

Mekânsal Gelişme ve Erişilebilirlik Özel İhtisas Komisyonu

30 Nisan 2013
Bilecik İl Genel Meclisi Toplantı Salonu



Bu raporun içeriği Özel İhtisas Komisyonu toplantılarında belirtilen görüş ve düşünceler ile oluşturulmuş olup Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı'nın görüşlerini yansıtmamaktadır

Bilecik Mekânsal Gelişme ve Erişilebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Toplantı Raporu

Bursa Eskişehir Bilecik illerini kapsayan TR41 Bölgesi için 2014-2023 dönemini kapsayan Bölge Planı Çalışmaları kapsamında iller özelinde ve sektörel bazda ihtisas komisyonları oluşturulması planlanmıştır. Kalkınma Bakanlığı tarafından Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı'na verilen yetki ile başlatılan bölge planı çalışmaları ile birlikte, bütün bölge illerinde Sanayi; Turizm; Tarım, Tarıma Dayalı Sanayi ve Ormanlık; Çevre, Enerji ve Tabii Kaynaklar, Sosyal Yapı, Mekânsal Gelişme ve Erişilebilirlik alanlarında 6 ihtisas komisyonu oluşturulmuştur. İlgili alanlarda illerin ve bölgelerin 2023 vizyonu ele alınırken, ortaya konulan sorunların, oluşturulan strateji ve hedeflerin tüm bölgenin ortak ürünü olması amacıyla bölge paydaşlarının bu toplantılara en üst düzeyde katılım sağlaması hedeflenmiştir.

Metodoloji

Katılımcı bir Bölge Planı oluşturulması sürecinde son derece önemli bir görev üstleneceği düşünülen özel ihtisas komisyonları toplantıları temel olarak 3 oturum üzerinden gerçekleştirilmiştir. İlk oturumda, Ajans personeli tarafından bölge planı süreci ile ilgili katılımcılara bilgiler verilmiş; toplantıların amaç ve yöntemi hakkında açıklamalar yapılmıştır. Daha sonra ilgili sektör kapsamında, dünya genelinde, ülke bazında, bölgesel ve il ölçeğinde yaşanan gelişmelerden bahsedilmiş, yine ajans personeli tarafından bölge planına altlık oluşturması için hazırlanmış olan sektörel mevcut durum analizlerinin kısa sunumları yapılmıştır. Sunumlardan sonra, katılımcılardan il ve bölge genelindeki yaşanan ve önümüzdeki 10 yıllık süreçte yaşanması beklenen temel gelişme ve eğilimleri ortaya koymaları istenmiştir.

İlk oturumda ortaya konulan temel gelişme ve eğilimler ajans personeli tarafından sınıflandırılmış ve bir sonraki oturumda bu temel gelişme ve eğilimler "Güçlü-Zayıf-Fırsat-Tehdit" analizlerinde kullanılmıştır. Bir önceki oturumda yapılan sınıflandırma, bu oturumda ele alınan konuların daha odaklı ve stratejik olmasını sağlamıştır. "World Cafe" metodunun kullanıldığı GZFT analizlerinde, katılımcılar iki gruba ayrılmış olup, ilk aşamada birinci grubun ilin "güçlü olduğu yönler ve sahip olduğu fırsatların" ortaya konması istenmiştir. Paralel olarak diğer grubun da ilin "zayıf olduğu yönler ve karşılaştığı tehditler" kapsamında fikirlerini beyan etmesi beklenmiştir. Daha sonra bu iki grup yer değiştirerek aynı konuları bu sefer de farklı grupların çalışması istenmiştir. Ajans personeli, bir önceki grupta ortaya konulan hususlar hakkında yeni gruba bilgi vermiş ve yeni gruptan gelecek yeni fikirleri sunmaları istenmiştir. Bu şekilde bütün komisyon katılımcılarının her iki konu üzerinde görüşlerinin alındığı bir sistem oluşturulmuştur.

Toplantıların son oturumunda da, yine temel eğilim ve gelişmeler bağlamında güçlü-zayıf-fırsat ve tehditlerin de göz önüne alınarak gruplandırılan farklı iki kategori kapsamında, sektörel bazda önceliklerin, strateji ve hedeflerin belirlenmesi oluşturulmuştur. Toplantı katılımcılarından bu aşamada en az üç öncelik ve her öncelik altında en az iki strateji ortaya konması istenmiştir. Bu öncelikler ve stratejilerin -mümkün olduğunca- önceliklerin ve uygulama esaslarında önem arz eden hususların belirtilmesi, stratejilerin gerçekleştirilmesi için var olan riskler ve gerekli olan şartların ortaya

konulması ve yine ilgili konulara yönelik başarı göstergeleri, kurumsal-yasal ve mali çerçevenin katılımcılar tarafından çizilmesi istenmiştir. Bu oturumda da yine “World Cafe” metodu uygulanmış olup, ortaya konulan iki farklı kategoride oluşturulan iki grubun temel amaç ve hedefleri belirlemesi, daha sonra da grupların yer değiştirerek diğer konu hakkında görüşlerini belirtmeleri istenmiştir. Ajans personeli, yine bir önceki grup tarafından ortaya konulan temel amaç ve hedeflerin yeni gelen gruba sunumunu gerçekleştirmiş ve yeni gruptan gelen öneriler de eklenmiştir. Tam gün boyunca süren komisyon toplantıları sonucunda ilgili sektörlere yönelik geniş kapsamlı bilgiler elde edilmiş olup, sektörlere yönelik temel eğilimler, GZFT analizleri, temel amaç ve hedefler dışında bölge planının mevcut durum analizlerinde kullanılmak üzere önemli bilgi ve eğilimler de ortaya konmuştur.

