut kent içi yol haline gelmektedir. Bu bölgede aynı zamanda hızlı tren durak ve depolama alanları ile lojistik merkez yapımı için yerseçim arayışlarına girilmiştir. Öyle gösteriyor ki yakın gelecek bu 3.4. ve 5. Bağlantı yollarının çevresi depolama, sanayi ve konut baskısı ile işlev değiştirecektir. Çukurova Otoyolu yapıldıktan sonra Mersin İlinde görülmektedir ki, ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesiyle beraberinde kentte sanayileşme ile birlikte yoğun konut baskısı oluşmaktadır.

Dünyanın her yerinde sanayi oluşumları ile birlikte kaçak yapılaşma baskısını artırmaktadır. Söylenildiği gibi kentte yeni sanayi alanlarının kurulması kentsel alanın bugünkü halinden daha büyük boyutlarda olmasına, Bursa Ovası'ndaki tarımsal niteliğin konut ve sanayi baskısı ile kaybedilmesine sebep olacaktır. Nitekim arazi şartları göz önünde bulundurulduğunda lineer olarak doğu batı istikametinde gelişme göstermiş olan Bursa İli yeni yatırımlara ihtiyaç duyuyorsa kuzey istikametinde kentleşmeyi göze almak durumunda kalacaktır.

(Şekil 4.15)'te Çukurova Otoyolu'nun Mersin tarım arazileri üzerinden geçtiği güzergah görülmektedir. Tarım alanlarının Bursa'daki kadar olmaması Mersin'de tarımsal üretim yapılan alanların zamanla sanayi ve konut baskısı altında eridiği görülmektedir. Fakat Bursa'daki tarımsal üretimin kentsel, bölgesel ve ülkesel ölçekte önemi fazla olan özel mahsul alanları bulunmaktadır.

Gebze-İzmir Otoyol Projesi, yük ve yolcu taşımacılığında kullanılacak şekilde tasarlanan hızlı tren güzergahı, lojistik köy, depolama alanları ve yeni liman projeleri gibi yatırımlar ile yakın gelecekte Bursa Ovası'nda kentleşme baskısının geriye kalan tarım alanları üzerinde bugünkünden çok daha fazla bir şekilde artmasına sebep olacaktır.

Şekil 5.8: Otoyolun Karacabey İlçesi Geçişi



Kaynak: (Google Haritalar)

Gebze-İzmir Otoyolu Projesi Bursa-Karacabey arasında 1. ve 2. sınıf tarım alanlarından ve zeytinliklerden geçmektedir. Karacabey'den itibaren Susurluk İlçesi'ne kadar 40 km.lik otoyol kesimi 1. sınıf sulak tarım alanları olan Karacabey ve Mustafakemalpaşa Ovalarından geçmektedir. Bu kesimde, yaklaşık 4 milyon m² 1. sınıf tarım alanının

