



İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRESİ BAŞKANLIĞI

KENTSEL TASARIM VE PLANLAMA ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

BURSA İLİ, GEMLİK İLÇESİ, GENÇALİ MAHALLESİ
1753 PARSELİN BİR KISMINA İLİŞKİN
TÜRKİYE'NİN OTOMOBİLİ GİRİŞİM GRUBU (TOGG)
YERLİ OTOMOBİL ÜRETİM TESİSİ
1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ

AÇIKLAMA RAPORU

Dosya No:

PİN:

LE TÜR PLANLAMA
LTD. ŞTİ.

Bursa Büyükşehir Belediye Meclisi'nin
02/03/2020 tarih ve 530 sayılı kararı ile
onaylanmıştır.

Alinur AKTAŞ
Büyükşehir Belediye Başkanı

BURSA **İLİ**, GEMLİK **İLÇESİ**,
GENÇALİ MAHALLESİ 1753 PARSELİN BİR
KISMINA **İLİŞKİN**
TÜRKİYE'NİN OTOMOBİLİ GİRİŞİM GRUBU
(TOGG)
YERLİ OTOMOBİL ÜRETİM TESİSİ
1/1.000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ
PLAN AÇIKLAMA RAPORU
VE
PLAN HÜKÜMLERİ

TUER PLANLAMA
ŞUBAT - 2020

İÇİNDEKİLER

| | |
|--|----|
| 1. PLANLAMA ALANI VE ÇEVRESİNE YÖNELİK ARAŞTIRMALAR..... | 14 |
| 1.1. ÜLKE, BÖLGE VE BURSA İÇİNDEKİ KONUM | 14 |
| 1.2. ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ..... | 17 |
| 2. PLANLAMA ALANINDA YER ALACAK PROJENİN TANIMI VE KAPSAMI..... | 21 |
| 2.1. PROJENİN ARKA PLANI | 21 |
| 2.2. PROJENİN TEKNİK İÇERİĞİ..... | 22 |
| 2.3. PROJENİN BÜYÜKLÜĞÜ | 24 |
| 2.4. UYGULAMA YERİ VE ALANI | 24 |
| 2.5. PROJE ÇIKTILARI (İSTİHDAM, PARSEL, ÜRETİM) | 24 |
| 2.6. PROJE PROSES AKIŞ ŞEMASI..... | 24 |
| 3. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN ANALİZLER..... | 26 |
| 3.1. MÜLKİYET SAHİPLİLİĞİ ANALİZİ..... | 26 |
| 3.2. EĞİM ANALİZİ | 26 |
| 3.3. JEOLojİK DURUM..... | 27 |
| 3.4. ARAZİ KULLANIM ANALİZİ..... | 29 |
| 3.5. PLANLAMA ALANININ SERBEST BÖLGE, SANAYİ ALANLARI İLE OLAN ETKİLEŞİMİ | 32 |
| 3.6. PLANLAMA ALANININ ULAŞIM BAĞLANTILARI | 34 |
| 3.7. EŞİK ANALİZİ..... | 38 |
| 3.8. SENTEZ VE DEĞERLENDİRME | 42 |
| 4. MEVCUT PLANLAMA KARARLAR | 45 |
| 4.1. BURSA 2020 YILI 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI | 45 |
| 4.2. GEMLİK PLANLAMA BÖLGESİ 1/25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI | 48 |
| 4.3. 1/5.000 ÖLÇEKLİ GEMLİK NAZIM İMAR PLANI..... | 51 |
| 4.4. GEMLİK ASKERİ VETERİNER OKULU VE EĞİTİM MERKEZİ KOMUTANLIĞI KİŞİLASI 1/1.000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI..... | 53 |
| 5. KURUM GÖRÜŞLERİ..... | 55 |
| 6. PLAN KARARLARI VE PLAN NOTLARI..... | 57 |
| 6.1. 1/1.000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ..... | 57 |

HARİTALAR

| | |
|--|----|
| Harita 1 Gemlik İlçesinin Bölge İçerisindeki Konumu..... | 15 |
| Harita 2 Bursa ve İlçeleri | 16 |
| Harita 3 Proje Alanının Bursa İçindeki Konumu Kaynak: Büro Çalışması | 16 |
| Harita 4 Proje Alanının Gemlik İlçesi İçerisindeki Konumu..... | 17 |
| Harita 5 Gemlik İlçesi Ulaşım Ağındaki Yeri..... | 18 |
| Harita 6 Gemlik Bursa Merkez ve Çevre Ulaşım Bağlantıları | 18 |
| Harita 7 Gemlik Bursa Merkez ve Çevre Ulaşım Bağlantıları | 19 |
| Harita 8 Planlama Alanı Eğim Analizi | 26 |
| Harita 9 İnceleme Alanı ve Civarı Jeoloji Haritası..... | 28 |
| Harita 10 Planlama Alanı Arazi Kullanımı | 30 |
| Harita 11 Planlama Alanı Arazi Kullanımı | 31 |
| Harita 12 Planlama Alanının Serbest Bölge ve Sanayi Alanları İle İlişkisini Gösterir Harita | 34 |
| Harita 13 Planlama Alanının Çevre İller İle Olan Ulaşım Bağlantıları | 36 |
| Harita 14 Planlama Alanının Bursa İli İçerisindeki Ulaşım Bağlantıları..... | 37 |
| Harita 15 Planlama Alanı ve Çevresine İlişkin Eşik Analizi..... | 41 |
| Harita 16 Planlama Alanı Sentez Haritası | 44 |
| Harita 17 Planlama Alanının Bursa 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planındaki Yeri | 47 |
| Harita 18 Bursa 2020 yılı 1/100.000 Ölçekli Planı-Planlama Bölgeleri | 48 |
| Harita 19 Planlama Alanının Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planındaki Yeri..... | 50 |
| Harita 20 Planlama Alanının 1/5000 Ölçekli Gemlik Nazım İmar Planındaki Yeri..... | 52 |
| Harita 21 Planlama Alanının Gemlik Askeri Veteriner Okulu Ve Eğitim Merkezi Komutanlığı Kışlası 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planındaki Yeri..... | 54 |
| Harita 22 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği | 59 |

TABLolar

| | |
|--|----|
| Tablo 1 Üretim Binaları | 23 |
| Tablo 2 Ofis Binaları..... | 23 |
| Tablo 3 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Alan Dağılımı | 58 |

ŞEKİLLER

| | |
|------------------------------|----|
| Şekil 1 İş Akış Şeması | 25 |
|------------------------------|----|

I. İŞİN TANIMI

Türkiye’nin belirlemiş olduğu ekonomik ve teknolojik politikaların bir sonucu olarak “Milli Teknoloji Hamlesi” yaklaşımında hayata geçirilecek olan yerli otomobil fabrikası için yer seçimi yapılmış olan Bursa İli, Gemlik İlçesi, Gençali Mahallesi, 1753 parseldeki yaklaşık 120 Ha. lık alanda, Türkiye’nin Otomobili Girişim Grubu (TOGG) tarafından organize edilen, “Yerli Otomobil Üretim Tesisi” alanına ait; 1/100.000 Ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı Değişikliği, Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği, 1/5000 Ölçekli Gemlik Nazım İmar Planı Değişikliği, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği hazırlanması işidir.

Söz konusu plan kapsamında, toplam 120 ha alanda, yasa ve yönetmeliklere uygun olarak gerekli planlama çalışmasının yapılması ve bu kapsamda tüm sahaların planların kademeli birlikteliği çerçevesinde hazırlanmasını içine almaktadır.

II. TANIMLAR

Açıklama Raporu; Plan yapımına esas olacak verilerin derlendiği ve çeşitli metotlarla planlamada kullanılacak verilerin yer aldığı ve bu verilere dayanarak alınan kararların kullanılır hale getirildiği rapordur.

Bu raporda plan kararlarına esas teşkil eden verilere değinilecek olup planlamaya veri olan bilgilere gereği kadar yer verilecektir.

Planlama alanı 27.12.2019 tarih ve 30991 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan ve 26.12.2019 tarih ve 1945 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile; yatırımın konusu, “Elektrikli Otomobil Üretimi” ve yatırımın yeri de Bursa olarak tanımlıdır.

III. HUKUKİ DAYANAK

YASA VE YÖNETMELİKLERE UYGUNLUK

Plan kademelenmesi içinde yer alan, uygun ölçek ve içerikteki planların onay sürecinin, merkezi yönetim ve yerel yönetimler arasında nasıl işleyeceği imar

mevzuatımız içinde tanımlanmıştır. Aynı şekilde planların hazırlanış, yöntem ve içerikleri de yasal mevzuatlar içinde tanımlıdır.

- 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nda Büyükşehir Belediyesi’nin imar planları açısından görev, yetki ve sorumlulukları madde 7/b kısmında açıklanmaktadır.

Büyükşehir ve ilçe belediyelerinin görev ve sorumlulukları1(1)(2)

Madde 7- Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır:

b) Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye (...) (3) sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak; büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plâna uygun olarak hazırlayacakları uygulama imar plânlarını, bu plânlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon plânlarını ve imar ıslah plânlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulanmasını denetlemek; nazım imar plânının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmayan ilçe (...) (2) belediyelerinin uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmak veya yaptırmak.(3)

- 14.06.2014 tarihli Resmi Gazete 29030 sayı ile yayımlanan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği,

İkinci bölüm “Tanımlar” kısmında

c) Çevre düzeni planı: Varsa mekânsal strateji planlarının hedef ve strateji kararlarına uygun olarak orman, akarsu, göl ve tarım arazileri gibi temel coğrafi verilerin gösterildiği, kentsel ve kırsal yerleşim, gelişme alanları, sanayi, tarım, turizm, ulaşım, enerji gibi sektörlerle ilişkin genel arazi kullanım kararlarını belirleyen, yerleşme ve sektörler arasında ilişkiler ile koruma-kullanma dengesini sağlayan 1/50.000 veya 1/100.000 ölçekteki haritalar üzerinde ölçeğine uygun gösterim kullanılarak bölge,

havza veya il düzeyinde hazırlanabilen, plan notları ve raporuyla bir bütün olarak yapılan planı,

d) İdare: Büyükşehir belediyelerini; belediye ve mücavir alan sınırları içerisinde belediyeleri; bu sınırlar dışında il özel idarelerini ve ilgili mevzuatları uyarınca plan yapma, yaptırma ve onaylama yetkisine sahip kurum ve kuruluşlarını,

f) Kanun: 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununu,

i) Nazım imar planı: Mevcut ise çevre düzeni planının genel ilke, hedef ve kararlarına uygun olarak, arazi parçalarının genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, çeşitli kentsel ve kırsal yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, ulaşım sistemlerini göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere, varsa kadastral durumu işlenmiş olarak 1/5.000 ölçekte, büyükşehir belediyelerinde 1/5000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte, onaylı halihazır haritalar üzerine, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan planı,

k) Uygulama imar planı: Nazım imar planı ilke ve esaslarına uygun olarak yörenin koşulları ve planlama alanının genel özellikleri, yapının kullanım amacı ve ihtiyacı, erişilebilirlik, sürdürülebilirlik ve çevreye etkisi dikkate alınarak; yapılaşmaya ilişkin yapı adaları, kullanımları, yapı nizamı, bina yüksekliği, taban alanı katsayısı, kat alanı kat sayısı veya emsal, yapı yaklaşma mesafesi, ön cephe hattı, ifraz hattı, kademe hattı, ada ayırım çizgisi, taşıt, yaya ve bisiklet yolları, ulaşım ilişkileri, parkları, meydanları, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, gerektiğinde; parsel büyüklükleri, parsel cephesi ve derinliği, arka cephe hattı, yol kotu ve bu kotun altındaki kat adedi, bağımsız bölüm sayısı gibi yapılaşma ve uygulamaya ilişkin kararları, uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren ve varsa kadastral durumu işlenmiş olarak 1/1.000

ölçekte onaylı halihazır haritalar üzerinde, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan planı,

ifade eder.

Yine aynı yönetmeliğin; Mekânsal planlama kademeleri ve ilişkileri başlıklı bölümünde

MADDE 6 – (1) Mekânsal planlar kapsadıkları alan ve amaçları açısından Mekânsal Strateji Planları, Çevre Düzeni Planları ve İmar Planları olarak hazırlanır. Buna göre planlama kademeleri, üst kademededen alt kademeye doğru sırasıyla; Mekânsal Strateji Planı, Çevre Düzeni Planı, Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planından oluşur.

(2) Mekânsal planlar, plan kademelenmesine uygun olarak hazırlanır. Her plan, planlar arası kademeli birliktelik ilkesi uyarınca yürürlükteki üst kademe planların kararlarına uygun olmak, raporu ile bütün oluşturmak ve bir alt kademedeki planı yönlendirmek zorundadır.

(3) Arazi kullanım ve yapılaşmada sadece mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ve imar planları kararlarına uyulur.

(4) Plan kademelenmesi uyarınca il bütününde yapılan çevre düzeni planları, yürürlükteki bölge veya havza düzeyindeki çevre düzeni planının genel kararlarına aykırı olmamak kaydıyla hazırlanır.

(5) Mekânsal strateji planları ve çevre düzeni planları hazırlanırken kalkınma planı, bölge planları, bölgesel gelişme stratejileri ve diğer strateji belgeleri ile ortaya konulan hedefler dikkate alınır.

Genel planlama esasları

MADDE 7 – (1) Bu Yönetmeliğe göre hazırlanacak her tür ve ölçekteki mekânsal planlar aşağıda yer alan planlama ilke ve esaslarına, planların hazırlanması ile ilgili standartlara, gösterim tekniklerine ve tanımlara uygun olarak yapılır:

a) Planlar, kamu yararı amacıyla yapılır.

- b) Planlar; pafta, gösterim, plan notları ve plan raporu ile bir bütündür.
- c) Planlar, kademesine ve ölçeğine göre ve yapılış amacının gerektirdiği ayrıntı düzeyinde kalmak koşuluyla alt kademedeki planları yönlendirir.
- ç) Üst kademe planlar, alt kademesindeki planlara mekânsal nitelikte hedef koyan, yol gösteren ve ilke belirleyen plandır.
- d) Mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ile nazım imar planları üzerinden ölçü alınarak uygulama yapılamaz.
- e) Planlar, diğer kademedeki planların büyütülmesi veya küçültülmesi yolu ile elde edilemez.
- f) Doğal, tarihi ve kültürel değerlerinin koruma ve kullanma dengesinin sağlanması esastır.
- ğ) Planlarda afet, jeolojik ve doğal veriler esas alınır.
- h) Planlarda, varsa mevcut geleneksel dokunun korunması esastır.
- ı) Ülke ve bölge düzeyinde karar gerektiren büyük projelerin mekânsal strateji planı veya çevre düzeni planında değerlendirilmesi esastır.
- i) Planlama süreci; araştırmaların yapılması, sorunların ortaya konulması, veri ve bilgi toplama ile ilgili analiz aşaması; bilgilerin bir araya getirilmesi, birleştirilmesi ve sonuçların değerlendirilmesi ile ilgili sentez aşaması ve plan kararlarının oluşturulması aşamalarından oluşur.
- j) Planların hazırlanmasında plan türüne göre katılım sağlanmak üzere anket, kamuoyu yoklaması ve araştırması, toplantı, çalıştay, internet ortamında duyuru ve bilgilendirme gibi yöntemler kullanılarak kurum ve kuruluşlar ile ilgili tarafların görüşlerinin alınması esastır.
- k) Planların iptal edilmesi halinde, daha önce alınan kurum ve kuruluş görüşleri ile birlikte yapılan analiz ve sentez çalışmaları yeni plan hazırlanmasında bu Yönetmelik kapsamında yeniden değerlendirilir.