Toplantı Oturumları

1.Oturum: TEMEL EĞİLİMLER

Temel eğilimlerin tartışıldığı 1. oturum, beyin fırtınası yöntemi ile icra edilmiş, toplantı başında ajans çalışanları tarafından yapılan sunumlarda bölge planı süreci, Bilecik mekânsal gelişimi ve erişilebilirliği mevcut durumunun analizi, toplantılardan beklenen çıktılar ve oturumların yöntemi ortaya konularak toplantılardan azami çıktı elde edilmesi hedeflenmiştir. İlk oturumda ortaya konulan temel eğilimler şöyledir:

- Yenişehir havaalanı Bilecik – Bursa etkileşimi açısından önemlidir ve havaalanına duble yol ve hızlı tren ile ulaşım bağlantıları kurularak erişilebilirliğin artırılması gereklidir.
- Uçuş sayılarının ve destinasyonların artması gereklidir.
- Bilecik ilinin gelişimini sanayi sektörü destekleyecektir. Buna istinaden, sanayi teşvikleri önem taşımaktadır.
- İstanbul sanayi desantralizasyonu kapsamında Bilecik’e gelecek sanayinin niteliği önemlidir, kirlenici sanayilerin gelmesi önlenmelidir.
- Gölpazarı, İnhisar ve Yenipazar tarımsal kalkınmada öncelikli bölgeler olmasına rağmen erişilebilirliği zayıftır. Bu ilçelerde hal bulunmamaktadır ve ürün almaya üretici gelememektedir. Yenipazar hal ihalesi yapılıyor. İnhisar ’da buraya eklenebilir.
- Bilecik’te gümrük bulunmamaktadır. Bozüyük lojistik merkezinde gümrük olması planlanmaktadır.
- Söğüt-İnhisar-Ankara bağlantısı sağlanmalıdır.
- Bozüyük Lojistik Merkezinde sanayi hammadde taşımacılığı yapılacaktır.
- Tarım ürünlerinin taşınmasında zamanın çok etkisi vardır. Bozüyük’te kombine taşıma olacaktır. Bilecik, Vezirhan – Osmaneli arası tren ile taşımacılık devam etmektedir. Bilecik – Bandırma (Karasu Limanı) bağlantısı ön plana çıkacaktır.
- Tarımsal çeşitlilik sağlanmalıdır.
- Üretim türüne göre hava, kara veya demiryolu taşımacılığı şekillenecektir.
- Bilecik’te üretim seramik ve mermer ağırlıklı olmaya devam edecektir ve lojistik taşımacılık bu alanda gelişecektir. 10 yıllık süreçte Bozüyük lojistik merkez olarak ön plana çıkacaktır.
- Bursa-Sivrihisar Otoyol projesinden Pazaryeri ve Bozüyük etkilenecektir.
- Bursa – Yenişehir Hızlı tren hattında gündüz yolcu gece yük taşımacılığı yapılacaktır.

- Entegre ulaşım bağlantıları güçlendirilmelidir.
- Bilecik gelecekte Kocaeli sanayisini almaya adaydır.
- Ankara-İstanbul arasına yapılan hatta yolcu ve yük taşımacılığı yapılacaktır. Şu aşamada Ankara-İstanbul bağlantısı yeni YHT hattı ile mevcut konvansiyonel hatlardan oluşmaktadır. Buna istinaden Ankara-İstanbul arası yolcu ve yük taşımacılığı yapılacaktır. İlerleyen dönemde yeni hızlı tren hattı tamamlanarak konvansiyonel bağlantıdan ayrılacak ve sadece yolcu taşımacılığı yapılacaktır. Ayrıca, mevcut konvansiyonel hatlar iyileştirilerek ve gerektiğinde yeni konvansiyonel hatlar yapılarak Ankara-İstanbul hattında yük ve bölgesel yolcu taşımacılığı yapılacaktır. Böylece Bursa-Bilecik/Osmaneli-İstanbul-Ankara arası yolcu ve yük taşımacılığı hayata geçirilecektir. Ankara – İstanbul YHT hattının 2013 yılı içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir.
- Bozüyük ve Bilecik merkeze YHT gar yapılması planlanmış olup projeleri yapılmaktadır.
- Bursa-Bilecik hızlı tren hattı önümüzdeki 10 yıl içinde bölgesel nitelik taşıyacaktır. İstanbul – Ankara hızlı tren hattının 3. köprüye bağlantısı sağlanacaktır.
- 24 Nisan 2013 tarihinde yürürlüğe giren **Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi** Kanunu kapsamında TCDD'nin demiryolu altyapı işletmesi olarak yapılandırılması, Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü'nün, "Demiryolu Tren İşletmecisi" olarak kurulması, kamu tüzel kişileri ile Türk Ticaret Sicili'ne kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanımı sağlanacaktır. Bununla birlikte kamu tüzel kişileri ile Türk Ticaret Sicili'ne kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapmasının önü açılacaktır. Böylece özel şirketler de kendi vagon, lokomotif ve personeli ile yolcu ve yük treni işletmeciliği ile altyapı işletmeciliği yapabilecek duruma gelecektir. Diğer taşıma (karayolu, denizyolu, havayolu) modlarında olduğu gibi demiryolu taşımacılığı sektörü içinde de serbest rekabet ortamı yaratılmış olacaktır.
- **Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi** Kanunu'na istinaden lojistik firmalarında taşımacılık için büyük bir istek ve talep bulunmaktadır.
- Bilecik'in erişilebilirliği artırılarak cazibe merkezi haline getirilmesi sağlanmalıdır.
- Bilecik'te gelişme alanları yaratılmalıdır.
- Bilecik merkezde düzenlemeler yapılmalıdır, donatı alanları ve konut alanları yapılmalıdır.
- 2006 yılında gerçekleştirilen Çevre Düzeni Planı sonrası mücavir alan sınırı 12 kat büyütülerek gelişme akslarının içine alınmış ve planlama kararları belirlenmiştir. Kentin dışı imar planına açılmak istenmemiştir.
- Bilecik'in doğu-batı bağlantıları güçlendirilmelidir. Bursa – Eskişehir bağlantı yolu projesi bulunmaktadır.
- Sıvı yakıt taşımacılığı ve iletişim hatları, doğalgaz, NATO Boru Hatları, Nabucco boru hatlarının Bilecik ilinin mekânsal gelişimine etkisi araştırılmalıdır.
- Ulusal planda Bilecik için belirlenen görevlerin ne olacağı tanımlanmalıdır.
- 1. Derece deprem bölgesinde olması Bilecik'in mekânsal gelişimi için engel teşkil edebilir.
- Tarımda çalışacak genç nüfus bulunmamaktadır, gençler sanayide çalışmayı tercih etmektedirler. Gençleri köyde tutmanın yolları aranmalıdır.
- Tarımda 50 yaş üstü çalışanlar olduğundan bu sorun teşkil edecektir. Profesyonel tarımcılık yoktur.
- Tarımda çalışan kişinin sosyal güvence sıkıntısı var.