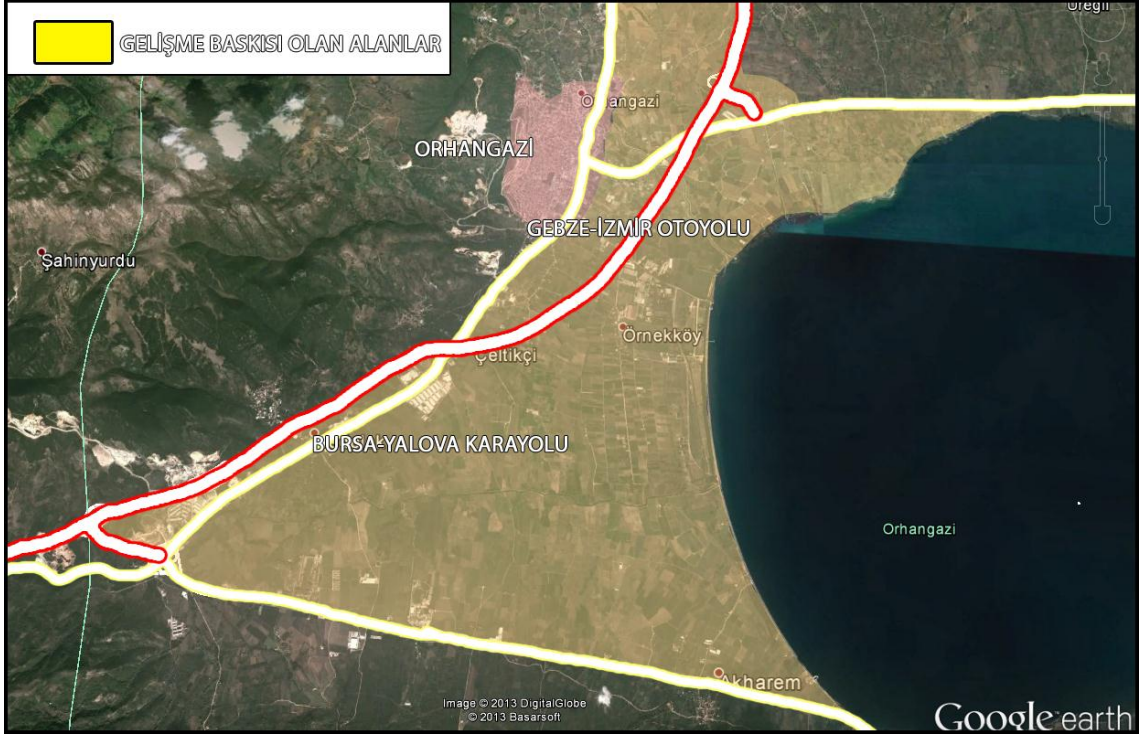
üzerinden geçecektir. Bunların dışında, otoyol kenarında kalan yaklaşık 15 milyon m² lik verimli tarım alanlarında yetiştirilecek ürünler otoyol kirliliğinden etkileneceği düşünülmektedir. Bölgenin özellikle ihracat ürünlerinin bulunduğu tarımsal sanayi üretiminin bu durumdan olumsuz etkilenmesi muhtemeldir.

Kentte yoğun tartışmalara sebep olmuş olan güzergahın verimli tarım alanlarından geçirilmesi nedeni ile tarım arazilerinin ve ovadaki kurulu sulama sisteminin zarar göreceği konusunda görüşler belirtilmektedir. Bursa Büyükşehir Belediyesi ve İl Özel İdaresi tarafından yapılan Bursa 1/100.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı'nda, otoyolun mümkün olan kısımlarda dağ yamaçlarından, mutlaka ovidan geçmesi gereken kısımlarda ise viyadük ile geçirilmesi ve otoyol güzergahının, eski proje güzergahı olan, Uluabat Gölü'nün güneyine ve Ramsar Alanı dışına alınması önerilmiştir. Bu güzergah, Uluabat Gölü'nün kuzeyinden geçen güzergahtan 8 km daha kısadır. Teknik zorluklar, maliyet, yol eğimleri, vb. yönlerden Bursa 1/100.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı'nda önerilen ve Ramsar alanının güneyinden geçen güzergah ile Otoyol A.Ş. tarafından projelendirilmiş olan kuzey güzergahı arasında anlamlı bir farklılık yoktur.²¹

Karacabey ve Mustafakemalpaşa İlçelerinde tarım, hayvancılığı ve tarımsal sanayinin bölgenin geçim kaynağıdır. Otoyolla birlikte İstanbul'dan bölgeye aktarılacağı hedeflenen sanayi oluşumları bu bölgede yoğunlaştığı takdirde bölgenin tarımsal üretim karakteri şekil değiştirecektir. Tarım alanlarının azalması tarımsal üretimi azaltacaktır. Yeni sanayi alanlarının oluşması ile tarım alanından sağlanan istihdam zamanla sanayi istihdamına dönmek zorunda kalınacaktır. Ayrıca göç hareketlerini tetikleyecektir. nüfusun beklenenden fazla artışı, konut baskısını doğurması ve tarım arazilerinin her geçen gün azalması ile gelecekte sağlıklı, nitelikli tarım ürünlerine daha zor ulaşılabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Tarımsal üretimde sürdürülebilirliğin sağlanması için sürdürülebilir çevrenin olması gerekmektedir. Bölgenin tarımsal üretim karakteri ve verimliliğini korumak amacıyla, Bursa 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında bölgede mevcut sanayi alanları dışında yeni sanayi alanları önerilmemektedir.

