BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İMAR ve ŞEHİRCİLİK DAİRESİ BAŞKANLIĞI

ŞEHİR PLANLAMA ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

BURSA İLİ, GEMLİK İLÇESİ, KÜÇÜKKUMLA MAHALLESİ KARAYOLU GÜNEYİ 1/5000 ÖLÇEKLİ KÜÇÜKKUMLA NAZIM İMAR PLANI

PLAN DEĞİŞİKLİĞİ

PLAN AÇIKLAMA RAPORU

DEVİNGEN Planlama

2021

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRESİ BAŞKANLIĞI

ŞEHİR PLANLAMA ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

BURSA İLİ, GEMLİK İLÇESİ,
KÜÇÜKKUMLA MAHALLESİ KARAYOLU GÜNEYİ 1/5000 ÖLÇEKLİ KÜÇÜKKUMLA NAZIM İMAR PLANI
PLAN DEĞİŞİKLİĞİ

PLAN AÇIKLAMA RAPORU

DEVİNGEN Planlama

2021

PROJE KOORDİNATÖRÜ

Bursa Büyükşehir Belediyesi

Şehir Planlama Şube Müdürlüğü

ÇALIŞMA EKİBİ

DEVİNGEN PLANLAMA LTD. ŞTİ

Hasan ŞAHİNTÜRK – Şehir Plancısı-Şirket Müdürü
Saim LELOĞLU – Mimar- A Grubu Şehir Plancısı-Şirket Müdürü
Hakan TÜRKAN – Şirket Müdürü

Planlama Ekibi

Aysun ÜNAL AYAS – Y.Şehir Plancısı
Esra ABİ – Şehir Plancısı
Betül GİTGÖR – Şehir Plancısı
Gizem ERGENE – Şehir Plancısı
Onur İlker ÖZDEMİR – Şehir Plancısı

Mimarlık Ekibi

Kübra SELÇUK – Y.Mimar

Harita Ekibi

Zekeriya ŞAHİNTÜRK – Harita Mühendisi
Ebubekir AKBULUT – Harita Teknikeri

İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ 4

AMAÇ, KAPSAM VE YÖNTEM **5**

1. PLANLAMA ALANININ KONUMU **6**

1.1. ÇALIŞMA ALANININ ÜLKE VE BÖLGESİNDEKİ YERİ 6
1.2. İL İDARİ BÖLÜNÜŞ – İLÇE İDARİ BÖLÜNÜŞ 6

2. COĞRAFİ YAPISI **8**

2.1. YER ŞEKİLLERİ 8
2.2. İKLİM VE BİTKİ ÖRTÜSÜ 8

3. ULAŞIM AĞINDAKİ YERİ **10**

3.1. KARAYOLU 10
3.2. TOPLU TAŞIMA 12
3.3. DENİZYOLU 12
3.4. HAVAYOLU 13
3.5. DEMİRYOLU 14

4. FİZİKSEL YAPI ANALİZLERİ **15**

4.1. MORFOLOJİ 15
4.2. EĞİM DURUMU 16
4.3. ORMAN DURUMU 16
4.4. JEOLOJİK YAPI 16
4.5. DEPREM DURUMU 19

5. GENEL ARAZİ KULLANIM DURUMU **20**

6. TEKNİK ALTYAPI ANALİZLERİ **21**

6.1. ELEKTRİK HATLARI VE TRAFOLARIN TESPİTİ 21
6.2. YOL KALİTESİ VE KADEMELENME 21
6.3. DOĞALGAZ HATLARI VE REGÜLATÖRLERİN TESPİTİ 22
6.4. İÇME SUYU ŞEBEKESİ 22
6.5. YAĞMUR SUYU ŞEBEKESİ 22
6.6. KANALİZASYON ŞEBEKESİ 23
6.7. KARAYOLU GEÇİŞİ 23

7. MÜLKİYET DURUMU **25**

7.1. MÜLKİYET BİLGİLERİ 25

8. YÜRÜRLÜKTEKİ PLANLAR **26**

8.1. 1/100.000 ÖLÇEKLİ 2020 YILI BURSA ÇEVRE DÜZENİ PLANI 26
8.2. BURSA İLİ BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI PLANI 26
8.3. 1/25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI 27
8.4. 1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI 28

9. PLANA GİRDİ VERECEK ANALİZLER DOĞRULTUSUNDA SENTEZ ÇALIŞMASI **29**

9.1. 3621 KIYI KANUNU KAPSAMINDA KISMİ YAPILAŞMA TESPİTLERİ 29
9.2. EŞİK SENTEZİ 29

10. PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ **31**

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. Çalışma Alanının Konumu 6
Şekil 2. Çalışma Alanı Mahalle Sınırları 7
Şekil 3. Planlama Alanının Ulaşım Ağındaki Yeri 11
Şekil 4. Planlama Alanının Yerel Ulaşım Ağındaki Yeri 11
Şekil 5. PlanlamaAlanındaki Otobüs Hatları 12
Şekil 6. Planlama Alanından Havaalanına Ulaşım 13
Şekil 7. Bursa YHT Projesi Güzergâhı 14
Şekil 8.Türkiye ve Bursa İli Geneli Deprem Bölgeleri 19
Şekil 9. 1/100.000 Ölçekli Yürürlükteki Plan 26
Şekil 10. 1/50.000 Ölçekli Bursa İli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı 27
Şekil 11. Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı 27
Şekil 12. Gemlik Belediyesi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı 28
Şekil 13. Kısmi Yapılaşma Tespit Çalışmasının Yapılamadığı Alanlar 32
Şekil 15. Cephe Hattı Esas Alınarak Belirlenen Sahil Şeridi 33
Şekil 15. Karayolu Kamulaştırma Hattının Yürürlükteki Plan İle Çakıştırılması-1 34
Şekil 16. Karayolu Kamulaştırma Hattının Yürürlükteki Plan İle Çakıştırılması-2 34
Şekil 17.Öneri İmar Planı Görsel-1 35
Şekil 18. Öneri İmar Planı Görsel-2 35
Şekil 20. Planlama Alanındaki Dereler 36
Şekil 21. Derelerin Öneri Plandaki Durumu 36
Şekil 21. Yürürlükteki İmar Planı ve Öneri İmar Planındaki Yol Kurgusu 37
Şekil 30. Yürürlük ve Öneri Planlama Alanı Merkezi 38
Şekil 31. Yürürlük ve Öneri Park Alanları 39

AMAÇ, KAPSAM VE YÖNTEM

AMAÇ

Bu araştırma raporundaki amaç; Bursa, Gemlik İlçesi, Küçükkumla Mahallesi, Küçükkumla 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliğine (Yaklaşık 90 Hektar) veri oluşturacak bilgi ve belgelerin sınıflandırılması, analiz ve sentez olarak yorumlanarak, söz konusu alana ilişkin yapılacak olan işlere altlık veri niteliğine getirilmesi neticesinde alana dair 1/5000 ölçekli nazım imar planında kapsamlı plan değişiklikleri yapmaktır.

KAPSAM

Bu araştırma raporunda, Küçükkumla 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı'na esas Küçükkumla Mahallelesini kapsayan alana dair; kısmi yapılaşma ve saha tespitlerini de içeren fiziki, ekonomik, sosyal, kültürel, politik, tarihi ve sektörel bilgiler projeye altlık oluşturması amacıyla incelenerek yeni nazım imar planı üretilecektir.

YÖNTEM

Bu araştırma raporunda Gemlik – Kumla'da bulunan ve Küçükkumla Mahallesini kapsayan Yaklaşık 90 hektar alanın; fiziki, doğal, sosyal ve ekonomik özellikleri, kurum görüşleri, arazi çalışmaları ile elde edilen veriler; 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve 3194 Sayılı İmar Kanunu ile ilgili yönetmelikler kapsamında incelenmiştir. İncelemeler sonucunda veriler projeye altlık oluşturabilecek şekilde harita ve ilgili tablolar ile aktarılmıştır. Elde edilen veriler incelenmiş ve nazım imar planı bağlamında yorumlanarak müdahale edilmesi gereken çeşitli kent mekânlarını kapsayacak şekilde 1/5000 Ölçekli Küçükkumla Belediyesi Nazım İmar Planı'nda plan değişikliği önerilmiştir.

PROJENİN AMACI

Bursa İli, Gemlik İlçesi, Küçükkumla Mahallesi sınırları içerisinde yer alan çalışmanın amacı; mevcut dokunun karakterini bozmadan koruma ve kullanma dengesini gözeterek kentsel alanların, ulaşım ve altyapı sistemlerinin günümüz koşullarına ve gelecekteki ihtiyaçlara cevap verebilecek bir sistem içerisinde revize etmektir.

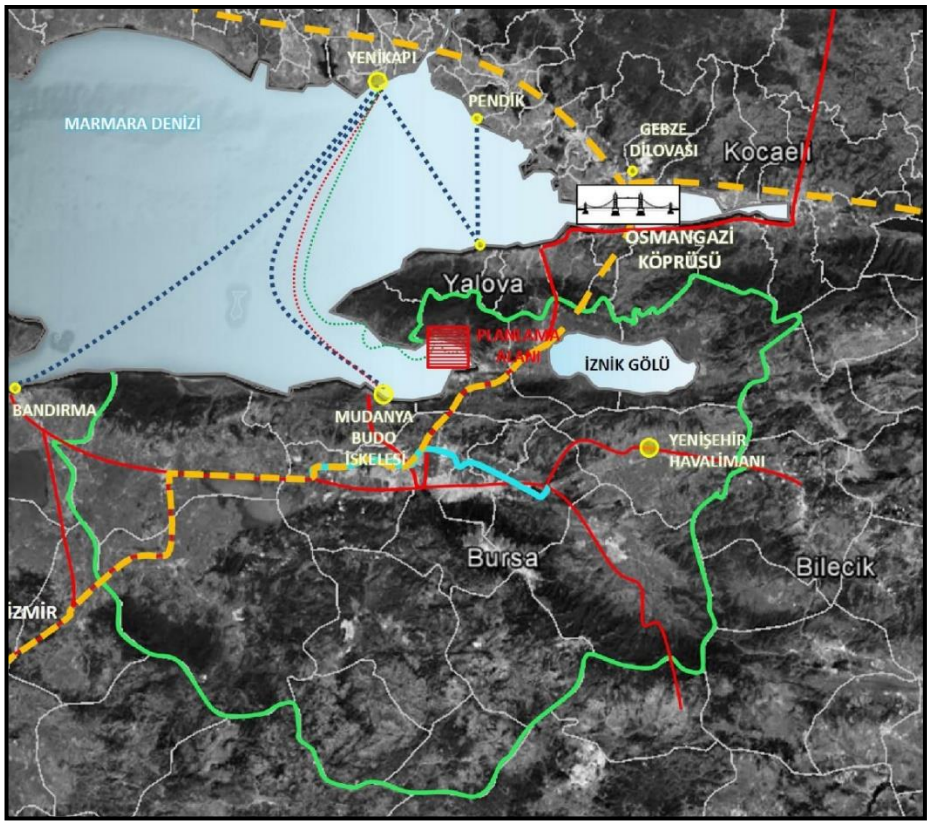
Alanda ekolojik dengenin korunması ve hem sosyo – ekonomik hem de mekânsal anlamda sürdürülebilirliğin sağlanması hedeflenmektedir.

1. PLANLAMA ALANININ KONUMU

1.1. Çalışma Alanının Ülke ve Bölgesindeki Yeri

Bursa ili Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Bölgesi içinde 28° 10°' ve 30° 00°'doğu boylamları, 39° 45°' ve 40° 40°'kuzey enlemleri arasında yer alır. 11.027 km²'lik yüzölçümüyle ülke topraklarının yaklaşık 1,4'ünü kaplayan Bursa ili kuzeyde Yalova ve Kocaeli, çevrilidir[1]. Gemlik İlçesi ise Bursa kent merkezinin yaklaşık 30 km kuzeybatısında Yalova'nın güney sınırında yer almaktadır. Planlama alanı ise Gemlik İlçesi'nin kuzeyinde, güneye bakan sahil şeridi ve arkasında yer almaktadır (Şekil 1).

Şekil 1. Çalışma Alanının Konumu



Kaynak: Ofis Çalışmaları(2018)

1.2. İl İdari Bölünüş – İlçe İdari Bölünüş

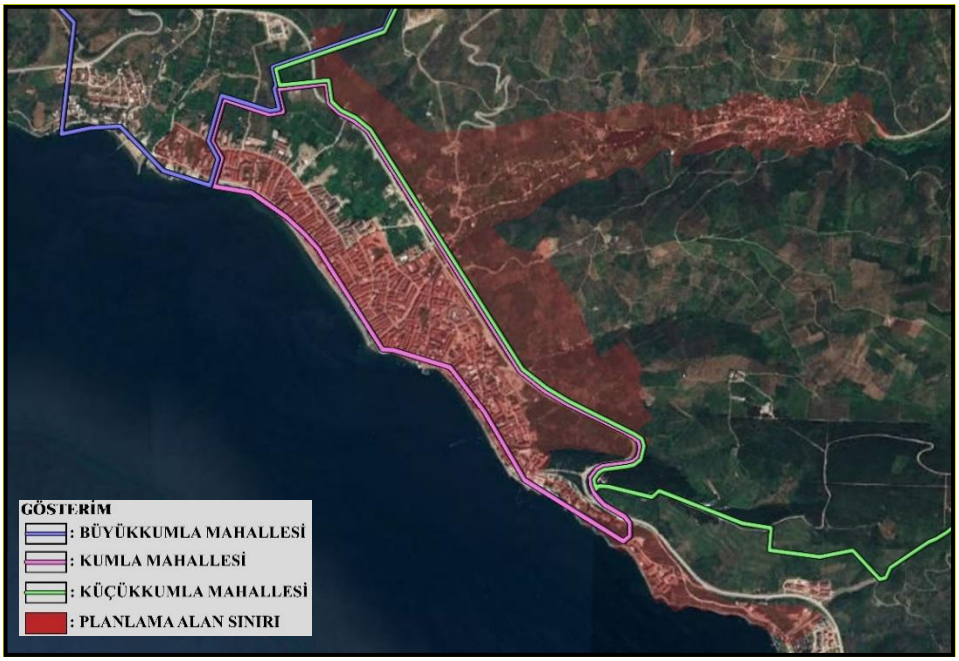
Gemlik Bursa'nın 30 km. kuzeybatısında, Marmara denizinin en sakin ve adını verdiği körfezin kıyısında kurulmuş olup, 19.13 derece doğu meridyeni ile 40.12 derece kuzey enlemi üzerinde bulunmaktadır, ilçe 413 km2 yüzölçümüne sahiptir. Güneyinde Bursa Osmangazi, Yıldırım ve Kestel, güneybatısında Mudanya, doğusunda Yenişehir ve Orhangazi ilçeleri bulunmaktadır.

Planlama alanı; Gemlik İlçe Merkezinin güneybatısında, ilçe merkezine 9 km ve Bursa iline ise 40 km mesafede yer almakta olan Büyükkumla Mahallesi'dir. Planlama alanı Gemlik İlçesi'ne bağlı bir belde iken Siteler, Güzelyalı, Şükrüalemdar ve Memireis Mahalleleri'nden

[1] http://www.csb.gov.tr/db/mpgm/editordosya/file/CDP_25000/Karacabey/Karacabey_PLAN_HUKUMLERI.pdf

oluşmaktaydı. Günümüzde ise bu dört mahalleyi kapsayan Kumla, Küçükkumla ve Büyükkumla Mahalleleri'nden oluşmaktadır (Şekil 2).

