

Mekânsal Gelişme ve Erişilebilirlik Özel İhtisas Komisyonu

27.05.2013

Merinos Atatürk Kültür ve Kongre Merkezi



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

Bursa 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 Ormancılık; 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:

- Bursa'nın nüfus artış hızının Türkiye geneli gibi düşüşte olup göç artış hızı da benzer şekilde düşüş eğilimindedir.
- Demirtaş bölgesi son dönemde fazlası ile göç almaktadır.
- Lojistik merkez projesinin hayata geçirilmesi önemlidir. (Bursa'da gerçekleşen çalışmaların Lojistik köy olmadığı ve lojistik merkez olduğu ifade edilmiştir. Lojistik köy devlet yatırımı ile yapılırken Bursa'da lojistik merkez STK özellikle BUSİAD desteği ile yapılmaktadır.)
- İstanbul Çevre Düzeni Planı etkileri ve sanayi desentralizasyonu göz önüne alınmalıdır.
- Ulaşım ile ilgili yapılan projelerin kent üzerindeki etkilerini yönetmek ve incelemek önemli bir husus olarak öne çıkmaktadır.
- Bursa'nın kimliği belirlenmelidir. Kent kimliğinde Tarih-Turizm-Sanayi temalarının hangisinin ön planda olduğu tanımlanmalıdır.
- Bursa'nın sanayi kenti olması gerçeğinin yanında sanayinin gelişimini kontrol altına almak önemlidir. Turizm ikincil bir gelişme eksenini olmakla beraber yadsınmaması gereken bir sektördür. Bursa sağlık turizmi, dağ, denizi, ovası, tarihi, Cumalıkızık gibi değerleri ile iyi kullanılması gereken bir turizm kentidir. Dağyenice'deki projeler hayata geçebilir ise sağlık turizmine katkı sağlayacaktır.
- Burgaz'daki deniz, kalp hastalarına tavsiye edilen ve en iyi poyraz alan üçüncü yerdir. Bu özellik de kullanılmalıdır. Panoramik müze, hanlar bölgesi aksı canlandırılıp, çekim merkezi haline getirilir ise şehre çok önemli bir katkı olur.
- Hanlar bölgesinin UNESCO kültür mirası listesine alınması turizme destekte katkısı olabilir
- Arkeopark - Panoramik müze turizmin gelişmesine katkı sağlayacaktır.
- İnşaat sektörü gelişme gösteren ve diğer sektörleri de harekete geçiren lokomotif bir sektördür. Bu anlamda şehre bir canlılık getirmektedir.

- Bursa ilinin Akdeniz gibi kitle turizmine açılması mümkün değildir. Bursa için farklı bir turizm anlayışı ve yaklaşımı gerekmektedir. Kültür turizmi, sağlık turizmi, tematik müzeler vb. hangi turizm alanlarına yönelim sağlanacağı belirlenmelidir.
- Tarım arazilerini koruyup, turizme destek vererek daha butik turizm destinasyonları oluşturan Toscana Bursa ile coğrafi açıdan benzerlik göstermektedir ancak Bursa'da tarım arazileri giderek azalıp inşaat alanları artmaktadır. Klasik turizm anlayışı yerine daha bölgeye uygun turizm anlayışı geliştirilmelidir. Tarım ön plana çıkarılıp destinasyon haline getirilebilir, Toscana'da üzüm ve lavanta olduğu gibi Bursa'da zeytinciliğin turizme katkı vermesi sağlanabilir.
- İznik medeniyetler ve dinler için önemli bir buluşma noktasıdır. Kültür turizmi Bursa için çok önemli olup geliştirilebilir bir değerdir.
- 644 ve 648 sayılı KHK'lar sebebi ile bölgesel kararların Ankara'dan alınıyor oluşu ve Ankara'dan verilen bir planlama kararının mekânsal olarak Bursa'yı etkileyecek olması
- Ulaşım, otoban hızlı tren gibi yatırımlarda bölgede yaşayan kişilerden, halktan şehrin gelişimi ve vizyonu hakkında katkı ve görüş alınmalıdır. Sahiplenme konusunun önemi vurgulanmalı ve daha çok ön planda tutulmalıdır.
- Bursa'da doğal alanlar ve tarım alanları yoğun olarak bulunmakta, heyelan bölgeleri, fay hatları gibi doğal eşikler bulunmaktadır. Mekânsal gelişme açısından bu doğal eşikler önem arz etmektedir.
- İstanbul'dan sanayi desentralizasyonunun Bursa için mümkün olmaması gerektiği vurgulanarak sanayi sektörünün gelişimine devam edeceği belirtilmiştir. Sanayi sektörü gelişimi paralelinde hizmet sektöründe de artış yaşanması, bunun sonucu olarak da Ar-ge gelişimi ile çalışan sayısında azalış olması beklenmektedir.
- Güzelyalı feribotunun kullanıma açılması ile Bursa'ya göç beklentisi olmasına rağmen aksi yönde Güzelyalı'dan İstanbul'a bir akış yaşanmıştır. Bursa'ya ulaşım kolaylaşsa da Bursa'ya yerleşimin artması için yaşam ve mekân kalitesinin yüksek olması gerekmektedir. Otoyolun da benzer bir etkisi olması, Bursa'ya yerleşimi artırmaması beklenmektedir. Daha çok İstanbul-İzmir ulaşımını kolaylaştıran bir etki bekleniyor.
- Kent içi ulaşım da sıkıntılar var. Bu çok geri planda tutulmuş durumda. İlçelere ulaşım yeterli değildir. Ulaşım proje ve yatırımları artırılmalıdır.
- Bursa'nın kendi kentine ve projelerine sahip çıkması gereklidir. Kentsel dönüşüm konusunda Bursa'nın alt planlar hazırlaması ve kentsel dönüşüm hususunda Bursalıların da bu kararlara katılması bu kararları sahiplenmesi gerekmektedir.
- Afetlerin ağırlığına göre risklerin belirlenmesi gerekmektedir. Bursa'da uzun zamandır (150 sene) kımıldamayan riskli fay hatları, taşkın riski olan dereleri ve heyelan riski taşıyan arazileri bulunmaktadır. Mekânsal gelişim buna göre planlanmaktadır. Her tür projede, ulaşım projeleri ve yatırımlar yapılırken bunlar ön planda tutulmalıdır.
- 644 sayılı KHK ile birlikte değerlendirildiğinde Bölge Planının yönteminde karşılaşılabilecek sorunlar olduğu plan kademelenmesi, kullanılabilir bir plan olmak, yöntem ve terminoloji hususunda BEBKA'nın kendi konumu ve çalışmasını bu bağlamda değerlendirmesi ve yaptığı planın mevzuata yansımaları düşünmesi gereklidir.
- Asıl sanayi aksı Sakarya-Pamukova-Bilecik aksıdır. Buna rağmen sanayinin Bursa'ya geleceği bakış açısı ile Bursa tarım arazilerinde ciddi bir fiyat artışı yaratacağı yönünde emlak