İ) Planlar, çevresinde veya bitişiğinde yer alan mevcut planlar ile uyumlu hazırlanır. Korunacak alanların çevresinde yapılan planlar ise bu alanların hassasiyeti dikkate alınır.

- 03.07.2017 Tarihli Resmî Gazete 30113 sayı ile yayınlanan Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği’ne
- Plan Açıklama Raporu ile ayrıntıları verilen planın plan yapım sürecinde, başta 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili tüm yönetmelikleri gereği çalışma yapılmıştır. Planlama “Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik”te belirtilen tanımlar, esaslar ve standartlar çerçevesinde, çevre şehircilik ilke ve esaslara uygun olarak hazırlanmıştır.

IV. İMAR PLANI YAPIM GEREKÇESİ

Planlama alanı için 27.12.2019 tarih ve 30991 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan ve 26.12.2019 tarih ve 1945 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile yatırımın konusu “Elektrikli Otomobil Üretimi” ve yatırımın yeri de Bursa olarak tanımlı proje için yer seçimi yapılmış olan Gemlik İlçesi Gençali mahallesinde yatırım konusuna uygun olarak imar planlama ve imar uygulama süreçlerinin tamamlanması gerekmektedir.

Bu gereklilikte; Türkiye’nin belirlemiş olduğu ekonomik ve teknolojik politikaların bir sonucu olarak “Milli Teknoloji Hamlesi” yaklaşımında alınan kararın uygulamaya geçebilmesi için tüm ölçeklerdeki planların yapımı ve imar uygulaması imar planı yapım gerekçesini oluşturmaktadır. Mekânsal kullanımın alan büyüklükleri, kullanıcı gereksinimlerini karşılayacak fiziksel mekânların büyüklükleri, çevre ulaşım ve altyapı bağlantıları, jeolojik yapı verileri ele alınmıştır.

Bu kapsamda yürürlükte bulunan “1/100.000 Ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı, Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı, 1/5000 Ölçekli Gemlik Nazım İmar Planı, 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı”nın değişikliği hazırlanmıştır.

V. İMAR PLANI YAKLAŞIMI

Yerleşmelerin, uygulama planlarına esas teşkil edecek üst ölçekli planları bir ya da birkaç sorunu ya da sorunlar yumağını çözmek üzere kurum ve kuruluş veya kişilere önerilen, toplumsal gelişme süreçlerine müdahale amacını taşıyan daha çok politika veya strateji bazen de taktik kararları özetleyen dokümanlardır.

Bu noktada temel yaklaşım, ele alınan sorunları çözmek üzere geliştirilen politika, strateji, taktik ve teknik müdahale kararlarını hayata geçirebilmektir. Bu çerçevede planlama çalışmalarında beklenenleri genel olarak üç grupta toplayabiliriz:

1. Planların kademeli birlikteliğini sağlamak.
2. Uygulama planı kararları ile yapılaşma desenini yönlendirmek,
3. Planlama ve uygulama arasındaki bağlantıları kurmaktır.

VI. İMAR PLANININ HEDEFİ

Fikri mülkiyet haklarına Türkiye'nin sahip olduğu, küresel ölçekte rekabet edecek bir otomobil markası yaratma hedefiyle 25 Haziran 2018'de Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret A.Ş. (TOGG) kurulmuştur. Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu “Yerli Otomobil Üretimi” için başlatmış oldukları bu organizasyonda programın başlangıcı, bitirilme zamanı Cumhurbaşkanı kararı ile belirlenmiştir. Hedeflenen zaman içinde yatırımın gerçekleşebilmesi ve üretimin başlayarak, Milli Teknoloji Hamlesinin önemli bir ayağının tamamlanabilmesi hedeflenmektedir.

Bu hedef için her ölçekteki imar planlarının; altyapı olanakları ve ihtiyaçları, ulaşım ilişkileri, topografya, jeolojik yapı ile yapılacak yapıların teknik özellikleri ve ihtiyaçlarının tespiti ve çevresel etkilerin de dikkate alındığı, sürdürülebilirlik ana ilkesine bağlı kalınarak, koruma ve kullanma dengesi içerisinde plan kararların üretilmesi hedeflenmiştir.

Plan kapsamında;

- Yerleşme ve yapılaşmanın plan, fen, sanat, sağlık ve çevre şartlarına uygun oluşmasını temin etmek,
- Afet etkilerinin azaltılması için elde edilen sonuçlara uygun hareketi sağlamak,
- Çevre altyapılar ile bağlantıları sağlamak,
- Alana ulaşım bağlantısı önermek ve kentsel ulaşım entegrasyonunu sağlamak, *hedeflenmiştir.*

Yatırımın tamamlanma süresi olarak 13 yıl süre öngörülmüştür. Nazım planların 20-25 yıllık uzun vadeli bir zaman aralığı için hazırlandıkları dikkate alınarak, “Yerli Otomobil Üretim Tesisi” imar plan geri bildirim süresi için hedef yılı, 2040 olarak belirlenmiştir.

VII. İMAR PLANININ KAPSAMI

Türkiye’nin yerli otomobil fabrikası için yer seçimi yapılmış olan Bursa İli, Gemlik İlçesi, Gençali Mahallesi, 1753 parseldeki yaklaşık 120 Ha. lık alanda, Türkiye’nin Otomobili Girişim Grubu (TOGG) tarafından organize edilen, “Yerli Otomobil Üretim Tesisi” alanına ait; 1/100.000 Ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı Değişikliği, Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği, 1/5000 Ölçekli Gemlik Nazım İmar Planı Değişikliği, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği hazırlanması ile bu alanın çevre altyapı, ulaşım ve diğer plan kararları ile bir bütün olarak ele alınarak yapılmasını kapsamaktadır. Planlamanın sağlıklı yapılabilmesi verilerin güncel ve sağlıklı olması ile doğru orantılıdır. Bu kapsamda planlama için gerekli verilerin temini de bu işin kapsamındadır.

Bursa İli, Gemlik İlçesi, Gençali Mahallesi sınırları dahilinde “Yerli Otomobil Üretim Tesisi” alanına ait tüm ölçeklerdeki planlama işinin tamamında, imar mevzuatına, çevre ve şehircilik ilke ve esaslarına uygun olarak yapılmasını kapsar.

VIII. PLANLAMA EKİBİ

İlgili yasa yönetmelikler çerçevesinde alanın teknik ve fiziki özellikleri dikkate alınarak ekip oluşturulmuştur. Ekip tarafından yerinde ve literatür incelemeleri yaparak uzmanlıkları doğrultusunda vermiş oldukları görüşler çerçevesinde plan, plan raporu ve plan hükümleri şekillendirilmiştir.

| PROJE UZMAN EKİBİ | | | |
|-----------------------------|-----------------------|---|---------|
| İMAR PLANLAMA TASARIM EKİBİ | Turgut YALKI | ŞEHİR PLANCISI | A GRUBU |
| | RAŞİT TUNA | ŞEHİR PLANCISI | E GRUBU |
| | NİLÜFER TAŞAN | ŞEHİR VE BÖLGE PLANCISI-KAMU YÖNETİMİ BİLİM UZM | B GRUBU |
| | TURGAY ERDOĞDU | ŞEHİR PLANCISI | E GRUBU |
| | ÖMER ÖZAN | ŞEHİR PLANCISI | D GRUBU |
| | EMRE ASLAN | ŞEHİR PLANCISI | D GRUBU |
| | NALAN ALTUNDERE | ŞEHİR PLANCISI | E GRUBU |
| | SENA MUTLU | ŞEHİR PLANCISI | F GRUBU |
| | RÜMEYSA SOYER | ŞEHİR PLANCISI | F GRUBU |
| | NURAN OSMANOĞLU | İNŞAAT VE HARİTA TEKNİKERİ | - |
| HARİTA İMAR UYGULAMA EKİBİ | Kasım Şükrü KARABULUT | HARİTA MÜHENDİSİ | - |
| | Celil ÇOLAK | HARİTA MÜHENDİSİ | - |

1. PLANLAMA ALANI VE ÇEVRESİNE YÖNELİK ARAŞTIRMALAR

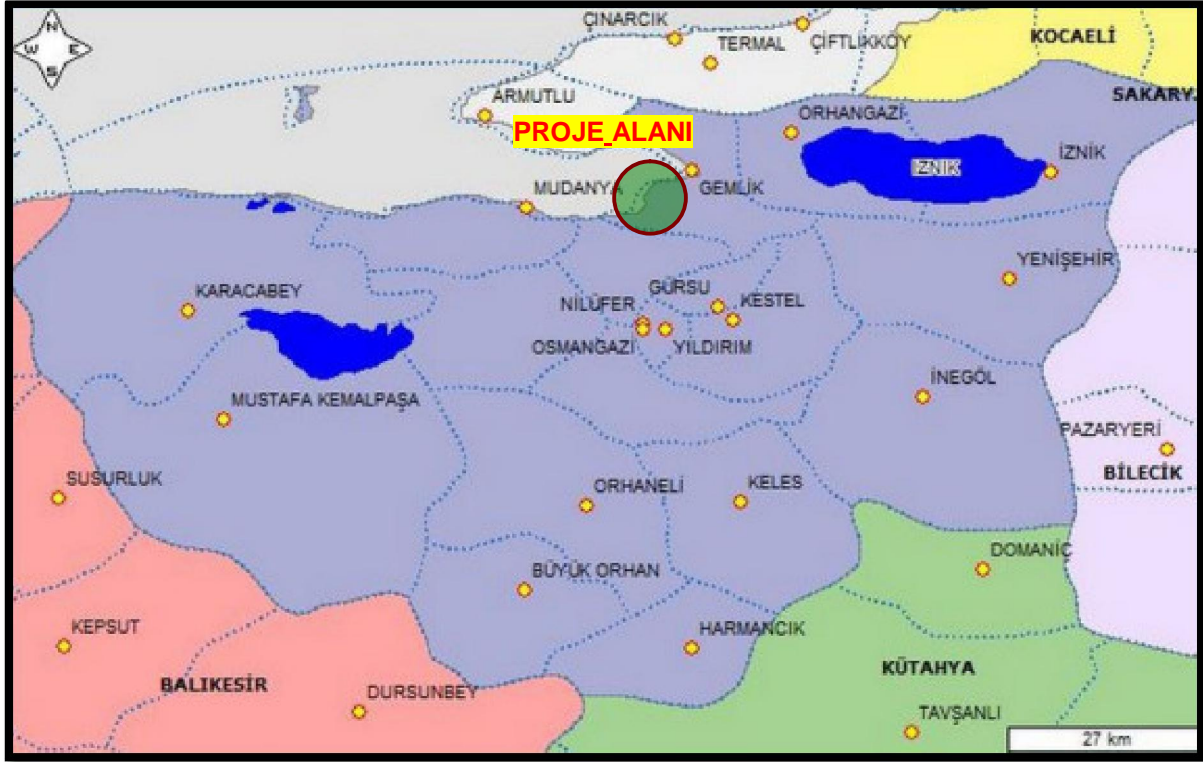
Fikri mülkiyet haklarına Türkiye'nin sahip olduğu, küresel ölçekte rekabet edecek bir otomobil markası yaratma hedefiyle 25 Haziran 2018'de Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret A.Ş. (TOGG) kurulmuştur. Türkiye otomotiv endüstrisinin dönüşümüne öncülük ederek ülkemizin ilk küresel mobilite markası olarak kurulan Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu (TOGG)'nun Üretim Tesisi İnşaat Proje alanı Bursa İli Gemlik İlçesi, Gençali Mahallesi'nde yer alacaktır.

1.1. ÜLKE, BÖLGE VE BURSA İÇİNDEKİ KONUM

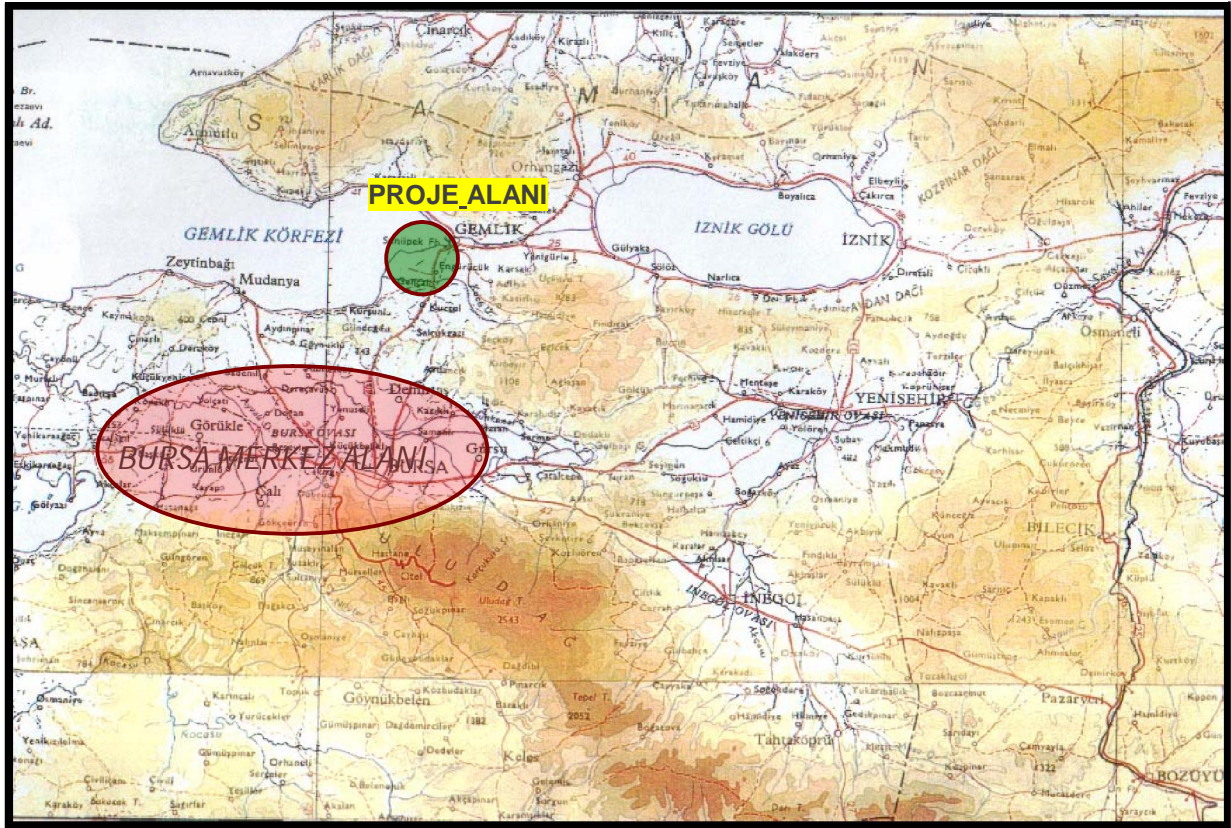
Gemlik İlçesi, Marmara Bölgesi'nin Güney Marmara bölümünde yer almaktadır. Bursa İli'ne bağlı olan 17 ilçeden birisi olan Gemlik İlçesi'nin kuzeyinde Yalova İli, kuzeydoğusunda Orhangazi İlçesi, güneyinde Gürsu, Osmangazi İlçeleri, güneydoğusunda Kestel, Yenişehir İlçeleri ve batısında Marmara Denizi yer almaktadır.

Gemlik, Bursa şehir merkezinin 32 km kuzeyinde, Marmara denizinin en sakin ve adını verdiği körfezi kıyısında kurulmuştur. Gemlik İlçesi 36° 13' doğu meridyenleri ile 40° 12' kuzey paralelleri arasında yer alır. İlçenin toplam yüzölçümü 413,50 km² dir.