Şekil 2. Çalışma Alanı Mahalle Sınırları



Kaynak: Belediye Arşivi ve Ofis Çalışmaları (2018)

2. COĞRAFI YAPISI

2.1. Yer Şekilleri

Gemlik Körfezini çevreleyen dağların körfeze dönük yamaçları ilçenin arazisini oluşturmaktadır. Gemlik'in üç tarafı kısmen ihtiyarlamış tek ve sıradağlarla kuşatılmış olup yalnız batısı Marmara Denizi'ne doğru açıktır. İznik Gölü'nden gelen Karsak Deresi Gemlik'i ikiye bölmüştür. Kuzeyden Samanlı Dağları'yla güneyden Katırlı Dağları'nın batıya doğru uzantıları Gemlik Körfezi'ni kapalı bir havza haline sokmuştur. Samanlı Dağları'ndan ayrılan bazı kollar kıyıya dik bir şekilde inerek sivri burunlar oluşturmuştur. Dağlarla kıyı arasında sıkışmış bulunan çok sayıda ova bulunmaktadır. Bunların en büyükleri Engürücük ve Gemlik Ovalarıdır. İlçe merkezi Gemlik Ovası'nın batı ucunda kurulmuştur. İlçenin en yüksek noktası Katırlı Dağları üzerindeki Üçkaya Tepesi'dir. Karsak Çayı ilçenin en fazla su taşıyan akarsuyudur. Bursa ve ilçeleri haritası Kuzeyden Samanlı Dağları'yla, güneyden Katırlı Dağları'nın batıya doğru uzantıları Gemlik Körfezi'ni kapalı bir havza haline sokmuştur. Dağların arasında suların oyduğu derin vadilerle çökme neticesinde meydana gelen çukurluk alanlar vardır. Gemlik'in kurulduğu nokta denize dikey inen az yükseklikte bir sırtla bunun yamaçları ve denizin çekilmesinden meydana gelen dar kıyı düzlüklerinden ibarettir. İlçenin kıyıları eski kayıkhane burnundaki kayalık çıkıntılar bir tarafa bırakılacak olursa tamamıyla düzdür. Pek derin olmayan kıyılar derelerin taşıdığı molozlarla devamlı sığlaşmaktadır.[2]

2.2. İklim ve Bitki Örtüsü

Bursa ilinin Gemlik ilçesinde genellikle Akdeniz iklimi hüküm sürmekle birlikte Karadeniz iklimine geçiş sahası manzarası göstermektedir. Gemlik ilçesine kış aylarında yaz aylarından çok daha fazla yağış düşmektedir. Gemlik ilinin yıllık ortalama sıcaklığı 14,5'dır. Yıllık ortalama yağış miktarı 658 mm'dir. İlçede Temmuz ayı 22 mm yağışla en kurak ay, Aralık ayı ise 98 mm yağış ile en fazla yağışın gözlendiği aydır. 23,3 °C sıcaklıkla Temmuz yılın en sıcak ayı, Ocak ayında ortalama sıcaklık 5,8 °C'dir. İlçede yılın en kurak ve en yağışlı ayı arasındaki yağış miktarı 76 mm olup yıl boyunca ortalama sıcaklık 17,5 °C dolaylarında değişim göstermektedir.[3]

[2] http://www.gemlik.bel.tr/Gemlik.aspx
3 Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı/ Gemlik İlçesi, Kurşunlu Sahil Yolu Projesi Fizibilite Raporu

Gemlik'in topraklarının ancak % 8'i ekime elverişli değildir. % 43'ü zeytinliklerle % 44'ü tarlalar ve üst dağlık bölgeleri de içine alan yerlerde % 5'i çayır ve meralarla kaplıdır. zeytinlik saha oldukça geniştir.[4]

Çalışma alanına ilişkin yapılan arazi ve ofis çalışmaları sonucu, çalışma alanının %28.5'sı yapılaşmış alan, %5'i ekilen alan, %0.3'i tescilli orman arazisi olup %23.9'ü ağaçlık/çalılık arazi ve %40.4'i zeytinlik alanlardan oluşmaktadır. Geriye kalan %1.8'i ise kentsel açık ve yeşil alanlar ve boş alanlardan oluşmaktadır.

4 http://gemlik.bel.tr Erişim Tarihi: 20.01.2018

3. ULAŞIM AĞINDAKI YERI

3.1. Karayolu[5]

Bursa İli, İstanbul, Yalova, Kocaeli ve Sakarya'nın Ege Bölgesi ile bağlantısını kuran, kilit noktada yer almaktadır. Özellikle İstanbul'a deniz ve kara yolu ile ulaşımın yakınlığı nedeniyle, bu bölgedeki gelişmelerden oldukça etkilenmiş ve ülkenin en gelişmiş ilk beş ilinden biri olmuştur. Bursa ili, Doğu Marmara alt bölgesinin önemli ulaşım akslarının önemli bir merkezi konumundadır.

Marmara Bölgesi'ndeki karayolu aksları ile İç Anadolu ve Ege Bölgeleri Bursa üzerinden birbirine bağlanmaktadır. Bursa'yı Marmara Bölge'sine ve ülkenin diğer kesimlerine bağlayan yolların en yoğun ve önemlisi İstanbul-Bursa Karayolunun 65 km'lik bölümünü oluşturan Bursa - Yalova karayoludur. Bu yol İstanbul ve Avrupa ile İç ve Batı Anadolu arasındaki yolcu ve yük taşımacılığında büyük önem taşır. İstanbul'un Ege ile bağlantısının sağlanması ve Bursa'nın dışa açılan kapısı olan Gemlik Limanı'ndan geçmesi yolun önemini artırmaktadır. Bursa-Gemlik karayolu başta olmak üzere İç ve Batı Anadolu sanayileri için gerekli hammaddelerin ve anamallar ile özellikle dış satım ürünlerinin pazarlanması açısından önem taşıyan bir yoldur.

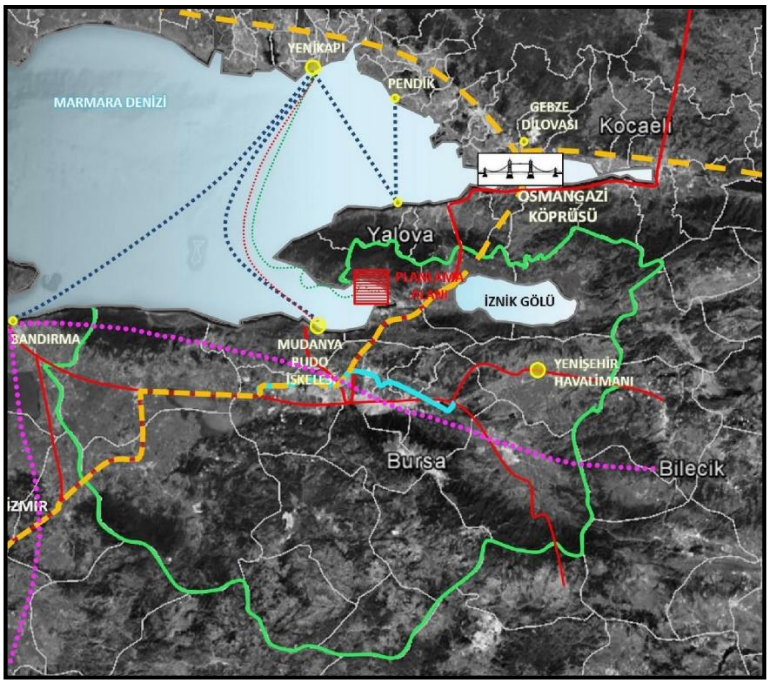
Bursa il sınırları içerisinde şu an Ankara - İzmir istikametinde bir otoyol mevcuttur. Şu anda mevcut otoyol 5 bağlantı noktasından Bursa çevre yolları ve ana trafik arterlerine bağlanmaktadır. Bursa'nın mevcut yerleşim konumu göz önüne alınırsa doğu - batı aksı olan ana arter, Nilüfer, Osmangazi ve Yıldırım'dan geçmektedir. Bu aks aynı zamanda Ankara – İzmir istikameti için de kullanılmaktadır. Bu doğu - batı aksından kuzeye doğru iki anayola bağlantı mevcuttur. Bunlardan birisi kuzeybatı istikametinde Mudanya'ya gitmektedir. Diğeri kuzeydoğu istikametinde Gemlik ve Yalova üzerinden Kocaeli ve İstanbul'a ulaşmaktadır. Osmangazi ilçesinde başlayan bir diğer aks, kış sporlarının ülkemizdeki en önemli alt yapısına sahip olan ve şehir merkezinin güney yönünde bulunan Uludağ'a doğru uzanmaktadır.

Planlama alanını da kapsayan bölgede gerçekleştirilen İstanbul-Bursa-İzmir otoyolu projesi ile Marmara ve Ege bölgeleri birbirlerine otoyol bağlantısı ile bağlanmıştır. Bu sayede mevcut Gebze-Orhangazi-İzmir aksının trafik yükü %30 nispetinde azalması öngörülmektedir. Seyahat süresi İstanbul'dan; Bursa'ya 3 saatten 1saate, İzmir'e 8 saatten 4 saate, Eskişehir'e 4 saatten 2,5 saate inmiştir.

İzmit Körfezine yapılan asma köprü (Osmangazi Köprüsü) ile İzmit Körfezi'ni geçme süresi 1 saatten 6 dakikaya inmiştir. Taşıt-işletme giderleri düşmüştür. Olumsuz çevresel etkiler (trafik sıkışıklığının neden olduğu emisyon artışları, gürültü kirliliği vb.) en aza inmesi düşünülmektedir. Yolun geometrik standardının yetersizliğinden kaynaklanan trafik kazalarında da azalma sağlanacaktır. İstanbul-Bursa-İzmir Otoyolunun ve özelikle İzmit Körfez Köprü (Osmangazi Köprüsü) geçişinin devreye girmesi ile İstanbul, Kocaeli, Balıkesir, Manisa ve İzmir arasındaki fiziki ve zaman uzaklık azalmıştır. Osmangazi Köprüsü ile İstanbul - Mudanya arası seyahat süresi 2 saate inmiştir. Böylece İstanbul, Kocaeli gibi illerde Bursa kıyılarına ilgi artacaktır ve bu bölgelerdeki turistik faaliyetler önem kazanacaktır.

5 Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı/ Gemlik İlçesi, Kurşunlu Sahil Yolu Projesi Fizibilite Raporu

Şekil 3. Planlama Alanının Ulaşım Ağındaki Yeri



Kaynak: Ofis Çalışmaları (2021)

Projenin gerçekleştirileceği Küçükkumla, Kumla ve Büyükkumla Mahalleleri, Gemlik ilçe merkezinin güneybatısında ve ilçe merkezine yaklaşık 9 km, Bursa İli'ne ise yaklaşık 40 km mesafede yer almaktadır. Gemlik merkezden proje alanına ulaşmak için sırasıyla Kumla Caddesi ve devamında Armutlu-Gemlik Karayolu'ndan geçilmektedir. Proje alanına Bursa il merkezinden Bursa-Yalova Karayolu üzerinden Armutlu-Gemlik Karayolu'nu takiben ulaşılmaktadır. Proje alanı ve yakın çevresindeki odak noktaları ve bahsi geçen karayolları Şekil 3'de gösterilmiştir. Yerel ulaşım ağındaki yeri ise şekil 4'te aktarılmaktadır.

Şekil 4. Planlama Alanının Yerel Ulaşım Ağındaki Yeri



Kaynak: Ofis Çalışmaları (2021)

3.2. Toplu Taşıma

Planlama alanının yer aldığı bölgede hizmet veren 3 adet otobüs hattı mevcuttur. Bu hatlar 135, 136 ve 137 numaralı hatlar olup güzergahları Şekil 5'te gösterilmiştir.

Şekil 5. PlanlamaAlanındaki Otobüs Hatları



Kaynak: https://www.burulas.com.tr/otobus-hat-sorgulama.aspx?hatAdi=99999 (Erişim Tarihi:11.11.2020) ve Ofis Çalışmaları (2020)

3.3. Denizyolu[6]

Bursa Deniz Otobüsleri İşletmesi (BUDO), Bursa ile İstanbul arasında Deniz ulaşımını sağlamak amacıyla Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından kurulmuş olup ilk seferine 23 Ocak 2013 tarihinde başlamıştır. Gemlik İlçesi'nin güneybatısında yer alan Mudanya İlçesi'ndeki BUDO İskelesi'nden İstanbul'a seferler düzenlenmektedir.

BUDO seferleri:[7]

- İstanbul(Eminönü-Sirkeci) - Bursa (Mudanya)
- Bursa (Mudanya) - İstanbul(Eminönü-Sirkeci)
- İstanbul(Eminönü-Sirkeci) - Armutlu (İhlas)
- Armutlu (İhlas) - İstanbul(Eminönü-Sirkeci)
- Armutlu (İhlas) - Bursa (Mudanya
- Bursa (Mudanya) - Armutlu (İhlas)
- İstanbul (Büyükçekmece)- Bursa (Mudanya)
- Bursa (Mudanya) - İstanbul (Büyükçekmece)

Bursa Deniz Otobüsleri:

- Hüdavendigar, Nilüfer Hatun, Yıldırım Beyazıt, Emir Sultan, Uludağ, Akşemsettin, İznik, Hamdi Karahasan, Burulaş 1 (Atık Toplama Gemisi)

6 Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı/ Gemlik İlçesi, Kurşunlu Sahil Yolu Projesi Fizibilite Raporu

7 https://budo.burulas.com.tr/tr/page/voyagetime

1987 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde hizmet vermeye başlayan İstanbul Deniz Otobüsleri, 2007 yılının nisan ayında 225 araç ve 1200 yolcu kapasiteli Osman Gazi-1 hızlı feribotunun İDO filosuna katılmasıyla Yenikapı-Bursa seferleriyle beraber İstanbul-Bursa arası denizyolu ilişkisi kurulmuş olmuştur. Bu tarihten sonra da Armutlu ve Kumla seferleri başlamıştır. Yaz aylarında düzenlenen Kumla-Armutlu seferleriyle birlikte deniz turizminin yoğun olarak gerçekleştiği bu sahil kentleri, farklı iller için de erişilebilir bir bölge haline gelmiştir.

3.4. Havayolu[8]

Bursa şehir merkezine yakın, Yunuseli semtinde yer alan Bursa Yunuseli Havaalanı'nın büyük gövdeli yolcu ve kargo uçaklarının iniş-kalkışına elverişli olmaması (pist ebadı: 1395m x 30m) ve modern terminal ve tesislerin inşa edilmesi isteği ile Yenişehir İlçesi'nin 10 km batısında bulunan mevcut Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterindeki askeri havaalanının sivil trafiğe açılmasına karar verilmiştir. Bursa-Yenişehir Havaalanı'nın 3 Kasım 2000 tarihinde resmi açılışı yapılmıştır. Aydınlatma ve benzeri eksiklerinin tamamlanmasını müteakiben faal olarak açılması 1 Haziran 2001 tarihinde olmuştur. Aynı gün Yunuseli'ndeki Bursa Havaalanı hava trafiğine kapatılmış ve Havaalanı Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmiştir. Bursa-Yenişehir Havaalanı'nın yolcuya açık alanları iç ve dış hat olarak 5.600 m² olup havaalanı 2.250.000 yolcu/yıl kapasiteye sahiptir.

Bursa Yenişehir Havaalanı'na toplu taşıma olarak 80 no'lu otobüs hattıyla ulaşım sağlanmaktadır. 80 no'lu otobüs hattı durakları Kent Meydanı - Darmstat Caddesi - Merinos İstasyonu Ankara Yolu - Yenişehir Hava Limanı'dır. Planlama alanının bulunduğu bölgeye kuş uçuşu yaklaşık 55 km mesafede bulunan Yenişehir Havaalanı'na sırasıyla E-881 bağlantı yolu veya O-5, D575, O-22 ve D160 no'lu karayollarını (Bilecik-Bursa yolunu) takiben yaklaşık 82 km mesafede ulaşılabilmektedir. Söz konusu güzergâhlar Şekil 6'da verilmiştir.