sektöründe bir beklenti oluşmuştur. Oysaki İstanbul'dan Bursa'ya gelmesi beklenen bir sanayi bulunmamaktadır. Esas anlamda sanayi gelişiminin Bilecik'te gerçekleşmesi beklenmektedir.

- Yerleşme % 100 tarım arazileri üzerinde yapılıyor. Tarım arazilerine yerleşmemekten ziyade nitelikli tarım arazilerine yerleşmeme amacı ve beklentisi taşınmalıdır.
- Yenişehir hava limanında 2004 yılında İnegöl gümrük müdürlüğü uçuş durumuna göre geçici gümrük hizmeti sağlanmaya başlamış olup halen bu şekilde uygulanıyor.
- Kentsel dönüşümüne ilişkin kararların da hangi plan düzeyinde nasıl yapılması gerektiği hususunda karışıklık yaşanmaktadır. Bursa'da rezerv alan olmadığı ifade edilmiştir. Aynı zamanda Bursa'da çok büyük (yaklaşık %80 oranında) bir kaçak yapılaşma bulunduğu belirtilmiştir. Rezerv alanı olmaması sebebi ile kentsel dönüşüm yapılması için yıkıp yeniden yapılması şeklinde bir yol izlenmesi gerekmektedir. Aynı zamanda Bursa'nın yapısı gereği Bursalılar evlerini, yaşadıkları çevreyi bırakmayı tercih etmemektedir. Bu nedenle kentsel dönüşüm uygulama sürecinde zorluklarla karşılaşmaktadır.
- Kırsal kalkınma konusunda kırsal yaşam deseninin nasıl korunacağı ve Büyükşehir Belediyesi Yasası etkilerinin nasıl yansıtılacağına dair araştırmalar yapılmalıdır.

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:

- **Afetler/ Kentsel Dönüşüm/ Mekân ve Yaşam Kalitesi:**
- **Gelişen Sektörler/ Hizmetler/ Turizm**
- **Doğal Eşikler**
- **Yeni Ulaşım Yatırımları/Lojistik Merkez/ Kent içi Ulaşım/Yenişehir Havalimanı**
- **Mevzuat/ Yerinden Yönetim/ Planlama Kademelenmesi**
- **Kırsal Kalkınma /İlçelerin Gelişimi/ Bölgesel Gelişme**

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

1. Afetler/ Kentsel Dönüşüm/ Mekân ve Yaşam Kalitesi:

Güçlü Yönler

- Kentsel dönüşüm yapılacak alanlar (Yıldırım ilçesinde yedi bölge, Osmangazi'de bir bölge Ataevlerin olduğu alanlar) tespit edilmiş ve onaylanmış olması (Belediyelerle işbirliği içerisinde çalışılmaktadır.)
- Bursa'da yaşayanların GSMH Türkiye ortalamasının üzerinde olması (15.000 avro)
- Dağ, deniz, ova seçeneklerinin hepsini barındıran bir il olması

