

T.C.
EGE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Coğrafya Anabilim Dalı
Beşeri ve İktisadi Coğrafya Bilim Dalı

MUDANYA'DA KENTLEŞME SÜRECİ ve
KENTSEL GELİŞİMİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sinan ALBAYRAK

DANIŞMANI: Prof. Dr. Şevket IŞIK

İZMİR-2018

T.C.
EGE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Coğrafya Anabilim Dalı
Beşeri ve İktisadi Coğrafya Bilim Dalı

MUDANYA'DA KENTLEŞME SÜRECİ ve
KENTSEL GELİŞİMİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sinan ALBAYRAK

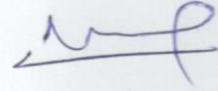
JÜRİ ÜYELERİ

Prof. Dr. Şevket IŞIK (Danışman)
Prof. Dr. Nevzat GÜMÜŞ
Doç. Dr. Arife KARADAĞ

İZMİR-2018

YEMİN TUTANAĞI

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne sunduğum “**MUDANYA’DA KENTLEŞME SÜRECİ ve KENTSEL GELİŞİMİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER**” adlı yüksek lisans/doktora tezinin tarafımdan bilimsel, ahlak ve normlara uygun bir şekilde hazırlandığını, tezimde yararlandığım kaynakları bibliyografyada ve dipnotlarda gösterdiğimi onurumla doğrularım.



Adı soyadı ve imza

Sinan ALBAYRAK



T.C.EGE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS

TEZ SAVUNMA TUTANAĞI

ÖĞRENCİNİN

Adı Soyadı : Sinan ALBAYRAK

Numarası : 92120000305

Anabilim Dalı : Coğrafya

Tez Başlığı (Türkçe) : MUDANYA'DA KENTLEŞME SÜRECİ ve KENTSEL GELİŞİMİ ETKİLEYEN
FAKTÖRLER

Tez Başlığı (İngilizce) : Factors Affecting Urbanization Process and Urban Development in Mudanya

Tez Savunma Tarihi : 11.07.2018

Tez Başlığı Değişikliği Varsa Yeni Başlık:

JÜRİ ÜYELERİ

Jüri Başkanı

Unvan, Adı, Soyadı : Prof. Dr. Şevket IŞIK

Karar : ☒ Başarılı O Başarısız O Düzeltme

İmza :

Jüri Üyesi

Unvan, Adı, Soyadı : Prof. Dr. Nevzat GÜMÜŞ

Karar : ☒ Başarılı O Başarısız O Düzeltme

İmza :

Jüri Üyesi

Unvan, Adı, Soyadı : Doç. Dr. Arife KARADAĞ

Karar : ☒ Başarılı O Başarısız O Düzeltme

İmza :

TEZ HAKKINDA JÜRİNİN GENEL GÖRÜŞÜ

(Jüri Başkanı Tarafından Doldurulacaktır)

Tez savunması sonucunda öğrenci tarafından hazırlanan çalışma;

Oybirliğiyle ☒

Oy çokluğuyla ☐

Başarılıdır

Düzeltilmelidir

Başarısızdır

- Bu tutanak üç (3) işgünü içerisinde jüri üyelerinin raporlarıyla beraber Anabilim Dalı Başkanlığı üst yazısıyla Enstitü Müdürlüğüne gönderilmelidir.
- Tezli yüksek lisans programlarında düzeltme alan öğrencinin 3 (üç) ay içerisinde yeniden savunmaya girmesi zorunludur.

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: KENTLEŞME OLGUSU VE TÜRKİYE’DE KENTLEŞME HAREKETLERİ....	3
1.1. Kent ve Kentleşme Kavramları.....	3
1.2. Kentleşmenin Temel Özellikleri	6
1.3. Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi’nde Kentleşme Süreci.....	7
1.3.1. Türkiye’de Kentleşme Nedenleri	8
1.3.1.1. Ekonomik Nedenler	10
1.3.1.2. Teknolojik Nedenler	11
1.3.1.3. Siyasal Nedenler	12
1.3.1.4. Sosyo-psikolojik Nedenler	14
1.4. TÜRKİYE’DE KENTLEŞME DÖNEMLERİ	15
1.4.1. 1923 - 1950 Dönemi	15
1.4.2. 1950-1980 Dönemi	19
1.4.3. 1980 Sonrası Kentleşme Hareketleri.....	21
2. BÖLÜM: MUDANYA KENTİ YERLEŞİM DOKUSUNUN TARİHSEL SÜREÇTE FİZİKSEL DEĞİŞİMİ	30
2.1. Mudanya’nın Coğrafi Konumu	30
2.2. Mudanya’nın Fiziki Özellikleri.....	32
2.2.1. Jeomorfolojik Yapısı.....	32
2.2.2. İklim Özellikleri.....	33
2.2.3. Bitki Örtüsü	34
2.3. Mudanya’nın Tarihsel Gelişimi	35
2.4. Nüfus ve Demografik Yapı	39
2.4.1. Mudanya İlçesi Nüfusu	39
2.4.2. Mudanya Kent Nüfusu.....	43
2.4.3. Mudanya Nüfusunun Doğum Yerlerine Göre Dağılımı.....	46
2.5. Mudanya’da Kentsel Yerleşim Alanının Fiziki Değişimi.....	48
2.5.1. 19. Yüzyıl Sonuna Kadar Olan Kentsel Gelişim	48
2.5.2. 20. Yüzyıl Başlarından Günümüze Kadar Kentsel Gelişim.....	52
2.6. Mudanya’da Kentsel Gelişimi Etkileyen Faktörler.....	56
2.6.1. Coğrafi Konum ve Topografya	56
2.6.2. Ulaşım Sistemleri.....	57
2.6.3. Sit Alanları	59
2.6.4. Tarım Alanları.....	59
3. BÖLÜM: MUDANYA’DA KENTSEL FONKSİYONLAR VE BAŞLICA SORUNLAR..	62
3.1. Ticaret.....	62
3.2. Turizm.....	64
3.3. Sanayi	68
3.4. Tarım.....	72

3.5. Ulaşım.....	74
3.5.1. Tarihi Demiryolu	75
3.5.2. Denizyolu.....	79
3.5.3. Karayolu	85
3.6. Kentsel Sorunlar	87
3.6.1. Su ve Atık Su Kirliliği	87
3.6.2. Hava Kirliliği	88
3.6.3. Katı ve Tehlikeli Atıklar	88
3.6.4. Gürültü Kirliliği	89
3.6.5. Trafik ve Otopark.....	89
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	91
KAYNAKÇA.....	94



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Türkiye'de kentsel - kırsal nüfusun gelişimi ve oranları.....	17
Tablo 2: 6360 Öncesi ve Sonrasında Toplam Yerel Yönetim Birimleri.....	25
Tablo 3: İlçe Merkezinde Meydana Gelen Ağır Hasarlı Konut Sayısı	33
Tablo 4: Mudanya’da tarihsel dönemler ve yerleşim statüsü	36
Tablo 5: Hüdavendigar Vilayet Salnamesine göre Bursa Sancağı Mudanya Kazası’nda 1831 – 1902 yılları arasında yerli ve yabancı nüfus.	39
Tablo 6: Mudanya Nüfusunun Gelişimi.....	43
Tablo 7: Mudanya’da turistik konaklama tesisleri kapasitesi, 2016	65
Tablo 8: Mudanya’da belli başlı plaj ve kumsallar	66
Tablo 9: Mudanya İlçesi Arazi Varlığı	72
Tablo 10: İlçe Tarım Arazisi Dağılımı.....	72
Tablo 11: Mudanya’da yetiştirilen Kışlık-Yazlık Ekiliş Açık Tarla Ürünleri	73
Tablo 12: Mudanya’da Yetiştirilen Meyve Ürünleri	74
Tablo 13: Mudanya Demiryolu İskelesinden 1900’den 1906 sonuna kadar nakil olunan Yolcu ve Emtia.....	79
Tablo 14: 1906 yılı Mudanya Limanı’na ait deniz taşımacılığı	83

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Türkiye’de Kentsel ve Toplam Nüfus Artış Hızı (Binde).	17
Şekil 2: Türkiye Kentsel ve Kırsal Nüfusunun Yıllara Göre Gelişimi	18
Şekil 3: Türkiye’de Kent ve Kır Nüfusu Artış Grafiği	18
Şekil 4: Türkiye’de Yıllara Göre Kırsal/Kentsel Nüfus Oranları	24
Şekil 5: Türkiye’de 1985-2000 döneminde nüfusu 50.000’i aşan kentlerin yıllık nüfus artış hızları.....	27
Şekil 6: Mudanya’nın lokasyon haritası.....	30
Şekil 7: Mudanya-Bursa Coğrafi Kentsel Yakınlaşma	32
Şekil 8: Mudanya toplam nüfusunun gelişimi	41
Şekil 9: Mudanya’da yıllara göre nüfus artış hızı grafiği	41
Şekil 10: Mudanya kent nüfusunun gelişimi	44
Şekil 11: Mudanya kent nüfusunun artış hızları	44
Şekil 12: Mudanya Kent ve kır nüfus artış hızları	45
Şekil 13: Mudanya Nüfusunun Doğum Yerlerine göre dağılımı	46
Şekil 14: Mudanya Nüfusunun doğum yerlerine göre dağılımı, 2016.....	47
Şekil 15: Mudanya Kent Merkezindeki Tarihi Yapılar.....	51
Şekil 16: Mudanya ve çevresinin hipsometrik haritası	57
Şekil 17: Mudanya’nın kentsel alanı.....	58
Şekil 18: Mudanya’da Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanları	59
Şekil 19: Mudanya ve çevresinde arazi kullanımı	60
Şekil 20: Mudanya’da Turistik Yapılar.....	67
Şekil 21: Mudanya İlçe geneli zeytinlik alanlarının dağılımı	74
Şekil 22: Mudanya-Bursa Tarihi Demiryolu ve İstasyonları	77
Şekil 23: Mudanya İlçesi Yol Haritası.....	86

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1: Mudanya'nın bilinen ilk yerleşim yeri Hisarlık mevki	36
Fotoğraf 2: Mudanya Mütareke Evi	38
Fotoğraf 3: Mudanya Antik limanının yerine günümüzde oluşturulan dolgu alanı	48
Fotoğraf 4: Mudanya Rum Mahallesinden görünüm	50
Fotoğraf 5: Tahir Paşa Konağı	51
Fotoğraf 6: 1987 yılında Mudanya'da havadan bir görünüm	55
Fotoğraf 7: Günümüz Mudanya'sından Havadan bir görünüm	56
Fotoğraf 8: Mudanya Doğu sınırlarından görünüm	61
Fotoğraf 9: Mudanya Güney sınırlarından görünüm	61
Fotoğraf 10: Mudanya'da organik Pazar.....	63
Fotoğraf 11: Mudanya Kapalı Pazar alanı	64
Fotoğraf 12: Mudanya'da Tarihi kilise	66
Fotoğraf 13: 1970'li Yıllarda Mudanya Kablo fabrikası ve üretim süreçleri	70
Fotoğraf 14: Mudanya Küçük Sanayi Sitesinden bir görünüm.....	70
Fotoğraf 15: Marmarabirlik zeytin işleme tesisi	71
Fotoğraf 16: Günümüzde Otel olarak kullanılan Tarihi Tren Garı	78
Fotoğraf 17: Tarihi Mudanya-Bursa demiryolu Yörükali İstasyonu	78
Fotoğraf 18: Mudanyalıları Yörükali Mevkii'ndeki şenliklere götüren açık vagonun 1934 yılına ait bir fotoğrafı	79
Fotoğraf 19: Mudanya Kayıkları 20.yy 'ın İlk yarısı	81
Fotoğraf 20: Eski ve Yeni İskeleler	82
Fotoğraf 21: BUDO iskelesinden görünüm	84
Fotoğraf 22: Bursa- Mudanya Karayolundan bir görünüm.....	86
Fotoğraf 23: Mudanya' ya kent girişinde yaşanan trafik sıkışıklığı	89
Fotoğraf 24: Mudanya Kent merkezi kavşak noktasındaki trafik yoğunluğu.....	90

GİRİŞ

**Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinin ilk durağı Mudanya idi.*

Kentleşme olgusunu salt bir nüfus hareketi olarak görmek bu olgunun sosyo-ekonomik ve kültürel boyutlarını görmezden gelmektir. Kentleşme sadece bir nüfus hareketi değildir. Etkileri ve sonuçları itibarıyla toplumu büyük oranda değiştiren ve kalıcı olarak dönüştüren küresel bir olgudur. Sanayileşmeden güç alan kentleşme, aynı zamanda modernleşmenin alt yapısını oluşturan en önemli unsurlardan birisidir.

Dar bakış açısıyla basit mekansal alanlar olarak bilinen kentler aslında ekolojik, ekonomik, politik, toplumsal ve kültürel etkileşimin yoğun olduğu birer canlı organizmadır. Kentsel üstyapıyı oluşturan eko-politik ve sosyokültürel şekillenmenin altyapısını büyük oranda kentleşme dokusu belirlemektedir.

İlk ortaya çıkışlarından sanayi devrimine kadar genel anlamda bir azınlık girişimi olarak kalmış, işlevsel ve yapısal olarak çok az bir değişim seyri izlemiş olan kentler, sanayileşmeyle birlikte hızla büyümeye başlamıştır. Modern anlamda kentleşme, büyük nüfus hareketleri ile birlikte ortaya çıkmış olsa da, bu nüfus hareketlerinin temelini, sanayileşme ile ortaya çıkan yeni üretim faktörleri, işgücüne duyulan ihtiyacın artması, kentsel alanların dünya sistemine eklemlenmesi olarak tanımlayabileceğimiz küreselleşme, ulaşım-iletişim imkânlarının kolaylaşması ve nüfus artışı gibi faktörler oluşturmaktadır.

Mudanya'da kentleşme olgusunun ana belirleyicisi olan nüfus değişim süreci incelendiğinde çok farklı süreçlerin rol oynadığını gözlemlemek mümkündür. Başta mübadele göçleri olmak üzere deniz yolları, demiryolları gibi ulaşım sistemlerinin gelişimi, sanayileşme, tarımsal üretimin artması, turizm sektörünün güçlenmesi, Bursa ve İstanbul gibi iki büyük kentin arasında önemli bir köprü işlevi gören bir limana sahip olması, temiz havasının da etkisiyle son yıllarda bir sayfiye kenti haline gelmiştir. Bu farklı etkenler, Mudanya'nın kentleşme sürecinde etkili olmuştur. Bu yönüyle Mudanya'nın kentleşme süreci farklı bir seyir izlemiştir. En önemlisi de son yüzyılda Mudanya'nın nüfusu başka yerde olmadığı kadar büyük oranda renk değiştirmiştir. Nüfusun demografik yapısı ile beraber sosyo-kültürel yapısı da büyük oranda

değişmiştir. 20.yy'ın başına kadar Hristiyan inancına bağlı, Rum kökenli nüfusun egemen olduğu kent, Cumhuriyetle beraber yerini farklı bir inanç ve kültüre bırakmıştır. Kenti terk eden kültüre ait mimari yapı ve kentsel doku başta olmak üzere birçok kültürel unsurun halen varlığını sürdürdüğünü gözlemlemek mümkündür.

Geçmişten günümüze kentleşmeyle beraber Mudanya kentsel alanı, halk arasında Giritli Mahallesi olarak bilinen Halit paşa mahallesi ile sınırlı iken, son yüzyılda yukarıda açılan faktörlerin etkisiyle doğu-batı aksında sahil boyunca genişlemiştir. Günümüzdeki kentsel alanın ortaya çıkmasında topografyanın sınırlayıcı etkisini görmek mümkündür. Mudanya'nın güneyindeki yüksek alanlar kentin bu yöne doğru gelişimini engellemiştir.

Cumhuriyet döneminde daha çok nüfus mübadelesi sonucu şekillenen Mudanya'daki kentleşme sürecinde, son yıllarda Türkiye'nin birçok bölgesinden göçle gelen nüfusun etkisi net olarak görülmektedir.

Kentleşme gibi çok yönlü ve karmaşık bir olgu incelenirken konunun sosyal, coğrafi, demografik, ekonomik ve kültürel boyutlarının göz önünde bulundurulması bilimsel yöntem açısından kaçınılmazdır. Bu esastan yola çıkarak, Mudanya'da kentleşme sürecini incelerken çalışma yöntemi olarak hem birincil ve ikincil kaynaklar hem de sözlü tarih araştırmalarının kronolojik sırayla toplumsal, siyasal ve ekonomik başlıklar ekseninde ele alınması tercih edilmiştir. Tarihi kaynaklar olarak Osmanlı Tahrir defterleri ve Kadı mahkemelerinin kayıtlarını içeren Şeriyeye sicillerinin incelendiği eserlerden de yararlanılmıştır.

1. BÖLÜM: KENTLEŞME OLGUSU VE TÜRKİYE’DE KENTLEŞME HAREKETLERİ

1.1. Kent ve Kentleşme Kavramları

Kent kavramı; uygarlık tarihinin başlangıcına kadar dayanmaktadır. Bugüne kadar kent hakkında her ne kadar çeşitli tanımlamalar yapılmış olsa da, belirli birkaç unsur üzerinde fikir birliğine varılmıştır Aslanoğlu (2000: 13). bu tanımların ortak yönünün; kenti tarım harici üretimin yapıldığı, yönetim ve denetleme işlevlerinin bir araya toplandığı, belirli bir büyüklük ve heterojenlik düzeyine ulaşmış bir mekân şeklinde nitelendirmektedir.

Kentleri birer ekolojik topluluk olarak düşünmek gerekir. Kentsel alanlar aynı zamanda ekosistemin birer parçasıdır. Kentleşmede doğal denge ve kentsel alanların bu dengenin bir parçası olduğu göz ardı edilemez. Göz ardı edilmesi insanlığın geleceği adına kentleşmenin yarattığı yıkımı görmezden gelmek anlamına gelir (Bookchin, 1999: 10).

Çezik (1982: 27) kenti; tarım ve tarımın dışında yapılan üretimin denetlenerek dağıtıldığı, iktisadi faaliyetlerden oluşan teknolojik ve sosyal gelişmelere bağlı olarak teşkilatlanma, işbölümü ve uzmanlaşmanın yüksek olduğu, nüfusun fazla olması ve buna bağlı olarak, sosyal yönden heterojen ve bütünleşme seviyesine ulaşmış, karmaşık ve dinamik bir mekanizma içerisinde bir yerleşim yeri olarak tanımlamıştır. Bu tanım, kentin yerine getirdiği sosyal, iktisadi ve kültürel fonksiyonların bütününe içermekte ve kalkınmanın ön koşulunu yerine getirecek bir kent yapısını ifade etmektedir.

“Kent; sanayi, ticaret, hizmet gibi ekonomik etkinliği olan, tarımsal ürünler de dâhil olmak üzere her türlü ürünün dağıtıldığı, sınırları belirlenmiş bir alanda yoğunlaşmış nüfusun sosyal bakımdan tabakalaştığı, mesleki rollerin artarak farklılaştığı, dikey ve yatay hareketliliğin yaygın olduğu, çeşitli sosyal grupları barındıran, sivil toplumun organize olduğu, merkezi ve yerel yönetimi temsil eden yönetsel, hukuksal vb. kurumların bulunduğu, bölgesel ya da uluslararası ilişki ağlarına sahip, kendine özgü bir yaşam biçiminin ve bilincinin gelişmekte olduğu heterojen bir toplumun oluşturduğu mekândır.” (Bal, 2003: 23).