Şekil 6. Planlama Alanından Havaalanına Ulaşım



Kaynak: Ofis Çalışmaları (2021)

8 Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı/ Gemlik İlçesi, Kurşunlu Sahil Yolu Projesi Fizibilite Raporu

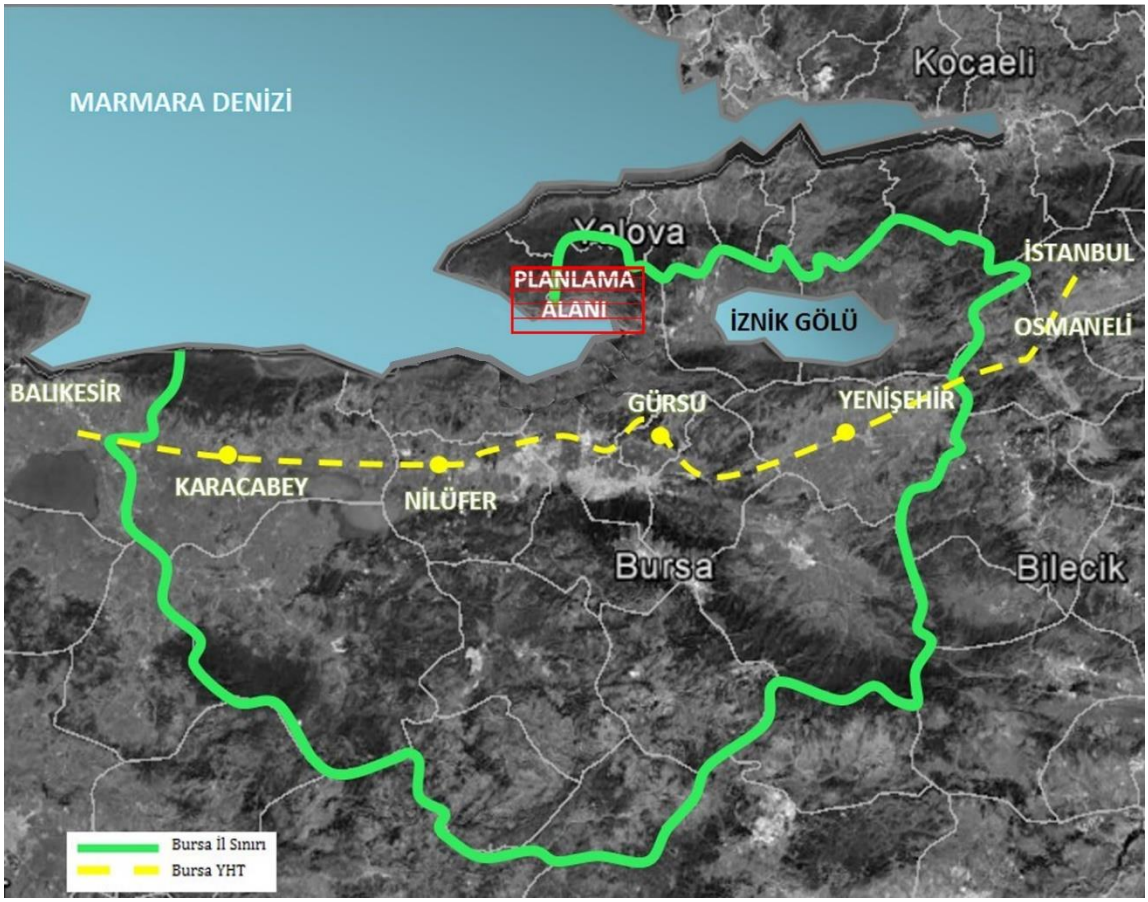
3.5. Demiryolu[9]

Planlama alanını kapsayan Bursa ilinde Hızlı Tren Projesi'nin ilk etabı olan Bursa-Yenişehir kesiminde inşa çalışmaları, Bilecik-Yenişehir kesiminde ise uygulama projesi hazırlama çalışmaları sürdürülmektedir.

Proje tamamlandığında hatta hem yolcu, hem de hızlı yük trenleri çalıştırılacaktır. Yolcu trenleri saatte 200, yük trenleri ise 100 kilometre/saat ile çalışacaktır. Ayrıca, Bursa ve Yenişehir'e hızlı tren ve tren garları yapılacak olup, buradaki havaalanında da hızlı tren istasyonu inşa edilecektir[10]. Osmaneli- Bandırma Hızlı Tren Hattı'nın; Bursa il sınırları içindeki güzergâh üzerinde 3 istasyon noktası ve 1 siding yer almaktadır. İstasyonlar Yenişehir İlçesi'nde Yenişehir İstasyonu, Gürsu İlçesi'nde Kazıklı İstasyonu ve Nilüfer İlçesi'nde Bursa İstasyonu'dur. Siding yeri Karacabey İlçesi'nde yer almaktadır. Projenin tamamlanmasıyla Bursa ili; İstanbul, Eskişehir ve Ankara illerine bağlanacaktır. Ankara-Bursa arası 2 saat 15 dakika, Bursa-Eskişehir arası 1 saat ve Bursa-İstanbul ise 2 saat 15 dakika olacaktır.

Yukarıda verilen bilgiler ışığında Bursa YHT Projesi ile bu çalışmanın yapıldığı alandaki tüm kıyı şeridi olumlu yönde etkilenecektir. Söz konusu çalışmayla İstanbul, Kocaeli ve Sakarya gibi illerin Bursa'ya olan ilgisi artacak ve il daha çok ziyaretçi çekecektir. Dolayısıyla bölge turizmine ilgi artacaktır. Bursa YHT Projesi'nin güzergâhı Şekil 7'de verilmiştir.

Şekil 7. Bursa YHT Projesi Güzergâhı



Kaynak: Ofis Çalışmaları (2021)

9 Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı/ Gemlik İlçesi, Kurşunlu Sahil Yolu Projesi Fizibilite Raporu

10 Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Demiryolu Sektörü Raporu, 2014

4. FİZİKSEL YAPI ANALİZLERİ[11]

4.1. Morfoloji

Çalışma alanının eğimi kıyıdan iç kesimlere doğru artmaktadır. En geniş düzlükler; yaklaşık 200 ha çalışma alanının güneybatıya bakan kıyı kesimlerinde bulunan alanlardır.

Alanının genel yapısını kuzeydoğu – güneybatı doğrultusunda uzanan Kumla Köyü'nün bulunduğu vadi ve o vadiyi dik kesen vadi ve sırtlar oluşturmaktadır. Bu rapor kapsamında açıklanan planlama alanının da büyük bir kısmı kıyıda düzlükte yer almaktadır. Alanın doğu tarafında kalan kısımları ise denize bakan dik yamaçlardan oluşmaktadır.

Aynı zamanda alanda morfolojik yapı üzerinde belirleyici rol oynayan kuru ve akan nitelikte dereler ve dere yatakları bulunmaktadır. Çalışma alanında toplamda 8 dere bulunmaktadır. Bu dereler: Asarcık Deresi, Büyükkumla Deresi, Küçükkumla Deresi, Kuşrası Deresi, Mandıra Deresi ve 3 adet isimsiz derelerdir. Büyükkumla derenin plan sınırları içerisinde kalan solsahilindeki yerleşim yeri, Büyükkumla derenin Q_{500} taşkın tekerrür debisine göre yetersiz olduğundan taşkın riski altındadır. BUSKİ Genel Müdürlüğünce proje çalışmaları devam eden ''Bursa İli Gemlik Körfez Havzasındali Dere ve Yan Derelerin Yerleşim Yerleri ile Araziden Taşkından Korunmasına Ait Avan ve Aplikasyona Dayalı Uygulama Projelerinin Hazırlanması İşi'' kapsamında taşkın kontrolüne yönelik gerekli dere ıslah çalışmasının yapılması gerekmektedir(Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1. Bölge Müdürlüğü'nün 72273 sayı ve 29.01.2018 tarihli 1/1000 Kumla Revizyon ve İlave Uygulama İmar Planı hakkında gelen kurum görüşü).

Ayrıca alanın topografik yapısı nedeniyle yüzeysel suların drenajına yönelik tedbirlerin alınması, ilgili alanda kaynak, çeşme, kuyu ve yeraltısuyuna yapılacak tüm çalışmalarda azami hassasiyet gösterilerek, yeraltı suyunun miktar ve kalite yönünden olumsuz etkilerden korunması amaçlı olarak tespit edilmiş veyahut sonradan tespit edilecek kaynaklar (yeraltısuyu çıkışları) merkez olmak üzere 50m'lik dairesel alanda hiçbir faaliyet yapılmaması ve yeraltısuyu seviyesinin altında herhangi bir kazı yapılmaması, gerek imar çalışmaları sırasında gerekse yapı inşası aşamasında gerek personel gerek işletme kaynaklı her türlü sıvı atıkların tabii zemin ile temasının kesilmesi, sızdırmazlık sağlanarak depolanması, yeraltısuyu kirlenmesini önleyici tüm tedbirlerin alınması, sonradan tespit edilebilecek pınar, kaynak veya yeraltısuyunun korunması için gereken tedbirlerin alınması, "Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği", "İçme Kullanma Suyu Havzalarmın Korunmasına Dair Yönetmelik" ile "Yeraltısularının Kirlenmeye ve Bozulmaya Karşı Korunması Hakkındaki Yönetmelik" hükümlerine tam riayet edilmesi, yeraltısuyuna olumsuz etkisinin saptanması durumunda zararın ilgiliden temin edilmesi ve engellenmesi, engellenemeyen herhangi bir zarar durumunda ise yapılaşmanın iptal edilmesi koşullarına uyulması gerekmektedir.

[11] Yapılan analiz çalışmaları bütüncül ihale edilen Kumla, Küçükkumla ve Büyükkumla Mahallelerini kapsayan yaklaşık 235 ha'lık alan için yapılmıştır. Analiz yapılan alan daha sonra etaplanarak plan süreçlerine devam edilmiştir.

4.2. Eğim Durumu

Çalışma alanı; kıyıdan genellikle 150 metre ila 450 metre arasında değişen mesafelerde yükselmektedir. Özellikle alanın güneybatısına bakan kıyı alanları ve sahil şeridi en geniş düzlükte konumlanmaktadır. Gemlik'e doğru ilerledikçe çalışma alanı ile kıyı arasındaki eğim artmaktadır.

Çalışma alanının batısı ile büyük vadinin bulunduğu köyiçini kapsayan bölgeler % 0-10 arazi eğime sahiptir. Alanın en güneyindeki iki alan ise %11-20 aralığında eğime sahiptir. Çalışma alanı, güneye ve batıya gidildikçe artan bir eğim karakterine sahiptir. Alanın güneydoğusundaki alanlar eğimin %21-30 arası olduğu alanları oluşturmaktadır ve %31-40 arası eğime sahip alanlar ise vadinin bittiği alandan alanın güneydoğusuna doğru şerit şeklinde uzanan alandır.

Küçükkumla Karayolu Güneyini kapsayan planlama alanında ise; alanın batıda kalan kısmı %0-10 arası eğime ve alanın doğusu %21-30 arası eğime sahiptir.

4.3. Orman Durumu

29.12.2017 tarih ve 2811556 sayılı Orman Genel Müdürlüğü Bursa Orman Bölge Müdürlüğü'nün yazısı ve ekleri bağlamında çalışma alanı içerisinde orman alanı bulunmamaktadır. Mevcut orman alanları; çalışma alanının güneydoğu kesiminde yer almaktadır ve yaklaşık 0,9 hektar (8680 m²) alana sahiptir. Planlama alanında orman alanı bulunmamaktadır.

4.4. Jeolojik Yapı[12]

Çalışma Alanı içerisinde, 19.02.2016 tarih onaylı Bursa İli Gemlik İlçesi 2. Etap 1209 Hektarlık Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etüt Raporu kapsamında belirtilen, Önlemli Alanlar 2.1, Önlemli Alanlar 5.1.a ve Önlemli Alanlar 5.1.b olmak üzere 3 jeolojik yapı ifade edilmektedir.

Önlemli Alanlar 5.1.a (ÖA-5.1a): Mühendislik Problemleri Açısından (Şişme-oturma-taşıma gücü vb.) Önlem Alınabilecek Alanlar

Alüvyon ve Sanayi Karşısı mevkiindeki Kurbandağı Formasyonu rezidüeline ait zeminlerin hakim olduğu, düşük eğimli (%0-%10) sahalardır. Alüvyon alanlarda ve Kurbandağı Formasyonu rezidüelinde şişme değerinin düşük-orta olması ve birimlerin yanal ve düşey yöndeki mühendislik özelliklerinin farklılık göstermesinden dolayı, oturma, taşma gücü vb. sorunlar beklendiğinden dolayı ÖA-5.1a olarak değerlendirilmiştir.

Bu alanlarda;

-Yapı yükleri, şişme-oturma-taşıma gücü-sıvılaşma vb. sorunların yaşanmayacağı veya bu sorunlara yönelik gerekli önlemlerin alındığı jeolojik birimlere taşıttırılmalıdır.

-Yapı temellerini olumsuz etkileyecek yüzey ve yeraltı sulannın uzaklaştırmasına yönelik uygun drenaj sistemleri yapılmalıdır.

12 Bursa İli Gemlik İlçesi 2. Etap 1209 Hektarlık Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etüt Raporu

-Parselde oluşturulacak her türlü kazı şevi, komşu parselleri ve yapılaşmayı tehdit etmeyecek şekilde açılmalı ve uygun istinat yapıları ile korunmalıdır.

-Yapılaşmayı etkileyecek mühendislik sorunlarına yönelik önlemler, uzman mühendisler tarafından projelendirilmeli ve bu projeler Belediyesi kontrolünde yerine getirildikten sonra yapılaşmaya izin verilmelidir.

- Temel tipi, temel derinliği ile yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri (taşıma gücü, sıvılaşma, oturma, farklı oturma, yanal yayılma, şişme, zemin grubu, zemin sınıfı, zemin hakim titreşim periyodu, zemin büyütmesi vb.) zemin ve temel etütlerinde belirlenmelidir. Yapı-zemin etkileşimine uygun temel sistemi geliştirilmelidir. Yapılaşmaya bağlı zemin deformasyonlarına yönelik gerekli zemin iyileştirmeleri yapılmalıdır.

-Hafif yapılar ve alt yapı unsurları için şişme potansiyeli göz önünde bulundurulmalıdır.

-Yürürlükte olan "Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmelik" hükümlerine mutlaka uyulmalıdır.

-Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine uyulmalıdır.

Bu alanlar yerleşime uygunluk haritasında ÖA-5.1.B simgesiyle gösterilmiştir.

Önlemli Alanlar 5.1.b (ÖA-5.1b): Mühendislik Problemleri Açısından (Şişme-oturma-taşıma gücü vb.) Önlem Alınabilecek Alanlar

Alüvyon birimlerin hakim olduğu, düşük eğimli (%0 - %10) alanlardır. Küçükkumla Beldesinin sahile yakın kesimlerinde ve nüfusun en yoğun olduğu Gemlik şehir merkezinde bulunan alüvyon sahalarda; Genelde 10-15 metre derinlikten itibaren devam eden ve kalınlığı 15-20 metreleri bulan, SPT-N darbe sayısı yer yer 2 olan, çok gevşek-gevşek, çok yumuşak-yumuşak balçık bulunmaktadır. Bu balçık çökeller; Denizel, suya doygun, kilce ve organik ınaddece zengin, çamur niteliğindedir. Bu alanlar; Balçık çökeller nedeniyle Önlemli Alan 5.1b (ÖA-5.1b) olarak tanımlanmıştır.

Bu alanlarda;

-Dinamik ve statik koşullara bağlı olarak yapılaşmaları olumsuz etkileyecek her türlü zemin sorunları, projeye esas zemin ve temel etütlerinde detaylı araştırılmalıdır.

-Zayıf zemin özelliklerine bağlı olarak meydana gelecek Zemin büyütmesi, Sıvılaşma, Şişme, Oturma, Yanal Yayılma, Taşıma Gücü gibi beklenen zemin sorunları dikkate alınarak yapılara ait temel ve taşıyıcı sistemlerin projelendirilmesi ve imalatlarının yapılması (denetim altında) gerekir. Deprem Yönetmeliği'nde yer alan elastik tasarım tepki spektrumunun bu tür yumuşak zemin koşullarında aşılma ve bilhassa yüksek yapı sınıfına giren yapılarda güvensiz tarafta kalacak şekilde deprem yüklerinin gerekenden daha düşük hesaplama riskine karşı, Deprem yönetmeliğinin de öngördüğü üzere gerekli görülmesi halinde parsel bazında dinamik zemin davranışı analizleri yapılarak deprem yükleri belirlenmelidir.

-Yapılaşmaları olumsuz etkileyecek her türlü zemin sorunlarına yönelik gerekli mühendislik önlemleri (kazık, jet grout, sıkıştırma enjeksiyonu, zemin değiştirme, dinamik kompaksiyon, taş kolon, drenaj vb. önlemlerden uygun olanlar ayrı ayrı veya gerekmesi halinde birlikte), geoteknik konusunda uzman mühendisler tarafından projelendirilerek belediyesi kontrolünde yerine getirildikten sonra yapılaşmaya izin verilmelidir.

-Parselde oluşturulacak her türlü kazı şevi, komşu parselleri ve yapılaşmayı tehdit etmeyecek şekilde açılmalı ve uygun istinat yapıları ile korunmalıdır.