- Yeni yerleşime açılan Nilüfer, Yıldırım gibi ilçelerin olması ve büyüme sorunu yaşamaması ve batıya doğru büyümeye devam etmesi
- Nilüfer ilçesi, İhsaniye, Ertuğrul Kent bölgesi gelişme yönünden olumlu olması
- Afetlerin getirdiği (99 depremi) olumsuz tecrübe olumlu bakış açısı yaratması, kentsel dönüşüm bilinci ve toplumsal farkındalık yaratması, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, belediyelerin üniversitelerin konuya önem vermesi. (Yıldırım ilçesindeki örnekler olumlu olmakla beraber Doğanbey’de dönüşümü olumsuz bir örnektir.)
- Kentsel dönüşüm ile ilgili düşünce düzeyinde konunun algılanmış olması
- Tarihsel dokunun olması, Osmanlı başkenti olması
- 6306 sayılı kanun kapsamında afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi
- Yeni binaların estetik yönden kötü olsa da denetimlerinin yapılmış olması
- Afet il müdürlüklerinin kurulması çalışmaları, bilgiler depolanması
- Gemlik, Bursa liman bölgesinin Türkiye’nin 4 büyük liman bölgesinden biri olması. Gemlik limanlarının olası deniz kirliliklerine ve afetlere karşı hazırlıklı ve bilinçli olması
- Büyük ölçekli yapılarda geri dönüşümü, su yalıtımını sağlayan yeşil binalara önem verilmesi

Zayıf Yönler

- Kurumsal koordinasyon eksikliği
- Göçten kaynaklı entegrasyon sorunu
- Kentsel dönüşümün yalnızca ekonomik boyutu ile ele alınması ve fiziksel etkilerini düşünürken sosyal etkilerin göz ardı edilmesi
- Ekolojik ve sürdürülebilirlik bilincinin eksikliği
- Bursa’nın bütünleşik afet planının bulunmaması
- Bursa’nın afet açısından riskli bir bölge olması ve yerleşmelerin de heyelan, deprem açısından riskli ve sıvılaşma oranı yüksek topraklarda yoğunlaşması
- 6306 sayılı yasa ile birlikte oluşacak yerleşim alanlarının noktasal ve bölgesel bazda kente etkilerinin kontrol edilememesi
- Kentsel dönüşüm projelerinin daha uzun vadede çalışılarak Bursa’nın yerelin katkıları gözetilerek yapılması

Tehditler

- Göçün engellenememesi sebebi ile konut yetersizliği yaşanması ve bu nedenle çarpık yapılaşmanın artması
- Kentin kıra göre cazip olması ve bu durumun kırsaldan kente göçe sebebiyet vermesi (bu nedenle kırsal çekim alanları oluşturulmalı)
- Kuzey Anadolu fay hattında yer alması
- Nüfus artış hızı
- Bilgi yönetiminde yetersizlik
- İstanbul ile etkileşimin çok yönlü olması
- İklim değişikliği yaşanması
- Göçle gelen nüfusun homojen dağılamaması
- Üniversitelerin yer seçiminin dikkatli yapılmaması
- İstanbul’u etkileyecek bir depremin Bursa’yı da etkileyecek olması

- OSB' lerde ne üretiliyor, ne depoluyor, nereye ne satıyor bilgisine erişilemiyor. Şehrin içerisindeki kalan OSB'lerin ne gibi riskler taşıdığı bu nedenle bilinmiyor ve önlem alınamıyor. Japonlar ile bir bütünlük afet projesi yapılması gündemde.3 buçuk yıl sürecek bu çalışma. Bu süreçte STK'lar da kamu da sürece dahil edilecekler ve veri üretme sürecine müdahil edilecekler.
- Bilgiye erişimin kısıtlı olması

Fırsatlar

- 150 yıldır deprem olmaması
- Deprem bölgesi olmasından dolayı deprem bilinci gelişmiş bir il olması
- Japon teknolojisini kullanma fırsatı
- Bursa bölgesinde olacak büyük bir afet halinde deniz yolu ile Gemlik'ten şehrin tahliyesinin sağlanabilir olması

2. Gelişen Sektörler/ Hizmetler/ Turizm

Güçlü Yönler

- Dağyenice bölgesi ve sıcak suyun bulunması, sıcak suyun Bursa'daki otellere de taşınıyor olması
- Bursa'da 13 OSB ve 8'den fazla küçük sanayi bölgesinin varlığı
- Otomotiv ve ihracat yönünden güçlü olması, Bursa kendi makinalarını üreterek güçlenebilir.
- Tarım topraklarının olması
- Turizm potansiyelinin olması, sosyal bir bilinç olması, sektörel çeşitlilik
- Bursa'nın Gemlik gibi doğal bir körfezi olması ve yolcu limanı olarak kullanılması durumunda kaplıca turizmi ile kıyı turizminin birleştirilebilmesi
- Ekolojik tarım yapılıyor olması (Yenişehir'de manda, kaymak, peynir üretimi yapılıyor olması vb.)

Zayıf Yönler

- Turizm konusunda nitelikli personel yetiştirecek kurum azlığı
- Bursa'nın İstanbul'a yakın olmasının konaklama gün sayısı açısından turizmi kötü etkiliyor olması
- Gölyazı, Misi gibi Bursa'nın çevre ilçelerinde bulunan turizm değerleri ile ilgili de Cumalıkızık'ta olduğu gibi (Unesco kültür mirası çalışması vb) çalışmalar yapılmıyor olması
- Bursa'nın eko turizm potansiyelinin kullanılamaması
- Kent estetiği ile ilgili yeterli çalışma yapılmıyor olması, kent estetiği bilincinin olmaması ve bunun tabana yayılamamış olması
- Tarihi ve kültürel yapıların binaların arasında kaybolmuş olması
- Turizm talebi olmasına rağmen konaklama tesisi ve ulaşım imkânlarının yeterli olmaması