Gemlik Körfezini çevreleyen dağların körfeze dönük yamaçları ilçenin arazisini oluşturmaktadır. Dağlarla kıyı arasında sıkışmış bulunan çok sayıda ova bulunmaktadır. Bunların en büyükleri Engürücük ve Gemlik ovalarıdır. İlçe merkezi Gemlik ovasının batı ucunda kurulmuştur. İlçenin en yüksek noktası, Katırlı Dağları üzerindeki Üçkaya Tepesidir.



Harita 2 Bursa ve İlçeleri



Harita 3 Proje Alanının Bursa İçindeki Konumu Kaynak: Büro Çalışması



Harita 4 Proje Alanının Gemlik İlçesi İçerisindeki Konumu

1.2. ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ

Gemlik İlçesi’ni ulusal merkezlere bağlayan en önemli ulaşım eksenini D-575 devlet karayoludur. Bu karayolu, Bursa kent merkezinden geçmekte olup, kuzeyde Yalova -Kocaeli üzerinden İstanbul’a, güneyde Bursa iline bağlantıyı sağlamaktadır. Aynı zamanda doğudan Orhaneli-İznik üzerinden Adapazarı’na bağlanmaktadır.

Güney-kuzey ekseninde uzanan D-575 karayolu trafiği Bursa ve Gemlik üzerinden İç Marmara’ya (İstanbul, Yalova, Kocaeli, vs.) bağlamaktadır. Dolayısıyla Gemlik, Bursa ilini, Ege Bölgesini ve Güney Marmara Bölgesi’ni Marmara Bölgesi’nin iç kesimlerine bağlayan geçiş hatları üzerindeki önemli bir karayolu bağlantı noktasıdır. Planlama alanına kent merkezinden Gemlik-Armutlu yolu ile ulaşılmaktadır.

BURSA İLİ, GEMLİK İLÇESİ, GENÇALI MAHALLESİ, 1753 PARSELİN BİR KISMINA İLİŞKİN TÜRKİYE'NİN OTOMOBİLİ GİRİŞİM GRUBU (TOGG) YERLİ OTOMOBİL ÜRETİM TESİSİ 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ PLAN AÇIKLAMA RAPORU



Harita 5 Gemlik İlçesi Ulaşım Ağındaki Yeri



Harita 6 Gemlik Bursa Merkez ve Çevre Ulaşım Bağlantıları



Bursa'nın diğer illerle demiryolu bağlantısı konusunda, Bursa- Yenişehir- Osmaneli güzergâhı, Yenişehir- İnegöl- Bozüyük güzergâhı çalışmaları tamamlanmasına ihtiyaç bulunmaktadır. 2020 yılında tamamlanması hedeflenen, hem yolcu hem de yük taşıyacak olan Bursa- Ankara hızlı tren çalışmasının hedefler doğrultusunda tamamlanması büyük önem arz etmektedir.

Gemlik Limanlarını Bursa'ya bağlayacak olan 24 km'lik Bursa- Gemlik demiryolu projesinin hayata geçmesi, Gemlik limanlar bölgesinde planlanan 475-480 bin m2'lik lojistik yük merkezinin yapılması beklenmektedir. Kısa vadede de, Gemlik limanları ve Bursa Serbest Bölgesi çevresindeki karayolu kalitesinin iyileştirilmesi ihtiyacı bulunmaktadır. Diğer yandan, limanlara ilişkin

olarak Marmara’da planlanan yeni limanlar ve mevcut çok sayıda limanın etkinliği konusunda bir araştırma yapılması ihtiyacı bulunmakta, böylelikle Gemlik civarında bulunan limanların etkinliği ve yeterliliğinin ortaya çıkarılması önem arz etmektedir.

Yenişehir Havalimanı, gümrüklü bir havalimanı değildir. Yenişehir Havalimanı’nın gümrüklü bir havalimanı haline getirilmesi ve kargo taşımacılığının geliştirilmesiyle de havalimanının etkinliğinin artırılması için önemlidir.

2. PLANLAMA ALANINDA YER ALACAK PROJENİN TANIMI VE KAPSAMI

2.1. PROJENİN ARKA PLANI

Otomotiv sektörü önümüzdeki dönemde dönüşüm gösterecek alanların başında geliyor. Otonom ve elektrikli araçlarla araba paylaşım sistemlerinin büyük değişimlere neden olacağı bilinen bir gerçek.

Teknoloji bütün sektörlerde yapısal değişimlere neden olmaktadır. Yaşanan büyük değişim, iş yapış biçimlerimizden günlük yaşam alışkanlıklarımıza, hayatımızı kolaylaştıran araçlara hatta yollarımıza kadar çok şeyi dönüştürüyor.

Yıkıcı teknolojilerle birlikte taşımacılığın rolü, kapsamı ve işleyişi de yeniden şekilleniyor. Dijitalleşen dünyada sürücü koltuğunda oturan kişi ‘müşteri’ olduğundan, yerel yönetimlerin ve firmaların hizmetlerini nasıl sunacaklarını tekrar düşünerek, hızlı bir şekilde ihtiyaçlara çözüm bulması gerekiyor. İletişim ve bilgi akışı artık saniyeler içinde gerçekleştiğinden, hem insan hem de mal taşımacılığına yönelik beklentiler her gün artıyor. Firmaların, daha fazla ve daha iyi ulaşım seçeneği isteyen yolcuların ihtiyaç ve beklentilerini göz önüne alarak hizmetlerini şekillendirmeleri gerekiyor. Hızla artan nüfus, şehirleşme ve çevre sorunları, ulaşım sektöründeki yüksek fiyatlar, kazalar, trafik ve verimsizlik sorunlarıyla birleştğinde yeni mobilite çözümleri zorunlu hale geliyor.

Değişim var olan geleneksel sektörleri yıkmakla beraber, yeni pazarlar yaratıyor ve yeni oyuncuları piyasaya sürüyor. Bunlardan en yaygın olan ve gelecek vaat edenler arasında elektrikli araçlar, bağlantılı otonom araçlar ve mobilite hizmetleri geliyor.

Mobilite ekosistemi denildiği zaman konulara biraz daha uzun vadeli bakmak gerekmekte olup bu da 15-20 yıllık bir zaman dilimi anlamına geliyor. Bu süre içinde üç alanda büyük değişimler yaşandı. Birincisi teknoloji kaynaklı, ikincisi sosyal hayatta, üçüncüsü ise bunların hepsini bir fırsat olarak gören kanun yapıcılarının ve devletlerin oluşturduğu değişimler. Teknolojideki değişim elektrikli araçları beraberinde getirdi. Batarya teknolojisinin gelişmesiyle birlikte elektrikli araçlar alınabilir hale geldi. Elektrikli araçlar da içten yanmalılara iyi bir

alternatif oluşturuyor. Çevre bilincinin gelişmesi ve emisyon kanunlarının baskısıyla bu alanda yapılan çalışmalarla ilgili süreç hızlanıyor. Çok kısa süre içinde elektrikli araçların, içten yanmalı araçların yerine geçeceği öngörülmektedir.

Bunun yanı sıra artık araçların bağlanabilir hale gelmesi söz konusu. Otomobil tüm önemli parçalarıyla birlikte internette yer alıp, birbirinden bağımsız şekilde etrafıyla iletişime geçebiliyor. Teknolojiyle gelen bir başka yenilik ise otonom sürüş. Şehirlerin daha akıllı ve birbirine bağlantılı olmasıyla otomobiller de akıllı sensörlerle etkileşim haline geçmeye başladı. Otomobiller evdeki cihazların her birine, binaya, siteye, şehrin trafik sistemine erişebilen yürüyen bilgisayarlar dönüşüyor denilebilir. Dolayısı ile otonom sürüşün gelişmesi ile birlikte sadece araba sürmek için odaklanılmayacak ve otomobil bir yaşam alanına dönebilecek. Yani üçüncü bir yaşam alanı oluşuyor.

2.2. PROJENİN TEKNİK İÇERİĞİ

Projenin ünvanı; Türkiye’nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret A.Ş.’dir. Söz konusu proje ile elektrikli otomobil üretimi yapılacaktır.

Proje dahilinde tam elektrikli, bataryalı ve bağlantılı bir araç platformu geliştirilerek, bu platform temelinde 5 farklı gövde tipinde araç geliştirilecek ve bu araçların üretimi yapılacaktır. Geliştirilen platform ve araçlara ait sınai ve mülkiyet hakları TOGG’a ait olacaktır. Özellikle araçların 5G teknolojisiyle sürekli veri altyapısıyla haberleşmesiyle araçlar nesnelerin interneti (IoT) kapsamında akıllı cihazlarla iletişim halinde olabilecek ve bu bağlantı sayesinde yeni hizmetlerle birlikte yeni iş modelleri doğacaktır.

Bu sayede Türkiye’de otomotiv pazarının ve otomotiv yan sanayinin elektrifikasyon konusunda dönüşümüne öncülük edilecek, otomobiller çevresinde oluşacak mobilite ekosisteminin Türkiye’de oluşturulması söz konusu olacak, elektrikli ve bağlantılı araç teknolojisinin tüm dünyada yeni gelişmekte olması gerçeğiyle küresel rekabet gücü sağlanacak, tamamıyla bir Türk otomotiv/mobilite markasının ihracat yapması mümkün olacaktır.

Tüm bu dönüşüm süreci dahilinde batarya sistemleri yönetimi, sistem yönetim yazılımı, sistem ısıtma yönetimi, sistem entegrasyonu/aplikasyonu vb alanlarda teknolojik kabiliyetin geliştirilmesi sağlanacaktır.

Bursa ili Gemlik İlçesi Gençali mevkiinde yapılması planlanan Türkiye’nin Otomobili Üretim tesisleri inşaatı otomobil montaj hattı, boyahane, pil üretim alanı ve ilgili lojistik alanlar ile İdare merkezi, sosyal tesisleri kapsayan bir proje olarak planlanmaktadır.

| | Tanım | Alan (m2) | Yükseklik (m) | Kat Sayısı |
|--------|---------------------------------|-----------|---------------|------------|
| 1 | Gövde – Montaj Binası | 114.000 | 12 | 1 |
| 2 | Boya Binası | 17.000 | 25 | 1 |
| 3 | Tesis Teknik Hizmetler Binaları | 3.000 | 12 | 1 |
| 4 | Yardımcı Malzeme / İtfaiye | 3.000 | 12 | 1 |
| TOPLAM | | 137.000 | | |

Tablo 1 Üretim Binaları

| | Tanım | Alan (m2) | Yükseklik (m) | Kat Sayısı |
|--------|--|-----------|---------------|------------|
| 5 | Yönetim Binası | 6.250 | 12 | 2 |
| 6 | Sosyal Alanlar ve Yemekhane | 6.250 | 12 | 2 |
| 7 | Ar Ge Merkezi | 6.250 | 12 | 2 |
| 8 | Üretim Ofisleri | 11.250 | 12 | 2 |
| 9 | Eğitim ve Sosyal Tesisler | 6.000 | 12 | 2 |
| 10 | Araç bağlantı koridorları (havai konveyör hattı) ve tesisat galerileri | | | |
| TOPLAM | | 36.000 | | |

Tablo 2 Ofis Binaları

2.3. PROJENİN BÜYÜKLÜĞÜ

Projenin büyüklüğü yaklaşık 120 hektar büyüklüğündedir.

2.4. UYGULAMA YERİ VE ALANI

Proje alanı, Bursa İli, Gemlik İlçesi, Gençali Mahallesi, 1753 parselde yaklaşık 120 hektar büyüklüğündeki alandır.

2.5. PROJE ÇIKTILARI (İSTİHDAM, PARSEL, ÜRETİM)

İşletme aşamasında çalışacak kişi sayısına ilişkin yapılan öngörü de 2023 yılına kadar 2.420 yeni istihdam, 2032 yılında ise 4.323 yeni istihdamın sağlanması öngörülmüştür. Bu istihdamın 300 kişisi nitelikli personel şeklindedir.

İnşaat sürecinde: max. 1500 – 2000 kişi inşaat alanında çalışması tahmin edilmektedir.

Projenin harekete geçireceği ekosistemin 15 yıl içinde Gayrisafi Milli Hasıla'ya katkısı 50 milyar avro, cari açığa olumlu katkısı 7 milyar avro ve istihdama katkısı ise doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık 20 bin kişi olacağı öngörülmektedir. İkame araçlar, petrolden bağımlılığın düşürülmesi, daha verimli sistemlerin kullanılması hesaplandığında, 7 milyar avro cari açığa olumlu katkısı olacağı, 4 bine yakın çalışanın olacağı, otomotivde çalışacak bir kişinin yan sanayi ve partnerlerinde 4 kişinin çalışacağı bir projeksiyon dolayısıyla yaklaşık 20 bin kişilik istihdam oluşturacağı öngörülmektedir.

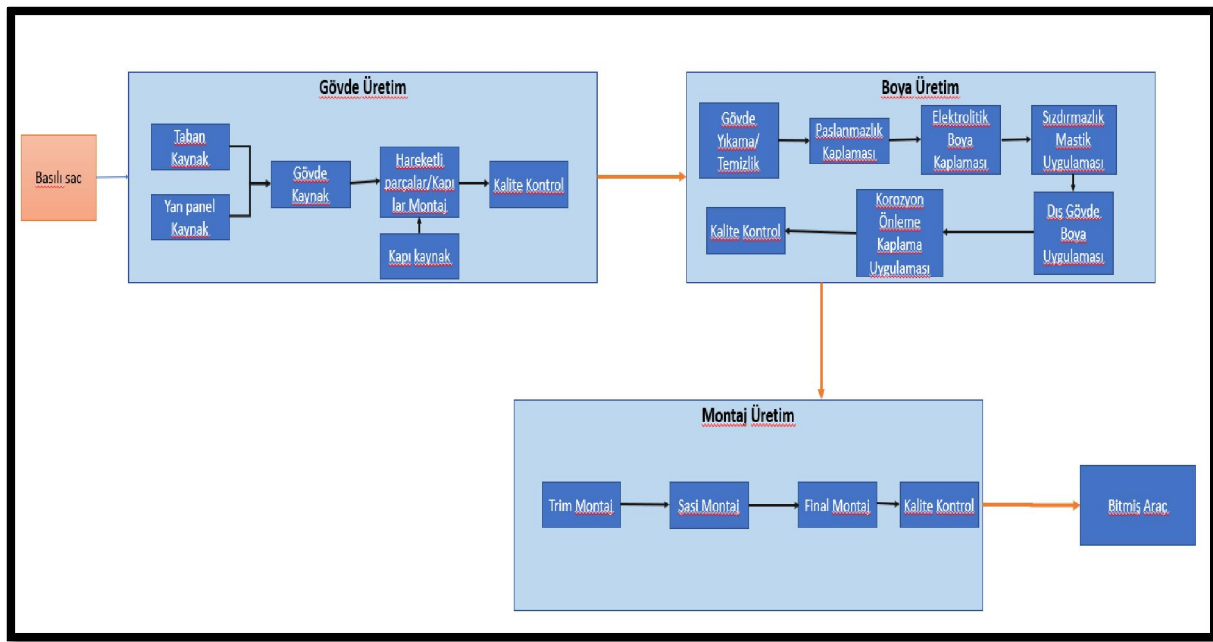
2.6. PROJE PROSES AKIŞ ŞEMASI

Yan sanayiden gelen basılı metal parçalar ve ara kompleler kullanılarak aracın alt tabanı kaynaklanarak toplanır. Yan gövde kompleleri ile birleştirilerek araç çerçevesi oluşturulur. Sonrasında kapı kaput ve bagaj kapağı parçaları takılarak sac gövde kompleksi haline getirilir.

Gövde daha sonrasında temizlik için yıkama tanklarına girer bu taklarda sabunlu su ile yıkandıktan sonra paslanmazlık sağlanması için elektroliz kullanılarak araba kaplanır ve fırında pişirilir. Sonrasında su ve gaz sızdırmazlığı için macun ile boşluklar doldurulur ve tekrar pişirilir. Son olarak arabanın

görünen rengini vermek için boya rengi püskürtülerek araba boyanır. Sonrasında montaja iletilir.