Bir yerleşim birimi olarak kent, ekonomik değişkenler göz önünde bulundurularak da tanımlanmaktadır. Ekonomik yönden kent “mal ve hizmetlerin,

üretim, dağıtım ve tüketimi sürecinde toplumun sürekli olarak değişen gereksinmelerini karşılamak için ortaya çıkan bir ekonomik mekanizmadır”. Bu genel ekonomik kent tanımına ek olarak bir yerleşim biriminin “kent” olarak nitelendirilebilmesi için nüfusun büyük bir bölümünün tarım dışı kesimlerde çalışması şartı aranır (Keleş, 2008: 111). Kenti sistematik olarak inceleyen düşünürlerden biri olan Karl Marx ise, kenti iktisat disiplini içerisinde ve daha çok mülkiyet ilişkileri bağlamında ele almaktadır. Marx’a göre endüstriyel şehirlerin ortaya çıkması, kırsal hayattan uzaklaşma ve sınıf bilincinin ortaya çıkmasında önemli bir aşama olarak değerlendirilmiştir (Tatlıdil, 1992: 34).

Kızılcıçelik’e göre de kent, sosyal, ekonomik ve kültürel özellikleri ile yönetim politikası ve nüfus yönünden kırsal kesimlerden kolayca ayırt edilen, genellikle tarım dışı üretimin yapıldığı, daha önemlisi hem tarımsal hem de tarım dışı üretim dağıtım ve denetim faaliyetlerinin toplandığı, teknolojik gelişme seviyelerine göre belirli bir büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeyine ulaşmış, ikincil toplumsal ilişki, toplumsal farklılaşma, uzmanlaşma ve canlılığın yüksek oranda olduğu yerleşim alanıdır (Kızılcıçelik, 2000: 114).

Kent kavramı kentleşme olgusuyla beraber ele alınınca gerçek anlamına daha da yaklaşmaktadır. Çünkü kentleri kentleşme kavramı olmaksızın ele almamız mümkün değildir. Peki, kentleşme dediğimiz olgu nedir? Kent bilim Terimleri Sözlüğü’nde kentleşme, “sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplumda artan oranda örgütlemeye, uzmanlaşmaya ve insanlar arası ilişkilerde kentlere özgü değişikliklere yol açan nüfus birikimi süreci” (Keleş, 1998: 80) olarak da tanımlanmaktadır.

Kentleri inceleyen sosyologlardan David Harvey (2003: 10-11) şehir konusuna asıl uzmanlık alanı olan coğrafya disiplini perspektifinden yaklaşmaktadır. “Sosyal Adalet ve Şehir” adlı kitabında kente ilişkin görüş ve düşüncelerini derleyen Harvey’e göre kentleşme olgusunu incelerken öncelikli olarak ele alınması gereken iki temel husus mekân ve toplum süreçleridir. Bu nedenle kent yaklaşımını belirleme sürecinde mekansal biçimler ve toplumsal süreçleri bağdaştıran bir yaklaşım ortaya koymuştur. Harvey’e göre mekânsal biçimler toplumsal süreçleri kapsar ve toplumsal süreçler ise esasında mekândan bağımsız düşünülemez. Mekân aynı zamanda kentlerin fiziki ortamını ifade ettiği için mekân tanımı büyük öneme sahiptir. Harvey, mekânı ontolojik

olarak değil, insanı biçimlendiren ve onun tarafından biçimlendirilen toplumsal bir boyut olarak tanımlamaktadır. Bu nedenle kenti, sanayi kapitalizminin yaygınlaşması ile ortaya çıkmış olan “yaratılan çevre”nin bir yönü olarak görmektedir. Bu nedenle kentin, toplumsal süreçler ile mekânsal biçimin iç içe ve sürekli etkileşim içinde olduğu karmaşık ve dinamik bir sistem olarak değerlendirilebilir.

Kentleşme her şeyden önce sosyolojik ve demografik bir olaydır. Kent nüfusunda meydana gelen doğal artış ve göçler, kent nüfusunun büyümesinde büyük rol oynamaktadır. Bu büyüme beraberinde nüfusun tarımdan endüstri ve hizmet kesimine kaymasını ve kentsel işgücünü artırarak ekonominin etkinlik kazanmasını sağlamaktadır. Bu bilgiler ışığında kentleşmenin dar anlamda tanımı yapılacak olursa; demografik bir nitelik taşımakta olduğu, kent ve kentlerde yaşayan nüfus sayısının artması ile meydana geldiği ifade edilebilir. Bu durumda, doğumlar ile ölümler arasındaki farkın birinciler lehine olması sonucu ve bunun yanı sıra kırsal alanlardan kasabalar gibi kent altı birimlerden göç edenlerle kent nüfusunun artması olarak açıklanabilir. Gelişmekte olan ülkelerin kentlerine bakıldığında, doğurganlık azalmış olup kentleşme daha çok kent altı birimlerden alınan göçlerle beslendiği görülmektedir (Keleş, 2010: 27).

Kentleşmenin ana dinamiği kırsal alanlardan kentlere doğru yaşanmakta olan göç olgusudur. Hızlı nüfus artışı, tarımda makineleşme, ulaşım ve iletişim imkânlarının gelişmesi, kürselleşme ve diğer sosyo-politik süreçler kentleşmenin temel dinamiği olan nüfus hareketlerini tetikleyen önemli unsurlardır.

Ancak kentleşme geniş anlamda ele alındığında; yalnızca bir nüfus hareketi olarak görülmemeli, bir toplumun ekonomik yapısındaki değişmelerin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu nedenle, kentleşmenin tanımı yapılırken; nüfus hareketlerini yaratan ekonomik ve toplumsal değerler de dikkate alınmalıdır. Bu durumda kentin tanımı şu şekilde yapılabilir: “Sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütleşme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci” dir (Keleş, 2010: 27).

Özer (1998)'e göre kentleşme, Sanayi Devrimi ile başlayan, sanayileşme ve çağdaşlaşmanın meydana getirdiği toplumsal bir olgudur. Sanayi Devrimi'nin kentleşme üzerine birçok etkisinin yanı sıra üç önemli sonucu olmuştur.

- Üretimde yenilik,
- Sosyal yapıda farklılık ve
- Nüfus hareketliliğindeki hızlilik

Kentleşme olgusu, kentsel nüfusun toplam nüfusa oranı, büyük kentlerin sayısal artışı ve yayılım alanlarının genişlemesi ya da kentlerde oluşan ekonomik ve sosyal mekânlar doğrultusunda kentlileşme düzeyindeki kültürel ikilemlere göre tanımlanmaya çalışılmaktadır. Fakat disiplinleri farklı kent bilimci ve uzmanların büyük çoğunluğunun, kentleşme ile ilgili yaptıkları alan araştırmaları ve ortaya koydukları kuramsal yaklaşımlarda, uzun zaman süresinde gelişmiş ülkelerin kentlerinde ortaya çıkan sorunlarla kısa zaman sürecinde gelişmekte olan ülkelerde hızlı kentleşmenin beraberinde getirdiği sorunların ilişkisi üzerinde özenle durulmamıştır (Sevgi,1988: 4).

Doğal olarak kabul etmek gerekir ki, gerek kentleşme hızı gerekse kentleşme düzeyi, sanayileşme ve nüfus artış hızına bağımlı olarak ortaya çıkan yapısal değişimler doğrultusunda ülkeden ülkeye olduğu gibi ülkeler içindeki bölgeler arasında da büyük farklılıklar göstermektedir (Sevgi,1988:4).

Görüldüğü gibi farklı disiplinlerden kent bilimcilerin, uzmanların ve konuyla ilgili araştırma-inceleme yapan insanların ortaya koyduğu bütün tespit ve tanımlamalar birbirine yakın olup şöyle bir tablo ortaya çıkarmaktadır; Kent ile kentleşme olgusu birbirinden ayrı düşünülemez. Kentleşme, nüfusun doğumlar ve göçlerle sayısal artışının yanında ekonomik, sosyolojik, kültürel süreçlerden de etkilenen aynı zamanda etkileyen dinamik bir olgudur.

1.2. Kentleşmenin Temel Özellikleri

Adıyaman (2008), kentleşmenin temel özelliklerini altı maddede toplamıştır. Ona göre kentleşmenin temel özellikleri;

1. *Kentleşme olgusunun en önemli özelliği, bir toplumsal değişim ve yeni bir biçimlenme süreci olmasıdır. Kentleşmeyi meydana getiren nüfus, geliştirdiği yeni toplumsal ilişkiler ve örgütlenmeyle yeni bir topluluk oluşturmaktadır.*

2. *İkinci özelliği, yönetsel bir örgütlenme sürecini kapsamaktadır. Kentleşme sürecindeki hızlanmaya bağlı olarak kentlerdeki büyüme de hız kazanmıştır. Hızla büyüyen kentlerde sorunlar da artış göstermektedir. Bu nedenle artan sorunlara çareler bulmak amacıyla yeni yönetsel örgütlenmelere gidilmektedir.*
3. *Kentleşme aynı zamanda demografik bir olaydır. Kent nüfusundaki artışın, iki ana nedenden dolayı meydana geldiği açıktır. Bunlardan birincisi, doğum – ölüm farkının yarattığı doğal artış, öteki ise göçlerdir. Ancak kent nüfusundaki yoğunlaşmada doğal artıştan çok, kente yönelik göçlerin önemli bir rolü vardır. Kentleşme; ekonomik kesimlerin etkin nüfus içindeki oranında bir değişme olması sonucunu da beraberinde getirmektedir.*
4. *Kentleşmenin bir diğer temel özelliği de, insan ilişkisi ve davranışlarında kentlere özgü değişikliklere yol açan bir süreç olmasıdır. Dolayısıyla kentleşme bir toplumsal değişim ve biçimlenme sürecini önemli derecede etkileyen ve bazı toplumlarda da hızlandıran bir olgudur.*
5. *Kentleşmenin beşinci temel özelliği de kentleşme sürecinin, kırdaki çözülme olayının bir sonucu olarak, kentte yoğunlaşmayı doğuran ve aynı zamanda kır ve kent arasında nüfus ve kaynak akımlarına neden olan bir süreci içermesidir.*
6. *Kentleşme aynı zamanda, kentsel yerleşmelerin büyüyerek yeni biçimler almasında ve mekanın şekillenmesinde temel etkenlerin başında gelen bir süreçtir. Bu süreç, yeni kent alanları ve altyapı hizmet sorunları yaratan bir fiziksel yerleşme süreci olarak ifade edilebilir (Adıyaman, 2008: 16).*

1.3. Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi’nde Kentleşme Süreci

İnsanlığın yerleşik hayata geçtiği ve ilk kentlerin kurulduğu, ilk medeniyetlerin ortaya çıktığı birkaç coğrafi alandan birisi de Türkiye’dir. Dolayısıyla Türkiye’de kentleşme insanlık tarihiyle paralel bir gelişim göstermiştir. Ülkemizde ilk kentlerin kurulduğu Efes, Milet, Afrodiasias, Ani, Pergamon gibi birçok tarihi arkeolojik alan bulunmaktadır. Günümüzde de İstanbul, İzmir, Diyarbakır gibi kentlerimiz dünyanın en

eski yerleşim birimleri olup bugün de tüm fonksiyonlarıyla varlığını devam ettirmektedir.

Türkiye’de kentleşme olgusunun gelişimi dünyadaki kentleşme süreciyle karşılaştırıldığında; yer yer paralellik gösterirken, yer yer farklı bir seyir izlemiştir. Türkiye’de kentleşmenin ana dinamiğini sanayileşme, iletişimin ve ulaşımın gelişimi, tarımda makineleşme ve modernleşme, güvenlik sorunları ve turizm oluşturur. Bunun yanı sıra kırsal alanlardaki işsizlik, tarımsal düşük üretim, yüksek doğum oranları, gelişen sağlık hizmetleri, kan davaları, mübadeleler, büyükşehir uygulamaları, üniversiteler gibi farklı sosyo-politik ve ekonomik olgular da kentleşme sürecinde etkili olmuştur.

1.3.1. Türkiye’de Kentleşme Nedenleri

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de kentleşme süreci belli dinamikler üzerinden gerçekleşmektedir. Dünya’daki kentleşme süreçlerine benzerliğine rağmen Türkiye’deki tarihi, coğrafi, ekonomik ve sosyo-politik farklılıklardan dolayı ülkemizde kentleşme olgusu kendine özgü bir seyir izlemektedir. Kentleşme süreci incelendiğinde, mübadele göçleri, toplumsal olaylar, terör hareketleri, darbeler öncesi ve sonrası yaşanan sosyal hareketlilikler, komşu ülkelerde yaşanan iç çatışmalar ve savaşlar, ülkedeki politik ve ekonomik dalgalanmaların bu süreçte etkili olduğu görülür. Bunun yanı sıra, refah düzeyinin artması, makineleşme, ulaşım ve haberleşme sistemleri ile teknolojinin ve turizm sektörünün gelişmesi gibi faktörler de ülkemizde kentleşmeyi etkileyen diğer önemli nedenler arasındadır.

Dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de kırsal ve kentsel nüfus dengesi kentler lehine sürekli değişmektedir. Gelişmişlik düzeyiyle paralel bir seyir izleyen ve ana belirleyeni göç olan bu nüfus hareketliliğinin birçok nedeni vardır. Bunların bir kısmı kırsal alanlardaki itici nedenlerdir. Kırsal alanlardaki hızlı doğal nüfus artışı sonucu artan nüfusun beraberinde getirdiği işsizlik, gelir darlığı gibi sorunlar itici güçlerin başında yer almaktadır. Tarımda makineleşmenin başlaması, buna bağlı olarak makinenin insan gücünün yerini alması ile kırsal alanlarda toprak-insan dengesini bozması diğer bir itici faktör haline gelmektedir. Ayrıca geleneksel yapının olumsuz yönleri, kan davaları, güvenlik ve terör sorunları, sağlık ve eğitim imkânlarının kısıtlı

olması, yaşam standardının düşük olması gibi faktörler itici unsurların başında gelmektedir.

Ekilebilir toprakların giderek sınırlı hale gelmesi, toprak dağılımının dengesizliği, toprağın gereğinden fazla parçalara ayrılmış olması, toprak erozyonu, tarımsal teknoloji ve sermaye yetersizliği ve tüm bunlara bağlı olarak tarımda verimin azalması; ülkede kırsal nüfusu tarımdan uzaklaştırmaya yol açmıştır. Bununla birlikte kentteki iyi yaşam koşulları, kırsal alanların itici nedenleriyle birleşince kente göç edilmesi zorunlu hale gelmiştir.

Özellikle 20.yy itibariyle teknoloji, iletişim ve ulaşım ağlarının gelişmesi, sanayi faaliyetlerinin alt yapısını oluşturarak kentleşme hareketlerinin hızlanmasında büyük rol oynamıştır. İletici güç olarak ifade edilmek istenen konu, teknolojinin gelişmesiyle mal ve hizmet alışverişlerinin taşıma ve haberleşme ağları üzerinden, belli yerleşim yerleriyle bunlara bağlı çeşitli seviyedeki yerleşimler arasında yoğunluk kazanmasından doğmaktadır. Bu nedenle, kentleşmeyi mal ve hizmet dağıtımının ve bu dağıtımın yapılabilmesi için bir işbölümünün gerekliliği, karayollarının çoğalması, uzmanlaşma ve nüfusun bu alanlarda yoğunlaşması süreci olarak da tanımlamak mümkündür (Mutlu, 2007: 11).

1980-90'lı yıllar içinde yaşanan içgöç olgusu ve süreçleri modernleşme yönündeki toplumsal dönüşümün yeni iletişim teknolojileri ile daha da hız kazanması sonucu ve toplumsal hareketlilikle her anlamda iletici etkenlerin giderek artması ile yeni bir döneme girilmiştir (Kaya, 2003: 54).

Türkiye'de 1950'lerden itibaren gelişen karayolu ulaşım ağı ve ulaşım araçları nüfus hareketliliğini kolaylaştıran önemli bir unsur olmuştur. Gelişen ulaşım sistemlerinin etkisiyle kırsal-kentsel alanlar arası etkileşimin güçlenmesi kırdan kente göçü arttırmıştır.

Kentsel alanlardaki yüksek istihdam olanakları, yüksek gelir, yüksek yaşam standartları, sosyal-kültürel imkânlar, güvenlik sorunlarının asgari düzeyde olması gibi faktörler çekici yönlerin başında gelmektedir. Kültür, eğlence, sağlık ve eğitim imkânlarının zenginliği ile üretim ve tüketim kaynaklarının çeşitliliği ve bu kaynaklara ulaşılabilirlik, kentsel altyapının sağladığı kolaylıklar – su, kanalizasyon, elektrik, internet gibi – diğer çekici güçlerdendir.

Kentlerdeki iş olanakları ve sanayideki yüksek ücretler kentleşmeyi cazip kılan nedenlerin başında gelir. Toplumun kültürel değerleri kente olan göç dalgasını pekiştirmektedir. Örneğin, “İstanbul un taşı toprağı altındır” sözü gibi. 60’lı yılların sonlarından 80’li yılların başına kadar daha çok kentsel alanlardaki dönüşüm hareketleri, çekici güç olarak ifade edilebilir (Kaya, 2003: 54).

İtici ve çekici öğeler birbiriyle etkileşim içindedirler. Bir başka deyişle bu öğeler birbirinden çok etkilenmektedirler. Türkiye’de nüfusun yer değiştirmesi, yani kırdan kente göçün nedeninin her ne kadar köylerin ve kırsal kesimdeki elverişsiz yaşam koşullarının itici güçleri olduğu görünse de, kentlerin çekiciliği de önemli bir işleve sahiptir. Bu gelişmeyle beraber, kırsal nüfus başka köy ya da kasabalara göç yerine, kırdan kente göçü tercih etmişlerdir (Keleş, 1997: 11).

1.3.1.1. Ekonomik Nedenler

Ekonomi, kentlerin çekici yönlerinin yanında kırsal alanların itici yönlerini belirleyen en önemli faktördür. Ekonomik süreçlere yön veren kentleşme aynı zamanda bu süreçlerin bir sonucudur da. Bu ekonomik süreçleri iki yönlü ele alabiliriz. Birincisi topraksızlaşma ve toprakların belirli ellerde toplanması, arazinin miras yoluyla bölünmesi, toprak erozyonu, sulamada yetersizlikler ve iklim koşullarının olumsuzluğu gibi nedenlerle ortaya çıkan tarımsal düşük üretim sonucu tetiklenen nüfus hareketi. İkincisi ise modernleşmenin gereği olan makine ihtiyacı, üretimi etkileyen endüstriyel tohum ve gübre ile tarımsal ilaçlar, tarımsal makinelerde kullanılan yakıt gideri gibi yeni girdilerin artan oranda kullanılmasıyla beraber ortaya çıkan finansal yükün artmasıdır. Ayrıca makineleşmeyle beraber insan gücüne duyulan ihtiyacın azalması ve kırsal alanlarda meydana gelen hızlı nüfus artışının neden olduğu ekonomik sorunlar gibi faktörlerin etkisi de nüfus hareketlerine ivme kazandırmaktadır. Bu nüfus hareketliliği tarımsal alanlardan kentsel alanlara doğru cereyan etmekte ve kentleşmenin temel dinamiği haline gelen bir olguya dönüşmektedir.

Kırsal alanlardaki işsizlik, buna karşılık kentsel alanlardaki yüksek istihdam olanakları, kırsaldaki sosyal güvence ile ilgili kaygılar, düşük gelir, kentlerde üretilen bazı mal ve hizmetlere duyulan ihtiyaç ve bu ihtiyaçlara erişimin zor olması gibi faktörler de önemli ekonomik sebepler arasında gösterilebilir. Ayrıca kırsal alanlarda devlet desteğiyle üretilen bazı tarımsal ürünler ile hayvan yetiştiren çiftçilerin devlet

desteğinden yoksun kalması sonucu tarımsal istihdam alanı daralmış ve işsiz kalan vasıfsız iş gücü iş bulma ümidiyle kentsel alanlara yönelmiştir.