-Hafif yapılar ve alt yapı unsurları için şişme potansiyeli göz önünde bulundurulmalıdır.

-Temel tipi, temel derinliği ile yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri (taşıma gücü, sıvılaşma, oturma, farklı oturma, yanal yayılma, şişme, zemin grubu, zemin sınıfı, zemin hakim titreşim periyodu, zemin büyütmesi vb.) zemin ve temel etütlerinde belirlenmelidir. Yapı-zemin etkileşimine uygun temel sistemi geliştirilmelidir. Yapılaşmaya bağlı zemin deformasyonlarına yönelik gerekli zemin iyileştirmeleri yapılmalıdır.

- Bu alandaki mevcut zemin verileri dikkate alındığında, mevcut imar planının düşük yoğunluklu olarak revize edilmesi uygun olacaktır.

-Yürürlükte olan "Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmelik" hükümlerine mutlaka uyulmalıdır.

-Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine uyulmalıdır.

Bu alanlar yerleşime uygunluk haritasında ÖA-5.1.B simgesiyle gösterilmiştir

Önlemli Alan 2.1 (ÖA-2.1): Önlem Alınabilecek Nitelikte Stabilite Sorunlu Alanlar

Jeolojisini Kurbandağı Formasyonu ve Iznik Metamorfıkleri oluşturmaktadır. Topografik eğimi %10-40 arasında değişmektedir. Bu alanlarda; heyelan, kaya düşmesi vb. kütle hareketleri gözlenmemiştir. Ancak, topografik eğime, rezüdüel zon kalınlığına, kayaçların mekânik özelliklerine bağlı olarak, oluşturulacak kazı şevlerinde stabilite sorunları yaşanabilecektir. Yerleşime uygunluk haritasında "ÖA-2.l" simgesiyle gösterilmiştir.

Bu alanlarda;

-Yapı parselinin etkileneceği stabilite sorunlan, parsel/bina bazı zemin etütlerinde yapılacak yamaç boyu aynntılı stabilite analizleriyle ortaya konmalıdır.

-Yapı yükleri, stabilite sorununa neden olacak zemin seviyeleri altındaki stabil jeolojik birimlere taşıttırılmalıdır.

-Yapı parselini veya komşu parselleri tehdit edecek kazı şevleri açıkta bırakılmamalı, uygun projelendirilmiş istinat yapıları ile korunmalıdır.

-Kazı öncesi yol, altyapı ve komşu parsel güvenliği sağlanmalıdır.

-Parselde stabilite sorununa neden olacak ve yapı temellerini olumsuz etkileyecek yüzey ve yeraltı sularının uzaklaştırmasına yönelik uygun drenaj sistemleri yapılmalıdır.

-Yapılaşmayı etkileyecek her türlü stabilite sorunu ile şişme, oturma, taşıma gücü vb. sorununa yönelik önlemler, parsel/bina bazı zemin etütlerinden elde edilecek sonuçlara göre uzman mühendislerce projelendirilmeli ve belediyesi kontrolünde uygulandıktan sonra yapılaşmaya izin verilmelidir.

-Temel tipi, temel derinliği ile yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri (taşıma gücü, oturma, farklı oturma, şişme, zemin grubu, zemin sınıfı, zemin hâkim titreşim periyodu, zemin büyütmesi vb.) zemin ve temel etütlerinde belirlenmelidir. Yapı-zemin etkileşimine uygun temel sistemi geliştirilmelidir. Yapılaşmaya bağlı zemin veya kaya deformasyonlarına yönelik gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır.

-Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine uyulmalıdır.

-Yürürlükte olan "Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmelik" hükümlerine mutlaka uyulmalıdır.

Bu alanlar yerleşime uygunluk haritasında ÖA-2.1 siıngesiyle gösterilmiştir

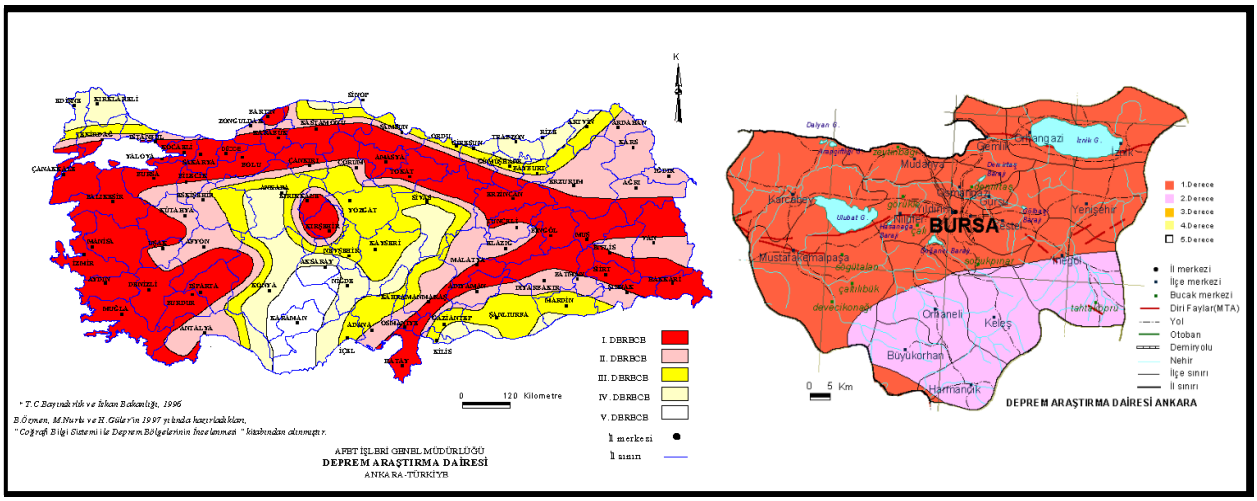
Aynca, zayıf ve tehlikeli zemin koşullannı içeren tüm önlemli alanlarda;

Zeminle ilgili parametreler dikkate alınıp mevcut yapıların kırılganlıkları belirlenmeli, böylece mevcut yapıların risk durumu ortaya konarak gerekli önlemler alınmalıdır.

4.5. Deprem Durumu

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından hazırlanmış olan "Türkiye Deprem Bölgeleri" haritasına göre Şekil 8'de de görüldüğü gibi planlama alanının bulunduğu Gemlik İlçesi 1. derece deprem bölgesi sınırları içerisinde kalmaktadır.

Şekil 8.Türkiye ve Bursa İli Geneli Deprem Bölgeleri



Kaynak: http://www.deprem.gov.tr

Planlama alanının bulunduğu bölgede depremsellik açısından KAF (Kuzey Anadolu Fayı) dışında, Gemlik ve civarını etkileyebilecek aktif fay bu Gemlik Fayı'dır. Gemlik Fayı 14 km uzunluğundadır. D-B uzantılı bir doğrultuya sahiptir. Sağ yanal atımlı bir faydır (Koçyiğit, 2005). Doğuda Karsak Köyü'nün 2 km kuzeyinden başlar ve Karsak Çayı boyunca devam ederek Gemlik yerleşim yerine ulaşır. Gemlik Körfezinin G sınırını oluşturur ve Marmara Denizi içine girer. Fay boyunca gözlenen bazı sıcak su kaynakları, ani yükselen bir topoğrafya ve uydu görüntülerinin yorumu bu fayın aktif bir fay olduğunun göstergesidir.

Gemlik Bölgesinde önemli bir diğer fay Gençali Fayı olup yaklaşık 12 km uzunluğundadır (Koçyiğit, 2005). Gençali Fayı, Kuzey Anadolu Fay Zonu'nun (KAFZ) Marmara Bölgesi'nde bulunan küçük bir parçasıdır. Bu fay D-B doğrultulu bir faydır. Bu fay kuzeye dik eğimli doğrultu atımlı bir fay olarak tanımlanmıştır. Dünya Grup Jeoloji Mühendislik Ltd. tarafından gerçekleştirilmiş olan zemin etüt çalışması kapsamında yapılan çalışmalarda geçmiş yıllara ait deprem kayıtların dış merkez noktalarının bu fay ile ilişkilendirilemediği görülmüştür (14.12.2017 tarih ve 186815 sayılı T.C. Bursa Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü'nün yazısı ve eki).

5. GENEL ARAZİ KULLANIM DURUMU

Büyükkumla, Kumla ve Küçükkumla Mahalleleri'nden oluşan çalışma alanının, doğal ve beşeri koşullarının kent mekânını nasıl şekillendirdiğini incelediğimizde şu genel bilgilere ulaşılmaktadır.

Morfolojik yapısını incelediğimizde, alanda bulunan derelerin, alanın topoğrafik kimliğini şekillendirdiği görülmektedir. Alanda Büyükkumla ve Küçükkumla Dereleri'nin oluşturduğu oldukça belirgin iki vadi bulunmaktadır. Alanın iç kesimlerinde arazi yapısı ve yapılaşma eğimli topoğrafya ve su ögelerinin etkileriyle şekillenirken kıyı kesimleri de bahsi geçen derelerin denizle birleştiği alanlarda, arazide yapılaşmaya engel teşkil edebilecek olumsuz topoğrafik veri olmadığından yapılaşma yoğun bir şekilde gerçekleşmiştir.

Alan Gemlik-Armutlu Karayolu ile ayrılmış iki farklı kentsel dokudan oluşmaktadır. Karayolu aksının güneybatısını yüksek katlı yapıları barındıran, yüksek yoğunluklu kentsel doku oluşturmaktadır. Kuzeydoğu yani köyiçi alanı ise genellikle 1-2 katlı yapıları barındırmakta ve yapılaşma bağlamında kıyı alanına göre çok daha düşük yoğunluktadır. Alanın geneline betonarme yapılar hakimken aynı zamanda orta ve iyi durumdaki yapılar alandaki yapıların yaklaşık %90'ını oluşturmaktadır. Planlama alanında ticaret işlevleri yoğun olarak sahil şeridinde yer almaktadır.

Ağaçlık alanlar, tarla/bahçe alanları ve zeytinlik alanlar Gemlik-Armutlu Karayolu paralelinde köyiçi ve sahil yerleşleri arasında sınır niteliğinde oldukça geniş alanları kapsamaktadır. Aynı zamanda alanın doğu sınırında orman alanları bulunmaktadır. İmar alanlarının geneli yapılaşmıştır ve boş alanlar oldukça seyrek görülmektedir. Alandaki yapıların kullanımı yoğun olarak yaz aylarında gerçekleşmekte olup (nüfusun yaklaşık 100.000 kişiye kadar arttığı aylar), yerleşik nüfus 5715 kişidir (TUIK,2019 Nüfus verileri).

Ayrıca Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü'nden gelen kurum görüşüne referansla alanda tescilli doğal anıtların ve anıtsal yapıların varlığı tespit edilmiştir. Korunması gereken 6 anıtsal yapı köyiçinde olmak üzere 13 adet de hem sahil şeridi hem de köyiçin alanında doğal anıtlar bulunmaktadır. Tescil föyü elde edilen 13 adet doğal anıtın (çınar) 2 adedinin varlığı arazide tespit edilmemiştir.

6. TEKNİK ALTYAPI ANALİZLERİ

6.1. Elektrik Hatları ve Trafoların Tespiti

Arazi çalışmaları esnasında; köyiçi yerleşik alanında 8 adet ve kıyı yerleşik alanında 3 adet olmak üzere 11 adet trafo tespit edilmiştir.

Uedaş'ın 01/12/2017 tarih ve 49195 sayılı kurum görüşüne göre Kumla, Küçükkumla ve Büyükkumla Mahalleleri'ni içeren söz konusu planlama alanı dahilinde geçen 34.5 kV'luk Enerji Nakil Hattının (yeraltı kablo-havai) ve mevcut enerjili trafoların olduğu tespit edilmiştir.

Teiaş'ın 13.12.2018 tarih ve 487287 sayılı kurum görüşüne göre Kumla, Küçükkumla ve Büyükkumla Mahalleleri'ni içeren söz konusu planlama alanı dahilinden geçen teşekkülerine ait, mevcut ve tesisi planlana herhangi bir enerji iletim hattı bulunmamaktadır.

6.2. Yol Kalitesi ve Kademelenme

Çalışma alanı yol kademelenmesi açısından incelendiğinde; Bursa – Armutlu karayolu aksında revizyon yapılması kararı alınarak yeniden projelendirilse de henüz tamamlanmağı için ulaşım sistemine entegre olamamıştır. Mevcut Bursa–Armutlu aksı işlemeye devam etmektedir. Dolayısıyla bu yol halihazırda hala bölge için aynı önemini korumaktadır. Bölgenin genel karakteri ikincil konut olarak tercih edilen, yaz ayları kullanıcılarının yoğunlukla kullandığı yapıların oluşturduğu site ya da apartman olarak inşa edilmiş yapılardan oluşmaktadır. Bu yapılar servis ihtiyaçlarını Gemlik-Armutlu karayolundan ve alanın doğu girişinde Gemlik-Armutlu karayolundan ayrılan Kumla Sahil Yolu'ndan sağlamaktadır.

Planlama alanının, diğer ilçelerden ve illerden kullanıcı çeken bir kimliği olduğundan; Gemlik-Armutlu karayolu, bu alanlarla bağlantısını sağlayan ve planlama alanının kuzeyinde bulunan ikincil konut kullanımı yoğun ve benzer kimlikteki sahil kentlerine de hizmet veren bir aks olduğundan birinci kademe aks olarak nitelendirilmiştir.

Kentin önemli ticaret aksını barındıran ve Gemlik-Armutlu karayolundan sonra geçen araç sayısı, gün içerisinde kullanıldığı süre gibi faktörler bağlamında diğer akslara göre daha yoğun ve toplu taşıma araçlarının da bu aksları kullanıyor olmaları sonucunda, Kumla Sahil Yolu ve Gemlik-Armutlu karayolundan köyiçi yerleşik alanına bağlanan aks gibi akslar ikinci kademe yol olarak nitelendirilmiştir.

Birinci ve ikinci kademe yollar alanın kuzeybatı-güneydoğu aksında servis almasını sağlayan ana akslar iken alanın kuzeydoğu-güneybatı aksında bağlantılarını kuran ve konut kümeleri arasında sürekliliği olan yollar üçüncü kademe yollar olarak nitelenmiştir.

Dördünce kademe yol olarak nitelendirilen akslar ise komşuluk birimleri içerisinde ulaşımı sağlayan ada içi toplayıcı yollardır.

Çalışma Alanında bulunan yollar; asfalt yol, parke yol, ve toprak yol olarak grupta sınıflandırılmıştır. Yol kalitesi bağlamında değerlendirildiğinde, alanda asfalt yolların genellikle ana ulaşım aksları olduğu ve iyi durumda oldukları tespit edilmiştir. parke yollar ise ana ulaşım aksları arasında ilişkiyi kuran, komşuluk birimlerini içerisinde ulaşımı sağlayan ada içi yollardır ve kalite anlamında sahil şeridinde iyi durumdadır. Ancak köyiçine bakıldığında eğimli topoğrafik yapısı gibi nedenlerle bazı bölgelerde bozulmaların olduğu tespit edilmiştir. Toprak

yolları incelediğimizde ulaşım açısından genellikle ekilen alanlara hizmet veren yollardır. Genel olarak stabil olmayan engebeli yollardır. Bu nedenle kalite olarak değerlendirildiğinde kötü durumda olarak nitelendirebilecek yolladır. Sonuç olarak yol kalitesi bağlamında iyi durumdan kötü duruma sıralama; asfalt yollar, parke yollar ve toprak yollar şeklindedir.

6.3. Doğalgaz Hatları ve Regülatörlerin Tespiti

23/11/2017 tarih ve 33362 sayılı AKSA Doğalgaz Gemlik'in kurum görüşüne göre, çalışma alanında Pe Hat imalatları tamamlandığı belirtilmiştir. Revizyon ve ilave uygulama imar plan kapsamında mevcut hatlar göz önünde bulundurulması gerektiği belirtilmiştir. Aynı zamanda ilgili mahallede ikinci bir istasyon konulmasının planlandığı belirtilmiştir. Kurum görüşünün ekinde gönderilen ikinci istasyonun yeri belirtilmiştir. Ancak belirtilen alan 1/1000 ölçekli Kumla Revizyon ve İlave Uygulama İmar Planı sınırlarının dışında kalmaktadır.