- Tarımda süreklilik yoktur, buna istinaden tarım politikası oluşturulmalıdır.
- İnhisar-Yenipazar organik tarıma özendirilmelidir.
- İnhisar-Yenipazar tarım koridorudur.
- Bilecik-Bozüyük-Söğüt turizm koridorudur.
- Otoyoldan en çok Pazaryeri ve Bozüyük etkilenecektir. 14. bölge konuyu takip ediyor.
- Şehir içi trafikte de sorun bulunmaktadır. Rekreasyon alanları yeterli değildir. Kent yayılımının değiştirilmesi gerekecektir. Sosyal donatı eksikliği vardır.
- Belediye otoyola bağlantı yolları ile bağlanacaktır. Planlı ve etaplı gelişme planlanmaktadır.
- Hızlı tren turizmin canlandırılmasına da fayda sağlayacaktır.
- Çevre illerle etkileşim de önemlidir, örneğin Adapazarı'nın gelişme öngörülere Bilecik'i de etkileyecektir.
- İpekyolu canlandırılmalı ve turizme kazandırılmalıdır. Ancak maden sahaları ile çakışmaktadır (900 maden). İpekyolu – İznik bağlantısı geliştirilmelidir.

2. Oturum: GZFT Analizi

Katılımcılar tarafından beyin fırtınası yöntemiyle gerçekleştirilen temel eğilim toplantısında ortaya konan eğilimler ajans personeli tarafından konu, altsektör vb. kriterlere göre sınıflandırılmış ve katılımcılar da tecrübeleri, temsil ettikleri kurumun niteliği vb. kriterlere göre iki gruba ayrılarak her eğilim grubu için mevcut durumu ifade eden ilin mekânsal gelişimi ve erişilebilirliğinin güçlü ve zayıf yönleri ile gelecekte gerçekleşmesi beklenen tehdit ve fırsatları analiz etmişlerdir.

İlk oturumda ortaya konan eğilimler sınıflandırıldığında ortaya çıkan gruplar şöyledir:

- Entegre Ulaşım (Kara/Deniz/Havayolu/Liman/Havaalanı)
- Lojistik Merkez
- İlçelere Erişilebilirlik
- Rekabet Edilebilirlik (Tarım ve Kırsal Gelişme/Sanayi/Turizm)
- Bilecik Kent Merkezinin Gelişimi (Yeni yol Bağlantıları/Donatı Alanları/Rekreasyon/Konut alanları)
- Afetler/Kentsel Dönüşüm

Belirlenen gruplarda ortaya konan güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditler aşağıda yer almaktadır:

1. Entegre Ulaşım (Kara/Deniz/Havayolu/Liman/Havaalanı)

Güçlü Yönler

- İstanbul-Mekece duble yolunun hayata geçmesi ile İstanbul'un diğer bölgelere bağlanması, yolun Bilecik – İstanbul etkileşimini artırması
- Jeopolitik konumu itibarı ile Bilecik'in bir kavşak noktasında olması (Antalya – Bilecik – İstanbul / Bursa – Bozüyük-Ankara)
- İlin Eskişehir – Adapazarı – Bursa bağlantılarının olması
- Yenişehir havaalanına ve limanlara yakın olması

- Demiryolları açısından da avantajlı olması (İstanbul- Ankara bağlantısının Bilecik üzerinden olması)
- Mermer sektöründe üretim kapasitesinin rekabet edebilir düzeyde olması
- Önemli illere yakın olması, ürünlerin dağıtımını açısından avantajlı olması
- Kültürel açıdan da diğer illere gidilebilmesi
- İstanbul - Bozüyük hızlı trenin yük ve konteyner taşımacılığı yapılabilecek olması