Bunun yanı sıra, kentlerin olanak sağladığı pek çok ekonomik üstünlükler de kentleşmenin nedenlerinden biridir. Kentlerdeki işbölümü ve uzmanlaşma üretimi kolaylaştırmakta, gelirlerin artmasına neden olmaktadır (Keleş, 2010: 33). Kentlerde sanayi ve hizmet sektörlerinin gelişmesi sonucu ortaya çıkan istihdam olanakları diğer bir çekici etkidir. Özellikle 80'li yıllardan sonra Türkiye'de gelişen turizm sektörü Anadolu'nun batı ve güney kıyılarında birçok turistik kentin ortaya çıkmasına ve bu kentlere yoğun göçün yaşanmasına neden olmuştur. Sanayi'nin alt kollarından olan tekstil sektörünün hızla gelişmesiyle ortaya çıkan istihdam imkânları kırsal alanlardan kentlere yaşanan göçü hızlandırmıştır. Bu da kentlerdeki çekici ekonomik faktörlerden biri olarak görülmektedir. Yeni bulunan madenler ve enerji kaynaklarının bulunduğu yörelerde ortaya çıkan istihdam ihtiyacını karşılama amacıyla bu yörelere nüfus hareketliliği yaşanmıştır. Zamanla kentleşmenin ortaya çıktığı ve geliştiği bu yöreler hızlı nüfus artışının yaşandığı kentsel alanlara dönüşmüştür. 1948- 2000 yılları arasında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın Batman yöresindeki muhtelif sahalarda kazdığı kuyulardan 471 âdetinde petrol bularak üretime geçilmesi sonucu Siirt iline bağlı küçük bir kasaba olan Batman büyüyerek günümüzde nüfusu beş yüz bini aşan büyük bir kent haline gelmiştir. Bu durum farklı ekonomik nedenlere bağlı olarak gelişen Kırıkkale, Çorlu, Gebze, Antalya gibi illerimiz için de geçerlidir.

1.3.1.2. Teknolojik Nedenler

Teknolojik nedenleri ekonomik nedenlerden bağımsız düşünmek mümkün değildir. Ekonomik gelişimin sonucu olan teknoloji üretimi aynı zamanda kentleşmeyi hızlandıran önemli unsurlardandır. Teknolojik gelişmeler üretim, dağıtım, tüketim, ulaşım ve iletişim imkânlarının büyük oranda gelişimine yol açmıştır. Bu gelişmeler, kırsal alanda insana duyulan ihtiyacı asgariye indirerek buralardan kentlere doğru cereyan eden nüfus hareketini hızlandırarak kentleşmeye katkı sunmuştur.

Bu gelişmeleri sanayi devriminden bağımsız ele alamayız. Sanayi devriminin getirdiği değişikliklerle beraber kentleşmenin hızlanması teknolojik gelişmelerle mümkün olmaktadır. Buhar gücü; nüfusun fabrikalar yakınında birikmesine neden olmuştur. Bununla birlikte, elektrik enerjisinin de sanayide kullanılmaya başlanması,

kentlerdeki hızlı biçimde nüfusun yoğunlaşmasında etkili olmuştur. Bunun gibi hidroelektrik santraller de kentlerin gelişmesi ve yaygınlaşmasında büyük rol oynamıştır. Hızla gelişen teknolojiye iletişim ve bilgisayar teknolojisindeki ilerlemeler de eklendikten sonra kentleşme gün geçtikçe daha da hızlanmaktadır (Keleş, 2010: 34).

Teknolojik nedenlerin en önemlisi, tarım tekniklerinin gelişmesidir. Sanayileşmeden önceki tarım ekonomisi döneminde, çiftçiler zamanlarının çoğunu tahıl üretimi yaparak kullanıyor ve daha fazla insan gücüne gereksinim duyuyorken; tarım tekniğindeki gelişmeler hem üretim yapanların boş zamanını arttırmış, hem de tarımda çalışan işçilerin bu sektörden başka sektörlere geçmelerine neden olmuştur (İşbir, 1982: 30).

Teknolojik nedenlerin bir diğeri ulaşım tekniklerinin gelişmesidir. Ulaşım teknolojisindeki gelişmeler kentleşmeyi iki yönde etkilemiştir. Her şeyden önce yetersiz ulaşım nedeniyle yalnızca çevresi için üretim yapan küçük sanayi kuruluşları ile yerel ticaret alanları ulaşımındaki ilerlemeler nedeniyle büyük üretim merkezleri haline gelmiştir. Bu nedenle insanların hareket edebilme olanakları artmıştır. İnsanların ulaşımını kolaylaştıran araçlardan faydalanarak kendilerine daha iyi yaşama olanağı sağlayacakları yerlerde toplanmaya başladıkları ve buraların genellikle zamanın sanayi bölgeleri oldukları görülmektedir (Küyük, 2011: 16).

1950'li yıllarda Türkiye'de kentleşme hareketlerinin ivme kazanmasında tarımda makineleşmenin tetiklediği iş gücü fazlası etkili olmuştur. Kırsal alanlarda işsiz kalan nüfusun özellikle genç kesimi kentlere akın etmiş bu da kentleşmenin hızlanmasında rol oynamıştır. Günümüzde kentlerdeki sanayi faaliyetlerinde giderek güçlenen otomasyon sistemleri insana duyulan ihtiyacı azaltmakta ve kentsel alanlarda işsiz yığınlarının artmasına neden olmaktadır. Bu da gelecekte geriye göçü hızlandırarak kentlerdeki işsiz ya da düşük gelir grubundaki insanların kırsal alanlara yönelmesine sebep olabilmektedir. Nitekim, Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) iller bazında her yıl yayınlamış olduğu verilere göre, 2017 yılı itibariyle İstanbul tarihinde ilk kez göç alan değil, göç veren bir kente dönüştü.

1.3.1.3. Siyasal Nedenler

Dünyada gittikçe güçlenen küresel sistem paradigmasının etkisiyle ortaya çıkan küreselleşme olgusu, tarımsal alanların kentlere, kentlerin de dünya sistemine

eklemlenmesine neden olmaktadır. Bu da kentleşmeyi hızlandıran önemli bir faktördür. Devletlerin politik organizasyonlarının önemli unsuru olan kentlerin, başkent, askeri kent gibi çeşitli fonksiyonları göz önünde bulundurularak ekonomik açıdan desteklenmesi sonucu kentleşme hızlanmaktadır. Nitekim ülkemizde de 1950 öncesi kentleşme hareketlerinin en yoğun yaşandığı yer olan Ankara, bu durumun tipik bir örneğidir.

Modernleşme hareketlerinin de etkisiyle devletler tarafından oluşturulan yasal altyapı ve bununla paralel gelişim gösteren hukuki kurumlar ve kentsel yönetim organizasyonlarının ortaya çıkardığı yeni yönetim yapısına bağlı olarak gelişen modern kentleşme anlayışı kentleri birer çekim alanına dönüştürmektedir. Sanayileşmeye ağırlık veren ekonomik ve toplumsal kalkınma planları ve toprak reformları da kentleşme sürecini hızlandırmaktadır.

Tarım arazilerinde mülkiyetin belirli kesimin elinde yoğunlaşması, çok geniş bir nüfusun çok küçük toprak parçalarına sahip olması da kırsal nüfus üzerinde itici bir güç yaratmaktadır. Bunun yanı sıra, köylerde tarım topraklarının parçalanması sonucunda mirasçılardan sadece birisi tarafından toprağın tamamının ya da büyük bir bölümünün elinde tutulduğu kapalı veraset sisteminde, diğer mirasçılar ya kendilerine özel çiftlik satın alarak ya da başka çiftliklerde işçi olarak çalışmak suretiyle yaşamlarını devam ettirmek zorundadırlar. Bu durumda kente göç etmek çekici gelmektedir (Keleş, 1992: 32).

1980 sonrasında Güneydoğu’da yaşanan politik gelişmeler sonucunda, merkezi idare tarafından uygulanan politik kararlar gereği küçük mezra ve köyler daha merkezi yerlere yerleştirilirken, buralarda yaşayan nüfus da kent merkezlerine göç etmeleri için teşvik edilmiştir. Yine aynı dönemde giderek yaygınlık kazanan HES (Hidroelektrik Santral) projelerinin hayata geçirilmesi kısmen de olsa kentlere doğru gerçekleşen nüfus hareketliliğine neden olmuştur.

Son yıllarda güney komşularımızda yaşanan iç siyasal karışıklıklar ve savaşlar sonucunda Türkiye’ye yoğun göç meydana gelmiş ve Hatay, Gaziantep, Şanlıurfa gibi illerimizde neredeyse yeni mahalleler oluşmuş, İstanbul başta olmak üzere birçok kentimizde hızlı artan nüfus kentsel nüfusun artmasına ve konut yetersizliği, emlak

fiyatlarında artış, ulaşım hizmetleri ile sosyal belediyecilik faaliyetlerinin aksaması gibi sorunlara neden olmuştur.

1.3.1.4. Sosyo-psikolojik Nedenler

Sosyo-psikolojik nedenler, köy ve kent yaşam biçimleri arasındaki farklılıkta ortaya çıkmaktadır. Kentin özgür havası, kentli olmanın gururunu paylaşma, kentte var olan toplumsal ve kültürel olanaklar ve hizmetler kenti çekici kılmaktadır. Kimi yerlerde ise, köyden kente göç etmeye, belli bir toplumsal aşağılık duygusunu ortadan kaldıran “yükseliş” gözü ile bakılır (Keleş: 1976: 40).

Sosyo-psikolojik nedenler, diğer kentleşme hareketlerini oluşturan nedenlerin hızlanması ya da ağırlaşmasında etkili olmaktadır. Örneğin medya, bu nedenleri doğuran en önemli faktördür. Özellikle televizyonun yaygın bir şekilde kullanılması, kente göç etmiş olan insanların kırsal alanda yaşayan yakınlarıyla ilişkilerinin devam etmesi, kırsal alanda yaşayan nüfusun farklı yaşam biçimlerinin de varolduğu bilincine varmasına ve göç olgusuna neden olan sosyo-psikolojik faktörlerin başında gelmektedir (Kaya, 2003: 49).

İletişim ve ulaşım imkânlarının gelişmesiyle ortaya çıkan sosyal etkileşim kırsal alanlarda yaşayan insanlarda kentsel yaşama öykünmeye sebep olmaktadır. Bu durum, kırsal alandan kentlere doğru yaşanan nüfus hareketliliğin psikolojik nedenlerinden birini oluşturmaktadır.

Son olarak geleneksel yapının olumsuz etkileri, kan davaları ve bununla bağlantılı ortaya çıkan güvenlik ihtiyacı, devletin kırsal alanlarda güvenlik sağlamadaki yetersizliği, terör olayları gibi faktörler de sosyo-psikolojik nedenler arasında önemli yer tutmaktadır.

Ülkemizde 1950’li yıllara gelindiğinde sanayileşmenin de etkisiyle kentleşmenin daha çok Anadolu’nun batısında yoğunlaştığını görmekteyiz. Bölgelerarası ekonomik gelişme farklarının büyümesi ve öteden beri göç alan merkezler daha fazla göç almaktaydı. Göç veren bölgeler olan Karadeniz, Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu bölgelerinden yaşanan göçleri engellemek, bu alanlarda ekonomiyi güçlendirerek bu alanların çekici hale getirilmesi gibi hedefler doğrultusunda GAP, DOKAP, ZBK ve Yeşilirmak Havzası Geliştirme Projesi gibi birçok bölgesel proje hazırlanmış fakat GAP dışında amaçlanan hedeflere ulaşılamamıştır. Sadece GAP ile Şanlıurfa ve yöresinde

kısmi başarı sağlanmıştır. Güney ve Batı kıyılarımızda turizm sektörünün gelişmesiyle bu alanlar çekici hale gelmiştir. Böylece göç veren değil göç alan merkezler ortaya çıkmıştır. Tekirdağ, İzmit, Sakarya, Konya, Kayseri, Denizli, Kahramanmaraş gibi kentlerimizde sanayi yatırımlarının arttırılmasıyla bu kentlerimizde hızlı bir kentleşme olgusu ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda bölgeler arası dengesizlik kısmen de olma azaltılmıştır. 1980’li yıllardan itibaren Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde özellikle kırsal kesiminde yoğunlaşan terör olaylarının doğrudan veya dolaylı etkileri, bu bölgelerin kırsal alanlarından bölge kentlerine yönelik önemli göçlere neden olmuştur. Bu gelişmeler, söz konusu iki bölgenin kentlerinde son derece hızlı bir nüfus artışına yol açarken, gerek Doğu Anadolu gerek Güneydoğu Anadolu bölgeleri dönemsel de olsa Marmara bölgesini büyük farklarla geride bırakarak, Türkiye’de kentsel nüfusun en hızlı artış kaydettiği bölgeler olmuştur (Işık, 2005: 58).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, özellikle mübadele döneminde ülkemiz batıdan göç alırken, 1950 yılında başlayan ve günümüzde de devam etmekte olan Türkiye’de kentleşmenin ana dinamiği olan nüfus hareketinin yönü büyük oranda doğudan batıya, köylerden kasaba ve küçük kentlere, buralardan da büyük kentlere doğru gerçekleşmektedir.

Modern anlamda kentleşmenin Osmanlı’dan beri var olageldiği Türkiye’de kentleşme sürecini farklı sosyo-ekonomik faktörlerin ön plana çıktığı 3 ayrı dönem şeklinde ele almak mümkündür.

1.4. TÜRKİYE’DE KENTLEŞME DÖNEMLERİ

1.4.1. 1923 - 1950 Dönemi

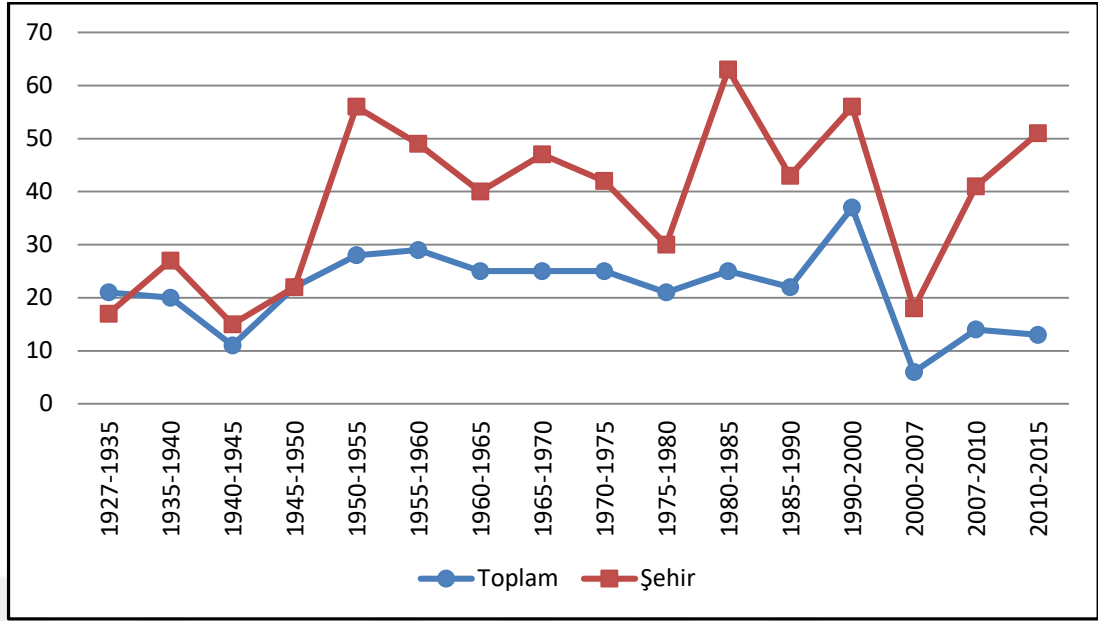
Bu döneme damgasını vuran en önemli olgu ülke içerisindeki yatay ve dikey nüfus hareketliliğinin durağanlığıdır. Ayrıca kapalı ekonomiye bağlı modern olmayan üretim süreçleri, sınırlı ulaşım ve iletişim olanaklarının varlığı, kentsel alanlardaki yapısal dönüşümlerin eksikliği, yetişmiş insan kaynaklarının ve kentleşme sürecinin ana belirleyeni olan ekonomik gücün eksikliği gibi faktörler döneme rengini veren olgulardır.

Cumhuriyet’in ilk yıllarından bu yana kentleşme süreci dönem dönem farklılıklar arz etmiştir. Bu dönemin temel özelliği ülke bütününde güçlü bir kentleşme hareketinin bulunmamasıdır (Işık, 2005: 60). Bu dönemde kentsel nüfus oranları

neredeyse sabit kaldığından kentsel nüfus artışı toplam nüfus artışı hızına paralel bir seyir izlemiştir (Şekil 1).

Ülkede gerek kapalı ekonomiye bağlı üretim ilişkilerinin varlığı gerekse bu dönem içerisinde iletişim ve ulaşım olanaklarının sınırlılığı nedeniyle kırsal ve kentsel alanlarda henüz yapısal dönüşümlerin başlamamış olması, kentleşmeyi büyük ölçüde etkilemiştir. Ayrıca 1929'da yaşanan dünya ekonomik bunalımı ve bunun sonucu ortaya çıkan II. Dünya savaşı da yatay hareketliliği engelleyen en önemli faktörlerin başında gelmektedir (Sevgi, 1988: 11). Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye tam bir köy toplumu görünümünde idi. 1927'de ilk yapılan nüfus sayımı incelendiğinde; Tablo 1'de de görüldüğü üzere, toplam nüfus içerisinde köy nüfusunun oranı % 76 kent nüfusunun ise % 24 olduğu belirlenmiştir. Bu yüzdeler 1950'li yıllara dek çok az değişmiştir. Nitekim 1950 yılına gelindiğinde, kentsel nüfus oranı ancak bir puanlık artış kaydederek, % 25'e yükselebilmıştır. Bunun en önemli nedeni ise, bu dönemin II. Dünya Savaşı'na denk gelmesinin olduğu ileri sürülmektedir. Bu dönemdeki en önemli nüfus hareketlerini Türk-Rum mübadelesi oluşturmaktadır (Niray, 2002).

1935 yılından itibaren ülkemizde yapılan genel nüfus sayımları Türkiye'nin nüfus artış hızını ve kırsal ve şehir nüfuslarının genel nüfus içerisindeki payını vermektedir. Buna göre belli başlı tarihleri alarak bu oranları verdiğimizde şu şekilde bir tablonun ortaya çıktığını görmekteyiz. 1935 yılında nüfusumuzun % 24'ü şehirlerde, % 76'sı kırsal kesimde yaşamaktadır (Tablo 1). 1950'de şehirler % 25, kırsal % 75, 1960'da şehir nüfusunun genel nüfusa oranı % 32, kırsal nüfusunun oranı % 68'dir. 1970 yılında ise şehir nüfus oranı % 38, kırsalın oranı % 62'dir. 1980'de ise şehirlerin nüfus oranı % 44'e yükselirken, kırsal oranı % 56'ya inmiştir. 1990'da şehir nüfus oranı % 59, kırsal oranı ise % 41'dir. 2000 yılında ise şehir kapsamına giren yerleşim yerlerinin toplam nüfusa oranı daha da artarak % 65'e ulaşmıştır. Kırsalın oranı ise % 35'tir (Artun, 2006: 37).