Fırsatlar

- İznik bölgesi potansiyeli ve deniz ulaşımı ile bu bölgeye ulaşımın sağlanarak bu potansiyelin değerlendirilebilecek olması
- Gemlik Limanı'nın yolcu limanı olarak kullanılması durumunda kaplıca turizmi ile kıyı turizminin birleştirilebilmesi
- Yerli turizm de gelişmeye başlamış olması
- Yeni ulaşım projelerinin erişilebilirliği artıracak olması
- Silikon vadisi uygulamasının yapılarak Bursa'nın yazılım ve bilişimin merkezi haline getirilme olasılığı
- Tarıma dayalı sanayide girişimlerin olması
- Kentlerin imajına pozitif etki yaratan yat turizmi Bursa bölgesinde değerlendirilebilir olması
- Unutulmuş mesleklerin canlandırılması

Tehditler

- Kütahya-Afyon'un Termal turizmde, İstanbul'un ise kültür, tarih ve kongre turizminde gelişmiş olması ve bu gelişmelerin Bursa'nın turizmin potansiyelinin gelişimi için engel teşkil etmesi

3. Doğal Eşikler

Güçlü Yönler

- Suyun potansiyelinin kullanması
- Kıyı, doğa sporları potansiyeli bulunması
- Çevre Düzeni Planında doğal eşiklerin belirlenmiş olması ve planda eşiklerin dikkate alınmış olması
- Çevre düzeni planının doğal eşikleri önermiş olması
- Limanlar bölgesine yapılan yatırımların olması, Serbest Bölge'nin aktif çalışıyor olması ve Serbest Bölgenin limanları destekliyor olması. Otoyol ile limanlar bölgesinin bağlanması da planlanması

Zayıf Yönler

- Yapılan planlarda doğal eşiklere yaklaşma sınırının ihlal edilmesi
- Otoyol projesinin biyolojik çeşitliliğe verdiği zarar (uluslararası sözleşmelere ilişkin sorumlulukların ihlal edilmesi)
- Uygun yerleşim alanlarının azlığı

Tehditler

- Doğal eşik sınırlarının yeterince korunamaması ve yerleşimin buralara doğru kayması

4. Yeni Ulaşım Yatırımları/Lojistik Merkez/ Kent İçi Ulaşım/Yenişehir Havalimanı

Güçlü Yönler

- Hızlı tren ve otoyol projesi
- Limanların bulunması ve liman yatırımlarının devam etmesi
- Gemlik ilçesinin lojistik alan kimliğini kazanmış olması

Zayıf Yönler

- İstanbul'un Bursa'ya yakın olması sebebi ile Bursa'daki havaalanının aktif kullanılamaması
- Kent içi ulaşım imkânlarının yeterli olmaması
- Bursa'nın lojistik master planının tamamlanmamış olması
- Bursa'nın hinterlandında yer alan şehirler ile ulaşımının yalnızca karayolu ile sağlanması
- Demiryolu-liman bağlantılarının sağlanmamış olması (Bu hususta bir bağlama düşüncesinin olduğu ancak bu hattın yolcu mu yük mü taşımaya yönelik olduğu henüz bilinmemektedir. Yük taşıma amacı olmadığı sürece faydalı olmayacağı ifade edilmiştir.)
- OSB'lerin kent içinde kalmasının şehir trafiğini olumsuz etkilemesi (OSB'ler Bursa'da dağınık olarak yer alıyor bu nedenle Bursa'da OSB'lerin olduğu yerlerde trafik açısından karmaşa yaşanmaktadır.)
- Havalimanının Bursa tarafından benimsenmemiş olması (Özellikle havalimanının yeri ile ilgili bir konsensus olmadan yapılmamış olması sahiplenmemeyi ve bu havalimanının kullanılmaması sonucunu doğuruyor. Bursalılar Sabiha Gökçen Havalimanını tercih ediyor. Bursa'da uçuş çeşitliliği az iken, alternatifi İstanbul'da çeşitlilik çok fazladır. Aynı zamanda tanıtım eksiklikleri de mevcuttur. Bu nedenle var olan uçuşlar da talep görmemektedir. Talep daha çok Bilecik ve İnegöl'den gelmektedir. Bursa merkezden talep gelmemektedir.)
- Havaalanına şehir içinden ulaşım imkânının zayıf olması (Ancak yeni hızlı tren projesi havaalanının kapısından geçtiği ve 2015'te biteceği için bu durum değişebilir. Ancak özel hava yolu taşımacılığı firmaları talep olmadığı için Bursa'ya sefer konmamaktadır.)