6.4. İçme Suyu Şebekesi

Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursa Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü Planlama Yatırım ve İnşaat Dairesi Başkanlığı'nın 17.01.2018 tarih ve 1083 sayılı kurum görüşüne göre; planlama alanı içmesuyu havza koruma alanları dışında kalmaktadır. Alan içerisinde mevcut tarımsal sulama tesisleri bulunmakta olup, korunmaları gerekmektedir. Alan içerisindeki mevcut veya planlanan su depoları, mevcut içmesuyu hatları yapılacak olan imar planı çalışmalarında dikkate alınmalıdır. Yapılacak planlamada, içmesuyu sistemlerinin tekniğine uygun olarak oluşturulabilmesi için aşağıda belirtilen kurum görüşünün dikkate alınması önem arz etmektedir.

1. İmar planı sahasında yerleşim planları yapılırken içmesuyu şebeke sisteminde istenen basınçların sağlanabilmesi için yüksek kotlara yüksek katlı binaların olmamasına dikkat edilmeli ve yerleşim planları hazırlandıktan sonra su deposu alanlarının belirlenmesi hususunda görüş alınmalıdır.

Mevcut içmesuyu şebekesi ise yazı ekinde gönderilmiştir. Yazı ekinde gönderilen hatlar incelenmiş ve yapılan incelemeler neticesinde;

Alan içerisinde yer alan içme suyu hatlarının Ø 100, Ø 150, Ø 200, Ø 300, Ø 400 ve Ø 600 olmak üzere 6 farklı derecede olduğu tespit edilmiştir. Derecelerdeki sınıflandırma boruların çaplarına göre (Ø) belirlenmiştir.

6.5. Yağmur Suyu Şebekesi

Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursa Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü Planlama Yatırım ve İnşaat Dairesi Başkanlığı'nın 17.01.2018 tarih ve 1083 sayılı kurum görüşüne göre;

Yapılacak planlamada, yağmursuyu sistemlerinin tekniğine uygun olarak oluşturulabilmesi için aşağıda belirtilen kurum görüşlerinin dikkate alınması önem arz etmektedir.

1.Atıksu ve yağmursuyu sistemleri cazibeli sistemler olduğundan imar planları düzenlenirken atıksu ve yağmursuyu hatlarının yüzeysel akışa uygun yol güzergahlarından

geçme gerekliliği göz önünde bulundurulmalı, mevcut dere yataklarının korunmasına çalışılmalıdır.

2. İmar adalarını kesen vadi tabanlarında yol veya yağmursuyu ya da kanal geçişini mümkün kılacak bantlar oluşturulmalı, imar yollarına ait yol projeleri oluşturulurken bu hususlara dikkat edilmeli ve imar planına uygun sağlıklı bir altyapı sisteminin planlanabilmesi için enine ve boyuna eğimler ile yol kırmızı kotlarını içeren yol projelerinin Bursa Su ve Kanalizasyon Genel Müdürlüğü'ne iletilmesi gerekmektedir.

Yazı ekinde gönderilen mevcut hatlar incelenmiş ve yapılan incelemeler neticesinde;

Alan içerisinde yer alan yağmursuyu hatlarının Ø 300, Ø 400, Ø 500, Ø 600, Ø 800 ve Ø 1000 olmak üzere 6 farklı derecede olduğu tespit edilmiştir. Derecelerdeki sınıflandırma boruların çaplarına göre (Ø) belirlenmiştir.

6.6. Kanalizasyon Şebekesi

Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursa Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü Planlama Yatırım ve İnşaat Dairesi Başkanlığı'nın 17.01.2018 tarih ve 1083 sayılı kurum görüşüne göre;

Yapılacak planlamada, kanalizasyon sistemlerinin tekniğine uygun olarak oluşturulabilmesi için aşağıda belirtilen kurum görüşlerinin dikkate alınması önem arz etmektedir.

1.Atıksu ve yağmursuyu sistemleri cazibeli sistemler olduğundan imar planları düzenlenirken atıksu ve yağmursuyu hatlarının yüzeysel akışa uygun yol güzergahlarından geçme gerekliliği göz önünde bulundurulmalı, mevcut dere yataklarının korunmasına çalışılmalıdır.

2. İmar adalarını kesen vadi tabanlarında yol veya yağmursuyu ya da kanal geçişini mümkün kılacak bantlar oluşturulmalı, imar yollarına ait yol projeleri oluşturulurken bu hususlara dikkat edilmeli ve imar planına uygun sağlıklı bir altyapı sisteminin planlanabilmesi için enine ve boyuna eğimler ile yol kırmızı kotlarını içeren yol projelerinin Bursa Su ve Kanalizasyon Genel Müdürlüğü'ne iletilmesi gerekmektedir.

3. Eğimli imar adalarında, özellikle en düşük kotta oluşacak binaların atıksularını almak amacıyla imar adalarının en düşük kotlu kenarındaki parselin çevresinde en az 3 m genişliğinde yol bırakılmalı ya da altyapı geçiş bandı oluşturulmalı ve oluşturulan bu yolun mümkün olduğunca, cazibe ile akışın sağlanabileceği en yakın yola bağlantısı sağlanmalıdır.

Yazı ekinde gönderilen mevcut hatlar incelenmiş ve yapılan incelemeler neticesinde;

Alan içerisinde yer alan kanalizasyon hatlarının Ø 200, Ø 300, Ø 400, Ø 500, Ø 600, Ø 700 ve Ø 800 olmak üzere 7 farklı derecede olduğu tespit edilmiştir. Derecelerdeki sınıflandırma boruların çaplarına göre (Ø) belirlenmiştir.

6.7. Karayolu Geçişi

T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü 14. Bölge Müdürlüğü'nün 25.12.2017 tarih ve 435917 sayılı yazısında;

Yapılacak olan revizyon ve ilave imar planı uygulamasında yönetmelik hükümlerine uyulması ve bölgede genel olarak stabilize problemlerinin yaşanması nedeniyle yapılacak kazı

ve dolgu işlemlerinde yol stabilitesini tehlikeye atmayacak şekilde önlemler alınarak çalışması şartıyla söz konusu alanda plan değişikliği hazırlanmasında bir sakınca bulunmadığı belirtilmiştir. Ayrıca, karayolu güzergahları öncelikle transit trafiğe hizmet verdiğinden şehir geçişlerinde daha düzenli ve güvenli trafik akışının sağlanması bakımından; 06.01.1998 gün ve 23222 sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Karayolu Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelikte belirtilen yaklaşma mesafesi şartları ve ilgili diğer hükümlere uyulması, plan notlarına ‘’Karayolu Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik Hükümlerine uyulacaktır.’’ Şeklinde hüküm konulmasıve karayolundan kaynaklanan gürültü kirliliği dikkate alınarak Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi Yönetimi Yönetmeliği’nin (2002/49/EC) ilgili maddelerine göre imar planlarının oluşturulması, gürültü azaltıcı önlemlerin alınmaması hususunda gereğinin yapılması belirtilmiştir.

7. MÜLKİYET DURUMU

7.1. Mülkiyet Bilgileri

Çalışma alanında 2606 adet parselin bulunduğu tespit edilmiştir. Tespit edilen söz konusu parsellerin %98,5'inin (2566 adet) mülkiyet bilgileri elde edilmiştir.

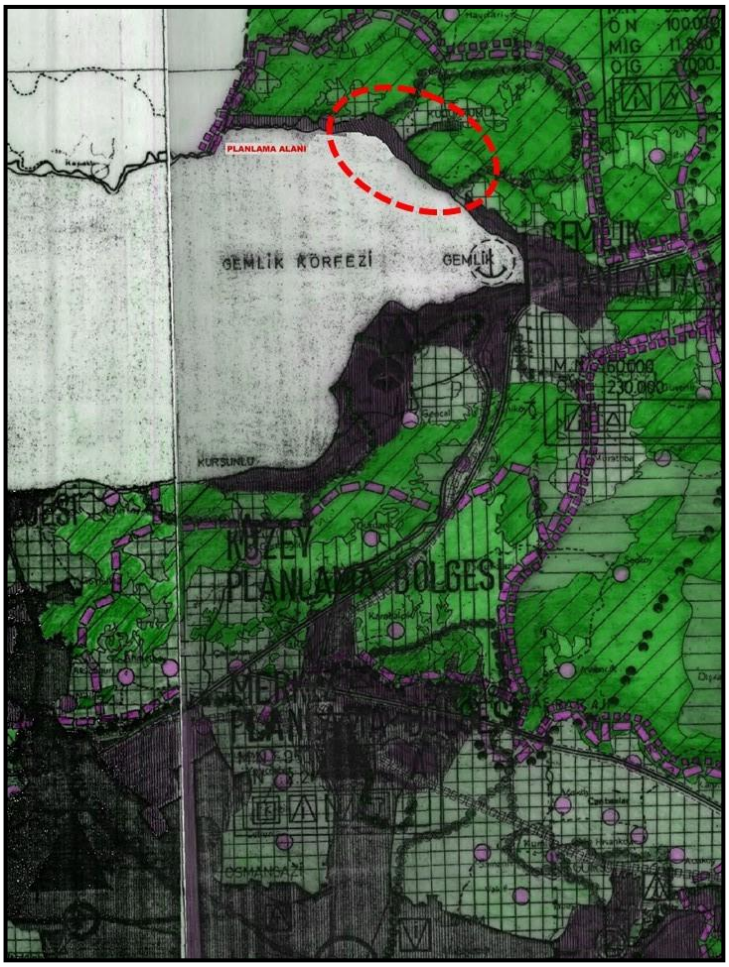
Çalışma alanında mülkiyet verilerine ulaşılan parsel bilgileri incelendiğinde; alanda 193 adet (%7,4) oranında kamu mülkiyetindeki parseller, 2304 adet (%88,4) oranında özel mülkiyetli parseller, 69 adet (%2,7) kamu ve özel mülkiyetli parseller ve 40 adet (%1,5) mülkiyet bilgisi tespit edilemeyen parseller bulunmaktadır.

8. YÜRÜRLÜKTEKI PLANLAR

8.1. 1/100.000 Ölçekli 2020 Yılı Bursa Çevre Düzeni Planı

Çalışma alanının bulunduğu bölge Mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 19.01.1998 tarihinde onaylanan "Bursa 2020 yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı" sınırları içerisinde bulunmakla birlikte, "Mevcut Kentsel Yerleşimler", ''Orman Alanları'' ve '' Özel Mahsül Alanları'' olarak gösterilmiştir. Şekil 9'da 1/100.000 Ölçekli 2020 yılı Bursa Çevre Düzeni Planı gösterilmiştir.

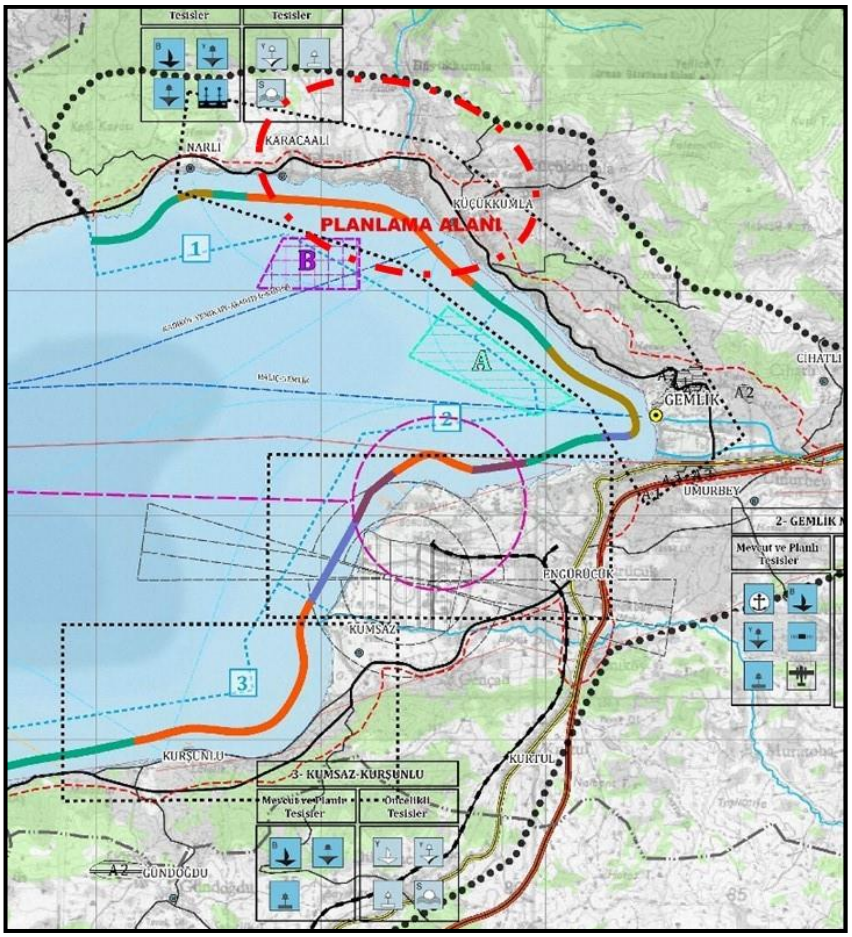
Şekil 9. 1/100.000 Ölçekli Yürürlükteki Plan



8.2. Bursa İli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı

Çalışma alanının bulunduğu bölge Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Bakanlık Makamının 26.10.2015 tarih ve 17581 sayılı Olur'u ile onaylanan "Bursa İli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı" içerisinde bulunmaktadır. Kumla, Büyükkumla ve Küçükkumla alt bölgesi BKAP'ta belirlenen alt bölgelerden ilk bölge olan Narlı-Karacaali-Küçükkumla alt bölgesinde yer almaktadır. Bursa ili Bütünleşik Kıyı Alanları Planı kapsamında alt bölgede yer alan öncelikli kullanımlar; ''Yat Limanı, Turizm ve Rekreatif Amaçlı Kıyı Düzenlemeleri, Su Sporları Faaliyetleri ve Tesisleri''dir. Ayrıca ''Tehlikeli Madde Taşıyan Gemilerin Demirleme Sahası'' olarak da tanımlanmıştır. Şekil 10'da 1/50.000 Ölçekli Bursa İli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı gösterilmiştir.

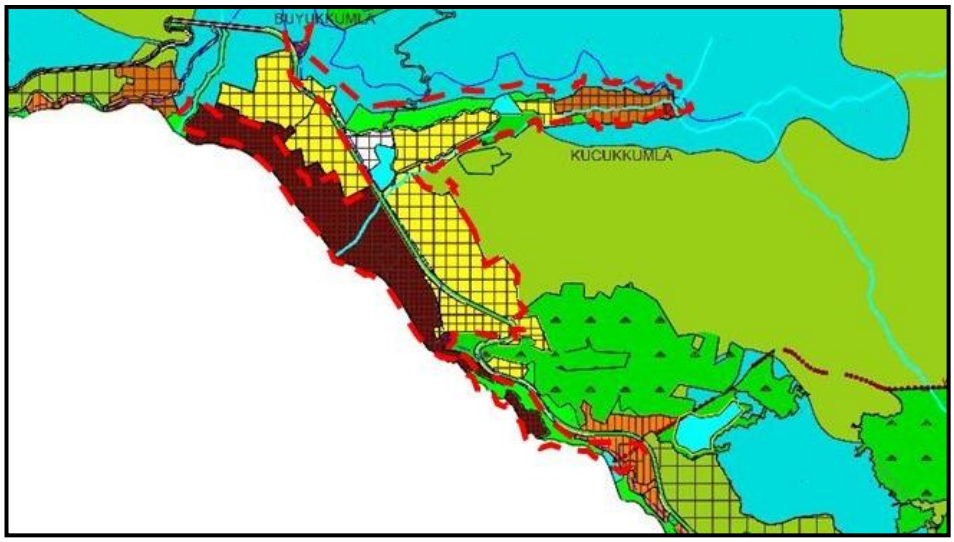
Şekil 10. 1/50.000 Ölçekli Bursa İli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı



8.3. 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı

Bursa Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.04.2007 tarihli ve 218 sayılı kararı ile onaylanan Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli nazım imar planında çalışma alanı "Yüksek Yoğunlukta Meskun Konut Kentsel Yerleşme Alanı, Az Yoğunlukta Gelişme Konut Kentsel Yerleşme Alanı, Turizm+İkincil Konut Alanı, Park Alanı, Dere Alanı, Orman Alanları ve Donatı Alanı" olarak tanımlanmıştır. Söz konusu plan Şekil 11'de verilmiştir.