²¹(Gerçek, H., Bursa Büyükşehir Belediyesi Çevre Düzeni Planı Ek Danışman Raporu)

Şekil 5.9: Otoyolun Orhangazi İlçesi Geçişi



Kaynak: (Google Haritalar)

Gebze-İzmir Otoyolu güzergahı ve otoyolla birlikte oluşacak kentleşme hareketleri Orhangazi ve Gemlik ilçelerinde Türkiye'nin her bölgesine gönderilen ve dünyanın birçok yerine ihraç edilen zeytin ağaçlarının bulunduğu verimli tarımsal niteliği korunacak özel mahsul alanlarından geçecek ve bu bölgelerdeki tarımsal üretimi oldukça olumsuz etkileyecektir. Bölgede sanayi alanlarının artması ile gelecekte üretim ve istihdam ilişkilerinde tarımdan sanayiye kaymaya doğru eğilimlerin olması beklenmektedir. Sanayi olanakları bölgeye göçle gelecek nüfus hareketlerini artıracaktır. Bu durum Karacabey ve Kemalpaşa İlçelerinde olduğu gibi tarımsal üretimin sürdürülebilirliği açısından risklidir

Şekil5.10: Otoyolun Gemlik İlçesi Geçişi



Kaynak: (Google Haritalar)

Orhangazi ve Karacabey ovasına ait araziler İstanbul'dan bölgeye aktarılacağı tahmin edilen sanayi faaliyetlerinden dolayı bugün fahiş fiyatlarda el değiştirmekte ve arazi fiyatları gün geçtikçe artış göstermektedir.

Korunması gereken alanlar kolay erişilebilir hale geldiğinde, yasal denetimin sağlanamadığı ülkemizde, yol kenarlarından başlayarak hızla yayılan düzensiz ve kaçak yapılaşma olgusu ile karşılaşmaktadır. Bugüne kadar ülke genelinde yaşanmış olan deneyimler göz önüne alındığında, planların uygulanmasından sorumlu kurumların, otoyol ve devlet yollarının kentlerin mekansal gelişmeleri üzerinde yarattığı etkilerden kaynaklanan baskılar karşısında tutarlı ve dirençli politikalar izlediklerini söylemek güçtür.²²

²²(Gerçek, H., Bursa Büyükşehir Belediyesi Çevre Düzeni Planı Ek Danışman Raporu)

6. SONUÇ

Bu yüksek lisans tezi Gebze-İzmir Otoyolunun Bursa geçişinde, Bursa iline olası etkilerini araştırmak amacıyla hazırlanılmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda İstanbul, Bursa ve İzmir gibi güçlü ekonomileri olan üç kenti birbirine bağlayacak olan bu otoyol projesinin Bursa geçişinde kente sosyo-ekonomik ve fiziksel olarak büyük etkileri olacağı saptanmıştır.

Çalışmada otoyolun Bursa İlini ilişkilendirdiği İstanbul ile İzmir ilinin potansiyelleri ve bu ulaşım sistemi ile ortaya çıkabilecek olası çevresel etkileri de değerlendirilmiştir.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda; bölgesel bir ulaşım aksı niteliğinde projelendirilen otoyol, Ege ve Marmara Bölgeleri ekonomilerini birbirine bağlayacaktır. Güzergâhındaki kentlerin ticari ilişkilerini artıracak ve bölgenin ithalat ve ihracat değerlerinde önemli gelişmeler sağlayacaktır.