Fırsatlar

- Ulaşım bağlantılarının ve üst ölçekli kamu yatırımlarının yapılması

Zayıf Yönler

- Yüksek bütçeli ulaşım projelerinin ana hat üzerinde planmış olması, nitelikli yatırım projelerinin ilçelere gitmemesi, bu bölgelere yapılan ulaşım yatırımlarının bütçesinin ve standartlarının düşük olması. Yol yapılırken taşıt sayısı baz alındığı ve ilçelerde yoğunluk az olduğu için ilçelerin yollarının daha az ve ikinci planda yapılması (Dikenli boğaz Göl pazarı yolu)
- Ulaşım bağlantıları kuzey güney istikametinde olması, doğu batı yönünde yolların yeterli olmaması
- Bilecik Yenişehir yolunun bölünmüş yol olmaması
- Hava yolu kültürünün gelişmemiş olması, havayoluna kişisel ulaşım imkânlarının yeterli olmaması, havayolunda ticarileşmenin yeterli olmaması, entegre ulaşım eksikliği
- Havayolu ve limanlara ulaşım bağlantılarının tamamlanmamış olması
- Şehir merkezi ile yeni yapılan şehirlerarası (devlet yollarının) bağlantılarının zayıf, sağlıksız ve yetersiz olması

Tehditler

- Eskişehir, Bursa gibi büyük ve gelişmiş illerin yakın konumu
- İşgücünün Bilecik içinde kalmaması ve gündelik gidiş gelişlerin hızlı trenle daha artacak olması
- Bozüyük ilçesinin il genelinde ön plana çıkması ve yatırımların bu ilçe odaklı düşünülmesi
- Yüksek hızlı tren devreye girdiğinde hava ulaşımına olan talebin azalacak olması

2. Lojistik Merkez

Güçlü Yönler

- İstanbul'un Ege'ye ve İç Anadolu'ya bağlantısının Bilecik üzerinden olmasından dolayı Bilecik ilinin lojistik açıdan güçlü olması
- Ege- Akdeniz – Anadolu bağlantısı açısından Bilecik ili konumunun avantajlı olması
- TCDD tarafından lojistik merkezin kurulmakta olması
- İstanbul – Bozüyük arası demiryolu ile yük taşımacılığı ve konteyner taşımacılığı yapılması, Bozüyük ilçesinin aktarma ve stoklama yeri olması

Zayıf Yönler

- Lojistik merkezin şehir merkezi trafiği ve karayollarını olumsuz etkileme durumu
- Lojistik merkezlerde gümrük işlemlerinin yapılamaması, lojistik açıdan ilde gümrük ihtiyacı bulunması
- Arazi yapısının ve topografyanın engebeli olması
- Madencilik sektörünün ulaşım hatlarına taşıma sırasında oldukça zarar vermesi

Fırsatlar

- İstanbul desatralizasyonunun kirlilik getirmediği sürece lojistik merkez gelişimi için olumlu etkisi
- Lojistik merkeze gümrüğün gelme ihtimali ve bu sayede yüklerin bekletilmeden kara ve deniz yolu ile dünyaya gönderiminin sağlanması (Eczacıbaşı için önem taşımaktadır.)

Tehditler

- Karayolunda meydana gelecek zararlar (lojistik merkez açıldığında bağlantı yollarındaki trafik yoğunluğu ve yol kalitesine olacak olumsuz etkisi)

3. İlçelere Erişilebilirlik

Güçlü Yönler

- Bilecik ilçelerinin şehir merkezine yakın olması ve merkezin tüm ilçelerle bağlantısının olması
- Merkezden İnhisar, Gölpazarı ve Yenipazar haricinde her ilçeye 30 dakika altında ulaşım sağlanması
- Merkezin ilçelerin tam ortasında olması

Zayıf Yönler

- Birçok ilçeye ulaşılabilirliğin yetersiz ve kalitesiz olması,
- Bazı ilçe merkezlerinin ilçenin diğer yerleri ile bağlantısının düşük olması
- Tarımsal kazanımları ve ticarileşmeyi artıracak ilçelere ulaşım olanaklarının yeterli olmaması
- Planlama koridorlarında da ilçe ulaşımına bağlantı olanaklarının geri planda kalmış olması, Bozüyük –Bilecik hattı gelişmekte iken, özellikle İnhisar-Pazaryeri çevrelerine yönelik entegre yolun bulunmaması
- Bozüyük-Bilecik yolu hariç diğer karayollarının (Gölpazarı, Yenipazar, İnhisar, Tarpak, Çaltı vb.) altyapısının düşük kalitede olması ve duble yola yakın yerleşim merkezleri dışında kalan ilçelerde ulaşımın kolay olmaması
- Eskişehir – Bilecik – Adapazarı arasında alternatif ulaşım bağlantılarının olmayışı
- Yenipazar – İnhisar arasında alternatif ulaşım bağlantılarının olmayışı, bu ilçelere erişilebilirliğin zayıf olması ve tarım ürünlerini pazara ulaştırmada zorluklarla karşılaşılması
- Toplumun yeniliklere ve gelişmeye yeterince açık olmaması

Fırsatlar

- İlçelerin merkezin yakın olması
- İlçelerin kısa sürede erişilebilir olması

Tehditler

- Ulaşımı zor olan ilçelere ve beldelere yeterli hizmet götürülmemesi dahilinde bu bölgelerde göçün artacak olması.