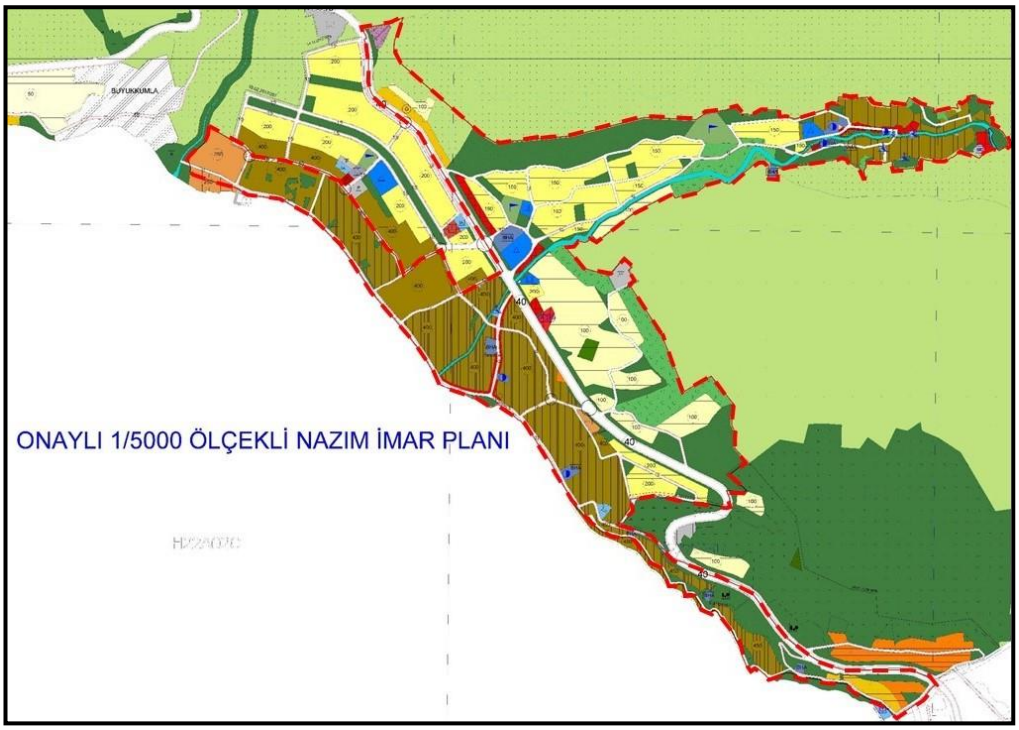
Şekil 11. Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı



8.4. 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı

Bursa Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.06.2008 onay tarihli 1/5.000 ölçekli Kumla Nazım İmar Planı'na göre çalışma alanı; "Yüksek yoğunlukta Meskun Konut Alanları-300 ki/ha., 400 kişi/ha. ve 450 kişi/ha., Orta Yoğunlukta Gelişme Konut Alanı 200 kişi/ha., Ticaret Alanı, Ticaret+Konut Alanı, Günübirlik Turizm Alanı, Turizm+İkincil Konut Alanı, Turizm Tesis Alanı, Resmi Kurum, Dini Tesis, Belediye Hizmet Alanı, Park Alanı, Rekreasyon Alanı, Trafo Alanı, Dere Alanı" olarak planlanmıştır. Söz konusu plan Şekil 12'de verilmiştir.

Şekil 12. Gemlik Belediyesi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı



9. PLANA GİRDİ VERECEK ANALİZLER DOĞRULTUSUNDA SENTEZ ÇALIŞMASI

9.1. 3621 Kıyı Kanunu Kapsamında Kısmi Yapılaşma Tespitleri

Kıyı kanunu, ilgili yönetmelik ve genelgeler kapsamında bir alanın, kısmi yapılaşma tanımında belirtilen koşulları sağlayabilmesinin temel şartı: ***11 Temmuz 1992 yılı öncesi üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az su basman seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam alanın yüzde ellisinden fazla olması durumu***'dur. Bu doğrultuda çalışma alanımız olan Gemlik –Kumla ve Küçükkumla Mahalleleri'nde 16.03.1988 tarih ve 988/10 sayılı Kumla Belediye Meclisi kararı ile Onaylanan 1/1000 Ölçekli Küçükumla (Bursa) İmar Planı'nda belirlenen yapı adaları kapsamında ilk 100 metredeki ve/veya ilk sıra yapı adaları için incelemeler yapıldı. İncelemeler yapılırken Kıyı Kanunu ve ilgili yönetmelik ve genelgelerinde belirtilen kısmi yapılaşma tespit yöntemleri kullanılarak hem parsel sayısı hem de taban alanı kullanımı açısından kısmen veya tamamen yapılaşmış yapı adaları ve kısmi yapılaşma gerçekleşmeyen yapı adaları olmak üzere iki kategoride değerlendirilmiş ve alan genelinde yapı adası bazında kısmi yapılaşmanın gerçekleşip gerçekleşmediği konusunda sonuçlar elde edilmiştir.

İlk 100 metre bandında kalan Kumla'da 93 adet olan yapı adalarına ilişkin 11/07/1992 tarih ve 3830 sayılı Kanun ile değişik 04/04/1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun Kısmi Yapılaşma tanımı kapsamında tespit çalışması yapılmıştır. Yapılan çalışmada Kumla için ilk 100 metrede toplamda 93 ada bulunduğu ve bu adaların 65 adedinde yönetmeliğine uygun olarak kısmi yapılaşmanın gerçekleştiği tespit edilmiştir. Böylece söz konusu yapı adalarında, Küçükkumla'da %69,9'unda kısmi yapılaşma tespiti yapıldığından, Küçükkumla ve Kumla Mahalleleri 16/03/1988 tarih ve 988/10 sayılı Küçükkumla uygulama imar planı sınırları dâhilindeki alanda, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik doğrultusunda mevcut 1988 onaylı plandaki sahil şeridi korunarak 100 metre sahil şeridi aranmayacaktır.

Çalışma alanı Küçükkumla Mahalleleri'nde yaklaşık 90 ha alan kapsamında değerlendirildiğinden bu bölümde ayrıntılı olarak tüm veriler açıklanmıştır. Ancak planlama alanı ''16.03.1988 tarih ve 988/10 sayılı Kumla Belediye Meclisi kararı ile Onaylanan 1/1000 Ölçekli Küçükumla (Bursa) İmar Planı'' çerçevesinde alınan kararlardan etkilenmektedir. Bu planda belirlenen sahil şeridi korunarak imar planında düzenlemeler yapılmıştır. Sahil şeridinin nasıl belirlendiği plan gerekçelerinde ayrıntılı olarak aktarılacaktır.

9.2. Eşik Sentezi

Planlama analiz süreci kapsamında arazi ve ofis çalışmaları yapılmış ve bazı kurumlardan Gemlik İlçesi Küçükkumla, Kumla ve Büyükkumla Mahalleleri planlama alanı ile ilgili görüşler talep edilmiştir. Plan revizyonu sürecinde, yapılan analiz çalışmaları ve kurumlardan elde edilen görüşler değerlendirilerek yapılacak olan revizyon ve ilave uygulama imar planında işlev alanlarının yer seçimi, atanacak yapılaşma koşulları gibi fiziksel yapı ile

alakalı alınacak plan kararlarıyla ilişkili durumların belirlenmesinde ya da yapılaşacak alanlar bağlamında eşik teşkil edecek alanlar belirlenmesinde önemli rol oynayacak etmenleri barındıran bir eşik sentezi çalışması yapılmıştır. Tüm alan için yapılan bu eşik sentezi çalışmasında tespit edilen veriler aşağıda aktarılmaktadır. Koyu renkle ifade edilen maddeler Küçükkumla Karayolu Güneyi'nde yer alan planlama alanı için de geçerli olan eşik alanlarıdır.

Eşik sentezi çalışması kapsamında plana girdi oluşturacak veriler:

- Gemlik Belediyesi'nin arşivinden elde edilen eğim verileri doğrultusunda %30 ve üzeri olan eğime sahip alanlar,
- **T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü 14. Bölge Müdürlüğü'nden istenen 25.12.2017 tarih ve 435917 sayılı yazısının ekinden referansla belirlenen Gemlik-Armutlu İl Yolu kapsamında kamulaştırma koridoru,**
- **Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Devlet Su işleri Genel Müdürlüğü 1. Bölge Müdürlüğü'nde istenen 29.01.2018 tarih ve 72223 sayılı yazısının ekinden referansla kuru ve akan nitelikte dereler ve dere yatakları,**
- **Orman Genel Müdürlüğü Bursa Orman Bölge Müdürlüğü'nün 29.12.2017 tarih ve 2811556 sayılı yazısının ekinden referansla orman niteliğindeki alanlar,**
- **Analiz çalışmaları kapsamında belirlenen ana ulaşım aksı ve**
- **Onaylı kıyı kenar çizgisi**

olarak tespit edilmiştir.

10. PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERI

Kısmi yapılaşma tespit çalışması yapılan planlama alanında öncelikli olarak mevcut imar planının kısmi yapılaşma tespitine göre yeniden değerlendirilmesi ve bu süreçte hem kurum görüşlerinden elde edilen veriler hem de alanın genel sıkıntılarının da yeniden gözden geçirilerek imar planı revizyonunun yapılması gerekliliği oluşmuştur.

- Revizyon imar planı hazırlanırken öncelikle kısmi yapılaşma tespiti yapılan imar planındaki sahil şeridi incelenmiş ve söz konusu plan bu bağlamda irdelenmiştir.
- Bu süreçte 23 adet kuruma kurum görüşü sorulmuş ve kurumlardan alan ile ilgili bilgi ve belgeler ile projeler elde edilmiştir. Elde edilen bu projeler imar planına aktarılmıştır. Kurumlardan elde edilen ve plana aktarılan veriler aktarılmıştır ve planlama alanı çerçevesinde aktarılan verilen aşağıda ifade edilmiştir;
  - Kıyıkenar Çizgisi,
  - Karayolu Kamulaştırma Hattı,
  - Dere güzergahları ve onaylı ıslah projeleri,
- Diğer yandan arazide ve büroda yapılan çalışmalar ile mevcut imar planındaki problemler tespit edilmiş ve bu tespitler doğrultusunda çözümler üretilmiştir. Alana ilişkin genel problemler şunlardır;
  - Donatı alanlarının yetersiz olması,
  - İmar planında belirlenmiş olan yeşil alanların yerinde konut alanlarının kullanımında olup kamuya kazandırılamayacak olması,
  - Hava koridorları ve yeşil alan kurgusu düşünülmeden planlanmış bir yol ve donatı kurgusunun olması,

Revizyon imar planı çalışmalarında yapılan düzenlemeler başlıklar halinde aşağıda aktarılmıştır.

Kısmi Yapılaşma Tespitine Göre Planın İrdelenmesi;

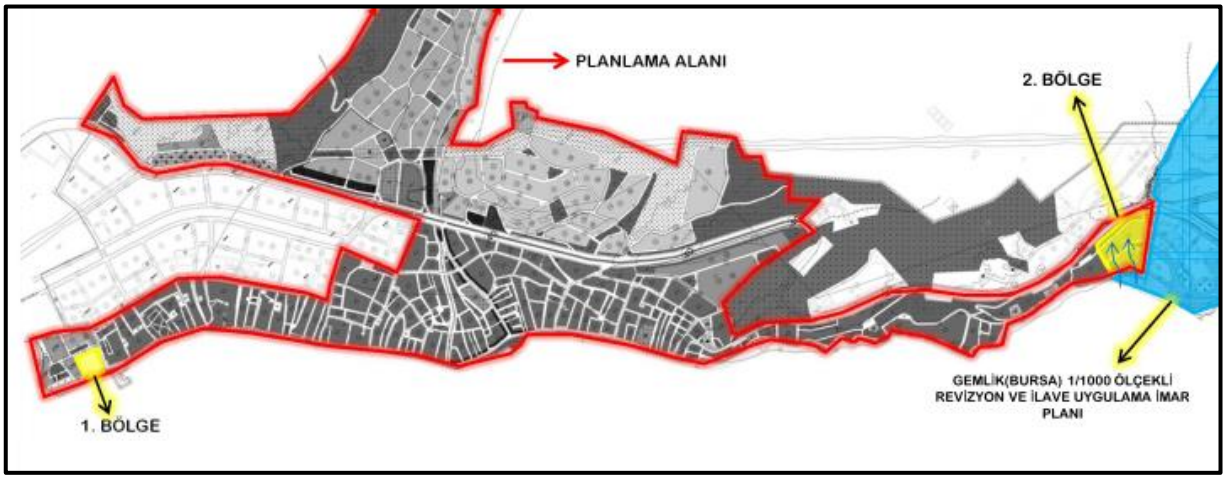
Planlama Alanında kısmi yapılaşma tespiti yapılırken alanda 11.07.1992 yılında önce onaylanmış olan imar planları araştırılmıştır. Planlama alanının çok büyük bir bölümünü kapsayan Kumla ve Küçükkumla Mahallelerini içeren Kumla Belediye Meclisi'nin 16.03.1988 tarih ve 988/10 sayılı kararı ile onaylanan Küçükkumla İmar Planı'na ilişkin kısmi yapılaşma tespit çalışması yapılmıştır. Bu imar planının ilk 100 m.lik mesafedeki tüm imar adaları analiz edilmiş ve en az %50 doluluk tespit edilmiştir. Bu nedenle 11.07.1992 yılından önce onaylı olan bu imar planlarında, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik doğrultusunda plan içinde tespit edilen adalarda 100 metre sahil şeridi aranmayacaktır, söz konusu imar planlarında tanımlanan sahil şeridine göre plan değişikliği çalışmaları yapılmıştır.

Ancak kısmi yapılaşma tespit çalışmalarında bir bölgede çalışma yapılamamıştır. Bu bölge aşağıda aktarılmıştır. Bu bölgede bu revizyon çalışmasından önce onaylı imar planı bulunmayan bir alandır. Bu bölgenin 11.07.1992 yılından önce onaylı imar planı bulunmamaktadır ancak bölgenin kıyı tarafında 11.07.1992 yılından önce onaylı imar planı bulunan ve kısmi yapılaşma tespiti yapılmış olan imar adası bulunduğundan ve o alanda

11.07.1992 yılından önce onaylı imar planındaki sahil şeridi uygulandığından dolayı bu alanda ilk 100 metre uygulanması gerekliliği ortadan kalkmıştır (Şekil 13).

Yukarıda aktarılan sebeplerden dolayı diğer bölgelerde kısmi yapılaşma tespiti yapıldığından dolayı 11.07.1992 yılından önce onaylı imar planlarında belirlenmiş olan sahil şeridine göre revizyon imar planı hazırlanmıştır.