Montaj atölyesinde yan sanayiden gelen trim ve mekanik grup parçaları ve ara kompleleri montaj hazırlama alanlarında oluşturulan diğer ara komple gruplarla birlikte üretim sıralamasına uygun olarak boyalı saç gövde üzerine monte edilirler. Gerek montaj sırasında gerekse tamamlanmış araç sonrası yapılan testlerden geçen araçlar müşteriye ulaştırılmak üzere bitmiş araç parkına gönderilir.



Şekil 1 İş Akış Şeması

Çalışılan saha Gemlik Körfezinin güneyinde kalan ova karakteri gösteren bir morfolojiye sahiptir. Bu ovayı Kuzey Anadolu Fayının güney kolu boyunca oluşan "Çek-Ayır" türü tektoniğin oluşturduğu düşünülmektedir. Engürücük deresinin uzantısı boyunca uzanan ova Gemlik’in en büyük ovalarından biridir. Çalışılan sahanın sınırını Marmara Denizi oluşturur. Eş yükselti eğrileri bu bölgede 0-15 m arasında değişir.

3.3. JEOLojİK DURUM

Bursa İli, Gemlik İlçesi sınırları içerisinde yer alan 1753-1754-1755- 1756-1757-1758-1759-1760 parsel, 520 ada, 1 parsel ve 521 ada, 1 parselde kayıtlı taşınmazlarda 05.09.2012 tarihinde Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü’nce Jeolojik-Jeoteknik Etüd Raporu onaylatılmıştır.

17 Ağustos 1999 Marmara Depremi ardından, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü, depremde etkilenen yerleşim alanlarında planlama aşamasından önce yerleşime uygunluk ve yapılaşma açısından değerlendirmelerin yapılmasını istemektedir. Bu istek doğrultusunda ilgili alanın yapılaşma bakımından;

- Uygun Alanlar (UA),
- Önlemlili Alanlar (ÖA),
- Jeoteknik Etüt Şartlı Alan (JEGA)
- Uygun Olmayan Alanlar (UOA),

olarak incelenmesi istenmektedir. Çalışma da bu doğrultuda yapılmıştır.

İnceleme alanında alüvyon birimlerin gözlendiği alanlar Önlemlili Alan 1 (Deprem Tehlikesi açısından önlemlili alanlar), Kurbandağı Formasyonunun görüldüğü alanlar ise Önlemlili Alan 2 (Kütle Hareketleri Tehlikeleri ve Yüksek Eğim) olarak değerlendirilmiştir. Planlama alanı Önlemlili Alan 1 sınırları içerisinde kalmaktadır.

Rapor içerisindeki tüm hesaplamalar ve yorumlar inceleme alanının genel özelliklerini yansıttığından, yapılacak olan bina/parsel bazındaki zemin etütlerinde veriler detaylı bir şekilde irdelenmelidir.

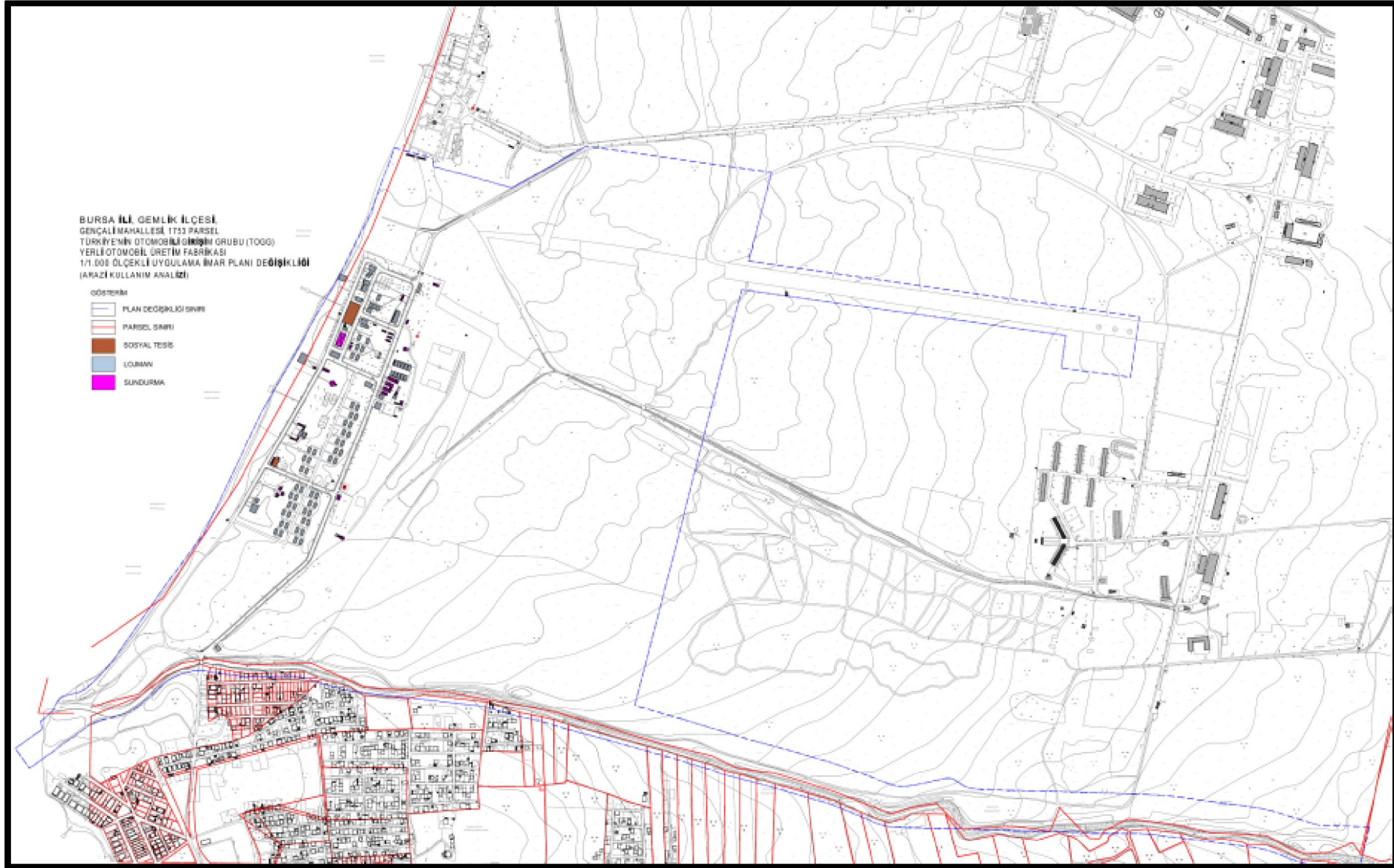
Bu alanlarda yapılacak tüm binalarda sondaja dayalı etüt sırasında SPT verileri ile sıvılaşma analizinin kesinlikle yapılması gerekmektedir. Örselenmemiş örnekler üzerinde 3-eksenli makaslama dayanımı ve konsolidasyon deneylerinin sonucunda elde edilen sonuçların indeks değerleri ile birlikte değerlendirilmesi önerilir. Ayrıca oturma-şışme, taşıma gücü ayrıntılı olarak incelenmelidir.

Yağışlara bağlı olarak oluşacak yüzeysel suların olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla gerekli kanal ve çevre drenajı çalışmaları yapılmalıdır.

Önlemler Alanlarda (ÖA) parsel bazında yapılacak zemin etütler sonucunda yerel zemin koşulları ayrıntılı olarak değerlendirilmeli ve hazırlanacak imar planında gösterilen yapı türüne uygun zemin iyileştirme veya derin temel uygulamalarının imar ve afet mevzuatlarına uygun yöntemlerle yapılması denetlenmesi işi ilgili idarece sağlanmalıdır.

3.4. ARAZİ KULLANIM ANALİZİ

Planlama alanı Marmara Denizi kıyısının doğu kesiminde yer almakta olup kıyıdan itibaren yaklaşık 1000 metre derinliğinde devam etmektedir. Planlama alanının güney sınırını Engürücük Deresi oluşturmaktadır. Planlama alanı Engürücük Deresi’nden itibaren yaklaşık 1215 metre kuzey-güney yönü boyunca devam etmektedir. Planlama alanı içerisinde askeri lojmanlar, sosyal tesis ve sundurma yapıları ile birkaç ağaç ve trafolar bulunmaktadır. Lojmanlar kıyı kesimine yakın planlama alanının batı yönünde konumlanmaktadır.



Harita 10 Planlama Alanı Arazi Kullanımı



3.5. PLANLAMA ALANININ SERBEST BÖLGE, SANAYİ ALANLARI İLE OLAN ETKİLEŞİMİ

Organize sanayi bölgeleri dışında gelişmiş önemli sanayi bölgelerinin yer aldığı ilçelerden birisi de Gemlik İlçesidir. Gemlik İlçesi içerisinde yer alan serbest bölge ve liman, bölgeyi lojistik ve depolama açısından Bursa’nın en önemli merkezi konumuna getirmektedir.

Serbest Bölgeler bulundukları ülkenin siyasi sınırları içinde yer alan fakat dış ticaret, vergi ve gümrük mevzuatı açısından gümrük hattı dışında sayılan bölgelerdir. Serbest Bölgelerde sinai ve ticari faaliyetler için ülkede sağlanandan daha geniş muafiyet ve teşvikler tanınır. Türkiye’de Serbest Bölgeler Türkiye Gümrük Bölgesi’nin parçası olmakla beraber; Serbest Dolaşımda olmayan herhangi bir gümrük rejimine tabi tutulmadığı; gümrük vergisi, ticaret ve kambiyo uygulamaları bakımından Türkiye gümrük bölgesi dışında kabul edildiği; Serbest dolaşımdaki eşyanın ise, çıkış rejimi hükümlerine tabi tutularak konulduğu yerlerdir.

Serbest Bölgeler yabancı sermaye yatırımlarını ve dış ticareti arttırmak, yerli üreticilerin dünya piyasalarındaki fiyattan girdi temin etmelerini sağlayarak uluslararası rekabet güçlerine katkıda bulunmak, ihracata dönük sanayilerin gelişmesini teşvik ederek ihracatı arttırmak, döviz girişini arttırmak, yeni iş imkanları yaratarak istihdam sorununun çözümüne yardımcı olmak, gelişmiş üretim ve yönetim tekniklerinin yurtdışından getirilmesiyle ekonomik standartları yükseltmek amacıyla kurulurlar.

Serbest Bölgedeki üretim faaliyetlerinde kullanılmak üzere, iç pazardan ihraç edilen ham madde, yarı işlenmiş ve mamul mallarla ülke üretiminin artmasına katkıda bulunur. Sağladıkları avantajlarla ülke ihracatını ve döviz girdisini artırır. İthal girdi kullanarak üretim yapan yerli firmalara gümrük vergisiz ve KDV’siz mal giriş imkanı sağlayarak, yurt dışındaki rakipleriyle aynı şartlarda üretim yapma olanağı yaratır. Ülkede kullanılması düşünülen yeni ticari ve ekonomik politikaların denenebilmesini temin eder. Yabancı Sermayeli firmaların, risk faktörünün düşük, karlılığın yüksek olduğu Serbest Bölgelere

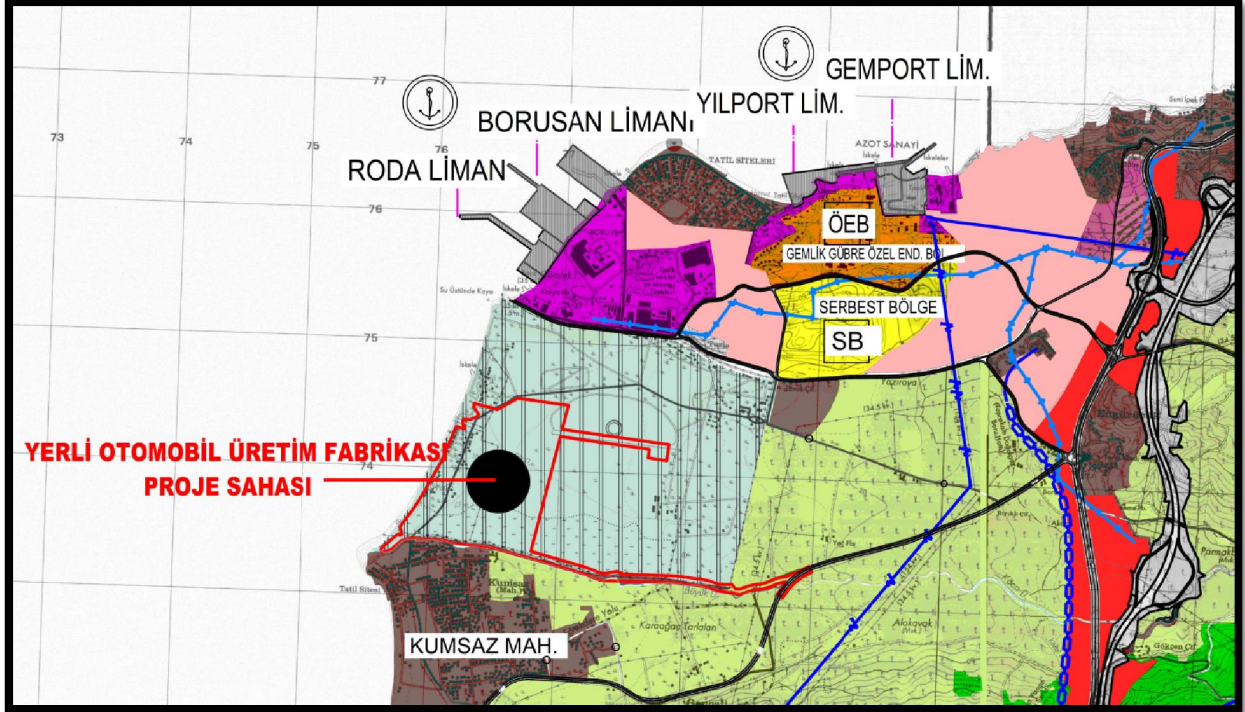
yatırım yapmalarını teşvik eder. Böylece yeni teknolojilerin girmesini hızlandırır. Serbest Bölgede yarattığı doğrudan istihdamın yanında, bölgedeki üretim ve ticari faaliyetlerle ülke içindeki diğer faaliyetlere etki ederek dolaylı istihdam yaratır. Büyük partiler halinde Serbest Bölgeye getirilen malların gerektiğinde küçük partiler halinde ithal edilmesini sağlayarak üretim maliyetlerini düşürür.

Serbest Bölgelerde, ülkelerin ekonomi politikalarına bağlı olarak, sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş istisna ve teşvikler tanınmaktadır. Bu bölgeler yabancı sermaye yatırımlarını ve dış ticareti artırmak, yerli üreticilerin dünya piyasalarındaki fiyattan girdi temin etmelerini sağlayarak, uluslar arası rekabet güçlerine katkıda bulunmak, ihracata dönük sanayilerinin gelişmesini teşvik ederek ihracatı artırmak, döviz girişini artırmak, yeni iş imkanları yaratarak istihdam sorununun çözümüne yardımcı olmak, gelişmiş yönetim ve üretim tekniklerinin yurtdışından ülkeye getirilmesi ile ekonomik standartları yükseltmek amacıyla kurulurlar.