4. Rekabet Edilebilirlik (Tarım ve Kırsal Gelişme/Sanayi/Turizm)

Güçlü Yönler

- Çaltı bölgesi Antalya'dan sonra erken ürün alınabiliyor olması
- Seracılığın artması
- Mermercilikte rezerv ve kalite açısından önde olunması
- Turizm yönünden Osmanlı'nın kuruluş yeri olması (Şeyh Edebali, İnönü, Harmankaya Kanyonu vs.)
- Tarihi değerlerin birbirine yakın ve erişilebilir olması
- Keşfedilmemiş doğa kaynaklarının bulunması (Sofular yayla turizm)
- Tarımsal açıdan üretimde çeşitlilik (çok çeşitli sebze ve meyve yetiştirilebilmesi)
- Bilecik ilinin Sakarya Nehri'nin geçmesinden kaynaklanan verimli topraklara sahip olması
- Sakarya Vadisi'nin tarımsal verimliliği artırması
- Turizm açısından İpek Yolu'nun geçmesi ve Osmaneli ilçesinde, kilise gibi tarihi ve kültürel tescilli yapıların olması (109 adet)
- Sanayi açısından Organize Sanayi Bölgelerinin yeterli olması

Zayıf Yönler

- Ana sanayinin toprağa dayalı olması sebebi le tarımın gelişmemesi
- Tarımın günlük tüketime yönelik olması, soğuk hava depolarının olmaması
- Ürünlerin çıkarıldığı noktalarda işlenememesi
- Tarım sektörünün genç ve dinamik nüfusu bu sektörde tutamaması
- Tarımsal açıdan yüksek katma değerli ürünlere geçilememesi
- Çevre illerle rekabet anlamında yarışmak zorunda kalması
- Turizm alanında tanıtım eksikliği, teşviklerin yeterli olmaması
- Bozüyük ilçesinin Bilecik ilinde ön plana çıkması
- Yerel kalkınma farklılıklarının oldukça yüksek olması
- Turizm için yeterince uygun altyapının olmaması, konaklama eksikliği bulunması
- Sanayi ile tarımın ortak çalışma alanları eksikliği (domates üretiliyor, İstanbul'a işlemek için gönderiliyor, sadece şerbetçi otu bu anlamda ön plana çıkıyor)
- OSB'lerin sadece çalışan olarak katkı sağlaması, firmaların genelde merkezinin farklı yerlerde olması ve vergilerin diğer illerde kayıt altına alınıyor olması

- OSB'lerde küçük parsel işletmelerine izin verilmesinin sıkıntı yaratması (max. 20 hektar alan kullanımı zorunluluğu)
- Tarım politikalarının tarımda işgücünü tutamaması.
- Belediyelerin bütçelerinin restorasyon yapılması için yetersiz olması

Fırsatlar

- İklimin ılıman olmasının tarımsal çeşitlilik için bir fırsat olması
- Maden/mermer ocaklarının bulunmasının sanayi için fırsat olması
- Marka kent oluşturmada İnhisar narı ve ayva lokumu, Göl pazarı karpuz ve cevizi, kiraz gibi marka değeri taşıyan ürünlerde patent alınmış olması
- Yeni sanayi bölgesi kurulma potansiyeli (Yenişehir-Bursa yolu)
- Bilecik Merkez – Yenişehir arası 3. Sanayi bölgesi kurulma ihtimali (Gemlik ve Bandırma limanları ile bağlantılı)
- Gebze'den sanayi yatırımı için taleplerin olması
- Sanayinin gelişimi açısından İstanbul sanayisinin Bilecik yönünde kaydırılma potansiyeli
- Osmaneli evlerinin restore edilerek turizme kazandırılma potansiyeli
- Osmaneli ilçesindeki içmeceler termallerinin sağlık turizmine açılabilme potansiyeli
- Osmaneli'ndeki kilisenin inanç turizmi açısından önemli olması ve İznik'e gelen turistleri ilçeye çekebilmek için potansiyel taşıması
- Bozüyük ilçesinde yer alan Türün mesire yerine Bursa-Eskişehir'den turist gelmesi
- Sofular Yaylası ve Kömürsu yaylaların turizm yatırımları
- Doğa/yayla/kanyon turizmi potansiyeli
- Metristepe, Şeyh Edebalı gibi tarih turizmine yönelik birçok alan ve şahsiyet bulunması
- İnegöl mobilyasını destekleyecek kerestecilik, tomrukçuluğun geliştirilebilir, sanayileştirilebilir olması (Mezitler civarı Aksu ve Murat Dere'de orman işleri yapılıyor.)
- Trekkinge uygun alanların bulunması (Aksu mevki)
- Butik otel işletmeciliği için uygun olması
- Bilecik'i öne çıkaracak ürünler olması (ayva lokumu, karpuz, ceviz, nar kiraz)

Tehditler

- Tarımsal sulamada kullanılan suların kirlenmesi
- Dev sanayi yatırımlarının doğru yönlendirilmemesi sebebiyle oluşabilecek çevre kirliliği
- Gelişmiş illerin sanayi işgücünde oluşturacağı talep riskler, Bilecik ilinin ara durak olarak görülmesi riski
- Asgari ücret anlayışının sosyal gelişimin sınırlı tutması
- Bilecik-Bozüyük-Eskişehir rekabeti
- İlçe yerleşim yerlerinde nüfusun giderek yaşlanması