Şekil 13. Kısmi Yapılaşma Tespit Çalışmasının Yapılamadığı Alanlar



Söz konusu planlarda net bir hat olarak sahil şeridi incelenmemiştir. Bu alanlarda yönetmeliğe göre kısmi yapılaşma tespiti ardından kısmi yapılaşmanın gerçekleştiği alanlarda sahil şeridinin koşullara göre belirlenmesi gerekmektedir. Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik doğrultusunda planda işlenmemiş olan sahil şeridinin nasıl belirleneceği tarif edilmektedir;

''DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Sahil Şeridi, Sahil Şeridinde Planlama ve Yapılanma

Sahil Şeridinin Belirlenmesi

Madde 16- (Değişik:RG-13/10/1992-21374)

Sahil Şeridinin belirlenmesinde aşağıdaki esaslara uyulur.

a) (Değişik: RG 30/3/1994-21890) ***Uygulama imar planı ilk defa yapılacak alanlarda,*** *köy yerleşik alanlarında ve iskan dışı alanlarda sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde* ***yatay olarak en az 100 metre*** *genişliğinde olmak üzere belirlenir. Bu alanlar kapsamında daha önce mevzii imar planı onaylanmış alanların kalması durumunda, mevzii imar planının kısmen veya tamamen yapılaşma bulunmayan imar adalarında da sahil şeridi en az 100 metre olarak belirlenir.*

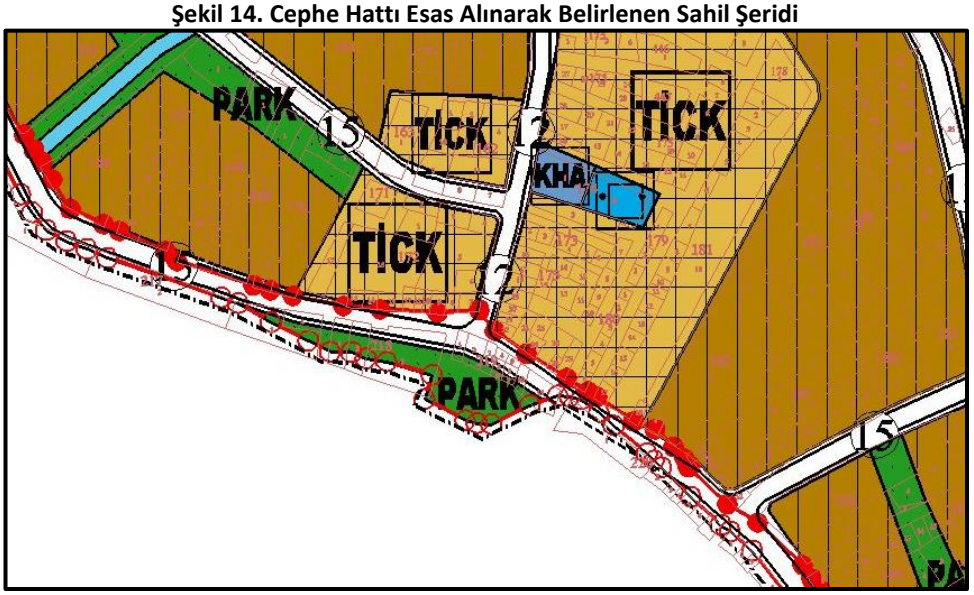
b) (Değişik: RG- 30/3/1994-21890) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planı bulunan kentsel ve kırsal yerleşmelerde, turizm merkez ve alanlarındaki turizm amaçlı alanlar ile turizm merkez ve alanlarındaki kentsel ve kırsal yerleşmelerde kısmen veya tamamen yapılaşma ***varsa onaylı imar planındaki sahil şeridi geçerlidir. Aksi halde sahil şeridi (c) bendi uyarınca belirlenir.***

c) (Değişik:RG- 30/3/1994-21890) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış ***mevzii imar planı*** *ve turizm merkez ve alanlarındaki turizm dışı kullanımlara yönelik mevzii imar planı bulunan alanlarda; planda belirlenen sahil şeridinin başlangıcından itibaren ilk sırada yer alan imar adalarının kısmen veya tamamen yapılaşmış olması durumunda, gerisindeki imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olup olmadığına bakılmaksızın onaylı plandaki sahil şeridine uyulur. İlk sırada yer alan imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olmaması durumunda geriye doğru diğer imar*

adalarının durumu değerlendirilerek kısmen veya tamamen yapılaşma bulunanlarının ***kıyı yönündeki cephe hattı esas alınarak sahil şeridi belirlenir.*** *''*

Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 4. Bölüm 16. Maddesi'nde de açıklandığı üzere sahil şeridi üç farklı şekilde belirlenmektedir. Bu maddeden hareketle panlama alanı içerisinde sahil şeridi **''kıyı yönündeki cephe hattı esas alınarak''** belirlenerek plana entegre edilmiştir.

Şekil 14. Cephe Hattı Esas Alınarak Belirlenen Sahil Şeridi



Karayolları 14. Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen Karayolu Kamulaştırma Sınırı ve Karayolu Projesi

Planlama alanının içinden karayolu geçmektedir ve bu karayolu yerinde açık durumdadır. Ancak mevcuttaki karayolunun Karayolu Kamulaştırma Hattı ve bu alanda yapılacak olan karayolu bağlantılarına ilişkin proje kurum görüşü ile Karayolları 14. Bölge Müdürlüğü'nden temin edilmiş ve yürürlükteki imar planının üzerine aktarılmıştır. Yapılan bu aktarım sonucunda yürürlükteki planda bulunan karayolu hattının değişmiş olduğu ve yeni projelerinde eklenmiş olduğu tespit edilmiştir. Diğer yandan karayolu kamulaştırma hatlarının arasında kalan problemli alanların da olduğu tespit edilmiştir. Şekil 15'de turuncu olarak gösterilen alan karayolu kamulaştırma hatlarının arasında kalmıştır ve alanın batısından tasarlanan karayolu projede viyadük olarak görülmektedir ve çözülmesi gereken bir bölgedir. Diğer yandan Karayolu Kamulaştırma Hattı Şekil 16'da gösterilen bölgede deniz tarafına doğru çok genişletilmiş hatta kıyıkenar çizgisinin önüne geçmiş durumdadır. Bahse konu alan yürürlükteki imar planında imarlı bir alan iken bu projeye göre Karayolu Kamulaştırma Hattında kalmaktadır.

Tüm bu incelemeler ışığında öncelikli olarak kurum görüşü ile elde edilen Karayolu Kamulaştırma hattı imar planının üzerine aktarılmıştır. Problemli olarak aktarılan bu bölgelerden de;

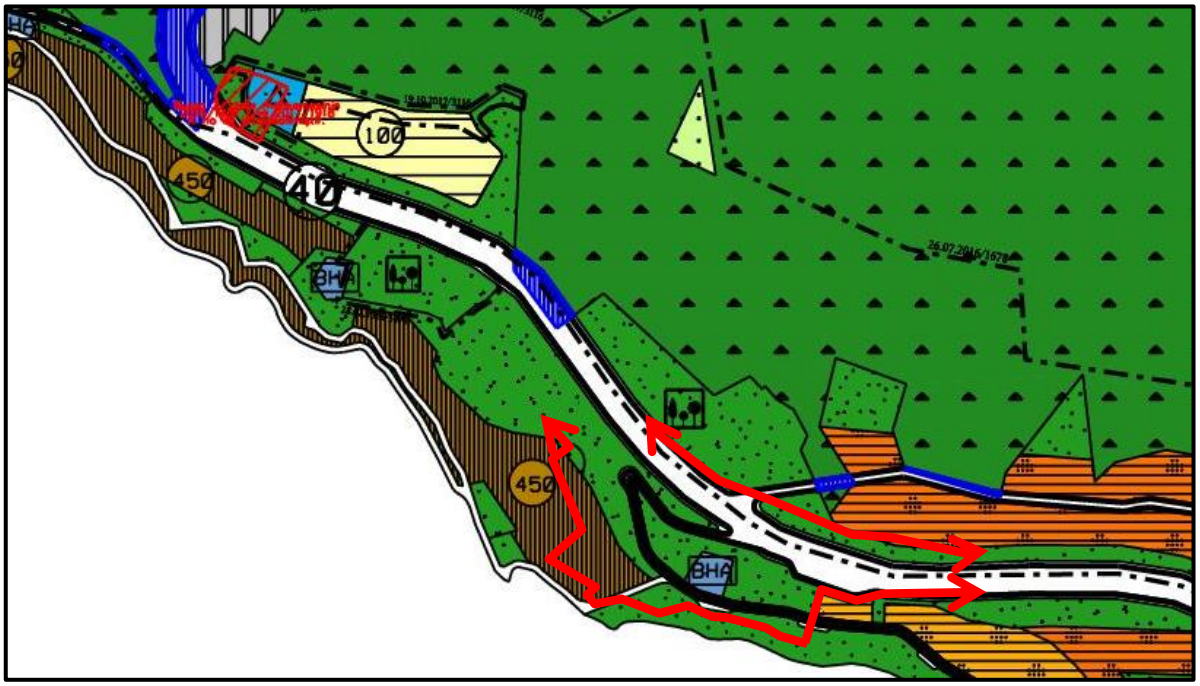
- Şekil 14'deki turuncu bölge için yapı adaları yeniden tasarlanmış ve bir şuyulandırma sınırı önerilmiştir.
- Şekil 15'de gösterilen alanda ise her ne kadar yürürlükteki imar planında yapı adaları bulunsa da bu alan Karayolu Kamulaştırma Alanı olarak belirlenmiş ve bu bölgenin içinde kalan tüm alan yol alanı olarak tasarlanmıştır. Fakat mevcutta çalışan yollar

kesikli çizgiler ile karayolu güzergahına bağlanacak şekilde gösterilmiştir. Öneri plan Şekil 17 ve 18'de gösterilmiştir.

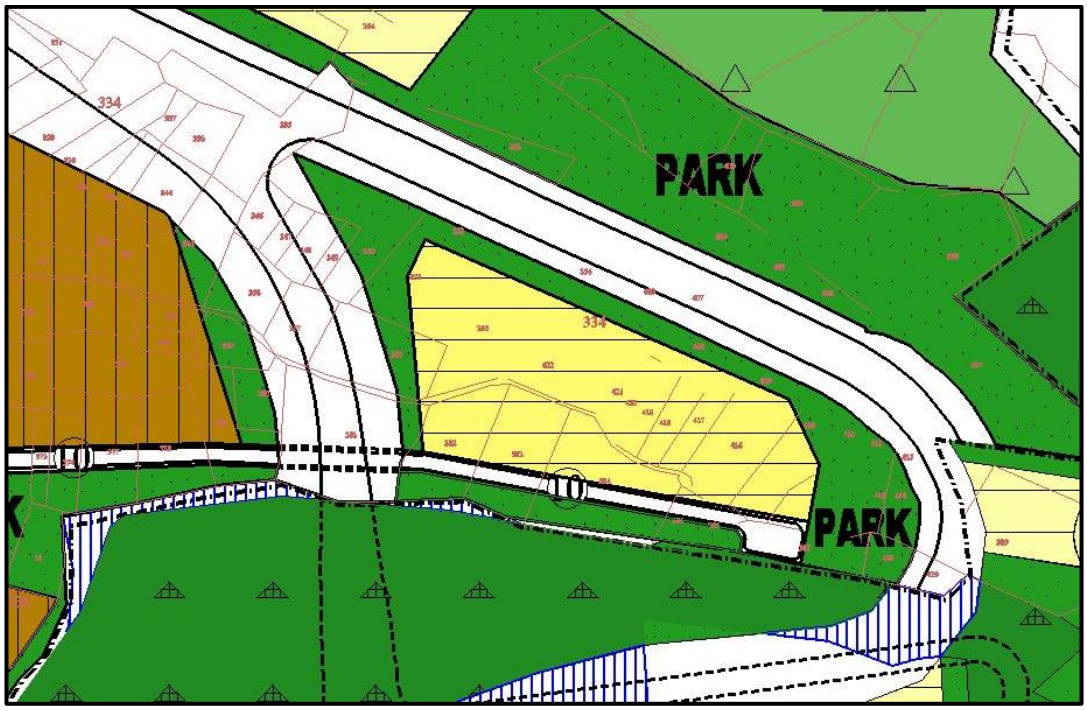
Şekil 15. Karayolu Kamulaştırma Hattının Yürürlükteki Plan İle Çakıştırılması-1



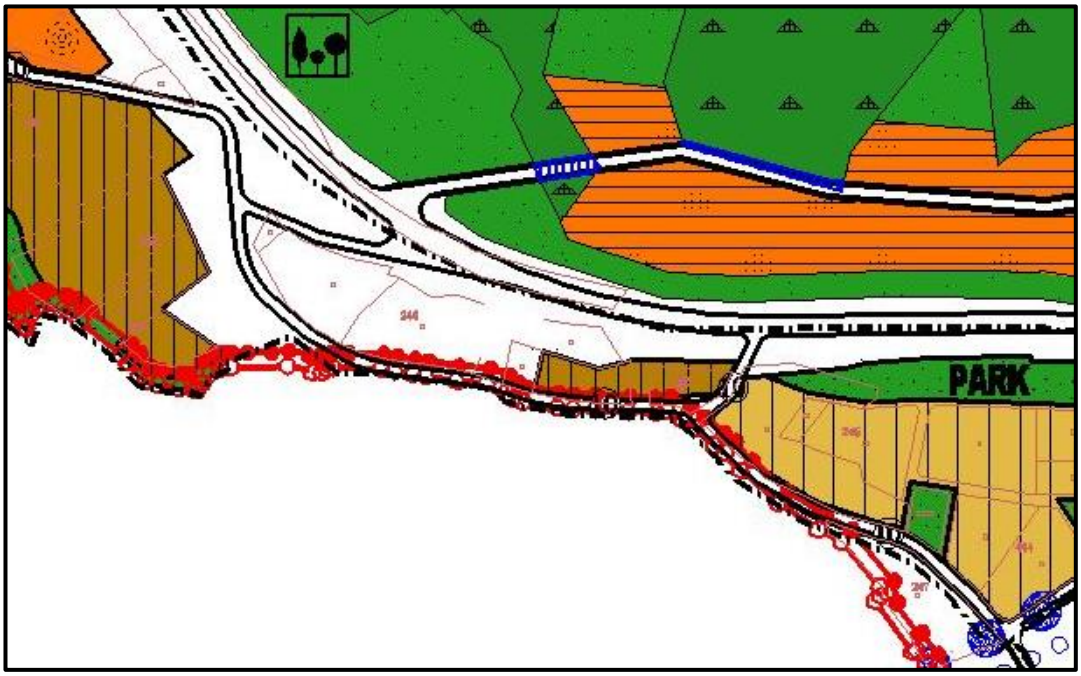
Şekil 16. Karayolu Kamulaştırma Hattının Yürürlükteki Plan İle Çakıştırılması-2



Şekil 17.Öneri İmar Planı Görsel-1



Şekil 18. Öneri İmar Planı Görsel-2



Dsi 1. Bölge Müdürlüğü ve Buski'den Elde Edilen Dere Güzergahları ve Onaylı Islah Projeleri

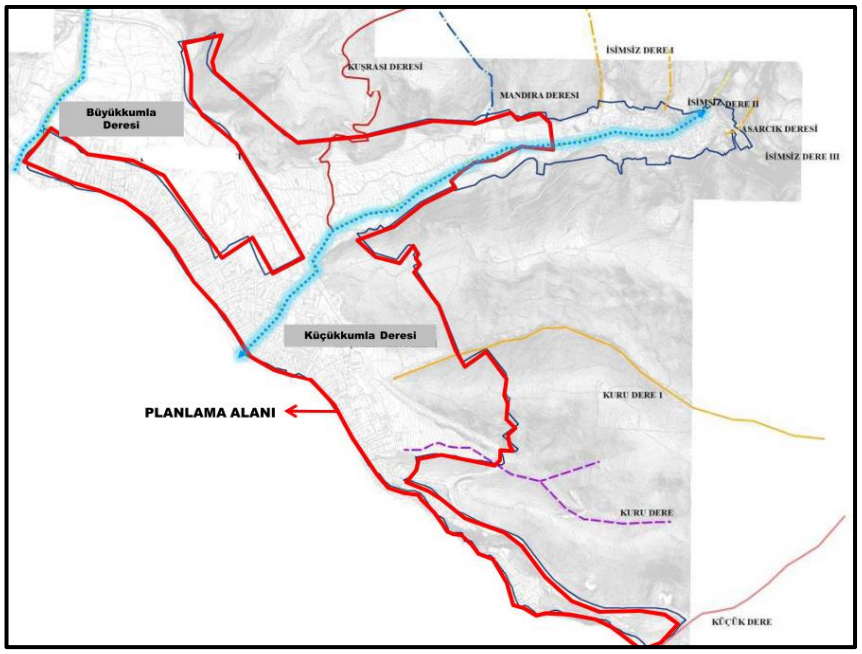
Planlama alanına ilişkin DSİ 1. Bölge Müdürlüğü ve BUSKİ'den alınan kurum görüşleri ile mevcut dere güzergahları ve onaylı ıslah projeleri temin edilmiştir. İhale kapsamında olan yaklaşık 235 hektar alana ilişkin kurum görüşü verilmiştir. Verilen kurum görüşü ile alanın ortasından Küçükkumla Deresinin geçtiği, alanın doğudaki sınırından planlama alanının dışından Büyükkumla Deresinin geçtiği, ayrıca alana girişi olan ve devamlılığı tespit edilemeyen bazı derelerinde varlığının olduğu belirtilmiştir. Kurum görüşünde bildirilen dereler Şekil 18'de gösterilmektedir. Şekil 20'de ihale kapsamındaki 235 hektar alandaki tüm dereler

görülmektedir. Planlama alanı içinden Küçükkumla Deresi ve Küçük Dere geçmektedir. Bu derelere ilişkin olarak sadece Küçükkumla Deresi ve Küçük Dereye ilişkin ıslah projeleri kurum görüşü ile tarafımıza iletilmiştir. İletilen ıslah projeleri yürürlükteki nazım imar planı ile çakıştırılmıştır. Islah projelerindeki dere güzergahlarının yürürlükteki imar planıdakinden farklı olduğu tespit edilmiştir.