Fırsat

- Gemlik ilçesinde yer alan askeri hara alanının lojistik merkez olarak kullanımının uygun olması. Demiryolu bağlantısı orada olursa Gemlik limanı ciddi anlamda lojistik üs olacaktır. Değerlendirilebilecek çok geniş bir alan bulunmaktadır.
- Gemlik Askeri hara ve havaalanının sivil havacılığa verilme fırsatı (40.000 dönüm)

Tehditler

- Karayolunun çevreye yaptığı olumsuz etki (karbon salınımı)
- Kent içindeki lojistik merkezlerin kent dışına taşınamaması
- Yatırımların demiryolundan çok karayoluna yapılması çevre kirliliğine sebebiyet vermektedir. Yük taşımacılığımızın daha çok karayoluna dayalı olması
- Liman yerleşesine demir yolunun tek modlu olması ve bu nedenle büyüyememesi

5. Mevzuat/ Yerinden Yönetim/ Planlama Kademelenmesi

Güçlü Yönler

- Bebka Ankara ile işbirliği kurup planların mevzuata yansımını sağlayabilir.
- Bebka tarafından 2023 yılı bölge planının hazırlanıyor olması
- Yetişmiş, tecrübeli, vizyonel bir iş gücü bulunması
- 2030 yılı projeksiyonlu 1/100.000 ölçekli Bursa İl Çevre Düzeni Planı bulunması

Zayıf Yönler

- Plan kademelenmesi ve terminolojisi konusunda akademik çalışma azlığı ve devamlı değişen tanım ve yetkiler
- Son 10 yıldır mevzuatın devamlı tanım, yöntem ve yetki değiştirmesi
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na verilen yetkilerin yerinden yönetimleri engelleyici nitelikte olması
- Yerel koalisyon kurulmasına ihtiyacı
- Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar yönetmeliğinde çok çeşitlilikler olması
- Yasal mevzuattaki boşlukların giderilmemiş olması
- Uygulayıcıların mevzuatı yeterince bilmiyor olması
- Kentlere yön verecek plan ölçeği ne olmalıdır yöntem nasıl olmalıdır bilinmemesi

Tehditler

- Yöneticilerin vizyon ve beceri eksikliği
- Mevzuattan kaynaklanan sıkıntılar
- Yenilenebilir enerji ile ilgili mevzuat ihtiyacı olması

6. Kırsal Kalkınma /İlçelerin Gelişimi/ Bölgesel Gelişme

Güçlü Yönler

- 6306 sayılı Kanun kapsamında Harmancık, Keles bölgeleri tarım alanları olarak kullanılabilir. Ulaşım düzgün sağlanırsa bu bölgelerin yaşanılabilirliği artacaktır.
- Kırsal yaşamın değişiminin yönetilmesi kapsamında kır-kent dengesinin gözetilmesi
- İlçelerin yavaş şehir modelini benimsemesi
- Kırsal yerleşim yerleri tampon bölge olarak rezerv niteliğindedir. Kırsaldan kente gelen kentlileşmemektedir. Kırsaldaki insanların ekonomik olarak rahat yaşayabileceği imkânlar sağlanmalıdır. Eğitim sağlanmalı, gençlerin oralarda tutulması gereklidir. Mevcut doku korunmalıdır.
- Kayalık bölgelere yatay şehirler kurulabilir. Ulaşım da sağlanırsa, kırın kentleşmesi sağlanarak insanların kendi yerlerinde kalmaları potansiyeli kullanılabilir.

Zayıf Yönler

- İlçelerde yerel yönetimlerin nitelikli personel eksikliği

- 6360 sayılı kanunla Bursa'yı nelerin beklediğinin belirlenmemesi
- Kırsala özellikle dağ ilçelerine ulaşım olanaklarının sınırlı olması kırsal kalkınma önünde bir engeldir.
- Kırsal kalkınma çerçevesinde permakültür öne çıkarılmalıdır.
- Zeytin ağacı yasasında yapılan değişiklik

Tehditler

- Kırdan kente göçün engellenememesi

3. Oturum: Öncelikler ve Stratejiler

TEMA 1: MEKÂNSAL VE BÖLGESEL GELİŞME/ YERLEŞİMLER

METROPOL ALAN/ MERKEZ

ÖNCELİK 1: Afetler

Strateji 1: Afet anında erişilebilirlik çok önemli bir husus olduğundan ulaşım ile ilgili çalışmalar yapılması. Kentsel dönüşüm projeleri yapılırken ulaşım sorunlarının da beraberinde ele alınması gerekmektedir.

Strateji 2: Şehirdeki açık alan sistemi oluşturulurken afet durumu da bir parametre olarak göz önünde bulundurulmalı.

Strateji 3: Afetin sosyal boyutu da göz önünde bulundurulmalı, bilinç seviyesi artırılmalı.

Strateji 4: Afetler hususundaki mevzuatın yenilenmesi gerekiyor (özellikle dere kenarlarında yapılaşma hususunda yapılan mevzuatın)

Strateji 5: Kentsel tasarım stratejileri belirlenmesi (yalnızca estetik ve tasarım olarak değil, yapı kalitesi ve afete karşı dayanıklılık açısından)

Strateji 6: Sosyo-kültürel bir dönüşüm ihtiyacı var. Afet bilinci düşük seviyededir. Bu bilincin artırılması gerekiyor.

Strateji 7: Halka kentsel dönüşümden önce afet riski anlatılmalı ve inandırılmalıdır. Halkın kentsel dönüşüm sürecine katkısı sağlanmalı ve tasarruf edilecek hususlarda görüşü sorulmalıdır. Mahalle kültürü burada önem taşıyor. Yaşam alışkanlıklarının bozulmaması gerekmektedir.

Strateji 8: Projelendirme süreleri uzun tutulmalıdır ve kentsel dönüşüm projelerinin aceleye getirilmemesi daha iyi olur. Ancak Türkiye'de projeler tüm boyutları araştırılmadan ve düşünülmeyen projeler yapılmaktadır.