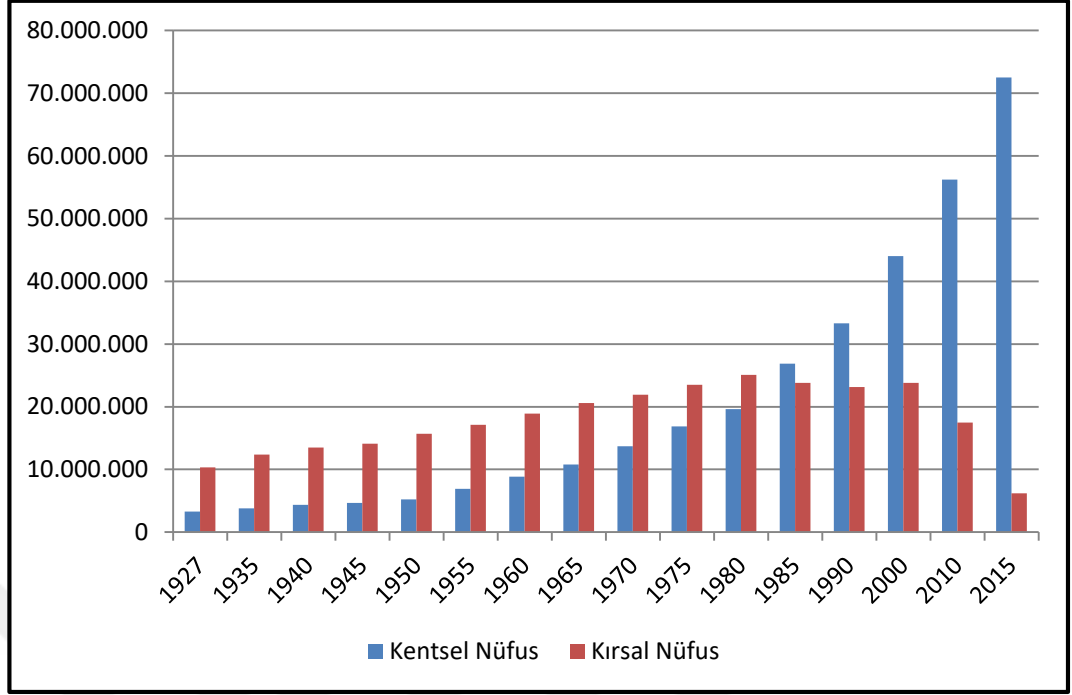


Şekil 1: Türkiye’de Kentsel ve Toplam Nüfus Artış Hızı (Binde).
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

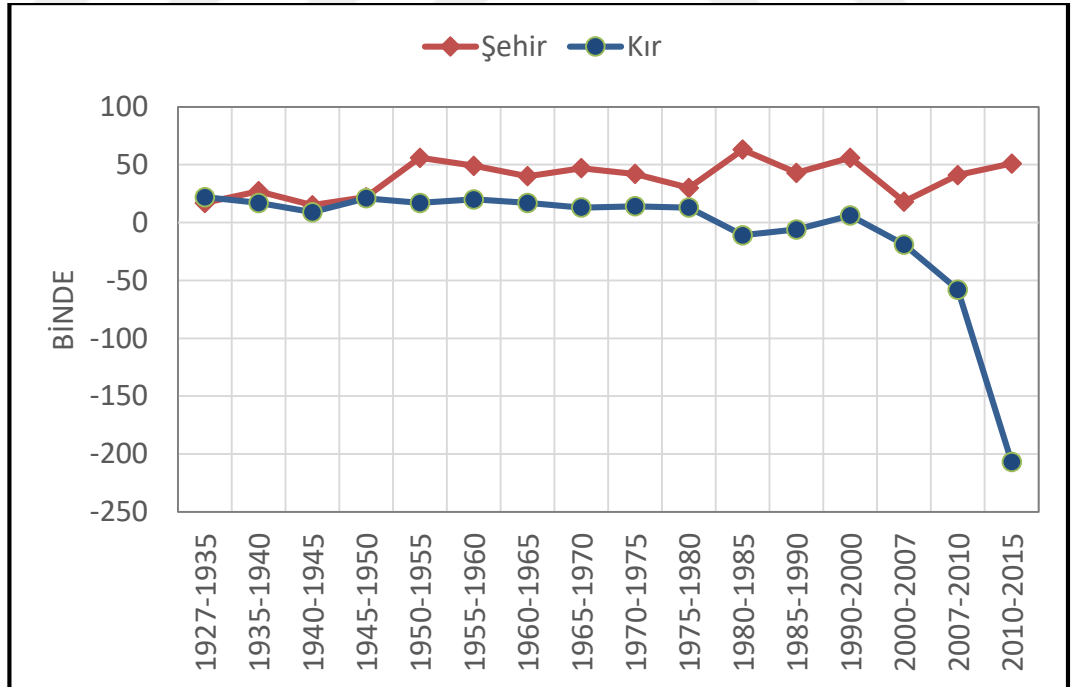
Tablo 1: Türkiye’de kentsel - kırsal nüfusun gelişimi ve oranları.

Yıllar	Kentsel Nüfus	%	Kırsal Nüfus	%
1927	3 305 879	24	10 342 391	76
1935	3 802 642	24	12 355 376	76
1940	4 346 249	24	13 474 701	76
1945	4 687 102	25	14 103 072	75
1950	5 244 337	25	15 702 851	75
1955	6 927 343	29	17 137 420	71
1960	8 859 731	32	18 895 089	68
1965	10 805 817	34	20 585 604	66
1970	13 691 101	38	21 914 075	62
1975	16 869 068	42	23 478 651	58
1980	19 645 007	44	25 091 950	56
1985	26 865 757	53	23 798 701	47
1990	33 326 351	59	23 146 684	41
2000	44 006 274	65	23 797 653	35
2010	56 222 356	76	17 500 632	24
2015	72 523 134	92	6 217 919	8

(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)



Şekil 2: Türkiye Kentsel ve Kırsal Nüfusunun Yıllara Göre Gelişimi
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)



Şekil 3: Türkiye’de Kent ve Kır Nüfusu Artış Grafiği
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

Özetle sonraki dönemlerdeki nüfus hareketlerinden farklı olarak 1923-1950 döneminde daha durağan bir seyir izleyen nüfus hareketleri kentleşme olgusunun ana belirleyeni olmuştur. Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı, Kurtuluş Savaşındaki genç nüfus kaybı, Cumhuriyetin kurulması ve Ankara'nın başkent ilan edilmesi nedeniyle ortaya çıkan yeni idari yapılanma süreci, Cumhuriyetin ilk yıllarındaki nüfus mübadeleleri, 1929 Dünya Ekonomik Buhranı, II. Dünya Savaşı gibi olgular kentleşme hareketleri açısından durağan olan bu dönemin en belirleyici unsurları olmuştur.

1.4.2. 1950-1980 Dönemi

Bu döneme damgasını vuran en önemli olgu ülke içerisindeki yatay ve dikey nüfus hareketliliğinin hız kazanmasıdır. 1950'lerle birlikte hızlanan toplumsal ve ekonomik dönüşüm sürecinde kentsel ve kırsal nüfus alanlarındaki nüfus artış hızının ivme kazandığını görmekteyiz. Bu dönem aynı zamanda kapalı ekonomik modelden kısmen de olsa ayrılıp batı ile bütünleşme hareketlerinin güçlenmeye başladığı bir dönemdir. Dış yatırımların arttığı, dış para akışının hızlandığı bu dönemde ülke büyük bir şantiyeye dönüşmüştür. Kırsal alanda tarımda makineleşme itici bir güce dönüşürken, kentsel alanlardaki istihdam olanakları çekici bir unsura dönüşmeye başlamış, bu da yatay nüfus hareketliliğini dolayısıyla kentleşme hızını arttırıcı bir işlev görmüştür. Bu dönemin ana dinamiği, ekonomideki yeni anlayış ve teknolojik değişimin beraberinde getirdiği modernleşmenin başlamasıdır. Ayrıca büyük petrol krizi, soğuk savaş gibi küresel etkilerin yanı sıra ülkede yapılan nüfus planlama çalışmalarının, sağlık hizmetlerinin gelişmesi, beslenme koşullarındaki iyileşmelerin kısmi etkisini de göz önünde bulundurmak gerekir.

1950 senesi, Türkiye'de nüfusun bariz bir duraklamadan sonra tekrar hızla artmasıyla başladığı bir yıl olduğu kadar daha önceki yıllarda gayet ağır bir gelişme göstermiş bulunan şehirli nüfusunda hızlı bir artış kaydedilen yeni bir devreye de başlangıç olmuştur (Darkot, 1966: 33). 1950'yi izleyen yıllar Türkiye'de kentleşmenin çok hızlandığı bir dönemdir. Söz konusu dönemde, bir yandan mevcut kentlerin nüfusu hızla artarken, diğer yandan da, çok sayıda yerleşme nüfuslanarak kent statüsü kazanmıştır. 1950 döneminden günümüze kadar gerçekleşen kentleşme hareketleri bir bütün olarak ele alındığında kentleşmenin coğrafi veya bölgesel boyutu, kentleşme dinamikleri gibi konularda bazı temel saptamalar yapmak da mümkündür (Işık, 2005: 61).

1950'lerden itibaren köy ve kent yerleşme merkezlerindeki dengeli nüfus dağılımı önemli derecede değişmeye başlamıştır. Durağanlığın bittiği hızlı nüfus artışının etkili olduğu bu dönemde kentsel nüfusta büyük artış gözlenmiştir (Tablo 1; Şekil 2). Özellikle bu dönemin ilk yarısında kentsel nüfus artışında büyük bir tırmanış söz konusudur. Sanayi toplumu olma yolunda hızlı bir ilerleme kaydedemeyen Türkiye'de, kentsel alanlar hızla akan kırsal nüfusu aynı hızla emme gücüne sahip olamamışlardır. Bir yandan kırsal alanlardan akan iş gücünü istihdam edecek sanayi aynı hızla gelişmemiş, diğer yandan kentsel alanlar gelen nüfusu barındıracak konut oluşumunu sağlayamamışlardır. Sonuç olarak gecekondularda yaşayan ve ikincil ekonomik sektörlerde geçimini sağlamaya çalışan bir göçmen kitlesi, kent nüfusunun ağırlıklı bir parçası haline gelmiştir: 'kentleşme' ve 'kentlileşme' farklılığı bu çerçevede tartışılmaya başlanmıştır. Bu göçmen kitlesi, oluşan göç ağı ile birlikte göç dalgalarının sürekliliğini sağlamıştır (İçduygu ve Sirkeci, 1999: 252).

Özellikle 1950'lerden sonra Marshall planı doğrultusunda uygulanan tarım politikası ile entansif tarıma geçilmesi, başka bir anlatımla tarımda makineleşme ve Pazar için üretim, kırsal nüfusu devingenliğe iten ve kıyı terk etmelerine neden olan yapısal dönüşümleri gündeme getirmiştir. Bunun da dışında ulaşım olanakları ve toplu iletişim araçlarının yaygınlaşması ile toplumsal bilinçlenme ve yaşam düzeyindeki gelişmeler de yatay hareketliliği gündeme getirmiş ve bunun sonucunda kırsal alanlardan kentlere yönelen göçü hızlandırmıştır (Sevgi, 1988: 15).

1923 İzmir İktisat Kongresinde fikir olarak beyan edilen ve ancak 1934-1938 yılları arasında Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı ile uygulamaya konulan sanayileşme hedefleri büyük oranda başarılı olmuş ve bu süreç özellikle İstanbul, İzmir, Bursa gibi batı kentlerinde kentleşmeyi destekleyen önemli bir faktör olmuştur. İkinci dünya savaşının yarattığı olumsuz atmosferin etkisiyle planlanmış olan ikinci beş yıllık sanayi planı uygulanamamıştır. 1960 yılından sonra ise Türkiye'de sosyo-ekonomik sorunlara yeniden plânlı/programlı çözümler getirilmeye çalışılmış ve bu amaçla beşer yıllık kalkınma plânları ve birer yıllık icra programları uygulama aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sözü edilen kalkınma plânlarından ilkinde (1963- 1967), tarım sektöründe çalışan nüfusun endüstri ve hizmetlere kaydırılması hedeflenmiş, dolaylı olarak da şehirleşme özendirilmiştir (Avcı, 1993: 252).

1950-1970 döneminde ülke nüfusunun artışı yanında kentsel nüfusun daha hızlı arttığı anlaşılmaktadır. Bu olgu kırsal nüfusun ülke toplam nüfusu içerisindeki oransal payının düşmesi, başka bir anlatımla kırsal alanlardan kentlere doğru büyük ölçüde göçlerin olduğu anlamına gelmektedir (Sevgi, 1988: 15).

1950’li yıllarda hız kazanan kentleşme hareketleri, 1960-1975 döneminde de artmaya devam etmiştir. 1960 yılında % 31.9 olan kentsel nüfus oranı, 1975 yılında % 41.8’e yükselmiştir (Tablo 1). Bunun en önemli nedeni tarımsal alanda yapılan önemli değişimler, kırsal kesimin göç kararlarını önemli ölçüde etkilemiştir (Işık, 2005: 62).

1970-1980 döneminde daha önceki döneme oranla ülke ekonomisinde görülen kalkınma hızının, özellikle 1974’lerden sonra gündeme gelen petrol krizi nedeniyle düşüşü buna bağlı olarak gerek tarım kesiminde gerekse sanayiye bağlı üretimde ortaya çıkan durgunluk kentleşme hızını büyük ölçüde olumsuz yönde etkilemiştir. Ekonomide görülen bu olumsuz gelişmeler toplumun düşük gelirli gruplarına enflasyonist baskıların da etkisiyle büyük ölçüde yansımış ve bu kitlelerin göç etme olanaklarını sınırlamıştır. Ayrıca gün geçtikçe yükselen çocukla ilgili harcamaların (Eğitim, beslenme, giyim, vb.) yükselmesi yanında son yıllarda uygulamaya konulan nüfus politikaları da kısmen de olsa doğal nüfus artışını düşürmüştür. Bu olgular da 1970-80 döneminde kentleşme hızını görece olarak yavaşlatan bir ortam hazırlamıştır (Sevgi, 1988: 16).

1.4.3. 1980 Sonrası Kentleşme Hareketleri

Bu dönem, kentleşme sürecini etkileyen faktörler açısından bir önceki döneme göre benzerlikler göstermektedir. Ancak süreci etkileyen yeni ve farklı dinamikler de ortaya çıkmıştır. Gerek dünyadaki küreselleşme süreci ve bunun Türkiye’ye doğrudan ya da dolaylı yansımaları, gerekse de Türkiye’nin kendi iç dinamiklerinde meydana gelen turizm sektörünün gelişimi, Doğu ve Güneydoğu Anadolu’daki terör hareketleri, ülkedeki yeni politik şekillenmeler ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan yeni ekonomik yapılanmalar gibi sosyo-ekonomik ve politik süreçler bu farklılığı ortaya çıkaran başlıca etmenler olmuştur.

Türkiye’deki kentleşme süreci genel itibariyle yakından incelenecek olursa, göçün kaynağını oluşturan alanlarda, kent sayılarının artışı ve coğrafi dağılımlarında ve bu göçlerin altında yatan temel nedenlerde önemli ölçüde farklılıklar görülmektedir. Bu gelişmeler bölgeler arasında da sanayi, turizm ve birçok hizmet sektörü yönünden de

farklılık göstermektedir. Örneğin Ege ve Akdeniz’de turizmin gelişmesi, Güneydoğu Anadolu’da GAP projesinin gerçekleşmesi, ülkenin çeşitli merkezlerinde üniversitelerin kurulması, hızlı bir kentleşme olgusunu da beraberinde getirmiştir (Işık, 2005: 58).

Türkiye’nin büyüme odaklı ve kapsayıcı şehirleşme sürecine ilk olarak 1980’lerde liberal ekonomiye geçiş ile gümrüklerin kaldırılmasının ortaya çıkardığı yeni ekonomik model etkili olmuştur. Piyasada daha önce kısıtlı olan döviz gibi değişim araçları ile çeşitli malların serbest dolaşımı ve ticari serbestlik gibi ekonomik yenilikler sosyo-kültürel yapıyı da etkilemiştir. Bu etkileşim kentleşmeye yeni boyutlar kazandırmıştır. Farklı sektörlerde ortaya çıkan yerli ve yabancı yatırımlar üretim süreçlerini çeşitlendirmiş, yeni istihdam alanları ortaya çıkartmıştır. Bu gelişmeler kırsal alanlardan yaşanan göçün hızını arttırmıştır. Göçler sonucunda kentsel alanlara yığılan tüketici nüfusun tüketim ürünlerine yaklaşması piyasadaki arz-talep dengesinin daha da güçlenmesini sağlamıştır. Böylece üretim ve tüketim piyasalarının yaklaşması ekonomiye yeni bir dinamizm kazandırmıştır.

İkinci olarak, 1984 yılında kabul edilen büyükşehir belediyesi yasası ile ortaya çıkan yeni yönetim anlayışı hızlı büyüyen şehirlerin tüm ekonomik sektörlerin etkili bir şekilde yönetilebilmesi için gerekli idari çerçeveyi sunmuştur.

Üçüncü olarak, yeni yasalarla ortaya çıkan hoşgörülü mülkiyet rejimi, kentlerdeki kamu arazileri üzerinde yaşayan gecekonduculara yasal haklar tanımış ve bu da hem hane halklarının hem de ilgili belediyelerin konut ve semt altyapılarına yatırım yapmalarını teşvik ederek hızla şehirleşen başka birçok gelişmekte olan ülkede yaygın bir şekilde görülen bakımsız gecekondu yerleşim koşullarını önlemiştir.

Dördüncü olarak, devletin bankacılık düzenlemeleri, konut kredisi imkânlarının artırılması gibi aracılık hizmetlerini geliştirmesi ile konut arzının arttırılmasına yönelik çabalar sonucunda konut stokunun hızla genişlemesine imkân sağlamıştır. Bu stokun oluşmasında özel sektörün katkısının artmasına sebep olmuştur. Özellikle son on yıllık dönemde uzayan vadelerle ipotekli konut finansmanı artmış ve konut sektörünün piyasaya inmesine olanak tanımıştır. Toplu Konut İdaresi, 2002 yılına kadar 19 yılda 43.145 konutu tamamlamış, yaklaşık 950.000 konutu kredilendirmiştir. 17 Ağustos 1999 tarihinde yaşanan Marmara depremiyle kamunun konut yapımındaki işlev, görev ve eksiklikleri gündeme gelmiştir. 58. Hükümetin yürürlüğe koyduğu Acil Eylem

Planı çerçevesinde “Planlı Kentleşme ve Konut Seferberliği”nin başlamasıyla TOKİ, yeni bir vizyona kavuşmuş, başta İstanbul, Ankara, Bursa gibi büyük kentler olmak üzere birçok kentimizde planlı ve modern kentleşme örnekleri ortaya koymuştur.