5. Bilecik Kent Merkezinin Gelişimi (Yeni yol Bağlantıları/Donatı Alanları/Rekreasyon/Konut alanları)

Güçlü Yönler

- Mevcut rekreasyon alanlarına ve ormanlık alanlarına yakınlık. (Kent ormanı kent merkezine 10 dk.)
- Üniversite olması
- Planlı kentleşme, kurumlar arası diyalogların güçlü olması ve karar alma sürecinin hızlı olması
- Doğal rekreasyon alanlarının çokluğu ve merkeze yakınlığı

Zayıf Yönler

- Otopark alanlarının yetersiz olması
- Özel sağlık kuruluşu ve eğitim kurumlarının eksikliği
- Kent merkezi ile otoyollara alternatif yolların olmaması
- Yeni yapılaşmalarda (yüksek binalar) yeşil alan eksikliği
- Bilecik şehir merkezinin kurulduğu bölge ve çevresinin topografik açıdan eğimli olması nedeni ile kent merkezinin gelişmesinde ve yapılaşmada karşılaşılan zorluklar
- Koruma alanları ile yerleşim alanlarının birbiri içine girmesi, kesin bir şekilde ayırım yapılamaması
- Sosyal alanların eksikliği (özellikle gençler için)
- İmar planlarında koruma alanlarına yönelik vurgu ve önem eksikliği
- Bilecik merkezin coğrafi alanının elverişsizliği
- Çevre yolunun Bilecik merkezden geçmesi

Fırsatlar

- Üniversitenin kurulmuş olması ve gelişiyor olması
- Rekreasyon alanlarının şehir merkezine yakınlığı
- Eskişehir gibi illerden rekreasyon amaçlı gelenlerin olması

Tehditler

- Öğrenci ulaşımı (Geç saatlerde üniversite öğrencilerinin civar ilçelerden merkeze ulaşımı risk taşımaktadır.)

6. Afetler/Kentsel Dönüşüm

Güçlü Yönler

- Üst ölçekli planlar ile beraber planlı kentleşme çalışmalarının olması
- Cumhuriyet Mahallesi'nde imar aflarından gelen yerleşim yerlerinin ıslahı
- Çığ, heyelan, sel gibi riskli afetlerin oluşmasında yüksek risk taşımaması ve toprak yapısının muhafaza edilmesi

Zayıf Yönler

- Kentsel dönüşümün Bilecik ilinde yeterince benimsenmemesi, ilgi azlığı

- Bilecik halkının afetlere karşı duyarsız olması (kadercilik anlayışı)
- Kriz anında olay yerine ulaşım zorluğu
- Kentsel dönüşüm alanlarında tarihi binaların bulunması
- Yapı stokunun niteliksiz olması (90'lı yıllarda ruhsat verilmiş çok sayıda üç dört katlı yığma yapı bulunması)

Fırsatlar

- 6306 sayılı Afet yasının çıkması ve yasanın yapısal dönüşümü hızlandıracak olması
- 1. derece deprem bölgesi olmasından dolayı kentsel dönüşüm alanı olması
- Üst ölçekli planlarla uyumlu Çevre Düzeni Planı olması

Tehditler

- İlin 1. ve 2. derece deprem bölgesinde olması
- Müteahhit, iş adamı genelde şehir dışından gelmesi nedeni ile Bilecik ili inşaat sektörünün gelişimini olumsuz etkileyebilmesi

3. Oturum: Öncelikler ve Stratejiler

1. Entegre Ulaşım ve Lojistik Merkezler

Öncelik 1. Bozüyük-Osmaneli-Söğüt-Pazaryeri Lojistik Merkez Etkileşimi

Strateji 1. Demiryolu-karayolu bağlantısının geliştirilmesi ve ulaşılabilirliğin artırılması

Strateji 2. İnhisar ilçesinin Eskişehir ile bağlantıların güçlendirilmesi (genişletme çalışmaları için etütlerin yapılarak projelendirmenin yapılması)

Strateji 3. Büyük çapta orman arazisi olan Tarpak yolu üzerinde yol kısaltma çalışmaları yapılabilir (Eskişehir-İnhisar arası 35 km'ye düşebilir)

Strateji 4. Alternatif ulaşım ağlarının sağlanması

2. İlçelerin Gelişme Eğilimleri ve Erişilebilirliği

Öncelik 1. Göçün önüne geçilerek nüfusun azalmasının önlenmesi

Strateji 1. Özellikle İnhisar ve Yenipazar ilçelerindeki nüfusun azalması ve göçün önlenmesine yönelik çalışmaların yapılması

Strateji 2. İkincil konut projeleri (hafta sonu evleri vb.) ile Eskişehir gibi civar illerden çekim yaratılması

BİLECİK MERKEZ

Öncelik 1. Bilecik ili merkezini Sanayi-Turizm ve Hizmet odağı haline getirmek

Strateji 1. Sosyal donatıların artırılması, sosyal olanakların geliştirilmesi (sinema yok)

Strateji 2. Memur kenti algısının yıkılması ve sanayi kenti statüsünün kazandırılması

Strateji 3. Asgari ücret politikalarının düzenlenmesi

Strateji 4. Merkezde yeni mezarlık alanlarının oluşturulması, var olan merkez mezarlığının defin işlemlerinin durdurulması

Strateji 5. Konaklama olanaklarının artırılması

Strateji 6. Bilecik ruhuna uygun butik evlerin oluşturularak hizmet kalitesinin geliştirilmesi

Strateji 7. Askeri alanların şehir merkezi dışına çıkarılması ve bu alanın yeşil alan olarak (rekreasyon) değerlendirilmesi

Strateji 8. Üniversite bünyesinde yeni fakültelerin açılması ve öğrenciler için sosyal olanakların artırılması (YHT ile günlük gidiş gelişler artacak)