Strateji 9: Kente karşı işlenen suçlar kavramı henüz Türkiye'de yoktur. Bu kavramın mevzuata yerleştirilmesi bu bilince katkı sağlayacaktır.

Strateji 10: Uygulayıcılar, yerel yönetimler- merkezi yönetim arasında bilgi akışı ve koordinasyon olmalı, takım çalışması yapılmalıdır.

Strateji 11: Ekonomik ömrünü tamamlamış binaların tespit edilip yıkılması, tamamlanmamış olmayanların güçlendirilmesi

Strateji 12: Yerel yönetimlerin de kentsel dönüşüm anlamında bilgilendirilmesi ve daha düşünülmüş sosyal donatılara, otoparklara, park alanlarına, açık alanlara sahip yaşam alanların yapılması. Mevcut yerlerde iyileştirmeler yapılması.

Her yerde kentsel dönüşüm yapmak yerine sağlıklılaştırma yapmak daha yerindedir, kentsel dönüşüm yerleri iyi tespit edilmelidir.

Strateji 13: Bütüncül bakış açısı sağlanmalı, dönüşüm yapılacak alanlar ve hinterlandı bütüncül olarak ele alınmalıdır.

Strateji 14: Belirlenmiş rezerv alan bulunmamaktadır. Rezerv alan tespit edilmeli ve arazi envanteri çıkarılmalıdır.

Strateji 15: Rant odaklı yaklaşımdan ziyade insan odaklı yaklaşım benimsenmelidir.

Strateji 16: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı binaların riskli olup olmadığının tespiti için Belediyelere yetki verecek.

Strateji 17: Belediyelerin bir an önce riskli alanları tespit etmeli ve riskli binaların yıkımına başlamalı ve önlemler alınmalıdır.

Strateji 18: Hafriyat atıklarının geri dönüşüme kazandırılması

ÖNCELİK 2: Yaşam ve mekân kalitesi

Strateji 1: Çevre düzeni planı çalışmalarında belirlenen strateji projelerin göz önünde bulundurulması (246 proje meclis tarafından onaylandı)

Strateji 2: Gelişmiş mekânsal standartlar belirlenmesi ve bunların yasal altyapılarının oluşturulması

Strateji 3: Sürdürülebilir kentleşmenin sağlanması, bu kapsamda enerji verimliliği sağlanması (sıcak su kaynaklarının ile binaların ısıtılmasında, sera ısıtılmasında kullanılması vb.) Rüzgâr, güneş enerjisi, jeotermal enerji vb. yenilenebilir enerji kaynaklarının değerlendirilmesi

Strateji 4: Eco-mimarlık ve biyo-mimarlık kavramlarının yapılaşmada ön plana çıkarılması

Strateji 5: Yapılaşmada kent kimliği, kentsel bağlam oluşturulması

Strateji 6: Bölgeler arası gelişmişlik farklarının giderilmesi, şehrin doğusu-batısı arasındaki gelişmişlik farkı azaltılmalıdır.(yapı malzemesi, peyzaj vb. iyileştirmeler yapılmalıdır)

Strateji 7: Yayalaştırılmış bölgelerin artırılması gerekmektedir. Aile aktiviteleri de böylece artacak yaşam kalitesi artacaktır.

Strateji 8: Dezavantajlı grupların ve özellikle yaşlıların yaşam kalitesini artırmaya yönelik, buna uygun yapılaşma sağlanmalıdır. Doğa, çevre ve sosyal ağ bağlantısı sağlanmalıdır.

Strateji 9: Sosyolojik ve kültürel yapıya uygun yapılaşma sağlanmalıdır.

ÖNCELİK 3: Hizmet /Turizm

Strateji 1:Ulaşım etkisi, karayolu etkisi

Strateji 2:Bursanın bilinirliğinin artırılması, Marka kent "Bursa"nın sağlanması ve bu hususta profesyonel hizmet alınması

Strateji 3: Turizm master planının hazırlanması

Strateji 4: Turizm altyapısı yeterli değil, konaklama ve ulaşım imkânlarının yeterli hale getirilmesi

Strateji 5: Demiryolu-havayolu ile erişilebilirlik

Strateji 6: Yenişehir havaalanının aktif kullanımı sağlanmalı ve havaalanına erişimin sağlanması için yer hizmetlerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Strateji 7: Turizmin İstanbul ile beraber düşünülmesi gerekmektedir. İstanbul'a gelenlerin Bursa'ya da gelmesi ve konaklama sürelerinin uzaması sağlanmalıdır. Otoyol projesi gibi erişilebilirlik imkânlarının artırılması ile bu imkânlar geliştirilmelidir.

Strateji 8: Kent potansiyelinin yeterince tanıtımı yapılmalıdır.

Strateji 9: Sivil mimarlık örneklerinin restorasyonu yapılarak kentin cazibesi artırılabilir.

Strateji 10: Bursa'ya gelen turistin kim olduğu, hangi amaçla geldiği ile ilgili bir mevcut durum tespiti yapılmalı ve bu profile göre proje geliştirilmelidir.

ÖNCELİK 4: İlçeler/ Kırsal Kalkınma

Strateji 1: Kırsalın kurtarıcısı turizm sektörüdür. Soyut ve somut değerlerinin ortaya çıkarılması, butik tesislerin yapılması gereklidir.