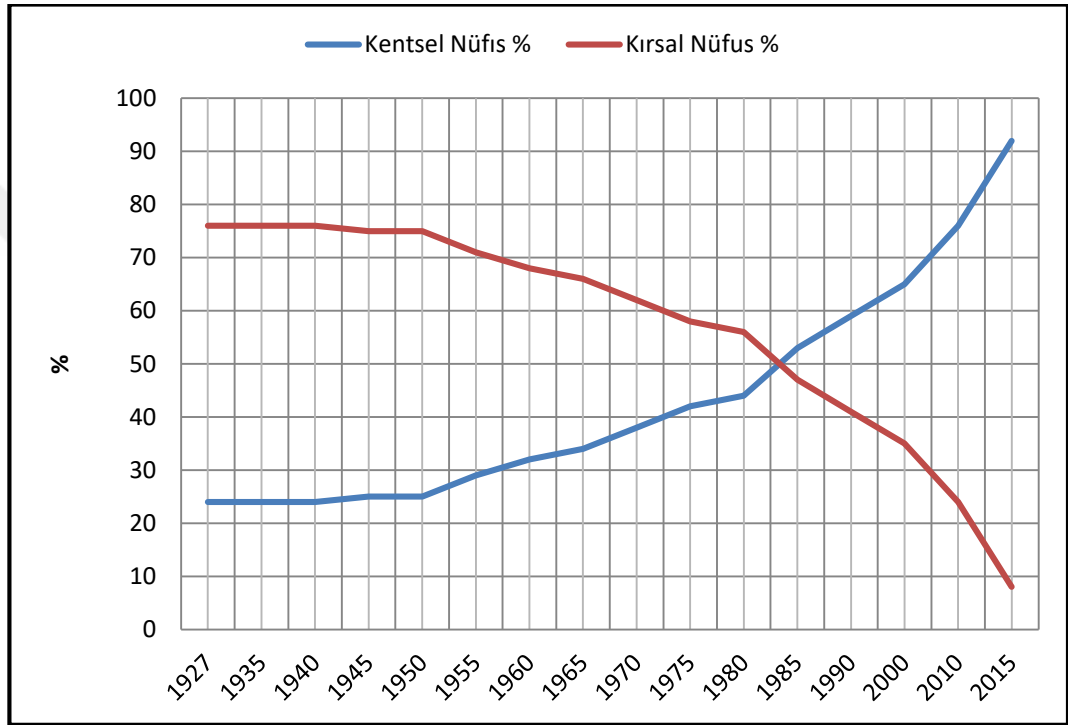
Beşinci olarak, su, kanalizasyon ve diğer temel belediye hizmetlerine erişimin yaygınlaştırılmasını desteklemeye yönelik ulusal programlar yoluyla yapılan müdahaleler, mali açıdan sıkıntılı yerel yönetimlerin (özellikle küçük belediyeler, beldeler ve köyler) eşleştirme hibe destekleri sayesinde ulusal hizmet kapsama oranı hedeflerini yakalamalarına yardımcı olmuştur.

Altıncı olarak, belediye hizmetlerinin piyasaya dayalı olarak fiyatlandırılmasını teşvik eden politikalar, özel yatırımların çekilmesine ve finansal yükün paylaşımına yönelik ortaklıkların oluşturulmasına yardımcı olurken, özel sektörün yönetim konusundaki bilgi birikimi hizmet sunumunda yenilikçilik ve verimlilik artışları sağlamıştır. 6360 sayılı Büyükşehir Belediyesi kanununa göre büyükşehir statüsündeki illere bağlı ilçelerin mülki sınırları içerisinde yer alan köy ve belde belediyelerinin tüzel kişiliği kaldırılmış, köyler mahalle olarak, belediyeler ise belde ismiyle tek mahalle olarak bağlı bulundukları ilçenin belediyesine katılmıştır. Böylece eskiden köy statüsündeki yerleşim birimleri kente bağlı birer mahalle haline gelmiş ve bu yerleşim birimlerindeki her türlü altyapı yatırımları ve ulaşım gibi diğer hizmetler Büyükşehir Belediyeleri tarafından üstlenilmiştir. Bu durum kentsel alanların resmi olarak genişlemesine yol açmıştır (Anadolu Kaplanlarının Yükselişi, 2015).

1984’ten sonra petrol dışalım fiyatlarının düşmesiyle gerek sanayi kollarında gerekse ulaşım, konut ve kentsel hizmetlerde kısmen de olsa yeniden bir canlılık dönemine girilmiştir. Buna karşın tarım ürünleriyle ilgili ekonomik politikaların (taban fiyatı-zirai krediler, girdilerin yüksekliği) umulan iyileşmeyi yaratamaması, kırlardan kentlere göçü yeniden hızlandırmıştır (Sevgi, 1988: 16).

1970-90 yılları arasında, ülkemizin içinde bulunduğu sosyal ve ekonomik koşullara bağlı olarak yavaşlayan kentleşme hareketleri, 1980’den sonra yeniden ivme kazanmıştır. 1980 sonrası dönem, bir takım alt dönemler halinde ele alındığında kentsel nüfusumuzun özellikle 1980-1985 döneminde çok daha büyük bir hızla arttığı dikkati çekmektedir. Söz konusu dönem, hem Cumhuriyet tarihimizin en yüksek kentsel nüfus artışının gerçekleştiği (binde 62.6), hem de kentsel nüfusun kırsal nüfusu ilk kez geçtiği

bir dönem olmuştur (Tablo 1; Şekil 2). Ancak kentsel nüfus miktarında mutlak olarak 13.681.344 kişilik bir artışın gerçekleşmesinde büyük kentlerimizdeki yeni yönetsel yapıların önemli bir rol oynadığı söylenebilir. 1981 yılından sonra İstanbul, İzmir, Ankara gibi büyük kentlerimiz 3030 sayılı yasa gereği ‘Büyükkent’ statüsü kazanmışlar ve kentsel alan sınırlarının genişletilmesi sonucunda kentsel nüfus bir anlamda yapay bir biçimde arttırılmıştır (Işık, 2005: 64).



Şekil 4: Türkiye'de Yıllara Göre Kırsal/Kentsel Nüfus Oranları
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

Bu yapay nüfus artışı önce ‘Büyükkent’ statüsündeki İstanbul, Ankara ve İzmir’de ortaya çıkmış, sonraki yıllarda farklı dönemlerde ‘Büyükkent’ statüsüne geçen Adana, Bursa, Gaziantep, Kayseri ve Konya kentlerinde devam etmiştir. Son olarak 2013 yılında yapılan yasal düzenlemelerle (6447 sayılı kanun) Büyükkent sayısı 30’a ulaşmış ve buralarda da aynı durum gözlenmiştir. Bu kanunun ortaya çıkmasıyla oluşan güncel istatistikî verilere göre ülkemizde kentsel nüfus oranında sayısal bir sıçrama olmuş ve bu oran 2015 yılına gelindiğinde % 92 seviyesine yükselmiştir.

2012 yılının Kasım ayında yürürlüğe giren 6360 sayılı Yasa, yalnızca Büyükşehir Belediyesi yapısında önemli değişikliklere neden olmamış, genel olarak

tüm yerel yönetim birimleri üzerinde etkileri olmuştur. Bu düzenleme öncesinde, sayıları Çizelgede verilen ve alansal yönetim esasına dayalı, birbirini bütünleyici ve kademeli bir yerel yönetim dizgesi bulunmaktaydı. 6360 sayılı Yasa, yukarıda da belirtildiği gibi, büyükşehir tanımını değiştirmiştir. Yeni yasaya göre BŞB, “Sınırları il mülki sınırı olan ve sınırları içerisindeki ilçe belediyeleri arasında koordinasyonu sağlayan; idarî ve malî özerkliğe sahip olarak kanunlarla verilen görev ve sorumlulukları yerine getiren, yetkileri kullanan; karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan kamu tüzel kişisini” ifade etmektedir (Madde 4). Görüleceği gibi, yeni tanımlamaya göre, BŞB sınırları ilin mülki sınırlarını kapsamaktadır. Yeni yasa, “toplam nüfusu 750.000’den fazla olan illerin il belediyeleri kanunla BŞB’ne dönüştürülebilir” biçimindeki düzenlemesiyle, BŞB kurulması için gerekli olan nüfus ölçütünde, artık ilin toplam nüfusunun dikkate alınacağını belirtmektedir (Adıgüzel, 2012: 160).

Tablo 2: 6360 Öncesi ve Sonrasında Toplam Yerel Yönetim Birimleri.

Yerel Yönetim Birimleri (YYB)	6360 Öncesi Toplam YYB	6360’la Kurulan YYB	6360’la Kaldırılan YYB	6360 Sonrası Toplam YYB
BŞB	16	14		30
BŞ İlçe Belediyesi	143	25		519
İl Belediyesi	65		14	51
İlçe Belediyesi	749	2	349	416
Belde Belediyesi	1.977		1.635	342
Toplam Belediye	2.950	41	1.998	1.358
İÖİ	81		30	51
Köy	34.395		16.561	17.834
Mahalle	19.103	17.637		36.740

(Kaynak: Adıgüzel, 2012)

Yasa, bu düzenlemesiyle BŞB olma koşulunu kolaylaştırmış ve Aydın, Balıkesir, Denizli, Hatay, Malatya, Manisa, Kahramanmaraş, Mardin, Muğla, Tekirdağ, Trabzon, Şanlıurfa ve Van illerinde, sınırları il mülki sınırları olmak üzere aynı adla BŞB kurulmasını ve bu illerin il belediyelerinin BŞB’ne dönüştürülmesini sağlamıştır. Böylece mevcut bulunan 16 BŞB’ne yeni yasa ile 13 BŞB ve daha sonra yürürlüğe giren 6447 sayılı Yasa ile de Ordu Büyükşehir Belediyesi’nin eklenmesiyle, Türkiye’de Büyük Şehir Belediyesi sayısı 30 olmuştur (Adıgüzel, 2012: 160).

1985 sonrasında yaşanan kentleşme hareketleri gözden geçirildiğinde, esas olarak özellikle iki konuda önemli gelişmeler olduğu söylenebilir. Bunlar,

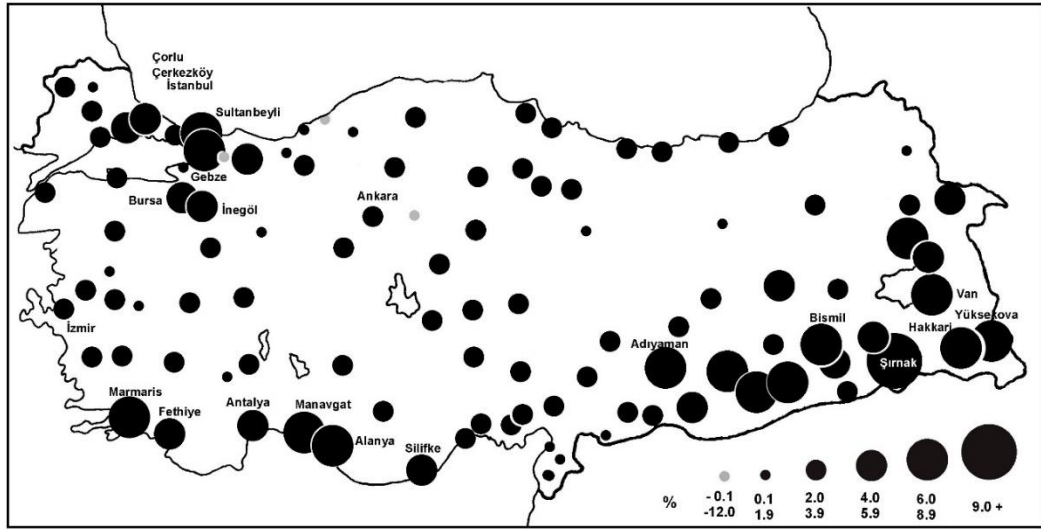
- Kentleşme dinamikleri
- Kentleşmenin coğrafi boyutudur.

1980'li ve 1990'lı yıllar ülkede toplumsal oluşumun, ekonomik serbest piyasa ekonomisi, özelleştirme gibi hedeflerle yeniden örgütlenmeye çalışılmasına tanık olmuştur. Bu arada modernleşmenin 'küreselleşme' adı verilen süreçle algılanır oluşu, Türkiye'nin bir yandan uluslararası düzeyde diğer yandan ise ulusal düzeyde yeni sorunsal alanları ile karşılaşmasını gündeme getirmiştir. 'İletici' etkenlerle açıklanan göç örüntüsü daha çok bu dönemde belirginleşmiş ve insanların toplumsal hareketliliği daha da artmıştır. Diğer yandan bu dönemde Türkiye'de iç göç siyasi nedenlerin de katkısıyla giderek daha da yoğunlaşmıştır. Doğu ve Güneydoğu'dan hem can-mal güvenliği olmadığı için hem de bu bölgede süren çatışmalar nedeniyle binlerce insan göç etmek zorunda kalmıştır. Bu göç çerçevesinde önemli miktarda nüfus önce daha güvenli görünen Diyarbakır, Van, vb. civar illere, sonra da İstanbul, İzmir, Adana, Bursa ve Mersin başta olmak üzere genellikle Batı Anadolu'ya göç ederek söz konusu yerleşim yerlerinin zaten var olan kentsel sorunlarını olağanüstü boyutlarda yoğunlaştırmıştır (İçduygu ve Sirkeci, 1999: 253).

1990'lı yıllara kadar Ege, Marmara ve Akdeniz gibi Türkiye'nin gelişmiş Batı bölgelerine doğru olan göç bu tarihten sonra farklı bir seyir takip etmiştir. Daha çok ekonomik sebeplere dayanan göç o tarihlerden itibaren "terör odaklı" hale gelmeye başlamıştır. Terörden kaçarak köyünü, kasabasını terk eden kitlelerin bir kısmı Batı bölgelerine, Akdeniz ve Ege sahillerine doğru göç ederken bir kısmı da Doğu ve Güney Doğu illerine yerleşmişlerdir (Artun, 2006: 42).

1985 yılından itibaren dikkati çeken diğer olgu ise kentleşmenin coğrafi boyutu ve dinamikleriyle ilgilidir. 1985 sonrasında İstanbul, Ankara, İzmir, Adana gibi büyük ve geleneksel merkezlerin nüfusları bir yandan kendi iç dinamikleriyle ancak en önemlisi göçlerle artmaya devam ederken, bunlara yeni kentler eklenmeye başlamıştır. Konuya kentlerin nüfus artış hızları açısından baktığımızda, son dönemde kentleşmenin Türkiye'de esas olarak üç alanda hızlandığı açıkça görülür. Bunlar, Doğu ve

Güneydoğu, Akdeniz kıyıları ve Marmara Bölgesi'dir. Kentleşmenin coğrafi açıdan sahip olduğu bu farklılığın yanı sıra, bu üç bölgedeki kentleşmenin temel dinamikleri de çok farklıdır. Yaptığımız gözlemler ve değerlendirmeler, son dönemde Türkiye'de kentleşmeye damgasını vuran en önemli unsurların terör olayları, turizm ve sanayi olduğunu göstermektedir (Işık, 2005: 65).



Şekil 5: Türkiye’de 1985-2000 döneminde nüfusu 50.000’i aşan kentlerin yıllık nüfus artış hızları (Kaynak: Işık, 2005).

Sözgelimi Marmara Bölgesi'nde 1950-1960'lardan sonra hızlı bir gelişme içine giren Bursa ve Kocaeli'nin ardından, bir yağ lekesi gibi büyümeye devam eden kentleşme, Çorlu ve Çerkezköy organize sanayi bölgelerinin kuruluşu ile İstanbul batısına doğru yayılmaya başlamıştır. Başka bir anlatımla, Marmara Bölgesi'nde başlangıçta İstanbul merkezli başlayan kentleşme, 1950'lerden sonra sanayi alanında kaydedilen önemli birikimlerle önce bölgenin doğusuna yayılırken (İzmit Körfezi kıyıları, Bursa, Bilecik, Adapazarı), daha sonra yine sanayi faaliyetlerinin geliştirilmesi ile bu kez İstanbul-Tekirdağ-Lüleburgaz doğrultusunda da hız kazanmaya başlamıştır (Işık, 2005: 65).

Türkiye’de kentleşmenin coğrafi boyutunda ve dinamiğindeki bir başka değişim ise Akdeniz kıyılarında ortaya çıkmıştır. 1980 öncesinde genel olarak bölgenin doğusunda Adana, Tarsus, Mersin ve İskenderun çevresinde yoğunluk kazanan kentleşme, turizmin gelişmesi ile birlikte batıya sıçramıştır (Şekil 5). Bu çerçevede,

batıda Marmaris ve Fethiye kentleri, daha doğuda Antalya, Manavgat, Alanya ve Silifke’de kentsel nüfus çok hızlı bir artış kaydetmiştir (Işık, 2005).

Kentleşmenin coğrafi boyutu incelendiğinde dikkati çeken bir diğer önemli olay, Doğu ve Güneydoğu Anadolu kentlerinde yaşanan hızlı nüfus birikimidir. Nitekim, 1985-2000 döneminde ülke ortalamasının (binde 33) üzerinde artış kaydeden kentlerin dağılımı incelendiğinde, Akdeniz kıyıları ve Marmara’dan sonra Güneydoğu ve bazı Doğu Anadolu kentlerinin bulunduğu alandaki yüksek değerler dikkat çekmektedir (Şekil 5). Bölgede yaşanan bu kentleşme modeli, birçok açıdan Marmara ve Akdeniz kıyılarımızda görülen kentleşme modelinden ayrılmaktadır. Bunun en önemli nedeni, bölge kentlerinin, herkesin bildiği gibi, bu yoğun göçü kaldıracak ekonomik potansiyelden yoksun olmalarıdır. Başka bir ifadeyle, meydana gelen göçler, bölge kentlerinin nüfuslarını 10-15 yılda 2-3 kat artırırken; Antalya, Mersin Adana, İzmir, İstanbul ve diğer büyük kentlere göç etmeye hazır büyük bir nüfus kütlesi yaratmıştır. Bu açıdan, bölgedeki olayların etkileri, sadece bölge sınırları içinde kalmayacak, ülkemizin başka bölgelerindeki kentleşme hareketleri üzerinde de oldukça belirgin bir etki yaratacaktır. Bugün bazı büyük kentlerimizde hız kazanan kaçak yapılaşma ve yasa dışı bazı olayların sayısındaki patlama, bölgede yaşanan göçün büyük kentlerdeki olumsuz yansımaları olarak da değerlendirilebilir. Bu durum Türkiye’de kentleşmenin, daha doğru bir deyişle kentsel nüfusun artışında, geleneksel bölge ve merkezlerine yenilerini eklerken; kentleşme nedenlerine “terör kaynaklı kentleşme” adı verilebilecek bir olguyu da eklemiştir (Işık, 2005: 66).

Kentleşme ve bununla bağlantılı olarak kentleşme olgusunda kültürel boyut önemlidir. Kentleşmenin kültürel dayanaklarından, aynı zamanda birer kültür kurumu olan Üniversitelerin bu konuda üzerine düşen işlevi yerine getirme süreci bir gerçektir. Yeni kurulan üniversiteler kentlerdeki kültürel yapılanmayı kentleşme adına olumlu yönde etkilemiş ayrıca kentsel nüfusun artışında da çekici bir unsur olarak rol oynamıştır. ‘Üniversitelerin zamanla büyümeleri, öğrenci ve öğretim elemanı sayılarının hızla yükselmesi; üniversitelerin bulunduğu kentlerde birçok alanda değişimler yaratmıştır. Üniversitelerin kurulmasını izleyen yıllarda, bu tip kentlerin nüfus miktarında, yaş yapısında, göç verilerinde çok çarpıcı değişimler ortaya çıkabilmektedir. Üniversitelerin, kentler üzerinde yarattığı değişimler sadece nüfus ile de sınırlı kalmamaktadır. Üniversitelerin kurulması ile doğrudan veya dolaylı olarak yaratılan

istihdam ve bunun beraberinde getirdiği gerek kurumsal gerek çalışanların, öğrencilerin ve ziyaretçilerin yaptığı harcamalar kentlerin ekonomik yapısında büyük canlılık yaratmaktadır' (Işık, 2008: 161).

zet olarak 1980 ve sonrası dönemde dünyadaki küreselleşme süreci, Türkiye'nin kendi iç dinamiklerindeki değişimler, ülkedeki yeni politik ve ekonomik şekillenmenin yanında kentleşme hareketlerinin ana belirleyici unsuru haline gelen ve yasal düzenlemelerin verdiği yeni yetkilerle güçlendirilen belediyeler de etkili olmuştur. Belediyelerin yetkilendirilmesiyle kentleşme süreci yerel yönetimler tarafından kısmen kontrol edilebilir düzeye gelmiş ve bir taraftan kentleşme modern anlayış ekseninde gelişme göstermeye başlarken öte taraftan da gecekondulaşma gibi kentsel sorunların devam etmesinde çözüm gücü olma yeteneğini tam olarak sergileyememiştir. Zaman zaman yapılan gecekondulaşmaları kentleşmedeki modern anlayışın uygulanmasında aksamalara sebep olmuştur. Bu dönemin en belirleyici özelliklerinden birisi olarak yasal düzenlemelerin rolünü görmekteyiz. Yasal düzenlemeler doğrultusunda ortaya çıkan istatistikî verilerde nüfus hareketine bağlı olmaksızın kentli nüfus sayısında göreceli artışlar tespit edilmiştir.

Bazı kaynaklara göre batılılaşma Bursa'ya Mudanya'dan gelmiştir (Gürsakal, 2013: 40). Osmanlı Devletine başkentlik yapmış kadim bir şehir olan Bursa ile Mudanya arasında tarihten beri süregelen sosyo-kültürel ve ekonomik bir etkileşim söz konusudur. Bursa'ya yaklaşık 30 km mesafede olan Mudanya, uzun bir dönem Bursa'nın İstanbul'a ve dünyaya açılan kapısı konumundaydı. Mudanya'nın tek iskelesiyle 19. yüzyılın sonlarına kadar yapılan taşımacılık faaliyetleri 20. Yüzyıldan itibaren demiryolu taşımacılığının da eklenmesiyle daha da güçlenmiştir. Bu iskele, geçmişten bugüne Bursa ile Fransa'nın Lyon, Marsilya, Paris şehirleri, İngiltere'nin Nottingham ve Londra şehirleri, İtalya'nın Cenova gibi şehirleri başta olmak üzere Avrupa'nın birçok noktası arasında ithalat ve ihracat köprüsü olmuştur.

Mudanya, geçmişte yaşanan nüfus mübadelelerinde, deniz ulaşımında, Bursa'da üretilen ticari malların dünyaya dağıtımında ve son yıllarda gelişen turizm sektöründe önemli bir işlev görmüştür. Kent, geçmişten bugüne Bursa ve İstanbul arasında en önemli deniz yolu bağlantı noktası olma özelliğini günümüzde de sürdürmektedir. Bu işlevselliğin nedenleri ve tarihi gelişim süreci sonraki bölümde detaylı olarak ele alınmıştır.

1980 ve sonrası dönemde yaşanan hızlı nüfus artışı nedeniyle Bursa'da kent sınırları kuzeye doğru genişlemiş bunun sonucunda Nilüfer İlçesiyle birleşen Bursa kentsel alanı Mudanya'ya oldukça yakınlaşmıştır. Bu yakınlaşma 10 km'lik mesafenin altına kadar düşmüştür. Bu durum kentler arası etkileşimi her geçen gün güçlendirmektedir.

Mudanya, tarihi İskelesi ile Bursa'nın dünyaya açılan kapısı durumundadır. Bursa'ya coğrafi yakınlığı ve sahip olduğu konum itibarıyla geçmişten bugüne Mudanya ile Bursa arasında ekonomik, kültürel etkileşim günümüzde de devam etmektedir. Mudanya, avantajlı coğrafi konumu, kara, deniz ve demiryolu ulaşım imkanlarının uygun olması nedeniyle zaman zaman Bursa'nın yükünü hafifletmiştir. Türkiye'nin ilk kablo fabrikasının (1963-Siemens) burada kurulmasının temel nedeni Mudanya'nın sahip olduğu avantajlı coğrafi konumudur. Mudanya'nın kentsel gelişim süreci Bursa'dan bağımsız düşünülemez. Kentler arası etkileşimin gücü bunda belirleyici rol oynar.



Şekil 7: Mudanya-Bursa Coğrafi Kentsel Yakınlaşma
(Google Earth'ten yararlanarak hazırlanmıştır)

2.2. Mudanya'nın Fiziki Özellikleri

2.2.1. Jeomorfolojik Yapısı

Bursa Ovasını denizden ayıran Mudanya Dağları doğu-batı doğrultusunda uzanırlar ve ortalama yükseltileri ise 300-350 m'dir. Mudanya bölgesinde yer alan dağ ve tepeler, I. ve II. Zamanda meydana gelmiş birçok defa kırılma ve kıvrımlara uğrayarak yükselip parçalanmış ve aşınarak peneplen haline gelmiştir. Eski aşınma yüzeyleri II. ve III. Zamanlarda birçok transgresyonlara uğramış ve daha sonra epirojenik hareketlerle yükselmiştir. Güney Marmara havzasında kırılmalar ve kıvrılmalar şiddetli epirojenik hareketler sonucudur (Biberici, 1981).

Mudanya birinci derece deprem bölgesidir. Alüvyon sahada, yeraltı suyu seviyesinin yüzeye yakın olması depremin şiddetini artıran nedenlerdendir. Tarih boyunca burada meydana gelen depremler, kentin yerleşim dokusu üzerinde önemli değişikliklere yol açmıştır. Bu durum göz önünde bulundurularak kentin gelişiminin bölgenin jeolojik konumuna göre planlanması, binalardaki kat sayısına ve özellikle kullanılacak inşaat malzemelerine dikkat edilmesi gerekmektedir. Nitekim 17 Ağustos 1999 yılında meydana gelen depremde de şehirde maddi hasar meydana gelmiştir. Bu

depremde Bursa ili içerisindeki en büyük hasar da Mudanya’da meydana gelmiştir. Mudanya ‘da bulunan binaların 44’ünde ağır hasar meydana gelmiştir ve ilçede yaşayan 3 kişi hayatını kaybetmiştir.

Bursa il ve ilçe merkezlerinin deprem merkez üssüne uzaklıkları Nilüfer (BYŞ) 112 km, Osmangazi (BYŞ) 89 km, Yıldırım (BYŞ) 93.04 km, Büyükşehir 138 km, Gemlik 70.54 km, Gürsu 82 km, Harmancık 133 km, İnegöl 77 km, İznik 35 km, Karacabey 143 km, Keleş 109 km, Kestel 82 km, Mudanya 95 km, M. Kemalpaşa 150 km, Orhaneli 121 km, Orhangazi 56 km ve Yenişehir 53 km dir.

Mudanya ilçesi Osmangazi, Yıldırım, Gemlik, Gürsu, İnegöl, İznik, Kestel, Orhangazi ve Yenişehir ilçelerine göre deprem merkez üssüne daha uzak olmasına rağmen daha fazla hasara uğramıştır (Özmen, 2000).

Tablo 3: İlçe Merkezinde Meydana Gelen Ağır Hasarlı Konut Sayısı

Kentler	Ağır	Orta	Az
Bursa	1	2	9
BüyükOrhan	0	0	0
Gemlik	18	204	284
Gürsu	0	0	0
Harmancık	0	0	0
İnegöl	0	13	0
İznik	0	0	0
Karacabey	0	0	0
Keles	0	0	0
Kestel	0	0	0
Mudanya	44	88	47
M.Kemalpaşa	0	0	0
Orhaneli	0	0	0
Orhangazi	0	127	600
Yenişehir	0	0	0
Toplam	63	434	940

2.2.2. İklim Özellikleri

İklim özellikleri tarihin en eski çağlarından beri insanların yerleşme yerlerini seçmesinde önemli rol oynamıştır. Mudanya’da yerleşme tarihinin çok eskilere dayanmasında iklimin de büyük katkısı vardır. Mudanya’da Akdeniz iklimi hüküm sürmektedir. Yükseltinin az olması ve denizin etkisiyle kışın ılık ve yazın da fazla sıcak değildir. Yıllık ortalama sıcaklık 16.7°C olup, en yüksek sıcaklık 34.3°C, en düşük

sıcaklık ise -6°C'dır. Yılın en soğuk ayı Şubat, en sıcak ayı ise Ağustos'tur. Yıllık yağış miktarı 614 mm'dir. Poyraz ve yıldız yönünden esen rüzgârlardan etkilenir. İklim şartlarının elverişli olması nedeniyle çok fazla sayıda göç almaktadır (Mudanya Belediyesi, 2015).

Gemlik körfezini kuzeyden çevreleyen Samanlı Dağları'nın etkisiyle kuzey esintilerinden kısmen korunmaktadır. Mudanya, Bursa ve bağlı ilçeler arasında yıllık sıcaklık ortalamasının en yüksek olduğu şehirdir. Deniz suyu sıcaklığı 12-23° C olan Mayıs - Eylül ayları ise Mudanya'da denize girme mevsimidir (Ceylan, 2003). Mudanya iklimine ait en önemli özelliklerden bir tanesi de yıl boyu etkili olan poyrazdır.

2.2.3. Bitki Örtüsü

Mudanya, Güney Marmara bölümünün kuzey kıyısında bulunur. Marmara bölgesi bütünüyle Geçiş İklimi olarak tabir edilen özel bir iklim bölgesidir. Karadeniz ve Akdeniz iklim özelliklerinin geçişgenlik sağladığı bölgenin orta kısmında bulunan Mudanya'da da bir geçiş iklimi söz konusudur. Daha çok Akdeniz iklim özellikleri gösteren Mudanya'da karakteristik bitki örtüsü Akdeniz iklimine özgü olan makiye benzemektedir. Bu bitki topluluğu daha çok güneye bakan yamaçların alçak seviyelerinde görülmektedir. Kuzey yamaçlarda yükseklik arttıkça bitki örtüsünün kurakçıl karakteri azalmakta yerini nemcil ormanlara bırakmaktadır. Mudanya orman bakımından fakirdir. Kıyı boyunca yukarıya doğru çıkıldıkça yükseltiye bağlı olarak ağaçların boyu artmaktadır. Kayın, gürgen, çınar, köknar, ıhlamur gibi ağaç türleri 300'm den sonra görülmektedir. Bunlardan ıhlamur ve çınar güneşli yamaçları severken, yükseğe doğru çıkıldıkça iğne yapraklı ağaçlar artmaktadır (Ötügen, 1986). 500 m yüksekliğe kadar yoğun olarak yer alan makiler, bu yükseklikten sonra yerini iğne yapraklı ağaçlara bırakmaktadır.

İklim koşullarının, silisli toprakların, insanların, hayvan sürülerinin yozlaştırdığı, bodurlaştırdığı, laden, kocayemiş, meşe, defne, yabani zeytin, pınarlık, böğürtlen ve kısa boylu çeşnili ağaçlar makilikleri oluşturur (Yalman, 2013: 31).

Deniz kıyıları genellikle zeytin alanlarıdır. Zeytinlikler deniz kıyısına 0-15 km arasında yer alır. İlçe topraklarında en geniş yeri zeytinlikler kaplamaktadır. Üretilen zeytinler iyi cins sofralık zeytinliktir (Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, 2003).

2.3. Mudanya'nın Tarihsel Gelişimi

Marmara Denizinin güneyinde sahil şeridi boyunca uzanan Mudanya'nın geçmişi M.Ö. 7.yy'a kadar gitmektedir. 2600 yıllık tarihi bir geçmişe sahip olan Mudanya Lidya, Pers, Bithynia, Helenistik, Roma, Bizans ve Osmanlı medeniyetlerine ev sahipliği yapmıştır.

Mudanya'nın kuruluşu Anadolu'nun batı kıyılarında ticaretle uğraşan şehir devletlerinin Marmara Denizi koylarında koloniler oluşturduğu sürece rastlar. Bu dönem M.Ö. 750'den başlayarak 200 yıl kadar sürmüştür (Tablo 4). Miletli Kios (Gemlik), Kyzikos (Erdek-Belkis) ve Abidos'u (Nara-Çanakkale), Kolofonlular da Myrleia adıyla Mudanya'yı kurmuşlardır. Ancak yöredeki arkeolojik buluntular Trakların ve Fyriglerin de yerleşmiş bulunduklarını göstermektedir. Yüzey araştırmalarına dayanılarak Myrleia'nın bugün hisarlık adıyla anılan tepe üzerinde kurulduğu denize doğru genişleyerek eski bir limana sahip olduğu söylenebilir (Fotoğraf 1). Mudanya ve yöresi Fyrig, Lidya ve Pers egemenliklerinin yaşandığı süreçlerden geçmiştir. Perslerden sonra ortaya küçük küçük yeni devletler çıktı. M.Ö. 185 yılında Mudanya Bergama Krallığı'nın egemenliğindeydi. Ancak Bitinyalılar Makedonya Kralı V.Filip'in desteğiyle Myrleia'yı ele geçirip adını da Apameia koydular. Bursa'nın kuruluşu da bu dönemlere rastlar. Bitinya kralı Prusias yeni bir şehir kurarak Prusa (Bursa) adını vermiştir. Bitinya Krallarından IV.Nicomedes M.Ö.74'te ölmeden önce ülkesini Romalılara bıraktı. Batı Roma'nın yıkılmasından sonra Bizans döneminde Anadolu Thema adı verilen eyaletlere bölündü. Mudanya Opsikion eyaletine bağlıydı (Oğuzoğlu, 2013: 29). Mudanya günümüzde ve Osmanlı Dönemi'nde Bursa için ne kadar önemli ise Roma Dönemi'nde de Prusa da Olypium için çok önemlidir (Gündüz, 2015).

Bitinya Kralı Prusias kenti imar ederek yeniden kurmuştur ve karısı Apome'nin isminden esinlenerek Apameia adını vermiştir. Haçlı seferleri sırasında Latinlerin eline geçen kasabaya bu kez de Montaneia (Montania) adı verilmiştir. Bu adın Latince'de dağ anlamına gelen Monts'dan türetildiği ve dağlık yöre olduğu öne sürülmektedir. Bu isim zamanla Türkler tarafından değiştirilerek Mudanya'ya dönüşmüştür (İzbirak, 1982).



Fotoğraf 1: Mudanya'nın bilinen ilk yerleşim yeri Hisarlık mevki
(Kaynak: Mudanya Belediyesi, 2018)

Tablo 4: Mudanya'da tarihsel dönemler ve yerleşim statüsü

M.Ö. 5000-3500	Khalkolitik Dönem
M.Ö. 750-550 (Myrlea)	Şehir Devletleri Dönemi (Kolofonlular)
M.Ö. -----	Pers egemenliği
M.Ö. -----	Makedonya egemenliği
M.Ö. 327	Makedon egemenliğinin sonu
M.Ö. 283	Bergama Krallığı'na geçişi
M.Ö. 229-182 (Apamea)	Bitinya Krallığı
M.Ö. 1096-1270 (Montania)	Roma işgaline uğraması
M.S. 395	Bizans Opikion eyaletine bağlanması
M.S. 1305 (Budamya)	Osmanlıların eline geçişi
Temmuz 1920	Yunan işgali
12 Eylül 1922	Mudanya'nın kurtuluşu
1923 - günümüz	Cumhuriyet Dönemi

Kaynak: (Üzümeri ve diğ., 1987)

Osman Gazi'nin Türkmenleri 1299 yılında büyük bir atılıma girerek Söğüt-Domaniç Yaylası ekseninden çıkıp Bilecik ve İnegöl yörelerini alarak Yenişehir'i merkez yapmışlardı. Eski Bizans Payitahtı İznik'i kuşatan Osman Gazi'ye Bizans İmparatoru engel olamadı. Bapheus (Yalakova)'da kazanılan zaferin ardından Bursa yöresi tekfurları da Türkmenlerin ilerleyişini durduramadılar (1303). Bu olay Mudanya yöresinin fethedilmesine yol açtı (Oğuzoğlu, 2013: 29).

Mudanya Osmanlı yönetim düzeninde 1500'lü yılların sonuna kadar Kite (Ürünlü) kazasına bağlıydı. 1530 tarihli muhasebe defteri kayıtlarına göre Mudanya kasabası 13 mahalle, 253 hane ve 35 mücerred (Bekar) nüfusundan oluşuyordu. Aynı

kayıtlara göre Trilye ve Kurşunlu da Kite'ye bağlıydı. 16.yy'da Güney Marmara İskelelerindeki kuralı mal akışı, evlerinden kaçan kölelerin fazlalığı ve yol güvenliğini sarsan olayların artması bölgenin güvenliğine yeni bir düzenleme getirdi. Mudanya ve bağları, Mihaliç (Karacabey) İskelesi, Trilye (Zeytinbağı) ve bağları, Filedar (Gündoğdu) köyünü kapsayan kıyı sahasında Yeniçeri Ocağına mensup askerler (Yoldaşlar) 'yasakçılık hizmetinde' bulunmaya başladılar. Bu sorun Kite'ye uzakta bulunan Mudanya'nın 17. Yüzyılda da kazaya dönüşmesinin sebebi olmalıdır (Oğuzoğlu, 2013: 30).

1850'lerden sonra Mudanya klasik Osmanlı kaza (kadılık) düzeninden çıkarak başında kaymakamın olduğu yeni bir kaza yönetim birimi oldu. Bu arada belediye kuruldu. Posta-Telgraf teşkilatı, yeni okullar, karantina ve benzer modernleşme görüntüleri ortaya çıktı. Yöreye düzenli olarak İstanbul'dan vapurlar gelmesi, Bursa'ya tren işlemeye başlaması aynı zamanda toplumsal bir hareketlilik yarattı. 93 Harbi (1877 Osmanlı-Rus Savaşı) sonrasında Kafkasya'dan, Balkanlardan gelen çalışkan muhacirler özellikle tarımsal üretimi arttırdığından, sağlanan artı ürün Bursa'nın zenginlik kaynağı olmuştur. Özellikle Mudanya'daki Fransız sermayeli ipek fabrikalarının istihdam ettiği işçilerin kazancı ve dönemin gözde üretim alanı kozacılığın sağladığı gelir 20.yüzyıla girerken insanlarda yeni alışkanlıklara yol açtı. Bu bağlamda Mudanya doğal cazibesi ve deniziyle en çok tercih edilen yerd (Oğuzoğlu, 2013: 31).

Osmanlı iaeş organizasyonunda Mudanya İskelesi'ne karayolu ile getirilen ürünler bekletilmeyecek durumlarda İstanbul'a hemen nakledilirdi. Ancak civar yerleşim alanlarından gönderilen ürünlerin hepsinin bir araya getirilmesini sağlama veya deniz nakliyatı için hava şartlarının kötü olmasıyla karşılaşılması gibi etkenlere bağlı olarak, ürünler Mudanya'nın içindeki depolarda veya mahzenlerde de bekletilebilmekte idi. Mahzenlerin bir kısmı vakıflar tarafından yaptırılmakta ya da kiraya verilmektedir. Nakliyat için gerekli şartların yerine getirilmesi sonrasında, taşınacak ürünlerin küçük gemiler veya kayıklarla derhal İstanbul'a gönderilmesi işlemi gerçekleştirilmekteydi. İstanbul'daki sarayların zahireleri, tarhana, bulgur ve aş buğdayları Bursa'dan temin edilmekte ve Mudanya İskelesi ile gönderilmekteydi (Çiftçi,2012: 83).

Osmanlı ordusu ve donanması için gereken yiyecek, yakacak, cephanelik malzeme, asker ve sair ihtiyaçların şehirlerarası temini ve naklinde, Mudanya iskelesinin işlevsel olduğuna dair çok sayıda belge bulunmaktadır (Çiftçi,2012: 89). Mudanya İskelesi, sadece Anadolu'dan başkente gönderilen askeri ihtiyaçların taşınmasında değil, İstanbul'dan taşraya gönderilen askeri teçhizat gönderilmesinde de kullanılmıştır. Ayrıca Anadolu'ya asker nakliyatında da Mudanya İskelesi kullanılmıştır (Çiftçi, 2012: 92).

Temmuz 1920'de Yunan işgaline uğrayan ve iki yılı aşkın bir süre işgal altında kalan Mudanya, Kurtuluş savaşını bitiren ve 11 Ekim 1922'de imzalanan mütarekenin yapıldığı mekan olması aynı zamanda mütarekeye adını veren kent olması özellikleriyle Türkiye Cumhuriyeti'nin siyasi tarihinde özel bir yere sahiptir (Fotoğraf 2).



Fotoğraf 2: Mudanya Mütareke Evi (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

İngiltere, Fransa ve İtalya 23 Eylül'de verdikleri bir nota ile İzmit ya da Mudanya'da görüşmeler yapılmasını önermişlerdir. Kendilerine altı gün sonra İsmet Paşa'nın kaleme aldığı cevabi nota gönderilerek ateşkes görüşmelerinin Mudanya'da yapılması kabul edildi. Mudanya Mütarekesi görüşmeleri 3 Ekim 1922 Salı saat 15.15'te başladı (Oğuzoğlu, 2013: 36).

Görüşmelere Türk heyetine başkanlık eden Garp cephesi komutanı İsmet Paşa, Kurmay Başkanı Asım Gündüz ve Harekat Şubesi Müdürü Tefik Bıyıkoglu katılmıştır ve mütareke Kurtuluş Savaşı'nın ilk zafer belgesi olmuştur. İşgalci devletlere karşı bağımsızlığın tescil edilmesine tanıklık eden Mudanya'nın anlamı ve belleklerdeki izi, bu nedenle ayrıcalıklıdır (Oğuzoglu, 2002).

2.4. Nüfus ve Demografik Yapı

2.4.1. Mudanya İlçesi Nüfusu

Mudanya'nın nüfus yapısı kendi doğal gelişiminin yanında zaman içerisinde çeşitli tarihi olaylardan da etkilenmiştir. Birçok ekonomik, sosyal, kültürel faktörlere bağlı olarak kentin nüfus miktarı ve yapısı sürekli değişime uğramıştır. Daha önce de belirtildiği gibi, Mudanya, tarihin ilkçağlarından itibaren Bursa'nın dışarıya açılan bir kapısı olmuştur. Bunun en önemli etmeni, bölgenin pek çok elverişli koşula sahip olmasıdır. I. Murat döneminde Hüdavendigâr Vilayeti, Bursa sancağına bağlı olan Mudanya'da, 1831-1902 döneminde yapılan nüfus sayımına göre gayrimüslimler (Rum halkı) Müslümanlara göre daha fazlaydı (Tablo 5). Mudanya çevresindeki Rum kültürünün kökeni, İ.Ö. VII. yy'da Yunanistan'dan gelen kavimlerin bölgede Bithynia Krallığı'nı kurmasına kadar uzanmaktadır (İzmir, 1982).

I. Dünya Savaşı sonrasında Osmanlı devletinin yıkılması ve devamında Cumhuriyet dönemine geldiğimizde de ise nüfus yapısında büyük bir değişiklik olmuştur. 1923-1926 yıllarında yapılan mübadelelerle ülkedeki Rumlar özellikle Selanik ve Girit'e göç etmişlerdir. Aynı dönemde Selanik ve Girit'ten Mudanya'ya göçler gerçekleşmiştir. Bu dönemden itibaren günümüze kadar Rum nüfus hemen hemen tamamen ortadan kalkmıştır.

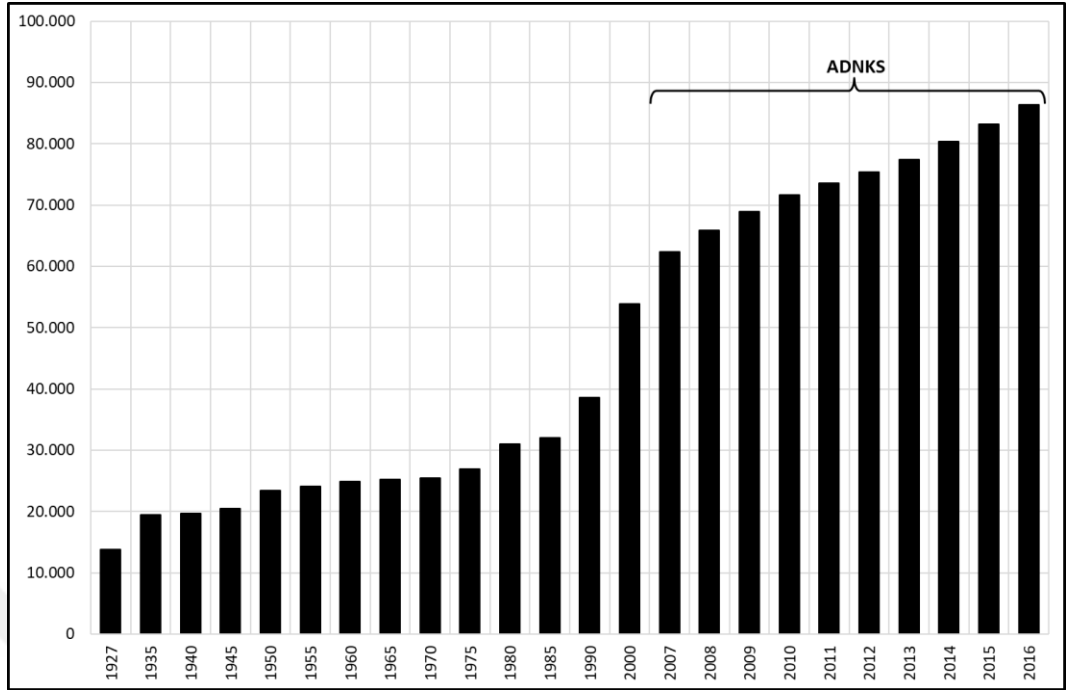
Tablo 5: Hüdavendigâr Vilayet Salnamesine göre Bursa Sancağı Mudanya Kazası'nda 1831 – 1902 yılları arasında yerli ve yabancı nüfus.

Yıl	İslam	Rum(Ortodoks)	Toplam
1831	1496	-	1496
1870	1604	2699	4303
1875	3476	3602	7078
1893	5151	12244	17395
1902	4861	13329	18190

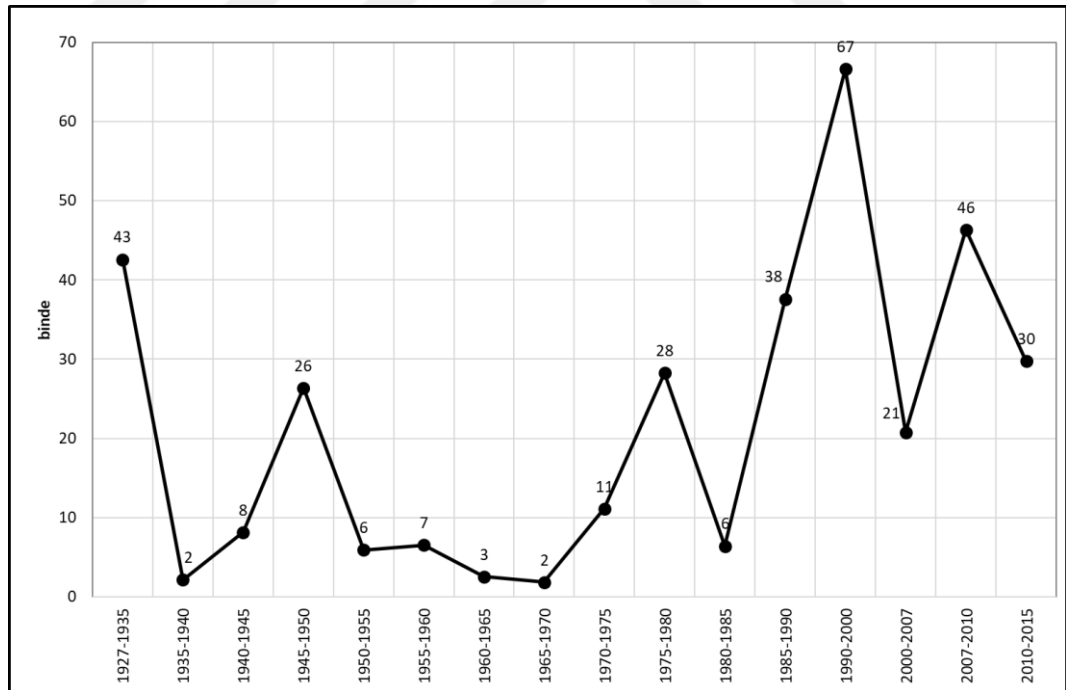
Kaynak: Özsüle, 2005

1902 yılında 13329'u gayrimüslim olmak üzere Mudanya'nın toplam nüfusu 18193 kişidir. Osmanlı döneminde yaşanan savaşlar sonucunda bütün Anadolu'da olduğu gibi Mudanya'da da nüfus kaybı yaşanmıştır. Kurtuluş savaşı dönemi için de aynı şeyi söylemek mümkündür. Mübadele göçleri sonucunda ortaya çıkan nüfus kaybı da eklenince 1927 yılına gelindiğinde geçen 25 yıllık nüfus artmamış aksine 4327 kişilik bir azalma söz konusudur. 1902 yılında 13329 kişi olan gayrimüslim nüfusun büyük bir kısmının Mübadelelerle Mudanya'yı büyük oranda terk etmiştir. Buna rağmen 1927 yılına gelindiğinde Mudanya nüfusunun 13866 kişi olduğu tespit edilmiştir (Şekil 8). Anadolu ve Rumeli'den gelen göçler neticesinde 1927-1935 yılları arasında ilçede nüfus ‰ 43 oranında artmış ve 1935 itibariyle 19496 kişiye çıkmıştır. Toplam nüfus 1945-50 yılları arasında ‰ 26'lık bir artış göstermesine rağmen, 1950-55 yılları arasında ‰ 6'lık bir artış göstermiştir (Şekil 9). 1950-55 yılları arasında nüfus artışında gözlenen bu gerilemenin nedeni; o yıllarda bölgede zeytin ağaçlarına "kara hastalık" denilen bir hastalık bulaşarak zeytin ağaçlarının verimini düşürmesi ve yapılan ilaçlamaların da etkisiyle zeytinliklerin büyük bir bölümünün heba olmasıdır. Bu hastalıktan sonra yedi yıl çiftçi mahsul alamamıştır. Bunun üzerine geçimini zeytincilikle sağlayan halk ürün alamadığı için başka şehirlere göç etmek zorunda kalmış ve ilçenin nüfus artış oranının düşmesine neden olmuştur.

Bir başka neden ise; geçmişte Mudanya önemini Bursa'nın iskelesi olmaya borçlu iken bugün bu rolü Gemlik ve Yalova ile paylaşmaktadır. Mudanya, Güney Marmara Bölümü ile İstanbul arasında en kısa deniz yolu ağının üzerinde bulunmaktadır. Aynı zamanda Bursa'yı Mudanya İskelesine bağlayan demiryolu ağına sahip canlı ve işlek bir limandı. 1950-55 yılları arasında demiryolu ulaşımının ekonomik olmaması gerekçesiyle hat sökülerek iptal edildi. Demiryolu hattının sökülmesi ile Mudanya nüfus bakımından eski canlılığını kaybetmeye başladı.



Şekil 8: Mudanya toplam nüfusunun gelişimi
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)



Şekil 9: Mudanya’da yıllara göre nüfus artış hızı grafiği
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

Şekil 8 ve 9 da görüldüğü üzere yıllara göre değişmekle beraber nüfusta sürekli bir artış gözlemlenmektedir. 1927-1975 yılları arasında yavaş olan bu artışın, 1975-1980 yılları arasında % 28'e kadar çıkmış; 1980-1985 döneminde ivmesini kaybetmiştir. Bunda o dönemde ülkemizde yaşanan toplumsal buhranın etkisi vardır. 1985 yılından sonra nüfus artış hızında büyük bir sıçrama olmuş ve 1985-1990 arasında % 38'e ulaşmıştır. 1990-2000 arasında % 67 gibi rekor bir seviyeye ulaşmıştır. Bu rekor artışta 1981 yılında ulaşım açılan yeni karayolunun büyük etkisi vardır. Ulaşım olanaklarının gelişmesinin yanında 12 Eylül'den sonra tercih edilen Liberal Ekonomi politikalarına geçiş sonucu ülkede yaşanan ekonomik ve demografik hareketliliğin etkisi vardır. Aynı dönemde canlanmaya başlayan turizm sektörünün ortaya çıkardığı bir ihtiyaç olan konut yapımının artması sonucu yeni kentsel alanlar ortaya çıkmıştır. Bu durum da Mudanya'da hızlı nüfus artışını etkileyen önemli bir faktör olmuştur. 1990 yılına gelindiğinde yüzyılın başında 18193 kişi olan Mudanya nüfusunun iki katından daha fazla artarak 38656 kişiye, 2000 yılında ise 53934 kişiye çıktığını görmekteyiz. Mudanya'da nüfus artış hızının 1990-2000 arasında % 67 gibi rekor bir seviyeye ulaştığını söylemiştik. Yukarıda sayılan nedenlerin yanında bu 10 yıllık süreçte ülkenin doğusunda yaşanan terör olayları sonucu ortaya çıkan göç hareketinin de etkisi göz ardı edilemez. 2000 yılına kadar devam eden rekor artışın 2000 yılında önemli bir duraklamaya uğradığını görmekteyiz. Bunun temel nedeni 1999 yılında yaşanan Marmara Depremidir. Bu doğal afet nüfus artış hızını azaltmakla kalmamış inşaat sektörüne de büyük darbe vurarak kentleşme sürecini sekteye uğratmış ve nüfus artış hızı 2000-2007 yılları arasında % 21'e düşürmüştür. Bu durağan dönem 2007 yılında Güzelyalı Arabalı Feribot İskelesinin açılması ile beraber sona ermiş ve nüfus artış hızında canlanma görülmüş ve 2007-2010 arasında % 46'ya yükselmiştir. 2010 yılından günümüze kadar nüfus artış hızında düşme görülmekle beraber nüfus artışı devam etmektedir. Bu nüfus artış hızı 2010-2015 yılları arasında % 30 olarak gerçekleşmiştir. Mudanya nüfusu 2016 yılı itibarıyla 86426 kişiye ulaşmıştır.

Günümüzde ise ilçe, eski canlılığını yeniden kazanmış ve Bursa için önemli bir liman haline gelmiştir. Güneyindeki Bursa Organize Sanayi Bölgesinde üretilen ürünlerin dışarıya gönderildiği ve dışarıdan da gerekli ham maddenin getirildiği önemli bir liman olma özelliğini korumaktadır. Organize Sanayi Bölgesine yakınlığı nedeniyle ilçenin bundan sonra canlılığını ve hareketliliğini yitirmeyeceğini söylemek doğru olur.

Mudanya'nın havasının temiz olması, Bursa'ya ve İstanbul'a denizyoluyla yakınlığı nedeniyle ve sahip olduğu turistik potansiyelin canlanmasıyla beraber son yıllarda ikinci konutlar için bir çekim merkezi haline gelmiştir. Tablo 6'da Mudanya'nın 1927'den 2016'e kadar nüfus gelişimi, şehir ve kırsal nüfusunun toplamaları verilmiştir.

Tablo 6: Mudanya Nüfusunun Gelişimi

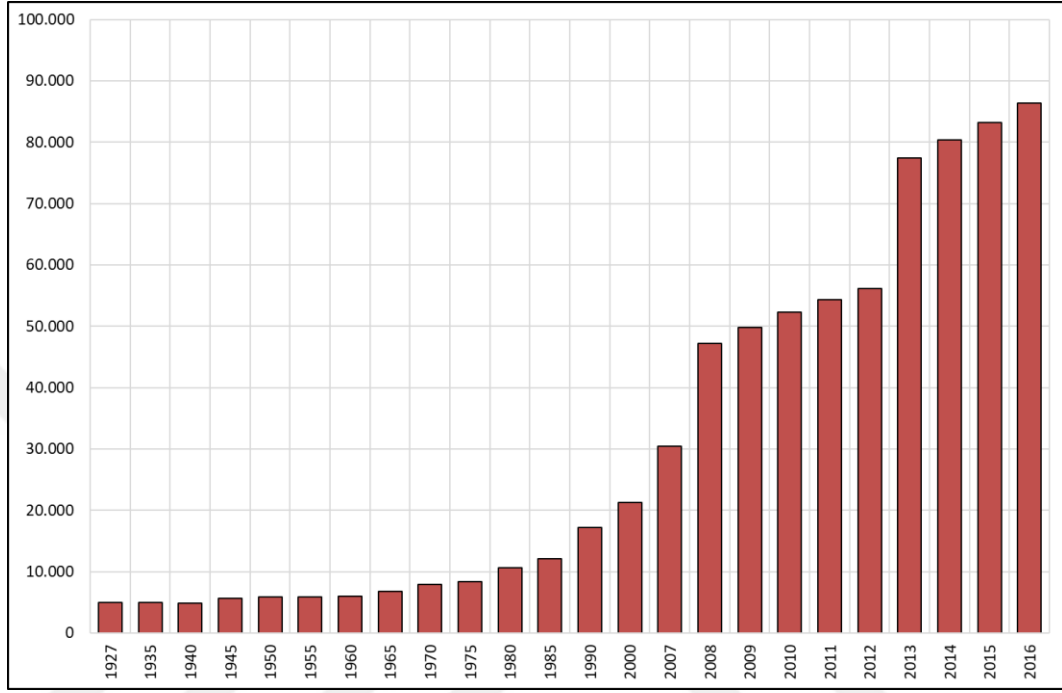
Yıllar	Şehir	Şehir %	Kır	Kır %	Toplam	Nüfus Artış Hızı (Binde)
1927	4989	36	8877	64	13866	-
1935	5030	26	14466	74	19496	43
1940	4823	24	14886	76	19709	2
1945	5624	27	14906	73	20530	8
1950	5854	25	17570	75	23424	26
1955	5911	24	18217	76	24128	6
1960	6026	24	18903	76	24929	7
1965	6849	27	18398	73	25247	3
1970	7938	31	17543	69	25481	2
1975	8399	31	18539	69	26938	11
1980	10606	34	20423	66	31029	28
1985	12152	38	19890	62	32042	6
1990	17196	44	21460	56	38656	38
2000	21276	39	32658	61	53934	33
2007	30415	49	31954	51	62369	21
2008	47178	72	18721	28	65899	55
2009	49805	72	19149	28	68954	45
2010	52325	73	19346	27	71671	39
2011	54301	74	19338	26	73639	27
2012	56153	75	19191	25	75344	23
2013	77461	100	-	-	77461	28
2014	80385	100	-	-	80385	37
2015	83174	100	-	-	83174	34
2016	86426	100	-	-	86426	38