Strateji 9. Öğrencilerin barınma olanaklarının artırılması, ucuz ve rahat konaklama imkânlarının artırılması

Strateji 10. Bilecik halkının sosyal proje oluşturma ve uygulama kapasitesinin geliştirilmesi (esnafın ve vatandaşlarda bu algının geliştirilmesi, öğrencilerin rant kaynağı olarak görülmesinin önüne geçilmesi)

Strateji 11. Gelişmiş tek caddeye alternatif odaklar oluşturulması

Strateji 12. Cumhuriyet Mah. Kentsel dönüşüm alanının yeni şehir merkezi alternatifi şeklinde düzenlenmesi (hafif raylı sistem düşünülüyor fakat 250 bin nüfustan az olursa ekonomik olarak fizibil değil)

Strateji 13. Meydan ve otopark olanaklarının artırılması (Cumhuriyet Mah. Dönüşümünde ele alınmış)

Strateji 14. Yaya kaldırımlarının işlevsel hale getirilmesi

Strateji 15. Şehir merkezinin belli alanlarında araç giriş ve çıkışının önlenmesi ve yayalaşmanın sağlanması, yayaların-yürüyüş, tramway şeklinde ulaşımının ön plana çıkarılması (yoğunluğu azaltmak)

BOZÜYÜK

Öncelik 1. Sanayi – Lojistik odağı konumu, fakülte talebi var fakat nüfus kriteri karşılanamıyor, Bozüyük sadece güney yönünde gelişebilir, coğrafi şartlar buna elverişli.

Strateji 1. Sanayide sektörel çeşitliliğin sağlanması

Strateji 2. Üniversite sanayi işbirliğinin geliştirilmesi (stajların işlevsel hale getirilmesi)

Strateji 3. Alternatif turizm olanaklarının geliştirilmesi (Sofu Yaylasında yayla turizmi, Dodurga civarında yürüyüş parkurları, piknik vb.)

OSMANELİ

Öncelik 1. Tarım ve Turizm sektörlerinin geliştirilmesi

Strateji 1. Seracılığın özendirilmesi (modern tarım tekniklerinin, nitelikli tarım uygulamalarının geliştirilmesi)

Strateji 2. Tarımda uzmanlaşmanın sağlanması (karpuz, ayva gibi ürünler; bu ürünlere yönelik sanayilerin geliştirilmesi (Pamukova, Sakarya örneği)

Strateji 3. Yol boyu tesislerin kurulması

Strateji 4. Konaklama imkanlarının geliştirilmesi

Strateji 5. Tarihi evlerin restorasyonu ve işletme konusunda halkın teşvik edilmesi

Strateji 6. İpekböcekçiliğinin uygulandığı evlerin oluşturulması (Turizm amaçlı olabilir)

Strateji 7. Ulaşılabilirliğin artırılması

Strateji 8. İçmeceler tesisinin tekrar aktif hale getirilmesi, çalıştırılması (soğuk su- böbrek taşı döktüğü söyleniyor, şifalı su)

Strateji 9. Osmaneli evlerinin Safranbolu evleri tarzı restorasyonu ve turizme kazandırılması, çekim merkezi haline getirilmesi

Strateji 10. Ayva lokumunun tanıtımının yapılması

Strateji 11. Organik meyve yetiştirilmesine yönelik çalışmaların artırılması

Strateji 12. OSB'nin işlevsel hale getirilmesi, atıl alanların değerlendirilmesi (Erişilebilirliği yüksek bir OSB burası)

SÖĞÜT

Öncelik 1. Sanayi ve turizm, (boza da ünlü)

Strateji 1. Atıl durumda olan firmaların (seramik) aktif hale getirilmesi (4 fabrikadan sadece ikisi aktif halde)

Strateji 2. Ertuğrul Gazi şenliklerinin bütün seneye yayılması

Strateji 3. Turizm olanaklarının paket turlar çerçevesinde ildeki tüm turizm olanaklarını sunacak şekilde ortaya konması

Strateji 4. Bilecik ilinin (Söğüt şenlikleri vb.) tanıtımının yapılması, Osmanlılık imajının ortaya konulması

GÖLPAZARI

Öncelik 1. Tarım ve hayvancılık (Tavukçuluk Şen Piliç'in damızlık kendi üretim tesisi var), İstanbul ve Eskişehir ile bağlantıları kuvvetli fakat bu durum göçe sebebiyet veriyor, rüzgâr enerjisi ile enerji üretilebilir.

Strateji 1. Marka değeri taşıyan Napolyon kirazının tanınırlığının artırılması

Strateji 2. Ulaşım ve ulaşılabilirlik problemlerinin çözülmesi, yolların düzeltilmesi

Strateji 3. Tarıma dayalı sanayinin geliştirilmesi

Strateji 4. Organik Tarımın geliştirilmesi (sulama barajları yapılıyor)

Strateji 5. Tavukçulukta yerel kesim ve sanayi işbirliği sağlanmalı

PAZARYERİ

Öncelik 1. İlk öncelik merkezde çalışma, ikinci öncelik ise tarımsal faaliyetler olarak belirtilmiştir. Ayrıca OSB'deki işçilerin Pazaryerinden değil merkezden geldiği ve yeni fabrikaların açılması durumunda işçi bulmada sıkıntı yaşanabileceğine değinmiştir.