Strateji 2: Emekli olan kişiler için dağ ilçelerini cazip hale getirilmesi ve bu ilçelerde bu hususta bir konsept oluşturulması

Strateji 3: Kırsaldaki gençlerin kırsalda kalması için kırsaldaki ekonomik çeşitliliğin artırılması amacı ile politikalar oluşturulması

Strateji 4: Tarımda modernizasyon sağlanması ve gençlerin tarımı bir iş olarak benimsenmesinin sağlanması

Strateji 5: Kırsalda tarım faaliyetleri aile işi olarak yapılıyor ve ailedeki insan gücü kadar üretim yapılıyor. Bu faaliyetlerin tarım işletmesine dönüştürülmesi gerekiyor.

Strateji 6: Kırsalda birçok aile eğitim imkânlarının olmaması sebebi ile kent merkezine taşınıyor. Kırsalda eğitim imkânlarının artırılması

Strateji 7: Avrupa'daki yaz kampları benzeri kampların Bursa kırsalında da düzenlenmesi

Strateji 8: Kırsalda yetiştirilen ürünlerin pazarlanması için çeşitli pazarlama enstrümanlarının oluşturulması, kooperatiflerin kurulması

Strateji 9: Hizmetlere erişim imkânlarının artırılması (internet, sağlık, eğitim vb.)

Strateji 10: Kırsaldaki potansiyelin ortaya çıkarılması ve geliştirilmesi amacı ile çalışma yapılması. Örneğin, Yenişehir'de manda çiftliği kurulması.

Strateji 11: Sanayi gelişiminin gerçekleştiği bölgelerde tarımsal değerlerin işletilerek sanayiye girdi oluşturması sağlanmalıdır.

TEMA 2: BÖLGESEL ULAŞIM / LOJİSTİK / ERİŞİLEBİLİRLİK

Öncelik 1: Gemlik- Bursa demiryolu bağlantısının sağlanması

Strateji 1: Bursa sanayisinin ve hinterlandının büyüklüğünün demiryolu bağlantısı ile artırılması ve hinterlandın Ankara ve Kayseri'yi kapsayacak hale getirilmesi

Strateji 2: Gemlik liman bölgesindeki terminal mantığında kurulmuş yapının desteklenmesi

Strateji 3: Gemlik liman bölgesinin kapasitesi ve teknolojik niteliğinin olması

Strateji 4: Serbest Bölge olması

Strateji 5: Demiryolunun yolcu taşıma amacıyla da inşa edilmesi

Strateji 6: İzmit bölgesinin depo faaliyetlerine doymuşluğu ve yeni ruhsat verilmeyişi nedeniyle Gemlik'in öneminin artması

Öncelik 2: Lojistik merkez kurulması için fizibilite çalışmalarının, kurumsal çalışmaların yürütülmesi, TCDD ve sektör ile işbirliği sağlanması

Strateji 1: Bursa'nın sanayisindeki ve iş hacmindeki gelişmişlik

Strateji 2: Lojistikteki dağınık yapı; OSB'ler, tır garajı, gümrükler, liman, lojistik depolar. Bunların hepsini birleştirebilecek bir lojistik yapı olabilir.

Strateji 3: Yenişehir havalimanının bilinirliğinin ve kullanımının artırılması

Strateji 4: Yenişehir havalimanının büyük ölçekli yatırım olması ve konum olarak merkezi konumda olması

Strateji 5: Hem yük hem yolu taşımacılığı için mevcut tesislerin bulunması ve bu yatırımların atıl hale gelmemesi için sürekli harcama yapılıyor olması

Strateji 6: Havaalanı ulaşımının demiryolu ile desteklenmesi. Hızlı tren devreye girdiğinde bu sorun çözülecektir. Yenişehir'e mevcut durumda yük trafiği bulunmamaktadır, devam eden kargo binasının kiralanması girişimleri bulunmaktadır

Strateji 7: Globalleşmiş ve just-in-time çalışan bir sektör olan otomotiv sanayinin hava alanı yük taşımacılığı için fırsat olması

Strateji 8: Lojistik köyün Gemlik'te yapılması durumunda Yenişehir Havaalanı canlandırılmalıdır. Demiryolu ile Gemlik-Yenişehir bağlantısı kurulmazsa ilerleme olmaz. Bu bütünlük yapı kurulmazsa Gemlik ile Yenişehir rakip olur ve Gemlik'te de bir havaalanı kurulması beklentisi oluşur. Yenişehir – gemlik arası tren yolu bağlantısının sağlanması ve Gemlik ,le Yenişehir'in birbirini tamamlaması, böylece Yenişehir Havaalanının atıl hale gelmesinin önlenmesi

Strateji 9: Yük kategorileri en kısa zamanda tüketiciye ulaşması gereken yüklerdir. Mevcut durumda havayolu kargosu İstanbul üzerinden gitmektedir. Gemlik-Yenişehir bağlantısı olursa rota Bursa üzerinden geçecektir. Tarım ürünleri taşımacılığında da önemli potansiyel vardır.

Strateji 10: Kent içi ulaşım da havayolunun kullanılması ile çözülecektir.