İstanbul-Bursa arasındaki mesafe, otoyol güzergahı ve körfez geçişi ile daha da azalacak, bu iki metropol şehrin birbirine yakınlaşma sonucu İstanbul'dan çevre illere aktarılmaya çalışılan sanayi hareketlerinden Bursa oldukça etkilenecektir.

Bursa'nın otoyolla birlikte uluslararası bağlantı yollarına erişilebilirliği artacaktır. Bu kapsamda tarihi İpek Yolu'nun en önemli kentlerinden biri olan tarihi ticaret kenti kimliğini koruyacak ve ithalat ihracat olanaklarını geliştirecektir.

Gıda, otomotiv, tekstil ve makine sanayi gibi ihracatta belli bir hız yakalamış olan sektörler, karayolu ulaşım konforunun artması, mesafe ve zamandan kaynaklı sağlayacağı tasarrufla kendini geliştirecek, bunun yanında kente yeni sanayi yatırımları gelecek yeni istihdam alanları oluşturacaktır.

Bursa, sanayi ve ticari geçmişi ile yeterince göç almış, bugünkü nüfusunu taşıyamayacak hale gelmiştir. Bu yüzden ki verimli tarım arazilerinde her geçen gün yeni kentleşme hareketleri ile amaç dışı kullanım artmaktadır. Otoyol le birlikte meydana gelebilecek sanayi ve ticari gelişmeler zaten fazlaca göç almış olan kentte göç hızını artıracak ve bu durum verimli tarım arazilerinde daha da tahribatı artıracaktır. Bu

yeni sanayi yatırımları ile birlikte eğer gerekli önlemler alınmazsa Bursa nüfusu, Bursa Çevre Düzeni Planı'nda 2030 yılı için öngörülen 4.5 milyon nüfusun çok daha üzerine çıkacaktır.

Şuan ki güzergahıyla verimli tarım arazilerinden geçmekte olan otoyol aksı, geçtiği güzergahlarda tarım sektörünün hakim olduğu özellikle Karacabey, Kemalpaşa, Orhangazi ve Gemlik İlçelerinde tarımsal faaliyetlere fazlaca olumsuz etkisi olacaktır. Eğer güzergah yeniden değerlendirilip bazı düzenlemeler yapılmazsa tarım arazileri parçalı hale gelecek, altyapı ve sulama kanalları yeniden inşa edilmek zorunda kalınacaktır. Bu durumun sosyal etkisi beklenilenden daha büyük olabilir. Bu bölgelerin tarımsal kimliği zamanla sanayi ve ticaret gibi farklı sektörlere kayabilecek ve doğal özellikleri yitirilecektir.

Bu yüzden otoyol ile yerleşim yerleri arasındaki bağlantı akslarının kontrolü sağlanmalı, doğru yönlendirilmeli, kentsel büyüme kontrol altında tutulmalıdır. Kente gelebilecek yeni sanayi yatırımları boş alanları fazla olan organize sanayi bölgelerinde tutulmalıdır. Ayrıca çevreye ve verimli tarım alanlarına zarar verecek sanayi faaliyetlerine olanak sağlanmamalıdır.

Turizm potansiyeli yüksek olan fakat erişilebilirlik engelinin fazla olmasından dolayı bu potansiyelini yeterince etkin değerlendiremeyen kente otoyol gibi önemli bir ulaştırma sistemi ile birlikte erişilebilirlik artacaktır. Fakat bilinmelidir ki Gebze-İzmir Otoyolu ile birlikte erişilebilirliğin artırılması, turizmin çeşitlenmesi ve kente daha fazla turist çekebilme için yeterli değildir. Turizm potansiyelinin etkin değerlendirilmesi için bölgedeki turist hareketleri göz önünde bulundurularak turizm master planları yapılmalı, turizm alanlarında ihtiyaca cevap verebilecek düzenlemelere ve yeni yapılanmalara gidilmelidir. Bu bağlamda düşünüldüğünde turizm yalnızca kentsel bir hizmet değil bölgesel ve bütüncül bir hizmet haline gelecektir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Harvey, D.,2004. *Post modernliğin Durumu*. İstanbul: Metis Yayınları.