Strateji 1. Çömlekçilik ve ahşap işçiliğinin turistik tanıtımının yapılması

Strateji 2. Boza ve helva ilçede ön planda, tanıtımı yapılabilir

Strateji 3. Yenipazar-Sivrihisar otoyol projesinin netleştirilmesi

Strateji 4. Kamp turizminin geliştirilmesi (Bozcaarmut ve Küçükemalı), Bozüyük firmaları piknik düzenliyor, doğa turizmine kazandırılmalı.

Strateji 5. Altyapı olanaklarının sağlanması (tuvalet, piknik teçhizatları vb.)

Strateji 6. Konaklama olanaklarının artırılması, kira sorununun aşılması (öğrenciler için)

Strateji 7. Pazaryeri MYO'nun ulaşım olanaklarının geliştirilmesi

Strateji 8. Şerbetçi otunun öneminin vurgulanması

Strateji 9. Köy-Merkez taşımacılığının geliştirilmesi

Strateji 10. Bursa-Ahıdağı bağlantısının güçlendirilmesi (Ankara-Eskişehir-Bursa)

YENİPAZAR

Öncelik 1. Arazi eğimli ve genç nüfus yok (Bilecik ve Eskişehir'de) Hayvancılık, üzüm ön planda, mermer ocakları mevcut

Strateji 1. Rüzgâr potansiyelinin ortaya konularak, enerji üretiminin desteklenmesi (Esenköy civarı)

İNİSAR

Öncelik 1. Tarım, toprağı verimli fakat meyvecilikte don tehlikesi var. Nar ve incir önemli. Tavukçuluk firmaları da var, ücret karşılığı üretim teşvik edilebilir.

Strateji 1. Organik tarımın özendirilmesi ve geliştirilmesi

Strateji 2. Ürün çeşitliliğinin artırılması (herkes aynı üretimi yapıyor)

Strateji 3. Arıcılık geliştirilmesine uygun bir ortam var

Strateji 4. Seracılığın geliştirilmesi

Strateji 5. Sakarya vadisinin tarım için olumlu koşulları değerlendirilmesi, yakın yerlerinde ürün çeşitliliğinin artırılması (fakat tuzluluk oranı yüksek, sulama için desteklenmesi lazım)

Strateji 6. Osmaneli ve İnhisarda sudan elektrik üretimi (özellikle tarıma yönelik, küçük dinamlarla)

Değerlendirme

2014-2023 TR41 Bölge Planı hazırlık sürecinde 30 Nisan 2013 tarihinde gerçekleştirilen Bilecik Mekânsal Gelişme ve Erişilebilirlik Özel İhtisas Komisyonu toplantısında ilin konuyla ilgili stratejik paydaşları ve üniversite öğretim üyeleri bir araya gelmiştir. Toplantının 1. oturumunda “Mekânsal Gelişme ve Erişilebilirlik” başlığında Bilecik ili için entegre ulaşım (kara/deniz/havayolu/liman/havaalanı), lojistik merkez, ilçelere erişilebilirlik, tarım ve kırsal gelişme, sanayi ve turizm sektörlerinde rekabet edilebilirlik, Bilecik kent merkezinin gelişimi (yeni yol bağlantıları/donatı alanları/rekreasyon/konut alanları) ile afetler/kentsel dönüşüm konuları temel eğilimler olarak belirlenmiştir.

Toplantının 2. oturumunda ise 2023 yılına yönelik olarak temel eğilimler çerçevesinde Bilecik ili için güçlü, zayıf yönleri ve fırsat-tehditleri ortaya konulmuştur. Toplantının son oturumunda ise “Entegre Ulaşım ve Lojistik Merkezler” ve “İlçelerin Gelişme Eğilimleri ve Erişilebilirliği” başlıkları altında il için öncelik ve strateji önerileri sunulmuştur. Sıralanan öncelik ve stratejiler Bölge Planı 2023 için altlık oluşturulmasında değerlendirilecektir.

Ek-1. Katılımcı Listesi

Aşağıda isimleri belirtilen sektör temsilcileri Özel İhtisas Komisyonu Üyesi sıfatıyla toplantıya katılarak görüş, tespit ve önerileriyle komisyon çalışmasına katkıda bulunmuşlardır. Toplantıda Bilecik ili mekânsal gelişimi ve erişilebilirliği alanında belirlenen eğilimler, tespit edilen güçlü ve zayıf yönler, fırsat ve tehditler ile öncelik ve stratejiler Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı tarafından kaydedilip derlenmiş olup ifadelerin içeriği katılımcıların bakış açısını yansıtmaktadır.

1. Abdullah AY, Bilecik Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü
2. Erol BANDIRMALIOĞLU, Bilecik İl Özel İdaresi İmar ve Kentsel İyileştirme Müdürlüğü
3. Mehmet BAŞKAYA, Karayolları 14. Bölge Müdürlüğü 144. Şube Şefliği (Bilecik)
4. Ercan ÇELEBİ, Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü
5. Ayşegül DAMKACI, Osmaneli Belediyesi
6. İrfan DEMİRÇELİK, İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü
7. Yasin KANDEMİR, Bilecik Valiliği İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü
8. Yrd. Doç. Dr. Cenk KARAKURT, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü
9. Sami KÜÇÜK, TCDD 1. Bölge Müdürlüğü Bozüyük Lojistik Şefliği
10. Oğuz SERTLER, Bozüyük Belediyesi
11. GökhanYAKŞE, Bilecik İl Özel İdaresi Ulaşım ve Yol Hizmetleri Müdürlüğü
12. Enver YILDIZ, Bilecik Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü