

Mekânsal Gelişme ve Erişilebilirlik Özel İhtisas Komisyonu

15.05. 2013
Anadolu Üniversitesi



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

Eskişehir 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:

- 50 yaş ve üzeri binaların riskli olduğu yaklaşımı eksiktir. Anadolu Üniversitesi Yer ve Uzay Bilimleri Enstitüsü tarafından yapılan araştırma göstermiştir ki 99 yılı öncesinde yapılan binaların % 25 'i 6 ve üzeri depremde yıkılma veya ağır tahrip riski altındadır. Aynı zamanda 99 sonrası yapılan binalarda da mevzuata uygun yapılmama, teknik denetimlerin yapılmaması sebebi ile risk sürmektedir. Örneğin Van depreminde yıkılan binaların % 40' ı 99 sonrası yapılan binalardır. Ancak Bursa ile Van denetim anlamında eşit durumda değildir.
- Bölge planı, Çevre ve Şehircilik bakanlığı ile koordineli olarak ve bakanlık tarafından hazırlanan Afet Riski Altındaki Alanların belirlendiği harita dikkate alınarak hazırlanmalıdır (6306 sayılı yasa da bu anlamda dikkat alınmalı) .
- Mevcut durumda kullanılan çevre düzeni planının 8 yıllık bir plan olması nedeniyle güncelleme yapılması gerekmektedir. Mevzuat değişikliklerine uyumlu hale getirilmesi gereklidir. İl bazında güncel bilgiler valilik tarafından sağlanabilir.
- Komisyonların yalnızca iller düzeyinde değil bölge genelinde de toplanması gerekmektedir.
- Yolcu ve yük taşımada tren yollarının ağırlık kazanması, otobanların artırılması ve Gemlik limanına Eskişehir bağlantısının sağlanması gereklidir. Üst başlık olarak ulaşım imkânlarının geliştirilmesi ve mekânsal erişilebilirlik Eskişehir'in gelişiminde önemli rol oynamaktadır.
- 6360 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ile Büyükşehir belediye sınırları il sınırları olarak belirlenmiştir. Sınırların genişlemesiyle imar hususunda belediyenin sorumlulukları artmaktadır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile koordineli çalışmalar yapılmalıdır.
- 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun gereğince riskli alan ve yapıların belirlenmesi için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile belediyelerin işbirliği içinde çalışması gereklidir.

- Riskli alan belirlenmesi hususunda mülkiyet hususu ön plana çıkmaktadır. Zira riskli alanda yaşayan insanların tasfiye edilmesi ve yeni yerlere yerleştirilmesi hususu da önem kazanmaktadır. Riskli alanda yaşayan insanların nereye ve nasıl yerleştirileceği sorunu çözümlenmelidir. Bu konuda bakanlığın çıkardığı yönetmelikler bulunmaktadır.
- Eskişehir’ in ilçeleri ve mahalleye dönüşecek köyleri merkezden beslenen ve merkeze dönük yerlerdir. Buraların gelişimi için maden alanında ve tarım alanında gelişme gösterilmelidir.
- Mihalıçcık ilçesinde bulunan Koyunağlı Termik Santrali’ nin Çatacık Ormanına etkisi, termik santralin getireceği konut ihtiyacı ve ilçenin gelişimine olacak etkisi daha ayrıntılı tartışılmalıdır.
- Mihalıçcık ilçesi, Beypazarı ve Nallıhan’ a gidiyor. Termik santral potansiyeli kullanılmalı ve bu ilçe geliştirilmelidir.
- Sera sistemi Sarıcakaya ve Mihalgazi de desteklenebilir ve geliştirilebilir.
- Şerefiye, Hamidiye köylerinde MTA sıcak su araması yapıyor. Sıcak suyun buralarda sera sisteminde kullanılması ile seracılık geliştirilebilir. Afyonda bunun örnekleri mevcuttur. Sıcak su sayesinde ürün çeşitliliği sağlanabilecektir.
- Merkez ve Sarıcakaya termal turizm potansiyeline sahiptir. Mevcut termal turizm potansiyeli kullanılmalı ve desteklenmelidir.
- Çifteler ilçesi merkeze yakınlığı ile Sivrihisar ilçesi de büyük ve gelişime açık bir ilçe olarak yeni gelişim odakları olabilir.
- Mekânsal veri eksikliği Eskişehir ili genelinde plan çalışmalarını olumsuz etkilemektedir. Ajans öncülüğünde Bursa, Eskişehir ve Bilecik illerinde ortak veri portalı oluşturulabilir.
- Fiziksel planlar beraber değerlendirilmeli ve planlar arasındaki çelişkiler analiz edilmeli ve giderilmelidir. Ulaşım ana planı yeni gelişmeleri göz önüne almalıdır.
- Eskişehir’de tek merkezli yapı bulunmaktadır. Tüm ilçeler tek bir il merkezinden beslenmektedir. Eskişehir gelişen bir ildir ve daha büyük metropollerle ilişkisi arttıkça merkez ilin potansiyeline yeterli gelmeyecektir. Yatırımlar il merkezinden ilçelere kaydırılmalı ve ilçeler de merkez haline getirilmelidir. Eğitim, turizm, sağlık gibi odaklar seçilerek merkezler ilçelere kaydırılmalıdır.
- Kırsal kalkınmaya bölge planında özellikle yer verilmelidir. Lojistik köy gibi projeler, KÖYDES’ ten yararlanma için çalışmalar yürütülmelidir. Tarımı destekleyen alt merkezler oluşturulmalıdır.
- Sadece tarım alanında gelişme sağlanarak kırsal kalkınmayı gerçekleştirmek mümkün değildir. Sanayi yatırımı da yapılarak kırsal kalkınma sağlanmalıdır. Seyitgazi buna bir örnektir. Kırsal kalkınma sağlanabilmesi için kırsalın ekonomik imkânlarının çeşitlendirilmesi gerekmektedir. Aynı zamanda kırsalda eğitim, sağlık gibi hizmetlerin yeterli olmaması da ekonomik olarak iyi durumda olsa dahi kırsalda yaşayan nüfusun merkeze yerleşmesi sonucunu doğurmaktadır. Bu nedenle sanayi ve tarım yatırımları yanında eğitim sağlık gibi alanlarda da yatırımlar yapılmalı ve kırsalın yaşanılabilirlik düzeyi artırılmalıdır.
- Eskişehir ili, merkezin bu denli geliştiği kırsalın ise bu kadar az nüfusa sahip olduğu az sayıda illerden biridir.
- Merkezden kırsala ulaşım imkânlarının yeterli olmaması sebebi ile de kırsal yeterince gelişmemektedir.
- YHT Eskişehir’in gelişimi açısından çok önemlidir. Çevre illere ulaşımında zaman tasarrufu sağlamak ve kombine taşımacılık imkânları sunmaktadır.

- Lojistik köy yatırımı çok önemli bir yatırımdır. Lojistik merkez- OSB bağlantısı sağlanmalıdır.
- Eskişehir - Antalya bağlantısı önemlidir ve bu bağlantının sağlanması için yatırım yapılmalıdır.
- Eskişehir’de havayolu ulaşımında düşüş yaşanmaktadır. Afyon’daki havaalanı kullanıma geçtiğinde bu sayı daha da düşecektir. Bu sayının artırılması sağlanabilirse Eskişehir’in gelişimine katkı sağlayabilir.
- Havaalanının etkinleştirilmesi için 2 Eylül Kampüsü’nde ulusal uçak bakım merkezi oluşturulması projesi bulunmaktadır. Ancak bu işlerde İstanbul ön plandadır.
- Kargo taşımacılığında (havayolu ile) Eskişehir’in lojistik merkez olması projesi düşünülmektedir (Dubai, Singapur, Londra örnekleri gibi). Eskişehir 3 milyon metrekarelik rezerv alanına sahiptir. Bu alan kullanılabilir durumdadır. Bölgenin gelişimi açısından çok önemli bir projedir.
Bu proje ulusal havacılık planları ile de paralellik göstermektedir. Kalkınma Bakanlığı tarafından desteklenen raylı sistemler ve havacılık alanında 2 mükemmeliyet merkezi projesi bulunmaktadır. Bu projeler ile de uyum göstermektedir.
- Yatırımlar hususunda kurumlar arasında koordinasyon ve iş birliği eksiklikleri bulunmaktadır. Lojistik merkez sadece TCDD tarafından yürütülmemeli, karayolu bağlantıları açısından da güçlendirilmelidir.
- Han-Frigya Yazılıkaya tarih turizmi için önemli bir noktadır ve bölgenin turizm potansiyelinin geliştirilmesi açısından bu bölgeye yatırım yapılmalıdır. Han ilçesi Eskişehir’ in en uzak, en az nüfusa sahip ve ulaşımı en zor olan ilçelerinden biridir. Bu noktada da Kütahya-Eskişehir-Afyon ortak çalışma alanı olarak ele alınması daha uygun olacaktır.

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**
- **Ulaşım- Erişilebilirlik- Kent İçi Ulaşım**
- **Gelişme Odakları (Merkez- İlçe Gelişmişlik Farkları)**

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

1.Afetler- Kentsel Dönüşüm

Güçlü yönler

- Eskişehir’de sivilaşma riski yüksek arazilerin görece daha az olması
- Eskişehir Büyükşehir Belediyesinin Kentsel Dönüşüme önem vermesi

- Eskişehir’de merkez odaklı bir yerleşim olması sebebi ile merkeze yakın yeni metropol alanlar oluşturulabilmesi için yeterli alanın mevcut olması
- Karapınar ilçe belediyesinde kentsel dönüşüm projelerinin yapılıyor olması. Karapınar ilçesindeki kentsel dönüşüm alanı genişletilmektedir. (Gündoğdu Belediyesinde deprem riskine ilişkin bir dönüşüm yapıma planı yapılmasına rağmen proje uygulanmamaktadır.)
- İnşaat sektöründeki gelişmeler neticesinde artık daha sağlam binalar yapılıyor olması
- İkinci derece deprem bölgesinde olması (birinci dereceye oranla)
- Bürokrasinin özellikle inşaat ve yapı denetim konusunda iyi işliyor olması, kayıtlı bir ekonominin varlığı ve yapı denetim işinin ciddiye alınıyor olması
- Belediyenin kentsel dönüşüm alanında bilgi birimine ve tecrübeye sahip olması
- Belediyenin kentsel dönüşüm bürosuna sahip olması ve vatandaşın bu bürolardan bilgi edinme imkânının olması, erişimin kolay olması
- Vatandaşın kentsel dönüşüm hususunda bilinç seviyesinin yüksek olması

Zayıf Yönler

- Yapı envanterinin bulunmaması, Türkiye genelinde envanterin sadece İstanbul’da bazı yerlerde olması ve dolayısıyla kentsel dönüşümün dayandırılacağı tespitlerin yeterli olmaması (yapıların yaşından, ilgili bölgede kaç kişi yaşadığına dair geniş çaplı bir araştırma eksiliği)
- Kentsel dönüşüme sadece afet açısından bakılması, fonksiyonellik görsellik açısından yeterince bakılmadığı, kentsel dönüşümün bölgeler ve yapılar olarak değerlendirmeme eskikliği
- Şehir merkezindeki yapılaşmada planlamanın yetersiz oluşu (Binaların kat sayıları artarken yollarda düzenleme yapılmaması)
- Kentsel dönüşümün sadece bilinen anlamıyla ele alınması, içsel dinamiklerin dikkate alınmaması, sosyal ve ekonomik boyutların düşünülmemesi, sadece bina yenilemesi olarak görülmesi
- Yapı stokunun afetlere karşı sorun teşkil ediyor olması. Anadolu Üniversitesi Yer ve Uzak Bilimleri Enstitüsü tarafından yapılan çalışmaya göre Eskişehir merkezinde bulunan 11.000 binanın 6 ve üzerinde bir depremde yıkılacak durumda olduğu, bu yapı stokunun %20-25’inin yıkılacak veya hasar göreceği belirtilmiştir. Kentsel dönüşüm bunu çözecek bir gerekliliktir. Fakat dönüşüm kenti kent yapan olguların kimliğini yok etmeyen bir şekilde olmalıdır.
- Güncel afet haritasının bulunmaması (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ülke genelinde afet haritası yapmak için ihaleye çıkılacak buna dayanarak kentsel dönüşüm yapılacaktır.)
- Kentsel dönüşüm vurgusu yapılırken genel olarak deprem odaklı düşünülmesi, dönüşüm sonucunda enerji verimliliği, temiz enerji gibi konuların yeterince dikkate alınmaması
- İnönü ve Alpu ovalarında oluşan geniş alüvyonlu topraklardan oluşan alana kurulmuş olması
- Kuzey Anadolu fay hattına yakınlık
- Eskişehir ili fay hattı yeri tespitinde kurumlar tarafından farklı çalışmaların yapılıyor olması ve kurumlar arası eşgüdüm eksikliği
- Geçmişten gelen imar planlarının yetersiz olması, hukuki olarak yapısal dönüşüm sorunu bulunması
- Kamuoyunun kentsel dönüşüme karşı önyargılı davranması

- Büyükşehir Belediyesi ve Osmangazi Üniversitesi tarafından ayrı fay hatları ve zemin etüdü çalışmalarının yapılmış olması ve çalışmalar arası tutarsızlıkların bulunması (Osmangazi Üniversitesi'nin bulunduğu meşelik kampüsünde fay hattı olmadığı yansıtılmış)
- Afet işlerindeki mevzuat yeniliği vs. nedeniyle kurumlar arası yetki sorunu
- Bölgenin turizm potansiyelini üç il genelinde ortaya koyan bir turizm envanterinin eksikliği
- Halkın zihninde afete dayalı kentsel dönüşümle farklı amaçlarla yapılan kentsel dönüşümün birbirine karıştırılması
- Bitişik nizamlı yapıların ve dar yolların varlığı
- Mevzuatta belirtildiği üzere 7 m altındaki yolların yürüme yolu olarak ayrılması gerekirken araç yolu yapılması
- Merkezdeki sanayi alanlarının kent içindeki varlığı nedeniyle kentin bölünmesi

Fırsatlar

- Afet yönetim sisteminin işlevsel olabilmesi için transit yollar ile şehir içi ulaşımının entegrasyonunun sağlanması için çalışmalar yapılıyor olması
- 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi hakkında kanunun varlığı, kentsel dönüşüm için yasal altyapının sağlanmış olması
- Tecrübeli bir belediyeye sahip olması
- Afet ile ilgili nitelikli çalışmalar yapabilecek iki üniversitenin olması
- Eskişehir'de yapı nizamları ve yapıların durumu nedeni ile kentsel dönüşüme uygun olması

Tehditler

- Büyükşehir belediyesi yasası sonrasında 15 ilçe belediyesinden büyükşehir sorumlu olması
- 6306 sayılı kanun kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanması planlanan afet riskleri haritasının bölge planı ile çelişki içerebilecek olması
- Afet Yasası ve diğer mevzuatın çelişmesi
- Türkiye'nin bütünlük güncel afet haritasının bulunmaması
- Havaalanının kentin içinde kalması (hem vatandaşlar hem de havaalanı için risk taşımaktadır.)

2. Ulaşım- Erişilebilirlik- Kent İçi Ulaşım

Güçlü yönler

- Karayolu ulaşımı açısından yeterli bir altyapıya sahip olması
- Devam etmekte olan otoyol ve Eskişehir bağlantı yolları projeleri, 2014 yılı için Güney Çevre Yolu projesinin olması
- İlçeleri merkeze bağlayan projelerin varlığı Eskişehir- Sarıcakaya, Alpu-Mihalıççık, Sarıcakaya-Nallıhan, Eskişehir-Seyitgazi-Kırka vb. Karayolu çalışmaları. Sarıcakaya- Göynük bağlantısının yapılması ilerleyen dönemde gündemdedir. Bursa- Sivrihisar-Ankara karayolu da bu projeler kapsamında yapılmaktadır.
- Havaalanı bulunması
- Yüksek Hızlı tren merkez hattı üzerinde bulunması

- Karayolunda olduğu kadar demir yolunda da kavşak konumunda olması
- Şehir içi ulaşımda da raylı sisteme sahip olması
- Kent merkezinin raylı sisteme uygun hale getirilmiş olması ve yeni yapılacak yerleşim alanlarına raylı bağlantı sağlanmasının daha ekonomik olması
- Çevre illere duble karayolu bağlantıları bulunması
- Tek merkezlilik ve nüfusun bu merkeze çok yakın yerleşmiş olması ulaşımın yürüyerek sağlanabilmesi açısından güçlü bir yöndür.

Zayıf Yönler

- Kent içi ulaşımda tramway sisteminin tren garına uğramıyor olması
- Otopark konusunda il merkezinde mülkiyet ve mevzuat ile ilgili sorunların bulunması
- Mevzuat dışında kurumlar arasında da koordinasyon eksikliği bulunması
- Merkez-ilçe ulaşımının zayıflığı, Eskişehir’den ilçelere ulaşımın sadece karayolu ile sağlanabiliyor olması
- Kent içi ulaşımda hafif raylı sistemde karayolunun çakışması
- Eskişehir’in merkezi konumda olması avantaj olduğu kadar dezavantaj olması (sadece uğrak yeri olması)
- Kent merkezinde otopark sorunu olması, boşluk alanların olmaması
- Hızlı tren güzergâhının kenti kuzey ve güney arasında kopukluk yaratması
- Karayolunun yeni yaptığı altgeçit ve üstgeçitlerin kent dışında olmaması
- Ulaşım ve erişilebilirlik konusunda yatırımlarda nicel getirilerin yanında sosyal boyutun yeteri kadar dikkate alınmaması
- Toplu taşımacılığın yeterli seviyede olmaması (Taşıt kullanımı kısıtlandırılarak toplu taşıma kullanımı artırılabilir.)
- Karayolu ile demiryolunun kesişmesi nedeniyle trafik akışının kesintiye uğraması
- Yıkılamayan binalar nedeni ile yolların daralması
- Eskişehir kent merkezinin ve iş alanının tek merkezli yapıda olması. Eskişehir’de günlük 250000 yolculuk yapılıyor, bu hareketin hepsinin tekbir noktaya olmasının sorun yaratması
- Kent merkezinde araç depolama alanları ve otoparkların yeterli sayıda bulunmaması (Ulaşım ve erişim için 80.000 araçlık otopark kapasitesi olmalıdır. Toplu taşıma merkeze erişimi sağlamalı, kent merkezi içi ulaşım da araçlarla sağlanmalıdır. Eskişehir’de lineer değil daire şeklinde gelişme olması nedeniyle lineer toplu taşıma olması sorunu çözememektedir dolayısıyla ana akslar etrafında radyal yollar olması gerekme fakat bulunmamaktadır. Ulaşımında önemli olan kaç dakikada kaç km yol alınmalı sorunudur ve Eskişehir’de bu süre 8 dk. olarak uzun bir süredir.)
- Havayolu taşımacılığı ile ilgili konuların yeterince dikkate alınmaması, Hasanbey lojistik merkezi ile entegre bir ulusal havayolu kargo dağıtım merkezi ve uçak bakım merkezi yapılması önerisinin olmaması
- Şehir merkezinde tren yolunun kenti ikiye bölmesi sorunu

Fırsatlar

- Hem demiryolu hem de karayolu ağının merkezinde olması

- Eskişehir'in karayolu ana arterleri üzerinde olması, kuzey-güney ve doğu-batı hatlarında bulunması
- Ulaşım ve erişilebilirliğin yüksek olması sebebi ile üniversitelerin sayısının artırılıp eğitimli nüfusun sayısının da artması potansiyeli
- Ulaşım imkânları sayesinde turizmin gelişime açık olması
- Transit trafik ile yerel trafiğin sürdürülebilir şekilde entegrasyonun sağlanabilecek olması

Tehdit

- Eskişehir'in büyükşehirler arasında yer alması ve hızlı tren ile erişilebilirliğin artarak banliyö konumuna gelmesi kirlenici sanayi de beraberinde getirme riski bulunmaktadır. Bunun neticesinde yaşam alanlarının gelişmesi olumsuz etkilenecektir. Dolayısıyla İstanbul Ankara ve İzmir arasında yer alan Eskişehir için bu durum tehlike yaratmaktadır. Sanayi yönünden gelişmiş İzmit, Sakarya gibi illerde entelektüel yapı ve beşeri gelişmişlik düzeyi düşüktür. Eskişehir'in bu illere ve Ankara çevresindeki illere kıyasla beşeri gelişmişliği yüksektir. Bu durum Eskişehir'in kendi demografik yapısından kaynaklanmaktadır.

3. Gelişme Odakları (Merkez- İlçe Gelişmişlik Farkları)

Güçlü Yönler

- Gelişime açık ve istekli ilçelerin bulunması
- Üniversitelerin varlığı
- Halkın eğitim seviyesinin yüksek olması ve ilin kozmopolit yapıya sahip olması
- Eskişehir OSB'nin güçlü olması, gelişmesi için altyapının ve alanının yeterli olması ve karayolu-demiryolu bağlantılarının olması
- Büyük bir lojistik merkezinin olması
- Termal sağlık turizminde ve seracılıkta kullanılmak üzere sıcak su kaynaklarına sahip olması
- TÜLOMSAŞ, TEİ gibi güçlü kurumların varlığı
- Alpu- Eskişehir arasında AB hibesi ile test merkezi kurulması (Avrupa'da 3 adet bulunmaktadır ve Eskişehir ile bu sayı 4 olacaktır.) projesinin uygulanması ve burada demir yolu ulaşımı için üretilecek olan lokomotif, vagon vb. test edilebilecek olması
- Nüfusun eğitim seviyesinin yüksek olması ve kozmopolit bir yapıda olması

Zayıf Yönler

- İlçelerde altyapı eksikliği bulunması, ilçe nüfuslarının artışı ile altyapı sorunlarının yaşanması
- Han-Frig vadisinin üç ilin sınırları içerisinde olmasından kaynaklı koordinasyonsuzluk yaşanması
- Banliyö sistemi çözüm olabilir ulaşım bakımından, ilçelerin gelişmesi açısından
- Göç sorunu (Son on yıla kadar dışarı beyaz yakalı göçü veriyor iç göç olarak da Kütahya, Bilecik ve Afyon'dan gelen niteliksiz nüfus alıyordu. Son yıllarda ise Doğu Anadolu'dan gelen nüfus fazlalaşmıştır.)
- Kırsal kalkınma ile ilgili güçlü bir yön ortaya konmamış olması
- İlçelerin il merkezine uzak olması
- İlçelerdeki nitelikli eğitim ve iş olanaklarının kısıtlılığı nedeniyle il merkezine göç olması

- Kırsal göçün önlenmesine yönelik alt merkezde yerinde gelişim ve değişim uygulama eksiklikleri
- Mihaliççık yolunun olmaması nedeniyle termik santral için çalışan kimselerin ulaşımında sıkıntı yaşamaları
- Eskişehir mevcut OSB'nin doluluk oranının tam olmamasından dolayı Eskişehir'de yeni OSB yapılamaması ve bu durumun ikinci bir sanayi alanının gelişmesini engellemesi
- Üç il genelinde planlamaya esas olacak doğal, kültürel, fiziksel verilerin yetersizliği
- Bölgenin turizm potansiyelini üç il genelinde ortaya koyan bir turizm envanterinin eksikliği

Fırsatlar

- Eskişehir'in okuryazar nüfusunun yüksek olması ve bunun üniversite sayısının artırılarak daha da artmasının sağlanabilecek olması
- Çatacık gibi ormanlara, Yazılıkaya gibi tarihi değerlere sahip olması
- Sıcak su kaynaklarına sahip olması
- Mihalgazi örneği gibi tarım ve entegre tesislerin bir arada olması ile kırsal kalkınmanın sağlanması
- Büyükşehir yasasının yürürlüğe girecek olması ve böylece ilçeleri de kapsayan bütüncül planlar yapılacak olması
- Ziyaretçi sayısının artırılarak turizmin ekonomik kalkınmaya katkı sağlaması

3. Oturum: Öncelikler ve Stratejiler

TEMA 1: Mekânsal Gelişme/ Yapılaşma Çalışma Grubu

Öncelik 1: Yapılaşma

Strateji 1: Yapı envanteri çıkarılması

Strateji 2: Fay hatları haritasının güncellenmesi

Strateji 3: Zemin etüdü çalışmalarının yenilenmesi- yapılan zemin etüdü çalışmalarının onay mercilerinin belirlenmesi

Strateji 4: Ruhsat aşamasında alt kademe belediyelerin ruhsat verirken jeolojik/jeoteknik etütleri göz önünde bulundurulması

Strateji 5: Yapılaşmaya yönelik mevzuatın kendi içerisinde tutarlılığının sağlanması ve yapılan değişikliklerin uygulamaya yansıtılması

Strateji 6: Kent içi yapı özelliğini yitirmiş binaların yeniden düzenlenmesi

ÖNCELİK 2: İmar planlarının güncellenmesi

Strateji 1: Bölge planı kararları doğrultusunda oluşturulacak alt bölgeler için 1/25.000 ölçekli nazım imar planlarının hazırlanması

Sorumlu Kuruluş: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Büyükşehir Belediyesi, Tapu ve Kadastro

Uygulama Esası: Uygulayıcı, sorumlu kurum ve kuruluşlardan komisyon oluşturulması

Strateji 2: Üst ölçekli planlar ile alt ölçekli planların birbiri ile uyumlu ve tutarlı olması, hazırlayan kurumlar arasında eşgüdüm sağlanması

Strateji 3: Mülkiyet ile ilgili sıkıntıları giderecek yasal düzenlemelerin yapılması ve bütçe aktarılması

Strateji 4: Planlarda ortak dil kullanımı sağlanması

ÖNCELİK 3: Yeni imar planlarının yapılması (Büyükşehir Belediye Yasası kapsamında imar planına dahil edilecek olan yerlerden sonra Eskişehir genelinde)

Strateji 1: Hâlihazır harita ihtiyacının giderilmesi, plan altlığı verileri sağlanması(jeolojik etütler vb.) ve bu konuda belediyelere ödenek aktarılması

Strateji 2: Köylerin özelliklerini koruyacak şekilde plan yapılmasının sağlanması (tek tip imar şeklinde olmamalı- yöreye özgü olmalı)

ÖNCELİK 4: Gelişme Alanları

Strateji 1: Mezarlık ve OSB kent gelişimini engelleyici bu yüzden batıya yönelen gelişme söz konusu. Batıda ise tarım toprakları bu yöne gelişimi engellemektedir. Bu durumdan kaynaklanan mevcut yapılarda kat yüksekliğini artış eğilimi kontrol edilmelidir.

Strateji 2: İlçelerin öne çıkan gelişmelere göre yatırım yapılması. Bu hususta bakanlıklar arasında koordinasyon sağlanmalı

Strateji 3: OSB'nin genişlemesi kontrol altına alınmalı (OSB-kent-OSB parçalı yapının önlenmesi)

Strateji 4: Öncelikle plana sahip alanlar ve buralardaki yapı stoku etkin kullanılmalı

Strateji 5: Çifteler' in yeni gelişme odağı haline getirilmesi

Strateji 6: Mahmudiye-Hamidiye eğitim bölgesi olmasına yönelik yapılan çalışmaların desteklenmesi

Strateji 7: Vadişehir –Sultandere civarı üniversite alanı olarak seçilebilir.

ÖNCELİK 5: Kentsel Dönüşüm

Strateji 1: Karapınar gecekondular kentsel dönüşüm projesinin tamamlanması, küçük sanayi sitesi dönüşüm projesi yapılması (Bunun için mülkiyet analizi, vatandaş ile görüşmeler yapılıyor. Buradaki küçük sanayicinin yeni yapılan KSS alanına taşınması sağlanacaktır.) Gündoğdu bölgesindeki dönüşüm projesi ise iptal edilmiştir.

Strateji 2: Afet kapsamında, riskli alanlara yönelik olarak eski otopark mevkiinde(Mustafa Kemalpaşa mahallesi ve çevresi) 6-7 mahalleyi kapsayan ve toplam 56 hektarlık alanı kapsayan Büyükşehir Belediyesinin bir dönüşüm projesinin uygulanması (Çevre ve Şehircilik Bakanlığından onay alan projenin Bakanlar Kurulu tarafından onaylanması beklenmektedir.)

Strateji 3: Kocakır Mevkiinde toplam rezerv alanı 850 hektar olan ekolojik kent projesi hususunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı çalışmaları devam ediyor.

Strateji 4: Baksan Sanayi Sitesinde kentsel dönüşüm proje çalışmaları yapılması (Keresteciler Sitesi dönüşümü için analizler yapılmaktadır.)

Strateji 5: TOKİ tarafından “konut + ticaret” alanı olarak düşünülen stadyum alanında ilgili yönetmelik/genelge gereği konutta yaşayacaklar için yapılması gereken sosyal donatılar düşünülmemiştir. Belediyenin tavsiyesi ise bu alanın “meydan + otopark” olarak değerlendirilmesidir.

Tema 2: Bölgesel / Kent-İçi Ulaşım / Erişilebilirlik Çalışma Grubu

BÖLGESEL ULAŞIM

ÖNCELİK 1: Ulaşım modları arasında entegrasyon sağlanması

Strateji 1: Eskişehir liman bağlantısının sağlanması (Demiryolu ile Gemlik bağlantısı)

Strateji 2: Yapılmakta olan ulaşım yatırımları:

- a. Ankara-Eskişehir-Bursa Otoyolu
- b. Ankara-Sivrihisar-İzmir Otoyolu
- c. İstanbul-Antalya bağlantısı (Eskişehir için önemli)
- d. Eskişehir-Sarıcakaya-Nallıhan
- e. Eskişehir-Alpu-Mihalıçcık yolu
- f. Mihalıçcık Kırbaşı bağlantısı
- g. Eskişehir Güney Çevre Yolu (Bölünmüş Yol)

Strateji 3: OSB - lojistik merkez arası demiryolu ve karayolu bağlantısı sağlanması

Strateji 4: Kentin bütün lojistik ihtiyacı bir arada düşünülerek ihtiyacı giderecek şekilde lojistik merkezin tasarlanması (kamyon, tır parkı, lojistik şirketler vs.)

Strateji 5: Lojistik merkezin sadece demiryolu müşterilerine hizmet vermesi yerine kamyon, tır parkı, lojistik şirketler, yurtdışındaki gibi kara yolu taşımacılığına ilişkin faaliyetlerin de dahil edilmesi (Ankara Kazan lojistik merkezi örneği, Kazan’da kargo şirketleri vs. yer alıyor.)

Strateji 6: Lojistik merkezin otoyol ve diğer karayolu bağlantısının sağlanması

Strateji 7: Frig vadisi gibi karayolu ulaşım ağı içinde olmayan özellikle turistik yerlere ulaşım sağlanması ve erişilebilirliğin artırılması için turizm bakanlığı yatırım programı fonlarından yararlanılması (Bakanlık bir yatırımı yatırım programına aldığı zaman o yere parayı aktarmakta ve yolu karayolu yapmaktadır. Örneğin Han’dan Frig’e ulaşım yerel yollarla sağlanıyor. Büyükşehir Yasasından sonra bu güzergâhlara erişilebilirlik daha da artacaktır.)

KENTİÇİ ULAŞIM

ÖNCELİK 1: Kent içinde trafik güvenliğini sağlamaya yönelik akıllı ulaşım sisteminin kurulması

Strateji 1: Hafif raylı sistemin (tramvay) tren garına ulaşımının sağlanması (Ulaştırma Koordinasyon Merkezi-Üst düzeyde karar alma merkezi niteliğinde olup uygulama yetkisi bulunmamaktadır.)

Strateji 2: Yeni kentsel gelişme doğrultusunda toplu taşımanın geliştirilmesi

Strateji 3: Kent merkezi çeperlerinde otopark yatırımları yapılması, yayalaştırılacak alanlarının yanında otopark alanlarının yapılması

ÖNCELİK 2: Kent merkezinin taşıt trafiğinin azaltılması

Strateji 1: Kent merkezinde taşıt trafiğinden arındırılmış yaya bölgelerinin artırılması ve meydanların yapılması

Strateji 2: Bisiklet yollarının artırılması ve bisiklet kullanımı için ana arterlere alternatif farklı güzergâhların belirlenmesi (Bisiklet yolu için imar planları uygun olmaması nedeni ile ana arterler başta olmak üzere yol ağı bisiklet yolunun sürekliliğini sağlamayı engellemektedir. Eskişehir'in bisiklete binmek için uygun olması ve vatandaşın da bu konuda kent bilinci taşıması açısından bisiklet yolları önem taşımaktadır.)

ÖNCELİK 3: Toplu taşımada entegrasyon sağlanması

Strateji 1: Tramvay bisiklet yaya karayolu ulaşımının entegre olması

ÖNCELİK 4: Engellilere yönelik fiziksel düzenlemeler yapılması

Strateji 1: Toplu taşıma araçlarının kullanıma uygun hale getirilmesi, uygun araç sayısının artırılması

Strateji 2: Yaya üstgeçitleri vb. alanlarda uygun hale getirilmesi

Değerlendirme

2014-2023 TR41 Bölge Planı hazırlık sürecinde oluşturulan Eskişehir 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 Eskişehir ili için temel eğilimler belirlenmiş olup 2. oturumda temel eğilimler doğrultusunda belirlenen "Afetler – Kentsel Dönüşüm" ve "Ulaşım- Erişilebilirlik- Kent İçi Ulaşım ve Gelişme Odakları (Merkez- İlçe Gelişmişlik Farkları)" başlıkları altında 2023 yılına yönelik Eskişehir ilinin için güçlü, zayıf yönleri ve fırsat-tehditleri ortaya konulmuştur. Toplantının son oturumunda ise "Mekânsal Gelişme/Yapılaşma" ve "Bölgesel/Kent-İçi Ulaşım/ Erişilebilirlik" başlıkları altında il için öncelik ve strateji önerilerini sunulmuştur.

Sıralanan öncelik ve stratejiler Bölge Planı 2023 için altlık oluşturulmasında değerlendirilecektir. Verimli geçtiği katılımcılar tarafından dile getirilen toplantının devamı katılımcılar tarafından talep edilmektedir.

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 Eskişehir 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
Ahmet Fatih	AKPINAR	Eskişehir Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü
Yrd. Doç. Dr. Hakan	ANAY	Osmangazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi
Recep	BAYAR	Eskişehir Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü
Prof. Dr. Alper	ÇABUK	Anadolu Üniversitesi Yer ve Uzay Bilimleri Araştırma Enstitüsü
Yrd. Doç. Dr. Nesrin	ÇOLAK	Anadolu Üniversitesi Ulaştırma Bilimleri Enstitüsü
Muharrem	DEMİRER	Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ (TÜLOMSAŞ)
Senem	EKİNCİ	Eskişehir Büyükşehir Belediyesi İmar Dairesi
Şenol	ERTAN	Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı
Hüsnü	KAPTAN	Odunpazarı Belediye Başkanlığı İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Planlama Servisi
Duygu	KAYA	Eskişehir İl Özel İdaresi İmar ve Kentsel İyileştirme Şube Müdürlüğü
Tufan	KESEN	İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü
Süleyman Hilmi	ÖZER	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) YHT Bölge Müdürlüğü
Meral	SOYER	Tepebaşı Belediye Başkanlığı
Süleyman Baki	ŞENOL	TÜLOMSAŞ
Mehmet	TUTAŞ	Karayolları 4. Bölge Müdürlüğü 46. Şube Şefliği
Doğan	URLU	Odunpazarı Belediye Başkanlığı İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Planlama Servisi
Mesut	UYSAL	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) 2. Bölge Müdürlüğü Eskişehir Lojistik Müdürlüğü
Prof. Dr. Eşref	ÜNLÜOĞLU	Osmangazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Deprem Araştırma ve Uygulama Merkezi Müdürlüğü

Not: Katılımcılar soyadına göre alfabetik olarak sıralanmıştır.