Planlama alanı Gemlik Serbest Bölgesi ve Sanayi Alanlarının güney kesiminde yer almaktadır. Planlama alanını sanayi alanları ve serbest bölge ile yakın mesafede oluşu, işbirliklerinde koordinasyonu kolaylaştıracak ve verimli çalışma modelleri geliştirmek anlamında kolaylık sağlayacaktır. Sanayicinin küresel pazarlarda faaliyet göstermesini ya da yatırım yapmasını destekleyecek mekanizmalar oluşturulacaktır. Pazarlarla ilgili gelişmelerin takibi, lobi faaliyetleri, karşılaşılan hukuki ve ticari uyuşmazlıkların çözümü ve olası işbirliklerini geliştirme amaçlarını kapsayan bu mekanizmaları geliştirmek için ilgili paydaşların birlikte çalışabilmelerine zemin hazırlayacaktır.

Benzer teknik yetkinliklere sahip insan kaynağı ile kurulan ve yönetilen teknoloji girişimlerinin iş geliştirme, pazarlama, markalaşma gibi konularda kurumsal kapasitelerini geliştirilmesi, eğitim, firma ve insan kaynağı eşleştirme, küresel işbirliği ağlarına erişim gibi hizmetlerin artırılması ve yaygınlaştırılması sağlanabilmesi kolaylaşacaktır. İşletmelerin ortak altyapı hizmetlerinden birlikte yararlanmalarına olanak sağlayacaktır.

Bunun yanı sıra sanayinin gelişimi, lojistik altyapısının iyileştirilmesinden bağımsız düşünülemez. Planlama alanının Serbest Bölge, sanayi ve depolama alanlarına yakınlığı lojistik optimizasyonu da sağlayacaktır.



Harita 12 Planlama Alanının Serbest Bölge ve Sanayi Alanları İle İlişisini Gösterir Harita

Yukarıdaki görselde görüldüğü üzere planlama alanı Serbest Bölge, Sanayi Alanları, Depolama Alanları, Özel Endüstri Bölgesi, Ticaret Alanları ve limanlara yakın konumdadır.

Söz konusu alanların bir arada oluşu altyapı maliyetlerini düşürecek, lojistik optimizasyonu sağlayacak, ulaşım ağlarına yakınlık sağlayacak, farklı endüstri alanlarına ve hammadde ile nitelikli işgücüne yakınlığı sağlayacaktır.

Bunun yanı sıra sanayi alanlarında planlı bir gelişimi sağlayarak yer seçimi kriterleri açısından ele alındığında kentsel açıdan da çevre etkilerinin belirli bir düzeyde tutulmasını sağlayacaktır.

3.6. PLANLAMA ALANININ ULAŞIM BAĞLANTILARI

Gemlik ilçesi, Marmara Bölgesindeki hızlı sanayileşme ve ticaret hacminin ihtiyacı olan deniz yolu taşımacılığının en önemli liman kentlerinden biridir. İlçe Gemlik Körfezinin coğrafi konumu itibarıyla Kuzeybatı Anadolu'nun deniz yolu

taşımacılık ihtiyacına cevap veren bir yerdedir. İstanbul, Bursa, İzmit keşişimindeki limanların bölgede lojistik üs oluşturması ve ülkemizin 4.büyük serbest bölgesinin Gemlik’te bulunması ilçenin hızlı bir şekilde gelişmesine sebep olmaktadır. Gemlik İlçesi önemli ulaşım bağlantıları üzerinde yer almaktadır.

Gemlik İlçesi’ni ulusal merkezlere bağlayan en önemli ulaşım eksenini D-575 devlet karayoludur. Bu karayolu, Bursa kent merkezinden geçmekte olup, kuzeyde Yalova -Kocaeli üzerinden İstanbul’a, güneyde Bursa iline bağlantıyı sağlamaktadır. Planlama alanı İstanbul İli’ne 100 km, Yalova’ya 30 km mesafededir. Aynı zamanda doğudan Orhaneli-İznik üzerinden Adapazarı’na bağlanmaktadır.

Planlama alanı Bursa İl merkezinin 20 km kuzeyinde yer almaktadır. Yaklaşık 5 km doğusundan İstanbul-Bursa-İzmir Otoyolu, yaklaşık 12 km güneyinde hızlı tren güzergahı bulunmaktadır. Alanın kuzey yönünde Bursa Gemlik Limanı bulunmaktadır.

Planlama alanı; ulaşım olanaklarının kuvvetli olduğu bir bölgededir. Bilecik-Bursa-Bandırma Yüksek Hızlı Tren Hattı ve İstanbul-İzmir otoyolunun yakınında konumlanmaktadır. Dolayısı ile planlama alanı ulaşım ağına kolay entegre olacak teknik altyapı maliyetleri minimuma indirgenebilecektir. Söz konusu bölge; sanayi alanlarına yakınlığı nedeni ile hammadde, pazar ve işgücü erişimi açısından da uygun bir konumda bulunmaktadır. Dolayısı ile erişim için sıklıkla kent içi trafiğinin kullanılmasına gerek kalmayacaktır. Böylelikle kent içi trafiğindeki ağır tonajlı araç sayısında büyük bir artış söz konusu olmayacak ve çevre ve ulaşım sorunlarının önüne geçilecektir.



Harita 13 Planlama Alanının Çevre İller İle Olan Ulaşım Bağlantıları

3.7. EŞİK ANALİZİ

Günümüzde küresel ölçekte yaşanan en önemli sorunların başında insan kaynaklı gelişmelerin doğal çevre üzerinde yarattığı baskı ve olumsuz etkileri gelmektedir. Aynı zamanda doğal döngülerde küresel ısınma, iklim değişikliği, kuraklık vb. değişimlerin yaşanmaya başlaması ile birlikte küresel ölçekte sürdürülebilirlik kaygıları giderek artmaktadır. Bu bağlamda sürdürülebilir gelişmenin sağlanmasına yönelik stratejik kararlar önem kazanmaktadır.

Endüstri Devrimi, kentsel nüfus artışını tetikleyerek şehirleri, uygarlık merkezleri haline getirmiştir. Kırsal alanlardan kentlere olan göç, yerleşim sorununu beraberinde getirmiş; bir yandan yeni yerleşim alanları geliştirilirken, bir yandan da merkezi tarihi doku içindeki alanlar cazip hale gelmiştir.

Bu bakımdan bugün dünya nüfusunun yarısının kentlerde yaşadığı düşünülürse, sürdürülebilir kentsel planlamanın bir gereklilik olduğu açıktır. Günümüzde sürdürülebilir kentsel planlama;

- Yapılaşmanın bir plan dahilinde yapılması,
- Kaynakların doğru kullanılması,
- Taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının korunması açısından giderek önem kazanan bir olgu olmaktadır.

Sürdürülebilir kentsel planlama endüstri sonrası toplumun tasarım felsefesini yönlendirmek adına, insan ve çevre birliğinin bölünmezliği görüşünü planlama sürecine sunarak, insan yapımı çevrenin ve peyzajın sadece kişisel, sosyal ve kültürel farklılıklar sonucu değil, aynı zamanda ekosistemin bir ürünü olması gerektiğini de vurgulamaktadır. Yani ekosistemi planlama sürecine önemli bir kriter olarak dahil etmektedir.

Bu yaklaşımla, kentlerdeki aktivitelerin doğal kaynaklar ve çevre üzerindeki etkilerinin minimuma indirilerek, yerel ve global ölçekte biyolojik çeşitlilik ve yaşam kalitesinin sağlanması hedeflenmektedir. Bu bağlamda kaynakların doğru kullanılarak doğal yapı tahribatının önüne geçerek ekolojinin korunması sürdürülebilir gelişimin sağlanması açısından kritik bir husus olarak öne çıkmaktadır.

Dolayısı ile sürdürülebilir bir kentsel gelişmenin sağlanması için en önemli hususlardan biri kaynakların etkin ve doğru şekilde kullanımıdır. Planlama çalışmaları öncesinde bu nedenle eşik analizi yapılarak planlama alanı olarak düşünülen alanın yakın çevresi ve doğal değerler ile olan ilişkisi muhakkak değerlendirilmelidir.

Planlama alanı Gemlik İlçesi, Gençali Mahallesi 1753 parsel içerisinde yer almaktadır. Gemlik kent merkezi kullanım alanlarının çeşitlilik arz ettiği bir arazi kullanımına sahiptir. Gemlik kent merkezine ait kullanımlara bakıldığında, konut alanları, ticaret alanları, serbest bölge, sanayi alanları, depolama alanları ve özel endüstri bölgelerinin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Gemlik İlçesinde tarım faaliyetleri ikinci planda kalarak hizmet ve sanayi sektörüne yönelik kullanımların ağırlıklı olarak yer seçtiği görülmektedir.

Planlama sahası Gemlik kent merkezinin güneyinde yer almakta olup, büyük kısmı askeri alanda kalmaktadır, planlama alanı güneyde; rekreasyon alanı, konut alanları, tarım alanları ve Engürücük Deresi ile batı yönünde Marmara Denizi ile sınır durumdadır. Doğu ve kuzey kesimi de askeri alan içerisinde kalmakla birlikte, askeri alanının bütününde bakıldığında alanın doğusunda özel mahsul alanı, kuzeyinde Sanayi Alanları, Depolama Alanları, Serbest Bölge ve limanlar bulunmaktadır.

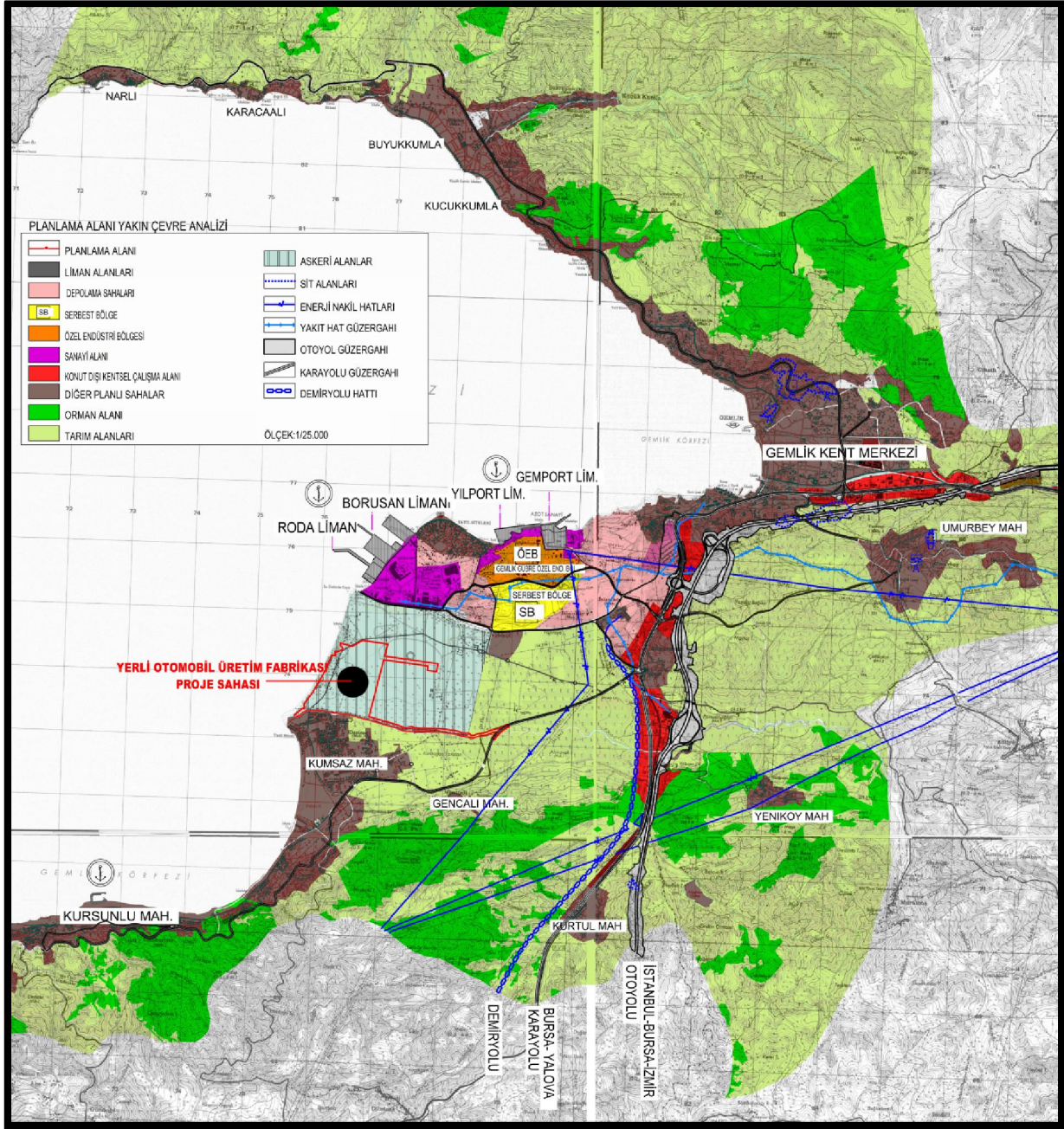
Özetle planlama alanı olarak belirlenen saha Gençali mahallesinde yer almakta olup, Gençali mahallesinin halihazır durumda 3’te birinin askeri alan, 3’te birinin yerleşik alan 3’te birinin ise korunması gerekli tarım alanları ve orman alanında oluştuğu söylenebilir. Bu kapsamda bakıldığında planlama alanı olarak önerilen alanın planlı bir sahada yer seçtiği, planlama alanı yakın çevresindeki doğal eşikler olarak tanımlanan tarım alanları ve orman alanları ile hiçbir etkileşimi olmadığı görülmektedir. Dolayısı ile söz konusu alan, planlı bir alanda yer seçmesi ile bugünkü kullanımını devam ettirerek korunması gereken doğal alanların mevcut hali ile korunması sağlanmış, kaynakların etkin ve verimli kullanımına yardımcı olmuştur. Dolayısı ile yapılı çevrenin doğal kaynaklar üzerinde baskı yaratmasının da önüne geçilmiştir. Planlama alanı olarak belirlenen alanın, mevcut planlı bir sahada olması yeni yerleşim yerinin

imara açılmasının da önüne geçilmesini sağlamıştır. Böylelikle kentsel çevrelerin oluşumu esnasında ekolojik dengenin korunması gözetilerek sürdürülebilir bir gelişim sağlanması hedeflenmiştir.

Planlama alanında sanayi alanı kullanımı yer alacaktır. Plansız kentleşme, çarpık sanayileşmenin önlenmesi ve sanayi yapılaşmalarının disipline edilmesi amacı ile sanayi alanlarının yer seçimi kritik bir husustur. Sanayi alanlarının kentin çeşitli noktalarında dağınık ve eşgüdümsüz bir şekilde yer alması kentleşme açısından pek çok sorunu da beraberinde getirmektedir. Sanayi alanlarının plansız gelişimi çevresinde konut lekelerinin de plansız ve kontrolsüz bir şekilde gelişimine neden olarak gerek doğal çevreye zarar vermekte gerek teknik altyapı gereksiniminin karşılanmasında sorunlara neden olmaktadır. Dolayısı ile planlama alanının sanayi alanları ile birbirine yakın konumda olması planlı bir gelişimin sağlanması açısından önemlidir. Planlama alanının kuzeyinde benzer kullanımların yer alması, güneyinde arıtma tesisinin bulunması teknik altyapı ve lojistik altyapı ihtiyaçlarını minimuma indirmiştir. Böylelikle yapılı çevreye entegre olacak bir program dahilinde kentin planlı bir şekilde gelişimine katkıda bulunulacaktır.

Özetle, planlama alanı yakın çevresinde yer alan tarım alanları, özel mahsul alanları, orman alanları korunarak ekolojik denge korunmuş, planlı bir sahada yer seçilerek tarım alanları üzerindeki baskı azaltılmıştır.

Planlama alanı yakın çevresinde yapılan eşik analizi aşağıdaki görseldeki gibidir.



Harita 15 Planlama Alanı ve Çevresine İlişkin Eşik Analizi

3.8. SENTEZ VE DEĞERLENDİRME

Bursa il sınırları bir bütün olarak değerlendirildiğinde; kentin doğu kanadında Yenişehir ve İnegöl yerleşmeleri bulunmaktadır. Bu yerleşmeler içinde sadece 3 organize sanayi bölgesi bulunmaktadır. Söz konusu OSB’lerin doluluk oranları fazla olmakla birlikte konumu ve otomotiv sektörüne uygun alanlar söz konusu değildir. Bunun yanı sıra Yenişehir bölgesi tarımsal kabiliyetleri nedeni ile otomotiv sektörünün hizmet verebileceği yatırım için uygunluk taşımamaktadır. İnegöl için ise ancak Mobilya ihtisas OSB alanı çevresinde çok sınırlı bir büyüme imkanı sunmaktadır. Bu hedeflenen projenin ölçeği ile uygunluk taşımadığı gibi bu bölgenin ulaşım ve alt yapı olanakları açısından sorunları bulunmaktadır. Kuzey yerleşmeleri olan İznik zeytinlik yapısı ve doğal değerleri ile otomotiv sektörünün yapılanması açısından uygunluk taşımamaktadır. Orhangazi yerleşmesinin Yalova sınırında yine çok sınırlı bir alan zeytinlik alanların dışında mümkün gözükmemektedir. Bu alan büyüklük, çevre, altyapı olanakları açısından yeterli kabiliyette değildir. Merkez alanı içinde yer alan Gürsu, Kestel, Osmangazi, Yıldırım, Nilüfer ilçeleri ise Bursa ovası ile Uludağ arasında sıkışmış, doluluk oranı yüksek ancak kentsel dönüşüm kararları ile yenilenme ve değişim imkanı bulacak yerleşmeler konumundadır. Bu noktada Mustafakemalpaşa yerleşmesi yine tarımsal kabiliyeti son derece yüksek bir bölgedir. Mudanya yine sahil ve tarımsal kapasitesi ile öneri proje alanı yer seçimine uygun olamamaktadır.

Dolayısı ile, kentin tarımsal kabiliyetinin yüksek olduğu alanların dışında, doğal değerlere zarar vermeden, mevcut kaynakların etkin ve sürdürülebilir bir anlayış çerçevesinde devam ettirilebileceği bir alan seçilmiştir. Söz konusu alan gerek imarlı sahada yer seçmiş olması gerek sanayi ve ticaret bölgelerine yakınlığı, ulaşım ve teknik altyapının olduğu bir bölgede yer seçmesi sektörün gelişme olanaklarını maksimize edecek bir alan olmakla birlikte doğal kaynaklara olan zararların da önüne geçmiştir.

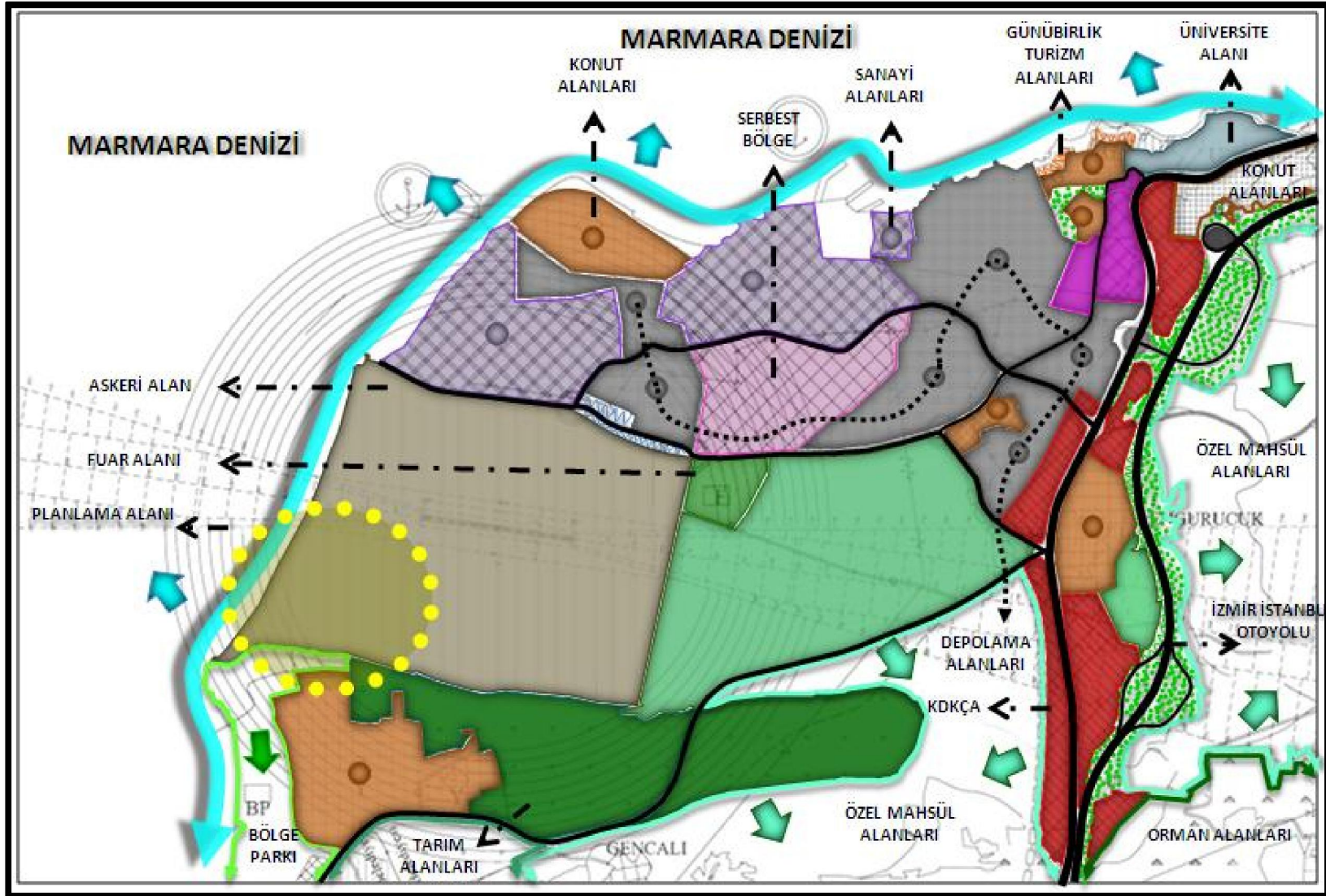
Planlama alanının kuzey yönünde Sanayi alanlarının, serbest bölgenin, depolama alanlarının, ticaret alanlarının ve özel endüstri bölgesinin yer alması;

- Sanayinin disipline edilmesi
- Şehrin planlı gelişmesine katkıda bulunulması,
- Birbirini tamamlayıcı ve birbirinin yan ürününü teşvik eden nitelikli işgücünün bir arada ve bir program dahilinde üretim yapmaları, üretimde verimliliğin ve kar artışının sağlanması
- Maliyeti düşük, nitelikli ortak altyapı tesislerinin kurulmasını sağlamaktadır.

Bunun yanı sıra Gemlik İlçesi lojistik imkanları güçlü olan bir coğrafi konumda yer almaktadır. Gemlik bulunduğu konum itibari ile ulaşılabilirlik özellikleri açısından Bursa merkeze 25 dakikalık, Osmangazi Köprüsü ile İstanbul’a 1 saat 20 dakikalık mesafesi ile sön derece cazip bir konumda yer almaktadır. Bursa çevre yoluna bağlantı imkanı bölgeyi Anadolu ile de entegre olmasını sağlamaktadır.

Gemlik Limanlarını Bursa’ya bağlayacak olan 24 km’lik Bursa- Gemlik demiryolu projesinin hayata geçmesi, Gemlik limanlar bölgesinde planlanan 475-480 bin m2’lik lojistik yük merkezinin yapılması beklenmektedir.

Tüm bu veriler ele alındığında planlama alanının, koruma alanları dışında, doğal çevre ile uyumlu, ulaşım ve teknik altyapısı güçlü, sektörel gelişime uygunluk arz eden bir alanda yer seçtiği görülmektedir.



Harita 16 Planlama Alanı Sentez Haritası

4. MEVCUT PLANLAMA KARARLAR

4.1. BURSA 2020 YILI 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI

Bursa 2020 yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı 19.01.1998 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Projeksiyon yılını tamamlamış olan 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planının yeniden ele alınması kentin aradan geçen süre içinde değişen ve kente yön verecek argümanlar ışığında revizyonu söz konusu hale gelmiştir.

Planlama alanı 1998 yılı Mülga Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onaylı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı kapsamında “Gemlik Planlama Bölgesi” içerisinde kalmaktadır. 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planına göre,

3.4.1.2. Gemlik Planlama Bölgesi

Kurşunlu Belediyesi belediye sınırı, Gencali, Kurtul, Engürücük köyleri tapulama sınırı, Umurbey, Gemlik ve Küçükkumla Belediyeleri belediye sınırları, Büyükkumla-Karacaali, Narlı, Yeniköy köylerinin tapulama sınırını kapsayan planlama bölgesidir.

Gemlik Planlama Bölgesi ile ilgili aşağıdaki kararlar alınmıştır.

6.1.1.1.1. Gemlik Planlama Bölgesi

6.1.1.1.1.a. *Planlama Bölgesi 2020 yılı tahmini nüfusu en fazla 230.000 kişidir.*

6.1.1.1.1.b. *Planlama bölgesinde yeni sanayi alanı oluşturulmayacaktır.*

6.1.1.1.1.c. *Gemlik’te, liman faaliyetlerini geliştirici tesis, depolama ve ambalajlama alanları ayrılacaktır.*

6.1.1.1.1.d. *Gemlik sanayi bölgesinin bitişiğinde bulunan mevcut havaalanının geliştirilmesi ile ilgili fizibilite çalışmaları yapılarak, havaalanı liman fonksiyonları ile bağlantısı sağlanacaktır.*

6.1.1.1.1.e. *Umurbey’in tarihsel kimliğini korumak için koruma kararları oluşturulacaktır.*

Proje alanı ise, Gemlik Planlama Bölgesi içinde “Kentsel Yerleşme Alanı” gösterimli alanda yer almaktadır.

“III. Tanımlar” başlığı 3.10.’da “Kentsel Yerleşme Alanı: İmar planı kararı ile kentsel kullanımlara ayrılan alanlardır.” Olarak tanımlanmaktadır.

Bursa 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 2020 yılını hedef alarak, Bursa İl’inde sürdürülebilir, yaşanabilir bir çevre yaratılmasını; tarımsal, turistik ve tarihsel kimliğinin korunmasını ve Türkiye’nin kalkınma politikası kapsamında sektörel gelişme hedeflerine uygun olarak belirlenen planlama ilkeleri doğrultusunda sağlıklı gelişmeyi ve büyüme hedeflerini sağlamayı amaçlamaktadır.

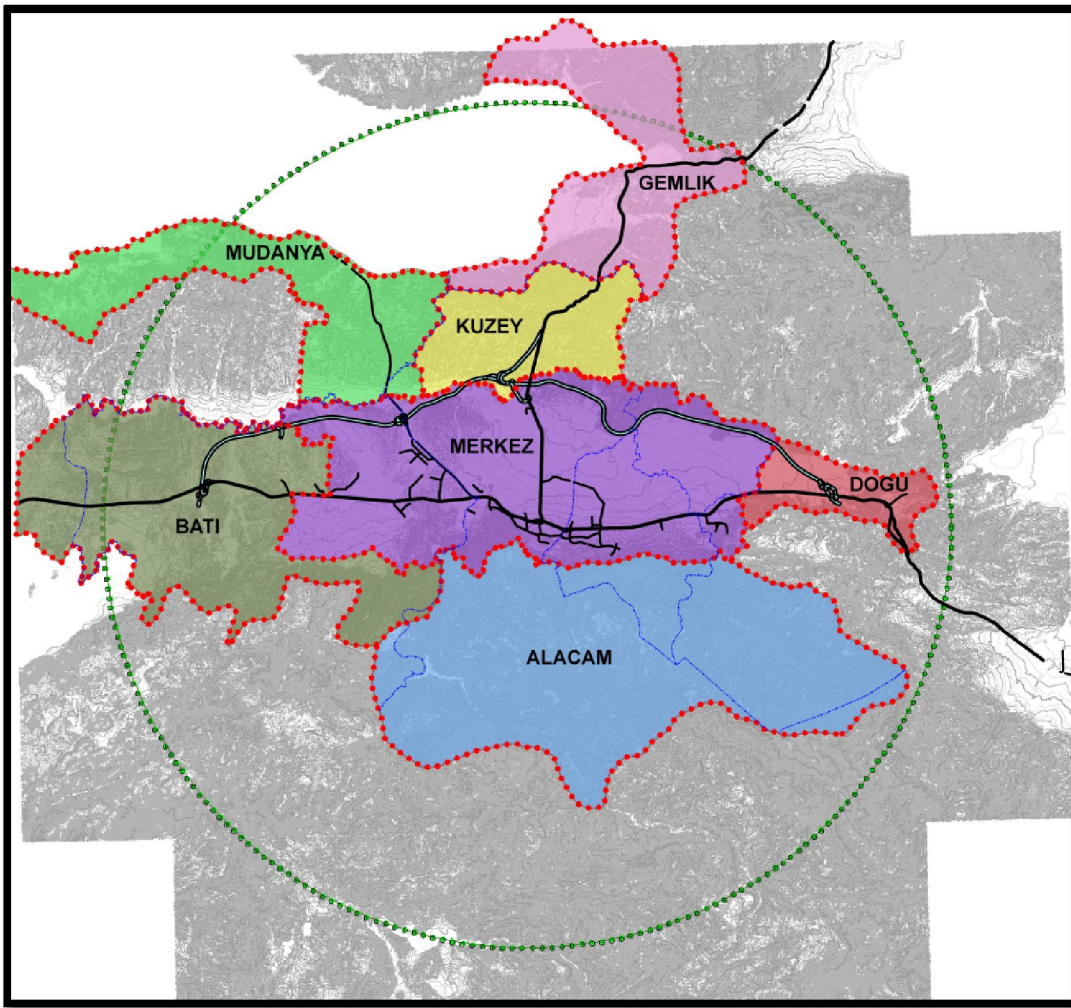
Madde 4.1.3. Planlama İlkeleri ile sanayi alanlarında ileri teknolojiye yönelinmesi teşvik edilmektedir. 4.1.3.1. *Metropolitan alanda, boş sanayi alanlarında sanayinin ileri teknolojiye yönelmesi teşvik edilecek, sanayi ve yerleşimlerin merkezden desantralizyonunu sağlamaya ilişkin kararlar yeni merkezler oluşturularak desteklenecektir. Merkezde bulunan sanayi alanlarının sıhhileştirilmesi, çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınması ve arıtma tesisleri oluşturulması zorunludur. Metropolitan alanda hizmet sektörüne yönelik kullanımlar ile turizm desteklenecek, tarihsel yerleşimlerin kimlikleri korunacaktır.*



Harita 17 Planlama Alanının Bursa 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planındaki Yeri

4.2. GEMLİK PLANLAMA BÖLGESİ 1/25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI

Bursa İl genelini kaplayan alanda Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Tarafından onaylanan “Bursa 2020 yılı 1/100 000 ölçekli Çevre Düzeni Planı” kapsamında Gelişme eğilimleri de dikkate alınarak bazı tanımlar getirilmiştir. Bu tanımlamalardan biriside “Bursa Metropolitan Alanı”dır. Bu alan kapsamında yedi adet alt planlama bölgesi tanımlanmıştır. Bu alan günümüz Bursa Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde kalan ve kentsel aktivitelerin yoğun olduğu bölgeler ile örtüşmektedir.