Keleş, R., 1990. *Kentleşme Politikası*. İstanbul: İmge Kitabevi.

Adıyeke N. ve Adıyeke N. 2004., “*Modernleşmenin Doğurduğu Kent*”, *Mersin, Sırtı*

Dağ Yüzü Deniz: Mersin (2004), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları,

Sürelî Yayınlar

- Gerçek,H.,1998.Arazi Kullanımı - Ulaşım İlişkisi Çerçevesinde İstanbul Ulaşım Ana Planı. *Mimarlık Dergisi*. (283). ss.46-51
- Bilgiç Alpaslan,İ.,2013. Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı. *Ekonomi Etütleri*. 3 (18).ss.5
- TC Pekin Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği.04 Şubat 2013.*Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik Gelişmeler*.
- Arınç K. 2005. Ekolojik Yönleriyle Bursa Ovasındaki Arazi Kullanışı ve Çevresel Etki Değ,ss.92
- Yol Teknolojileri*, Eylül-Ekim 2012. Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu.ss. 16
- Sabah*, 7 Mart 2010, İzmir-İstanbul arası 3,5 saate inecek, ss.8
- Ünlü, T. & T. Levent. 2009. Mersin’de Kentsel Mekânın Biçimlenmesinde Jansen Planın Etkileri. *Planlama*.3 (4).ss.27-42.
- Ünlü T.2007.Mersin’in Mekansal Biçimlenme Süreci ve Planlama Deneyimleri. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi* 22 (3). ss.425-436
- Sönmez M., Adana Şehrinin Alansal Gelişimi ve Yakın Çevresinin Arazi Kullanımında Meydana Gelen Değişimler. *Türk Coğrafya Dergisi*. ss.55-70
- Ortas İ.,Senol S. ve Kapur S. 2008. Çukurova Bölgesinde Tarım Topraklarının Amaç Dışı Kullanımı ve Planlı Tarım ve Kent Çevre İlişkileri Açısından Önemi. Adana Kent Sorunları Sempozyumu- 21. ss.257-266
- Sönmez R.,2009.Mersin Kent Bütünü ve Yakın Çevresi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı. *Planlama*. 3 (4).ss.129-144.
- Duranton G. Turner M.,Urban Growth And Transportation.2011. *University of Toronto*
- Thakuriah V.,Yanos.G.,Yang D.Stauber K.,1998. Highway and Urban Decentralization.urban transportation center. university of illinois at Chicago

Diğer Yayınlar

- Gerçek H. 2012. *Çevre Düzeni Planı Ulaşım, Lojistik ve Teknik Altyapı Sektör Analiz Raporu*, Bursa Büyükşehir Belediyesi.
- Gerçek, H.,2012. *Çevre Düzeni Planı Ek Danışman Raporu*. Bursa Büyükşehir Belediyesi
- Ocakçı,M.,Giritlioğlu,C.,2012. *Çevre Düzeni Planı İmalat Sanayi ve Madencilik Sektörü Çalışmaları*, Bursa Büyükşehir Belediyesi.
- Erkut,G.,2012. *Çevre Düzeni Planı Bölgesel Analiz ve Değerlendirme Çalışmaları*, Bursa Büyükşehir Belediyesi.
- Katkat,V.,Aksoy,E. 2012. *Çevre Düzeni Planı Toprak ve Arazi Kullanım Grubu Çalışmaları*. Bursa Büyükşehir Belediyesi.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı. Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. 2004.*Bursa'da Kent Planlaması İmar Planları süreci*. Bursa. Bursa Büyükşehir Belediyesi.2011.*Ulaşım Ana Planı Çalışması*. Bursa.
- Bursa Tarım İl Müdürlüğü.2012. *Performans Raporu*. Bursa.
- Mersin Büyükşehir Belediyesi.2008. *1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu*. Mersin
- T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı.2011. *Türkiye Turizm Stratejisi 2023 (2007-2013) Eylem Planı*. Ankara
- TINA –Türkiye Ortak Girişimi.2007.*Türkiyenin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması*. Ankara
- Otoyol AŞ. 2011.*Gebze- Orhangazi- İzmir Otoyolu Projesi, 2.Proje Bilgilendirme Dökümanı*.Ankara
- Akçura, T. 1981; İmar Kurumu Konusunda Gözlemler, ODTÜ
- Adıyaman,K.,2009. Kentleşme Sürecinde Türkiye ve Kent Kimliği. *Yüksek Lisans Tezi*. Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Aktuğlu Aktan, E.Ö. 2006. Kent biçimi - ulaşım etkileşimine ilişkin yaklaşımlar ve İstanbul örneği. *Doktora Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Acar.O.,2013.Yüksek Hızlı Demiryollarının Kentsel Gelişim ve Arazi Kullanımı Üzerindeki Etkileri ve Uşak Kenti Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Keskin z.,2007. Arazi degerlerinin mekânsal Dagılımının Nüfus, İstihdam ve Ulaşım Açısından Analizi.İstanbul: İstanbul Tenik Üniversitesi