Öncelik 3: Kent içi ulaşım

Strateji 1: Metro taşımacılığının özendirilmesi ve diğer taşımalarla entegre edilmesi. Metrodan inen yolcu shuttle/ring taşımacılığını kullanabilmeli ve besleme hatları oluşturulmalı

Strateji 2: Toplu taşıma konusunda toplumsal bilinçlendirme, eğitim, teşvikler olmalı, çevre kirliliğini önlemek için toplu taşımanın özendirilerek araç kaynaklı CO2 salınımının azaltılması ve yenilenebilir kaynakların teşvik edilmesi

Strateji 3: Araç trafiğine kapalı caddeler artırılabilir.

Strateji 4: Merkezde lokal ulaşım çözümleri üretilip araç trafiği azaltılmalı. Eski şehir (old town) etrafında otopark alanları yapılarak şehrin merkezinin trafiğe kapatılması.

Strateji 5: Kentsel dönüşüm ile merkezden göç edilmesi sonucu kent içi ulaşımın rahatlaması.

Öncelik 4: Yeni otoyol yatırımları

Strateji 1: Güzergâhların verimli şekilde belirlenmesi

Strateji 2: Otopanın İzmit bölgesine ulaşımı kolaylaştırması (Yurtiçi harekette tır taşımacılığında İstanbul'un payı büyük)

Strateji 3: İstanbul- İzmir Otoyolu limanların hinterlandını genişletmek yerine rakipler ortaya çıkarmaktadır. Ancak demiryolu hinterlandı genişletici etki yaratabilir.

Strateji 4: Demiryolu asgari 120 km.de fizibil olmaktadır. Bu nedenle, demiryolunun aktarmasız Eskişehir'den Gemlik'e gelmesinin sağlanması gereklidir. Eskişehir'den gelen yük tekrar başka yerde aktarma yapılırsa demiryolunun kullanılmaması söz konusudur.

Strateji 5: Bandırma YHT hattının yük taşıyacak şekilde yapılacak olmasına rağmen Eskişehir'de YHT hattı yük taşıma odaklı düşünülmemektedir. Yolcu taşımak ekonomik değildir. Önce yük taşıması sonra yolcu taşıması yapılmalıdır.

Değerlendirme

2014-2023 TR41 Bölge Planı hazırlık sürecinde oluşturulan Bursa 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 Bursa ili için temel eğilimler belirlenmiştir.

Toplantının 2. Oturumunda ise 2023 yılına yönelik olarak temel eğilimler çerçevesinde “Afetler/ Kentsel Dönüşüm/ Mekân ve Yaşam Kalitesi”, “Gelişen Sektörler/ Hizmetler/ Turizm”, “Doğal Eşikler”, “Yeni Ulaşım Yatırımları/Lojistik Merkez/ Kent içi Ulaşım/Yenişehir Havalimanı”, “Mevzuat/ Yerinden Yönetim/ Planlama Kademelenmesi” ve “Kırsal Kalkınma /İlçelerin Gelişimi/ Bölgesel Gelişme” başlıkları altında Bursa ili için güçlü, zayıf yönler ve fırsat-tehditler ortaya konulmuştur. Toplantının son oturumunda ise “Mekânsal ve Bölgesel Gelişme/ Yerleşimler” ve “Bölgesel Ulaşım / Lojistik / Erişilebilirlik” başlıklarında 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 Bursa 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.

AD	SOYAD	KURUM ADI	GÖREVİ
Prof. Dr. Nilüfer	AKINCITÜRK	Uludağ Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü	Bölüm Başkanı
Yrd. Doç. Gül	ATANUR	Bursa Teknik Üniversitesi Doğa Bilimleri Mimarlık ve Müh. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü	Bölüm Başkanı
Hakan	BEBEK	Bursa İl Özel İdaresi İmar ve Kentsel İyileştirme Müdürlüğü	İmar ve Kentsel İyileştirme Müdürü
Serkan	CANLI	Gemlik Liman Başkanlığı	Başkan
Serhan	ÇİLENGİR	GEMPORT / YILPORT	Müdür
Yrd. Doç. Yasemin	ERBİL	Bursa Orhangazi Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi	Öğretim Üyesi
Enes Battal	KESKİN	Bursa Kent Konseyi	Genel Sekreter
Uluay	KOÇAK GÜVENER	Bursa Büyükşehir Belediyesi (İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı)	Şehir ve Bölge Plancısı
A. Feray	KOYUNLULAR	Bursa Büyükşehir Belediyesi Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı	Kentsel Dönüşüm Şube Müdürü
Onur	KÜÇÜKAKDERE	GEMPORT A.Ş.	Lojistik Müdürü
Doç. Dr. Neslihan	SAM	Uludağ Üniversitesi Kamu Yönetimi Bölümü Kentleşme ve Çevre Sorunları ABD Bşk.	Öğretim Üyesi
Sudi	ŞAHİN	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Yenişehir Havaalanı Müdürlüğü	Alan Müdür Yardımcısı
İbrahim	TARI	Bursa Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü	İl Acil Durum Müdürü
Cemil	TEKİN	Burkent A.Ş.	Genel Müdür

AD	SOYAD	KURUM ADI	GÖREVİ
Halil	TURGUT	Bursa Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü	İl Müdür Yardımcısı Vekili
Ali Tanver	YAZICIOĞLU	Bursa Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş.	Genel Müdür
Önder	YILDIZ	Borusan Lojistik	Satış Müdürü

Not: Katılımcılar soyadına göre alfabetik olarak sıralanmıştır.