Harita 18 Bursa 2020 yılı 1/100.000 Ölçekli Planı-Planlama Bölgeleri

Planlama alanı ise belirlenen yedi adet alt planlama bölgesinden, Gemlik Planlama Bölgesinde kalmaktadır. Planlama alanı 120 hektar büyüklüğündedir. Planlama alanı Gemlik Planlama Bölgesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planında kapsamında olup, alanın büyük bir kısmı “Askeri Alanlar”

olarak planlıdır. Küçük bir kısmı “Büyük Kentsel Yeşil Alanlar”, “Tarımsal Niteliği Korunacak Özel Mahsul Alanları” ve “Akarsu Yatakları” olarak planlıdır.

Planlama alanının güneyinde arıtma tesisi, konut alanları, kuzeyinde sanayi, depolama, ticaret alanları, serbest bölge yer almaktadır. Alanın batısında Marmara Denizi bulunmakta olup, Gemlik Körfezine cepheli durumdadır.

Onaylı 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planının genel plan hükümlerinde Sanayi Alanlarına ilişkin plan notları aşağıdaki gibidir;

“7.4.SANAYİ ALANLARI

7.4.1.SANAYİ BÖLGESİ

ORTA VE BÜYÜK ÖLÇEKLİ SANAYİ İŞLETMELERİNİN YER ALDIĞI ALANLARDIR.

BU ALANLARDA "GAYRİ SIHHİ MÜESSESELER YÖNETMELİĞİ" UYARINCA SANAYİ TÜRLERİNE GÖRE MÜLKİYET İÇERİSİNDE "SAĞLIK KORUMA BANDI" BIRAKILACAKTIR.

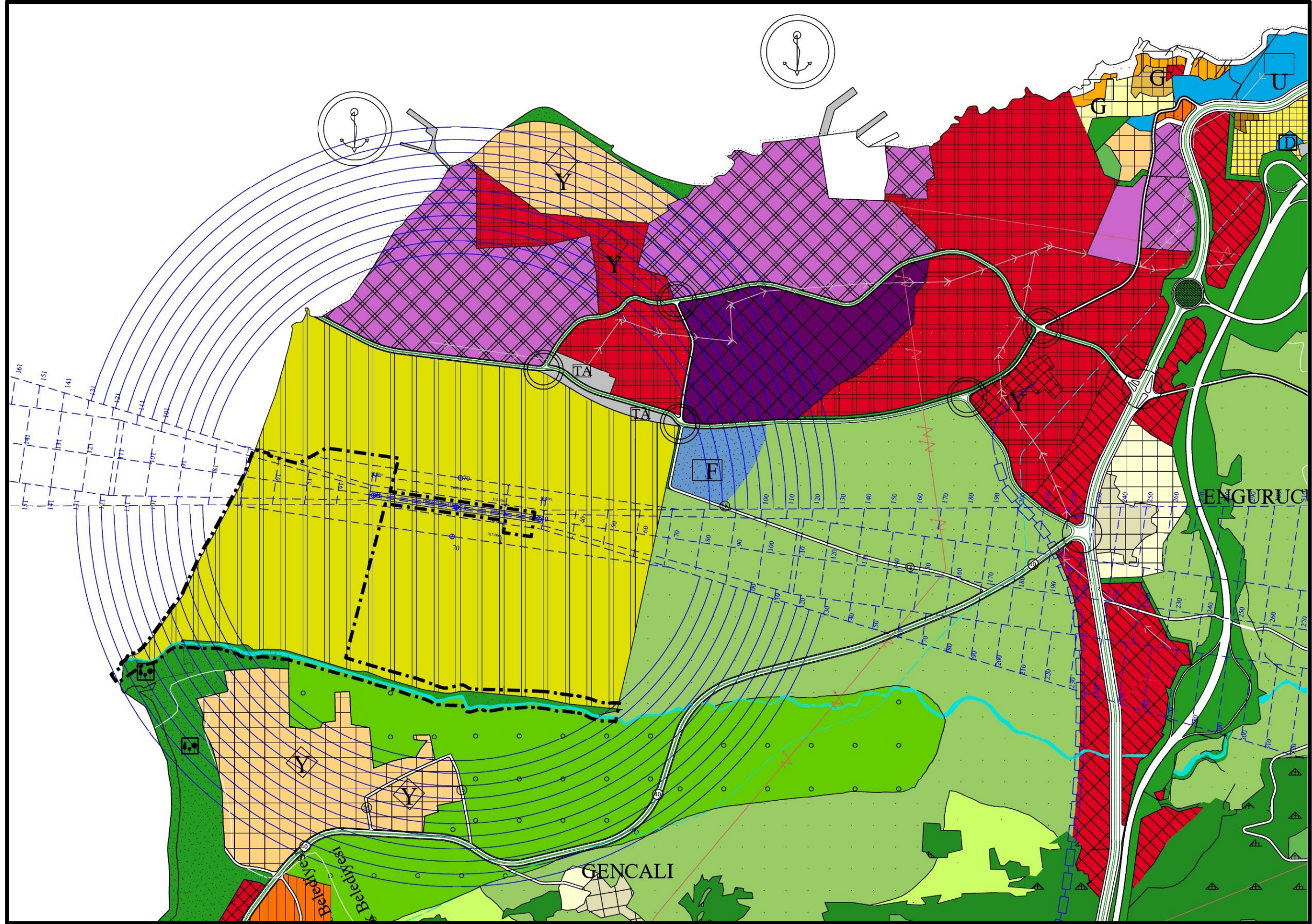
BU ALANLARDA BENZER NİTELİKTE FAALİYET GÖSTEREN TESİSLERİN BİRARADA FAALİYET GÖSTERMESİ SAĞLANACAKTIR.

MEVCUT PLANLARINDA BELİRTİLMEDİ İSE MEVCUT VE YENİ SANAYİ TESİSLERİNDE MAKSİMUM KAKS : 0.60 OLACAK VE HMAX. SANAYİ TÜRÜNE VE YAPILACAK İMAR PLANINA ESAS JEOTEKNİK ETÜD SONUÇLARINA GÖRE BELİRLENECEKTİR. 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI; ANCAK 1/5000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI ONANDIKTAN SONRA YAPILABİLİR.

BU ALANLARDA YAPILACAK TESİSLERİN ÇEVRESİNİN AĞAÇLANDIRILMASI ZORUNLUDUR. SANAYİ TESİSLERİ TÜRÜ İHTİYACA GÖRE ALT ÖLÇEKLİ PLANLARDA BELİRLENECEKTİR.

SANAYİ TESİSLERİNDE ARITMA YAPILIP DEVREYE GİRMEDEN YAPI KULLANMA İZNİ VERİLEMEZ.

MEVCUT OLUP DA ARITMA TESİSİ BULUNMAYAN SANAYİ TESİSLERİNDE DE BU PLANIN ONAMA TARİHİNDEN İTİBAREN BİR YIL İÇİNDE ARITMA TESİSLERİNİN KURULMASI VE İŞLETİLMESİ ZORUNLUDUR.

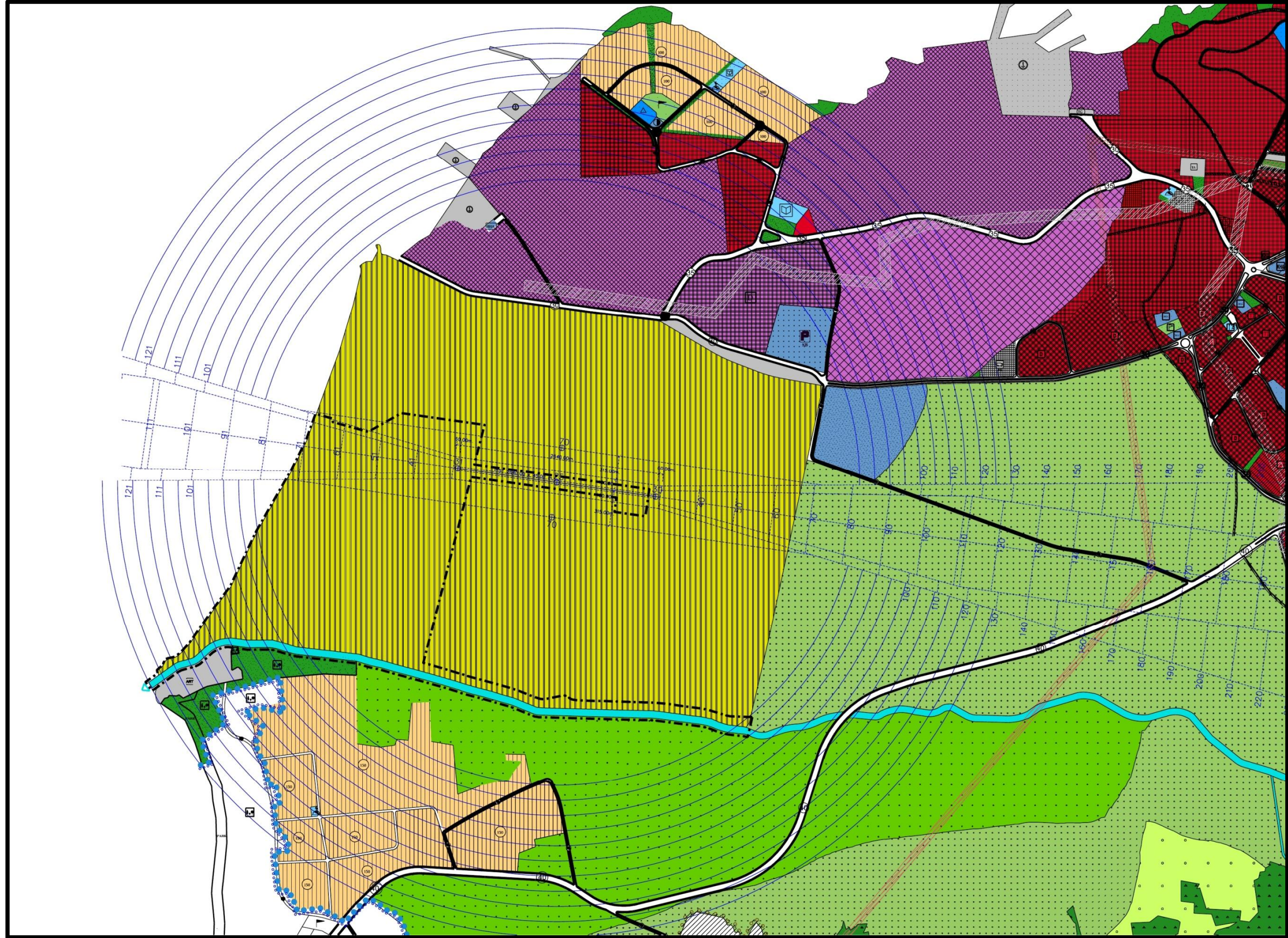


Harita 19 Planlama Alanının Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planındaki Yeri

4.3. 1/5.000 ÖLÇEKLİ GEMLİK NAZIM İMAR PLANI

Planlama alanı 1/5000 Ölçekli Gemlik Nazım İmar Planı kapsamında kalmaktadır. Planlama alanı 120 hektar büyüklüğündedir.

Planlama alanının büyük bir kısmı yaklaşık %90’ı “Askeri Alanlar” olarak planlıdır. Planlama alanının güney kesiminde ise “Su Kanalı Dere Yatağı” planlıdır. Dere yatağı olarak planlı olan kesim planlama alanının yaklaşık %8’ini oluşturmaktadır.

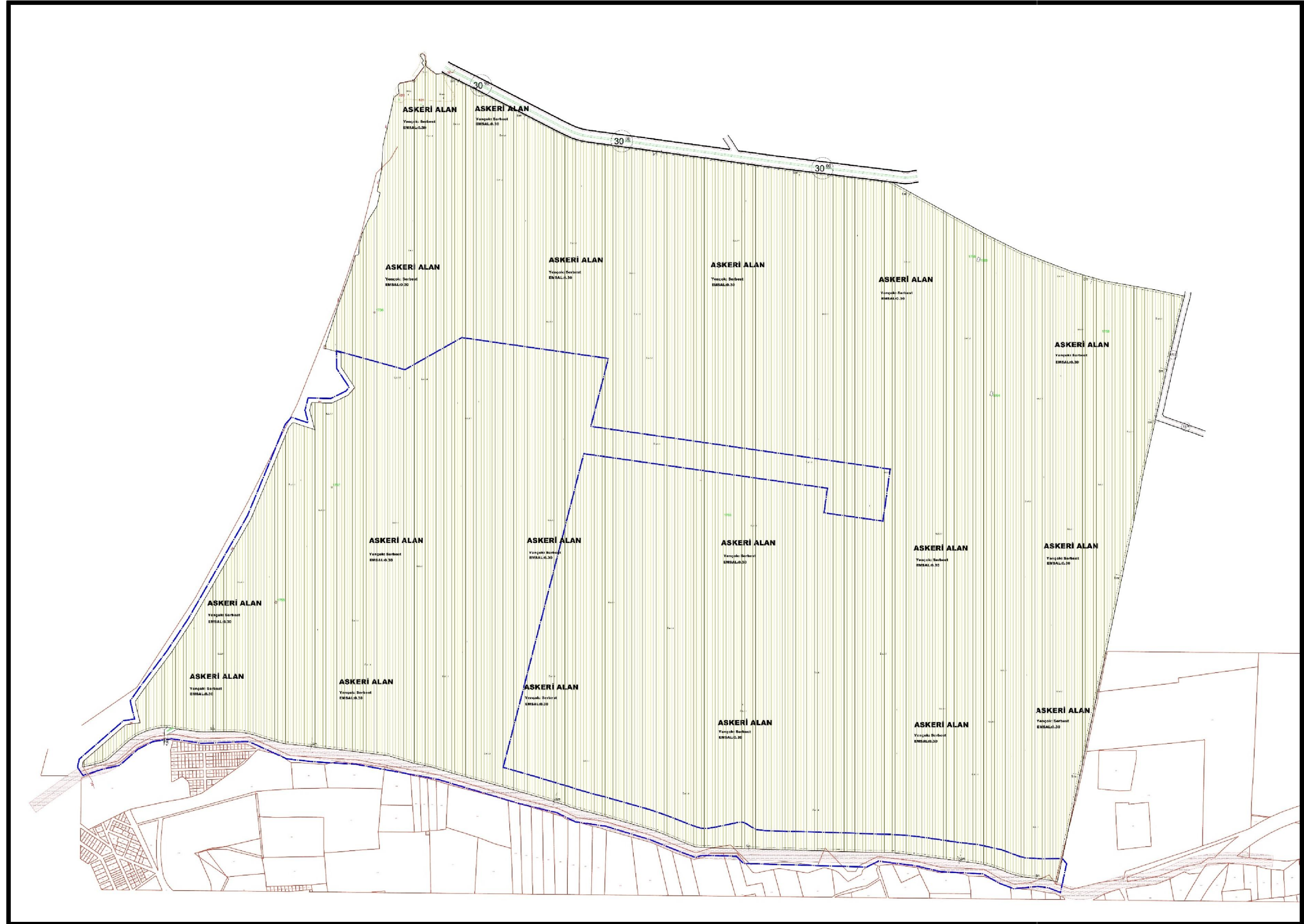


Harita 20 Planlama Alanının 1/5000 Ölçekli Gemlik Nazım İmar Planındaki Yeri

4.4. GEMLİK ASKERİ VETERİNER OKULU VE EĞİTİM MERKEZİ KOMUTANLIĞI KİŞLASI 1/1.000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI

Planlama Alanı, Gemlik Askeri Veteriner Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı Kışlası 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planı kapsamında kalmaktadır. Planlama alanı 120 hektar büyüklüğündedir.

Planlama alanının %96’sı Askeri Alan olarak planlı durumdadır. Planlama alanının yaklaşık %3’ü dere alanıdır. Planlama alanı içerisinde 46 m² büyüklüğünde Trafo Alanı mevcuttur.