Alaylı B.,2006.Land Use Optimization For Improved Transportation System Performance Case Study: Ankara. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Kılınç G.,2000.Ribbon Developments in Aydın Along Denizli-İzmir Highway. *Yüksek Lisans Tezi*.İzmir: İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü

Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Arşivi. 2013.Mersin.

Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivleri.2013.Mersin.

Türkiye İstatistik Kurumu Verileri.2013

Devlet İstatistik Enstitüsü Verileri

Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi.2012.Ankara.

Adana Sanayi Odası. Adana Ticaret Odası Arşivi.2006.Adana.

DPT.2006. *Türkiye 'de Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi*. Ankara

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Mersin Gar Müdürlüğü Arşivi.2004.Mersin.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH Genel Müdürlüğü Arşivi. 2004. Ankara.

Mersin Sanayi ve Ticaret Odası.2008. *Ekonomik Planlama Raporu*. Mersin

Mersin Serbest Bölge İşletici A.Ş (MESBAŞ) Arşivi.2013.Mersin.

Mersin Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü Arşivi.2013.Mersin.

Evren G. Ulaşım Sistemleri Deneyimlerinden Ders Notları.
<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=3153308> [Erişim Tarihi:16.05.2013]
[Http://Samettoksoy.Blogspot.Com/2009/12/Asya-Ve-Pasifik-Ekonomik-Ve-Sosyal.Html](http://Samettoksoy.Blogspot.Com/2009/12/Asya-Ve-Pasifik-Ekonomik-Ve-Sosyal.Html) [Erişim Tarihi: 04.12.2012]
<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=3062318> [Erişim tarihi: 11.10.2012]
<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Otoyollar/mersinnigde2013.jpg> [Erişim Tarihi: 11.05.2013]
<http://www.cka.org.tr/main.aspx?id=267> [Erişim Tarihi: 27.05.2013]
http://www.otoyolas.com.tr/?page_id=5379 [Erişim Tarihi: 11.10.2012]
<http://www.mta.gov.tr/v2.0/bolgeler/adana/index.php?id=tanitim> [Erişim Tarihi: 17.04.2013]

ÖZGEÇMİŞ

1985 Eskişehir doğumludur. İlk ve orta öğrenimini Eskişehir’de tamamlamış, 2009 yılı Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun olmuş,2013 yılı Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi bölümünde yüksek lisans eğitimini tamamlamıştır. 2009 yılından itibaren Bursa Büyükşehir Belediyesinde Şehir ve Bölge Plancısı olarak görev yapmaktadır.

Mesleğinde bilirkişilik yapma yetkisine sahiptir. Çeşitli dergilerde şehircilik hakkında yazıları yayınlanmıştır. Halen Mimar ve Mühendisler Grubu Bursa Şubesi Yönetim Kurulu üyeliği yapmaktadır. Evli ve 1 çocuk babasıdır.