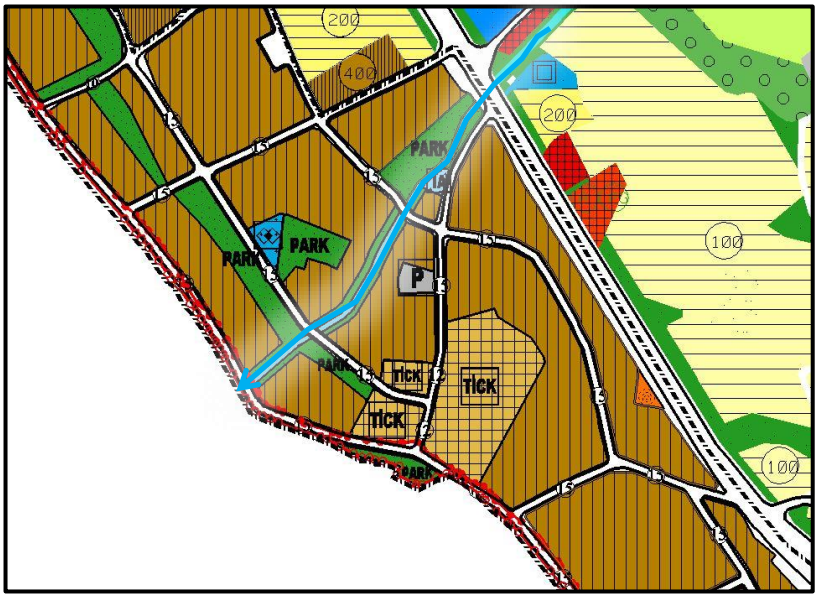
- Küçükkumla Deresi'nin ıslah projesi incelendiğinden köyden karayoluna olan kısım için ıslah projesi gönderilmiştir. Ancak karayolunun güneyinden kıyıya kadar olan bölümlerde mevcut halinin korunacağı bildirilmiştir. Bu nedenle karayoluna kadar olan ıslah projesi imar planı üstüne aktarılmış ve ona göre düzenlemeler yapılmıştır. Karayolundan sonraki kıyıya kadar devam eden bölümünde yürürlükteki imar planında tanımlanan dere alanı korunmuştur.

Bu alanlara ilişkin plan kararları Şekil 21'de verilmiştir.

Şekil 19. Planlama Alanındaki Dereler



Şekil 20. Derelerin Öneri Plandaki Durumu

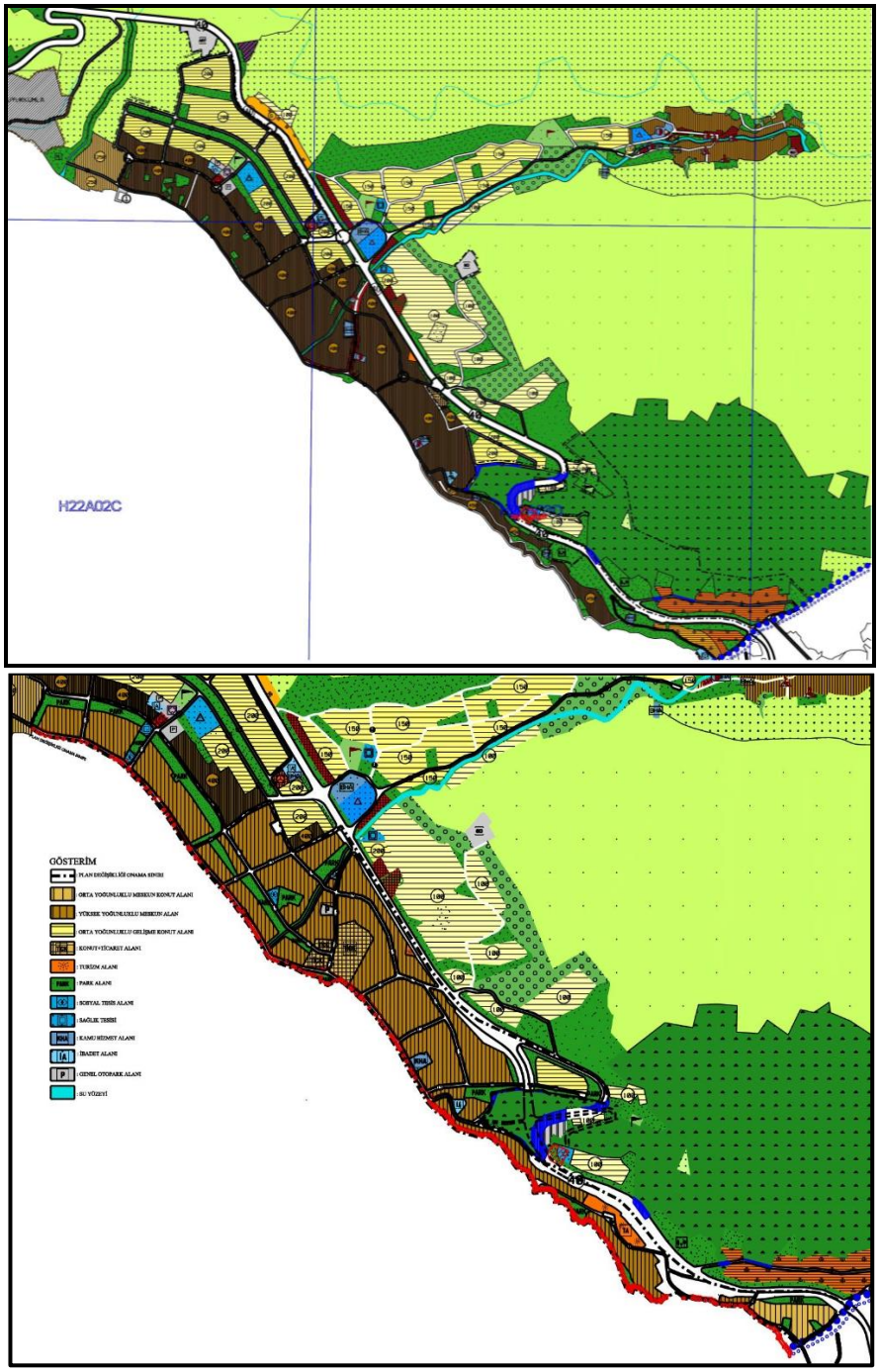


Erişilebilir imar yollarının olmaması ve yol en kesitlerinin dar olması

Yürürlükteki imar planındaki yol aksları, devamlılığı, erişilebilirliği ve en kesitleri incelenmiştir. Yapılan incelemede yolların devamlılığının olmadığı, yol en kesitleri açısından bir sürekliliğin olmadığı, yoğun bir yapılaşmanın olduğu bölgede, yol en kesitlerinin dar olduğu genel olarak 10 m. yolların olduğu tespit edilmiştir.

Nazım imar planı revizyonuna öncelikli olarak erişilebilir bir planlama mantığı oluşturmak ile başlanmıştır. Tasarlanan yol ağı kurgusunda bölgedeki nüfus yoğunlukları da göz önünde bulundurularak yol en kesitleri oluşturulmuştur. Oluşturulan bu imar yollarının da devamlılığı sağlanmıştır (Şekil 21).

Şekil 21. Yürürlükteki İmar Planı ve Öneri İmar Planındaki Yol Kurgusu



Donatı Alanlarının Yetersiz Olması Hatta Elde Edilebilir Donatı Alanlarının Bulunmaması

Yürürlükteki nazım imar planında planlanmış olan donatı alanları incelenmiştir. Donatı alanları ile ilgili aşağıdaki sıkıntılar tespit edilmiştir;

- İmar Planının plan nüfusu ile plandaki donatı alanları arasındaki uyumsuzluklar,
- Donatı olarak gösterilen park alanlarının bir kısmının halihazırda site bahçeleri olarak kullanılmasından kaynaklı kamunun yararlanamaması,
- Donatı alanlarının dengesiz bir şekilde dağıltılmış olması,

Yürürlükteki nazım imar planı incelendiğinde, planın kıyı tarafında hemen hemen hiç donatı alanının olmadığı, olanların da mevcut sitelerin bahçeleri ve havuzlarının bulunduğu alan olduğu görülmektedir. Cami alanları, resmi kurum ve belediye hizmet alanları bulunsa da sosyal donatı olarak oldukça yetersiz bir plandır. Bu nedenle kamu yararı düşünülerek kentlilerin konforlu ve güvenli bir şekilde kullanabileceği park alanları oluşturulmuştur. Park alanları hem denizden iç kısımlara doğru deniz havasını içeri alacak şekilde hem de sahilden yaklaşık 100-150 m iç kısımlarda denize paralel olarak, denizden faydalanamayan vatandaşlar için de açık alan oluşturmak adına park alanları oluşturulmuştur. Aynı zaman saha çalışmaları esnasında vatandaşlardan duyulan talepler alanda sağlık alanının yetersiz olduğu, erişim olarak uzak bir noktada bulunan tek sağlık alanına ulaşımın orta yaş ve yaşlı bireyler açısından oldukça zor olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle karayolu güneyinde Küçükkumla Deresi'nin hem doğusunda hem batısında yer alacak şekilde 2 sağlık alanı önerilmiştir. İbadet alanlarına bakıldığında ise halihazırda bulunan cami alanı dere alanının üzerinde yere almaktadır. DSİ'den alınan kurum görüşü doğrultusunda bu alan dere alanı olarak planlanması gerektiğinde cami alanında bir miktar azalma olmuştur. Ancak hizmet verdiği nüfusta bir değişiklik olmamaktadır.

Tahsis Alanlarında Yapılan Düzenlemeler

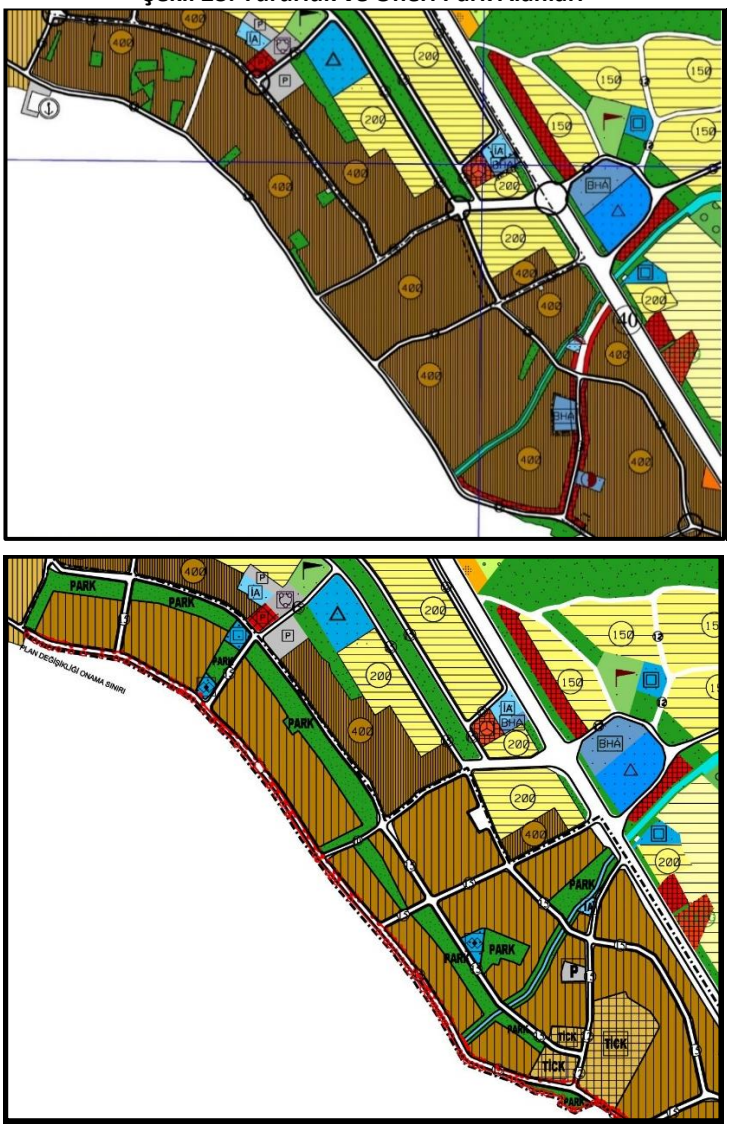
Bu alanda yer alan mülkyetler planlanma alanının diğer bölgelerindeki parsellerden çok daha küçük yüzölçümüne sahiptir ve bu alan planlama alanının alt merkezi konumundadır. Ancak alanda niteliksiz bir çok yapının olduğu tespit edilmiştir. Alandaki parsellere yürürlük plandaki yolların yetersiz olması ve bu alanda ticaret alanlarının bulunduğu bir alt merkez oluşturulması mantığının benimsenmesinden dolayı alandaki yapılaşma koşulu Ticaret+Konut Alanı olarak önerilmiştir ve ticari alt merkez olmasının öngörülmüştür (Şekil 30).

Şekil 22. Yürürlük ve Öneri Planlama Alanı Merkezi



Şekil 31'de aktarıldığı üzere hem bölgeye hem de bu alana hizmet edecek "Park Alanları" oluşturulmuştur. Park ve donatı alanları hem dikey hem de yatay bir şekilde kurgulanmıştır. Bunun sebebi de denizden gelen havayı hava koridorları oluşturarak alanın içine almak ve alanın iç kısmında kurgulanan park alanları ile de bölgede eş değer araziler yaratmaktır. Mevcut durumda kıyı tarafında bulunan donatıların birçoğu arazi kullanımına baktığımızda ya site bahçesi ya da sitelerin havuzlarına denk gelmekteydi. Önerilen donatı alanlarıyla birlikte her kentlinin adil bir şekilde kent toprağından yararlanabileceği açık ve yeşil alanlar ile sosyal donatı alanları oluşturulmuştur.

Şekil 23. Yürürlük ve Öneri Park Alanları


PARK
PARK
PARK

Hesaplar

5000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ ALAN DAĞILIMI					
FONKSİYON	**YÜRÜRLÜKTEKİ İMAR PLANI(M²)**	**ORAN (%)**	**ÖNERİ İMAR PLANI (M²)**	**ORAN (%)**	**FARK (M²)**
ORTA YOĞUNLUKLU MESKUN ALAN	**0**	0,0	**25044**	2,8	25044
YÜKSEK YOĞUNLUKLU MESKUN ALAN	**521089**	57,5	**434882**	48,0	-86207
ORTA YOĞUNLUKLU GELİŞME KONUT ALANI	**37934**	4,2	**15198**	1,7	-22736
KONUT+TİCARET ALANI	**3640**	0,4	**30361**	3,3	26721
TURİZM+İKİNCİL KONUT ALANI	**10505**	1,2	**0**	0,0	-10505
TİCARET ALANI	**9327**	1,0	**0**	0,0	-9327
GÜNÜBİRLİK TESİS ALANI	**15582**	1,7	**0**	0,0	-15582
TURİZM ALANI	**1111**	0,1	**12700**	1,4	11589
PARK ALANI	**101091**	11,2	**117421**	13,0	16330
REKREASYON ALANI	**10316**	1,1	**0**	0,0	-10316
SAĞLIK TESİSİ	**0**	0,0	**1757**	0,2	1757
SOSYAL TESİS ALANI	**0**	0,0	**3180**	0,4	3180
BELEDİYE HİZMET ALANI	**8197**	0,9	**0**	0,0	-8197
KAMU HİZMET ALANI	**3474**	0,4	**3600**	0,4	126
İBADET ALANI	**3256**	0,4	**2700**	0,3	-556
GENEL OTOPARK ALANI	**0**	0,0	**1672**	0,2	1672
TEKNİK ALTYAPI ALANI	**426**	0,0	**0**	0,0	-426
SU YÜZEYİ	**2781**	0,3	**3610**	0,4	829
YOL ALANI	177655	19,6	254259	28,1	76604
TOPLAM ALAN	**906383**	**100,0**	**906383**	**100,0**	**0**