Harita 21 Planlama Alanının Gemlik Askeri Veteriner Okulu Ve Eğitim Merkezi Komutanlığı Kışlası 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planındaki Yeri

5. KURUM GÖRÜŞLERİ

Planlamanın en önemli basamaklarından birini oluşturan kurumlar arası veri akışının temini, alan ilişkin verilere ulaşım ve be veriler ışığında projeye olası girdilerin ve önlemlerin tespiti büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda planlama alanı ile ilgili olarak bölgenin özellikleri ışığında kurumsal veriler elde edilmiştir.

Planlama alanına ilişkin alınan kurum görüşleri aşağıdaki gibidir;

T.C. Bursa Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü Milli Emlak Dairesi Başkanlığı Osmangazi Emlak Müdürlüğü’nün 21.02.2020 tarih ve 11614 sayılı yazısında; *“...taşınmazın ilgili imar planlarında, imar planı değişikliği ile “Sanayi Alanı” olarak düzenlenmesinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve diğer Kanunlarda belirtilen şartlar ile Türkiye’nin Otomobili Girişim Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve Bakanlığımız arasında imzalanan irtifak hakkı sözleşmesi şartlarına uygun olması kaydıyla sakınca bulunmamaktadır.”* Denilmektedir.

T.C. Millî Savunma Bakanlığı Lojistik Genel Müdürlüğü’nün 25.02.2020 tarihli yazısında;

“...Bu kapsamda; Ek’te gönderilen krokide “A” harfi ile gösterilen 1.202.320,59 m² lik alanın anılan imar planı değişikliği tekliflerinde, “Askeri Alan” fonksiyonunun “Sanayi Alanı” olarak değiştirilmesinde Bakanlığımızca sakınca bulunmadığı değerlendirilmiştir.” Denilmektedir.

Gemlik Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü’nün 21.02.2020 tarih 3429 sayılı yazısında;

“İlçemiz Gençali Mahallesi 1753 parsel nolu taşınmazın, Cumhurbaşkanımızın talimatı ile Türkiye’de kurulacak ilk yerli elektrikli otomobil üretim tesisi yatırımında kullanılmak üzere “Sanayi Alanı” olarak plan değişikliği yapılmasında kurumumuz açısından sakınca görülmemektedir.” denilmektedir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ne 28.02.2020 tarih ve 4530 sayılı yazısında;

“İlgi (a) yazınız incelenmiş olup, proje uygulama alanının sivil hava ulaşımına açık havaalanı mânia planları sınırları dışında kaldığı tespit edilmiştir. Söz konusu imar çalışmalarının icra edilmesi;

İlgi (b) Genelge hükümlerine riayet edilmesi,

Hava seyrüsefer usullerine ilişkin hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısından ve İlgi (c)

Yönetmelik kapsamında da CNS sistemlerine etkisi açısından CNS/ATM hizmet sağlayıcısından (Hizmet verdikleri havaalanı veya Türkiye hava sahasında sorumlu oldukları sektör ile sınırlı olmak üzere, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca veya ilgili mevzuat uyarınca haberleşme, seyrüsefer ve gözetim alanlarında teknik hizmet sağlama yetkisi verilmiş kurum/kuruluşlar) olumlu görüşlerin alınması,

İlgi (ç) Kanun, Ek Madde 5 kapsamında Harita Genel Müdürlüğü’ne gerekli bilgilendirmenin yapılması, şartlarıyla Genel Müdürlüğümüzce uygun mütalaa edilmektedir” denilmektedir.

Karayolları 14. Bölge Müdürlüğü’nün 09.03.2020 tarih ve 64042 sayılı görüş yazısında;

“Bahse konu parselin imar planlarında Sanayi Alanı olarak düzenlenmesinde kurumumuzca sakınca bir sakınca görülmemiştir.” denilmektedir.

T.C. Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’ne 25.02.2020 tarihli ve 11423 sayı ile görüş sorulmuştur.

6. PLAN KARARLARI VE PLAN NOTLARI

6.1. 1/1.000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ

Planlama alanı 27.12.2019 tarih ve 30991 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan ve 26.12.2019 tarih ve 1945 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı doğrultusunda; Gemlik Kaymakamlığı Milli Emlak Müdürlüğü’nün 2020 tarih ve 3736 sayılı yazısına istinaden, Gemlik Tapu Müdürlüğü’nün 30.01.2020 Tarih ve 2077 Yevmiye No’su ile 1753 Parselin 1.201.687,59 m²’lik kısmına Türkiye’nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi adına irtifak hakkı tesis edilmiştir.

1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği, irtifak hakkının tesis edilmiş olduğu 1.201.687,59 m² büyüklündeki alanın 1.139.382,70 m²’lik kısmında hazırlanmıştır.

Hazırlanan imar planı değişikliği ile yerli otomobil üretim tesisinin kurulacağı alan, 14.06.2014 tarih ve 29030 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin İkinci Bölümü’nde, Mekansal Kullanım Tanımları ve Esasları, 5. Maddenin I Bendinde belirtilen esaslar doğrultusunda “Sanayi Alanı” olarak düzenlenmiştir. Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği kapsamında Sanayi Alanı; “İçerisinde sanayi tesisleri ile sanayiye hizmet vermek üzere diğer yapı ve tesislerin de yapılabileceği alanlardır.” olarak tanımlanmıştır.

Planlama alanı içerisindeki Sanayi Alanında yapılaşma koşulları Emsal=1,50 olarak belirlenmiş olup maksimum Taks=0,80 olarak kullanılacaktır. Sanayi Alanı içerisinde yer alacak İdari ve Sosyal Tesislerde Yençok=15,50 metre, diğer yapılarda Yençok= Üretim Türüne Göre Belirlenecektir.

Hazırlanan 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliğinin güney sınırını oluşturan imar hatları, Bursa Büyükşehir Belediye Meclisi Tarafından 18.12.2014 tarih ve 1458 Sayılı Meclis Kararı ile onaylanan “Engürücük Deresi Dere Yatağı Düzenlemesi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı”ndaki imar hatları dikkate alınarak düzenlenmiştir.

Planlama alanın batı sınırını oluşturan imar hatları 3621 Sayılı Kanuna uygun olarak Kıyı Kenar Çizgisi referans alınarak düzenlenmiştir. 1753 parselin kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında kalan kısımları için ilgili kanunda belirtilen hükümlere göre işlem yapılacaktır.

Yerli Otomobil Üretim Fabrikası Projesi kapsamında kıyıda yapılacak olan Liman Tesisine ait dolgu imar planı bu planının onay tarihinden itibaren 15 yıl içerisinde hazırlanarak idari başvurusu yapılacaktır. Söz konusu dolgu imar planı 3261 Sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği ve diğer ilgili mevzuat hükümlerine göre onaylanıp yürürlüğe girene kadar 03.08.1990 tarih ve 20594 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kıyı Kanunu’nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik” te tanımlanan Sahil Şeridi’nde yapılaşma olmaması adına Kıyı Kenar Çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metre Yapı Yaklaşma Mesafesi bırakılmıştır.

Planlama alanını ilgilendiren diğer kısımlarda imar hatları irtifak hakkı tesis edilen sınırlara uygun olarak düzenlenmiştir.

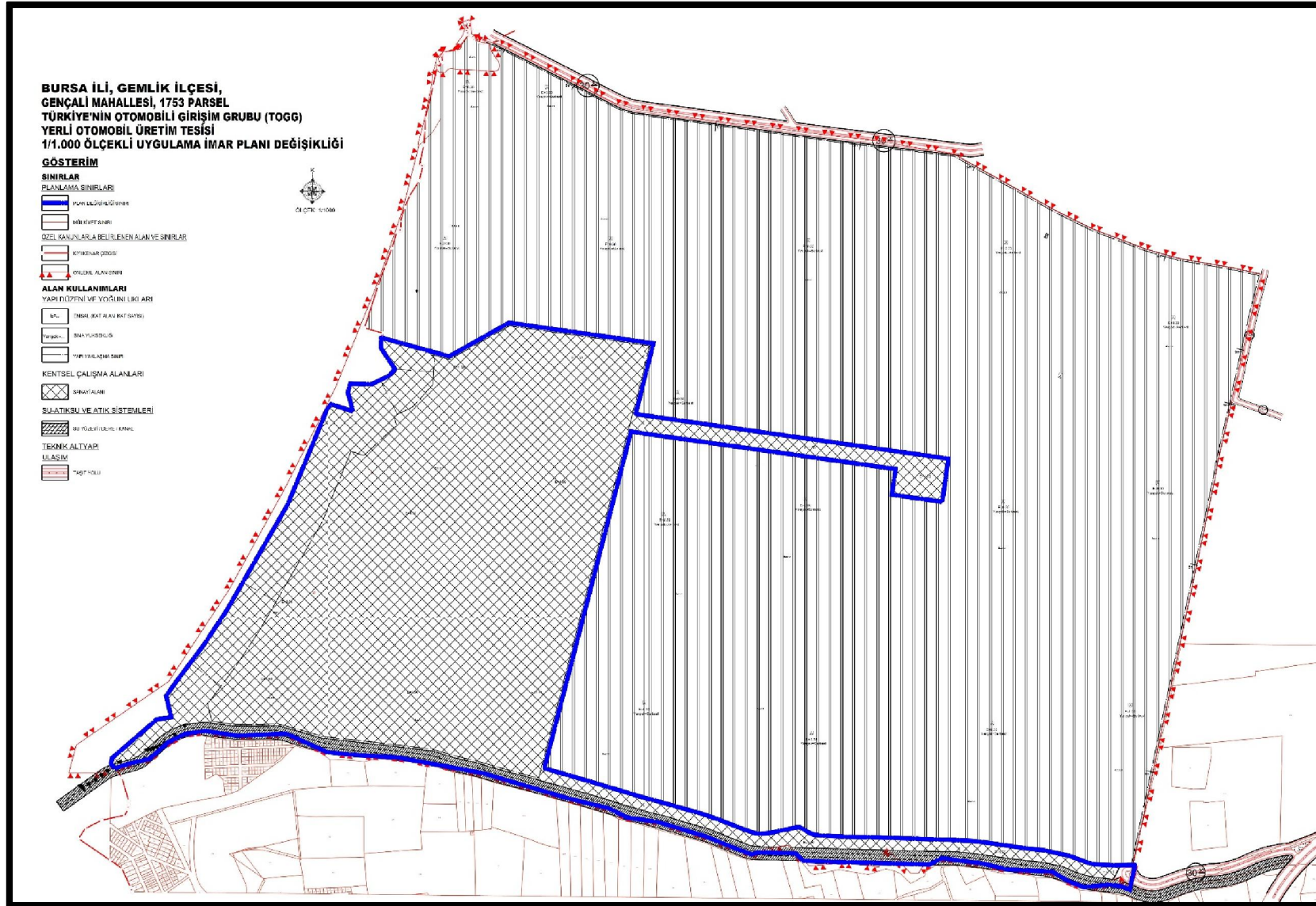
Sanayi Alanı ile Askeri Alanın komşu olduğu imar hatlarında, sanayi alanı tarafından 5 metre yapı yaklaşma mesafesi belirlenmiştir.

Planlama alanının ana ulaşım arterleri ile bağlantısı güneydoğu köşesindeki giriş kapısından sağlanacak olup gerekli yol bağlantıları Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından sağlanacaktır.

Plan değişikliğine ilişkin alan dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

| KULLANIM FONKSİYONU | ONAYLI PLAN | | ÖNERİ PLAN | |
|---------------------|--------------|---------|--------------|---------|
| | ALAN | ORAN | ALAN | ORAN |
| ASKERİ ALAN | 1,082,461.01 | 95.00% | 0.00 | 0.00% |
| SANAYİ ALANI | 0.00 | 0.00% | 1,072,466.92 | 94.13% |
| TRAFO ALANI | 46.76 | 0.00% | 0.00 | 0.00% |
| DERE ALANI | 56,657.20 | 4.97% | 65,554.34 | 5.75% |
| PLANSIZ ALAN | 0.00 | 0.00% | 0.00 | 0.00% |
| YOL | 217.73 | 0.02% | 1,361.44 | 0.12% |
| TOPLAM ALAN | 1,139,382.70 | 100.00% | 1,139,382.70 | 100.00% |

Tablo 3 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Alan Dağılımı



Harita 22 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği

PLAN NOTLARI

- 1)Sanayi alanında, yapı yaklaşma mesafeleri içerisinde kalmak şartıyla Emsal=1,50 ve maksimum Taks=0,80 olarak uygulanır.
- 2)Bursa Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 18.12.2014 tarih ve 1458 Sayılı Meclis Kararı ile onaylanan Engürücük Deresi Dere Yatağı Düzenlemesi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planındaki imar hatları dikkate alınacaktır.
- 3)Plan üzerinde gösterilen yapı yaklaşma mesafelerine uyulacaktır.
- 4)Parselde hazırlanacak olan Avan Proje doğrultusunda ruhsat alınabilir.
- 5)Parselde otomobil üretimi ve üretim için gerekli depolama alanları ve enerji üretim tesisleri yapılabilir. Üretim tesisini destekleyici idari ve sosyal tesisler, hizmet binaları, misafirhane, toplantı salonları, sergi alanları, laboratuvarlar, eğitim salonları, lokanta, kafeterya, ibadet yapıları, kreş, sağlık tesisi, banka, spor tesisleri, arıtma tesisi, otopark vb tesisler yer alabilir.
- 6)Üretim için gerekli yapılarda Yençok= Üretim Türüne Göre Belirlenecektir. Üretim tesisini destekleyici diğer yapılarda Yençok=15,50 metredir.
- 7)Yapı yaklaşma mesafelerinin dışında (parsel sınırı ile yapı yaklaşma mesafesi arasında) otopark, trafo, su deposu, güvenlik kulübesi, altyapı hatları, çöp konteynırı vb. teknik altyapı kullanımları yer alabilir.
- 8)Aplikasyonda kadastral sınırlar geçerlidir.
- 9)05.09.2012 tarihinde onaylanmış olan İmar Planına Esas Jeolojik ve Jeoteknik Etüd Raporunda belirtilen hususlara uyulacaktır.
- 10)Planlama Alanı 1. Derece deprem kuşağı içinde yer almakta olup yapılacak tüm yapılarda "Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik" hükümlerine uyulacaktır.
- 11)Tüm işletmelerde "Sığınak Yönetmeliği" hükümlerine uyulacaktır.
- 12)"Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik" hükümlerine uyulacaktır.
- 13)Çevre ile ilgili mevzuat hükümlerine uyulacaktır.

14)Parsel içerisinde geçen altyapı hattı tespit edilmesi halinde bölgede en uygun yere deplase edilecektir.

15)Yerli Otomobil Üretim Fabrikası Projesi kapsamında kıyıda yapılacak olan Liman Tesisine ait dolgu imar planı bu planının onay tarihinden itibaren 15 yıl içerisinde hazırlanarak idari başvurusu yapılabilir. Söz konusu dolgu imar planı 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği ile diğer ilgili mevzuat hükümlerine göre onaylanıp yürürlüğe girene kadar 03.08.1990 tarih ve 20594 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kıyı Kanunu’nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik” te tanımlanan “Sahil Şeridi”nde yapılaşma olmaması adına Kıyı Kenar Çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metre Yapı Yaklaşma Mesafesi bırakılmıştır. Dolgu imar planının onayı sonrasında Kıyı Kanunu’nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik’in 17. Maddesine göre Sahil Şeridinde, yine aynı yönetmeliğin 13. ve 14. Maddesinde tariflenen kullanımlar ile “..... bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu alt ve üst yapı ve tesisleri yapılabilir.” hükmü uyarınca 100 metrelik Yapı Yaklaşma Mesafesi kaldırılabilir.