(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

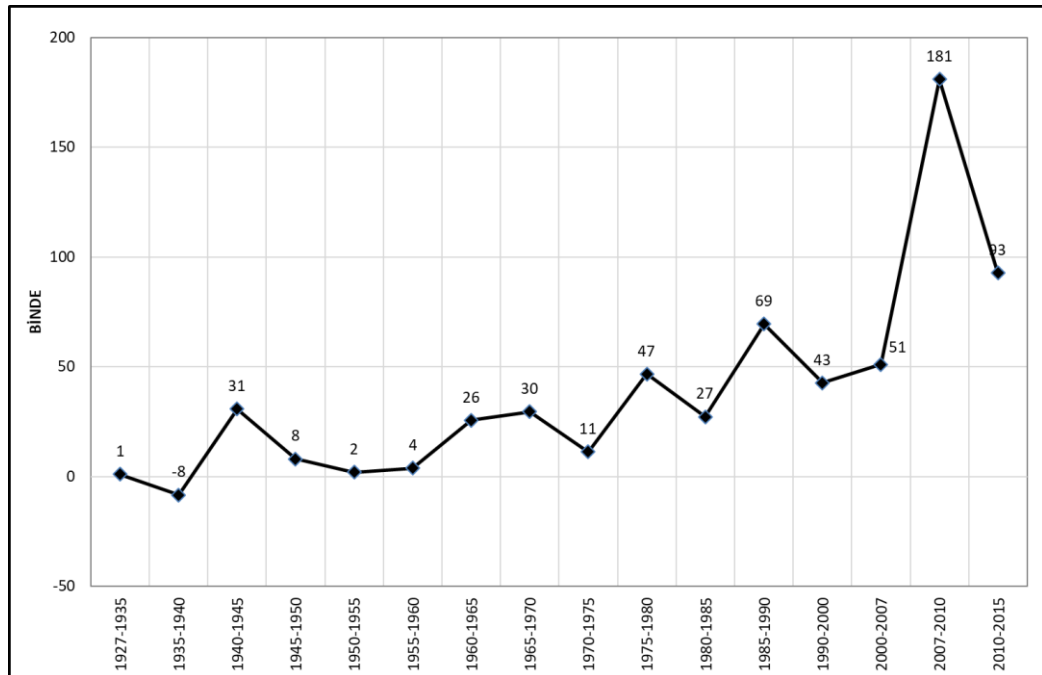
2.4.2. Mudanya Kent Nüfusu

Mudanya nüfus yapısı kırsal-kentsel nüfus oranları açısından incelendiğinde 2000'li yıllara kadar kırsal nüfusun kentsel nüfusa göre sürekli fazla olduğu görülmektedir. Bu durum Türkiye'deki genel oranlara denk bir durumdur. İlçe'deki temel ekonomik faaliyetin tarım olması nedeniyle kırsal alanda yaşayan nüfus doğal olarak daha fazla olagelmıştır. 1927 Nüfus sayımlarına göre 13866 kişinin yaşadığı Mudanya'daki halkın %64'ü kırsal kesimde %34'ü ise kent merkezinde yaşamaktaydı

(Tablo 6). Bu oran 1935 yılına gelindiğinde kırsal kesimde yaşayanların oranı %75 iken, kentli nüfusun oranı ise %25'e kadar gerilemiştir. Bunun temel nedeni mübadele sonucu gelen nüfusun önemli bir kısmı devlet tarafından kırsal alanlara yerleştirilmesidir.

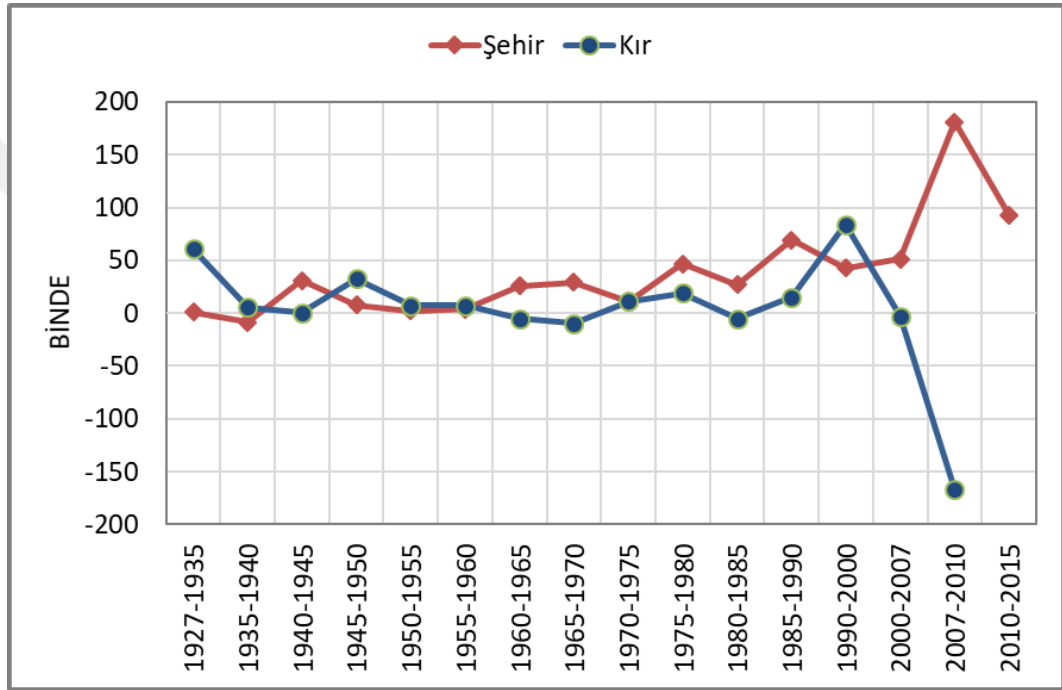


Şekil 10: Mudanya kent nüfusunun gelişimi
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)



Şekil 11: Mudanya kent nüfusunun artış hızları
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

Türkiye genelinde Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren kentsel nüfusu oranı sürekli artmış ve kırsal-kentsel nüfus dağılımı 1985 yılında dengeye ulaşmıştır. Buna karşılık Mudanya’da söz konusu tarihte kentsel nüfus oranı ancak % 38’e ulaşabilmiştir (Tablo 6). Mudanya’da kırsal-kentsel nüfus dağılımında 1990’lı yıllara kadar büyük bir değişiklik olmamakla beraber kentsel nüfus oranının nispeten artmaya devam ettiğini görmekteyiz. 1981 yılında yapılan Bursa-Mudanya karayolu ile kentleşme hız kazanmış buna paralel olarak kentte yaşayan nüfus oranı 1999 Marmara Depremine kadar devam etmiştir.



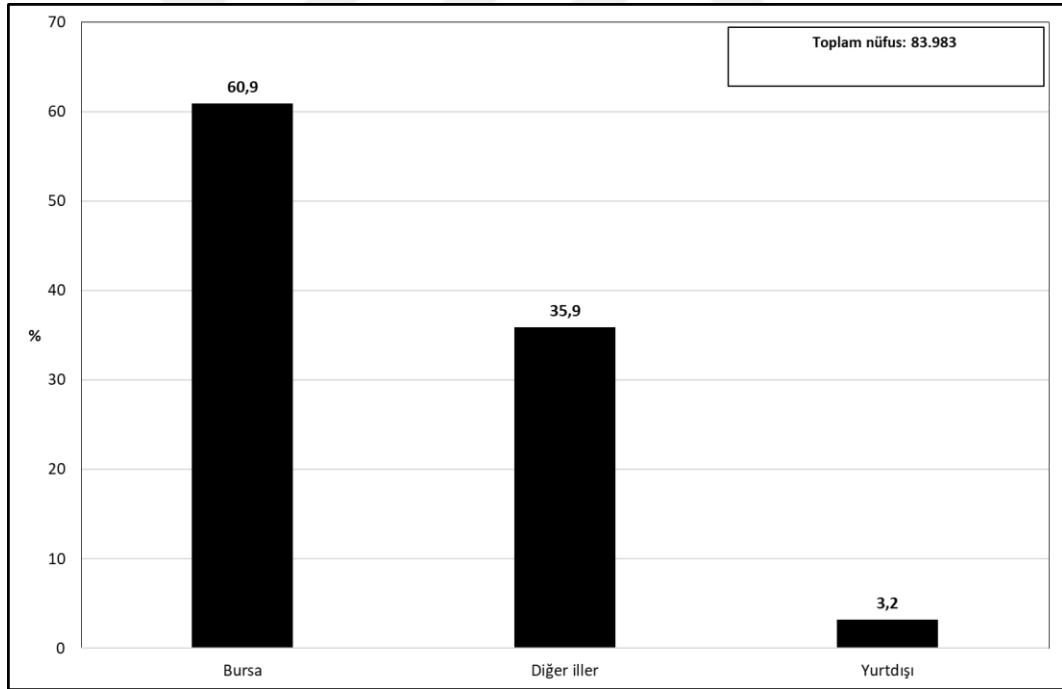
Şekil 12: Mudanya Kent ve kır nüfus artış hızları
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

Mudanya’da ulaşım sistemlerinin gelişmesi, turizm sektörüne bağlı olarak yapılan ikincil konutların hızlı artışı gibi faktörler kente yaşanan göçü hızlandırmıştır. Bunun sonucunda 2007 yılında kentsel nüfus % 49’luk oranla Mudanya tarihinin en yüksek düzeyine ulaşmıştır. 2007 yılına kadar kırsal-kentsel nüfus dağılımında meydana gelen değişimleri belirleyen ana faktörler doğal nüfus artışı ve göçlerle ortaya çıkan nüfus hareketliliği olmuştur. Ancak bu tarihten sonra yapılan yasal düzenlemeler kentsel-kırsal nüfus oranlarında doğal olmayan sonuçlar ortaya çıkarmıştır. İlk 2007-2010 arasındaki artışta bazı köylerin merkeze bağlanması etkili olmuş. Bunun sonucunu 2008 yılı verilerinde net olarak görmekteyiz. 2007 yılında % 48.7 olan kentsel nüfus

oranı bir yıl gibi kısa bir zaman diliminde % 72'ye çıkmıştır. 30 Mart 2014 tarihinde kabul edilen Bütünşehir Yasası ile Mudanya'ya bağlı Trilye Beldesi ve 36 köy mahalle statüsüne alınarak merkeze bağlanmıştır. Bunlara ilçe merkezinde yer alan 8 mahalle de eklenince toplam mahalle sayısı 47'ye yükselmiştir (Mudanya Belediyesi,2015). Yapılan bu düzenlemeler sonucunda kırsal nüfus oranı resmi olarak sıfırlanmıştır.

2.4.3. Mudanya Nüfusunun Doğum Yerlerine Göre Dağılımı

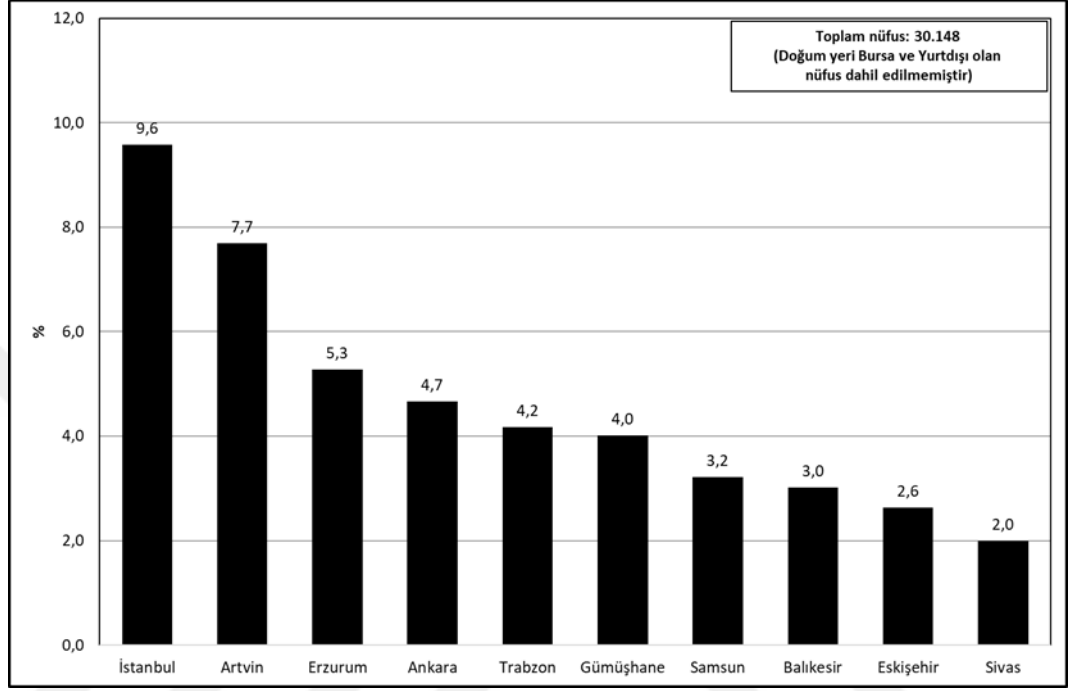
2016 yılı itibari ile Mudanya nüfusunun doğum yerine göre dağılımı incelendiğinde, kent nüfusunda % 60 ile Bursa doğumlu nüfusun çoğunlukta olduğu ve kent nüfusunun % 40'a yakın bir kısmının da farklı illerde ve yurtdışında doğduğunu göstermektedir (Şekil 13). Bursa dışında doğan nüfustaki bu yüksek oran, Mudanya'ya göçün önemli bir göstergesi olarak da kabul edilebilir. Bu durum bize kentin nüfus artışında göç olgusunun önemli bir faktör olduğunu göstermektedir. Bursa dışından gelen nüfus incelendiğinde ise % 9.6 ile İstanbul doğumluların oranının en yüksek olduğu gerçeği ortaya çıkmaktadır.



Şekil 13: Mudanya Nüfusunun Doğum Yerlerine göre dağılımı
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

Şekil 14 incelendiğinde Türkiye'nin bütün bölgelerinden göç alan Mudanya'nın Türkiye'nin en fazla göç alan şehri olan İstanbul'dan da göç alması kayda değer bir olgudur. Bu durumun oluşmasında son yıllarda gelişen denizyolu ağının bulunması ve

İstanbul-Mudanya arasının 2 saatin altına inmesinin etkisi vardır. İstanbul dışında en fazla dikkat çeken bölge ise Karadeniz Bölgesi'dir. Artvin başta olmak üzere Karadeniz'in birçok ilinden Mudanya'ya göç yaşanmıştır.



Şekil 14: Mudanya Nüfusunun doğum yerlerine göre dağılımı, 2016
(TÜİK verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır)

Mudanya'da son yıllarda nüfusun artmasının nedenlerini şu şekilde açıklamak mümkündür:

1. Doğum oranlarının ölüm oranlarından fazla olması,
2. Bursa'ya yakın ve temiz bir havaya sahip olması ile birlikte kolay ulaşım,
3. İklim koşullarının elverişli olması,
4. Sağlık nedenleriyle Mudanya'ya yerleşenler,
5. Emeklilerin Mudanya'ya yerleşmeyi tercih etmeleri,
6. Karadeniz yöresinden gelen göçler,
7. Ekonomik nedenlerden dolayı iş bulmak ve çalışmak amacıyla Mudanya'ya gelenler.
8. Uludağ Üniversitesine bağlı Güzel Sanatlar Fakültesi'nin açılması

2.5. Mudanya’da Kentsel Yerleşim Alanının Fiziki Değişimi

2.5.1. 19. Yüzyıl Sonuna Kadar Olan Kentsel Gelişim

Anadolu'nun önemli yerleşme merkezlerinden biri olan kent, tarihi süreçte bölgede hüküm sürmüş Lidya, Pers, Bithynia, Helenistik, Roma, Bizans gibi birçok farklı uygarlığın etkisine rağmen ana dokusunu yitirmemiştir. Ana kentsel fonksiyonlarını günümüze kadar sürdürmüştür.

1860’lı yıllarda Mudanya’ya gelen Perrot ve arkadaşları Myrleia’nın antik limanı ve dalgakıranları hakkında bilgi vermesine rağmen günümüzde modern yapılaşma sonucu antik liman tamamen tahrip olmuştur. Perrot’un (Perrot vd. 1872: 12vd.) sözünü ettiği alan günümüzde balık lokantalarının bulunduğu dolgu alanıyla örtüşmektedir (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 3: Mudanya Antik limanının yerine günümüzde oluşturulan dolgu alanı
(Fotoğraf: Sinan Albayrak)

Hemen bu alan ile akropol arasında, geçmiş yıllarda alışveriş merkezi inşası esnasında çıkan mimari kalıntılar da kentin muhtemel liman alanına ait olmalıdır (Gündüz, 2015). M.Ö. 75-74 yıllarında son bağımsız Bithynia Kralı Nikomedes’in ülkesini Roma İmparatorluğu’na bağışlamasından sonra Bithynia, Roma’nın eline geçmiştir (İzıdır,1982). Mudanya günümüzde ve Osmanlı Dönemi’nde Bursa için ne kadar önemli ise Roma Dönemi’nde de Prusa ad Olympum için o kadar önemlidir. Caesar M.Ö. 44’te kente ‘ Colonia Iulia Concordia ‘ unvanı vermiş. Roma imparatorları

Cumhuriyetin eyaletlerini bir sömürü unsuru olarak gören politikasını terk etmiş ve eyalet kentlerinin ekonomik bakımdan kalkındırılması ve idari açıdan geliştirilmesi için çaba harcamıştır (Doğancı, 2007).

Türklerin 1071 Malazgirt Savaşıyla Anadolu'ya girmesinin akabinde 1075 yılında Süleyman Şah'ın İznik'i ele geçirmesiyle bölge yeni bir kültürle karşılaşmış ve önemli bir dönüşüm başlamıştır. Bu dönüşüm süreci 1097 yılında Haçlıların bölgeyi geri almasıyla kesintiye uğramıştır. Son haçlı seferinin İstanbul'a yönelmesi ve Haçlıların Bizans'ın başkentini ele geçirip yeni Latin kökenli bir devlet kurmasıyla yenilgiye uğrayan Bizans Devleti güney Marmara'ya çekilmiştir. Bu dönemde Latinler Mudanya'yı ele geçirmiş ve burada yeni bir kent kurmuşlardır. Bizanslılar ile Anadolu Selçukluları arasında sık sık el değiştiren kent 1321 yılında Osmanlı egemenliğine girmiştir (İzbirak, 1982). Orhan Bey zamanında 1330'larda Ceneviz ticaret gemileriyle yörenin üretim fazlasının İstanbul'a nakledildiği anlaşıyor (Oğuzoğlu, 2007).

Osmanlılar hem önemli bir ticaret merkezi olan iskeleye, hem de Rumların yerleşmesine hakim olmak amacıyla doğu-batı yönünde ve tepeliklere doğru yayılmaya başlamışlardır. Bu dönemde çok sayıda dini, ticari ve idari yapı eklenerek kentleşme sürecine önemli katkılarda bulunulmuştur. Mudanya'nın ilk camileri olan ve Rum yerleşimini hemen yakınında yer alan Tekke-i Atik Cami ve Eski Cami'den sonra yeni yerleşim yerleri oluşturulmaya başlanmış ve kentin ortak kullanım alanlarında da gelişmeler olmuştur. On altıncı yüzyıldan itibaren yerleşim doğuya doğru kaymaya başlamış, Giritli mahallesinin yerli mahallesiyse kesiştiği bölgeler kentin ana merkezi kimliğini kazanmıştır. Mudanya'nın liman kenti olmasından dolayı da liman etrafındaki pazarların oluşturduğu bölge, merkezi iş alanı olarak gelişmiştir. 17. yy'da Mudanya iskelesi yakınlarında, Yeni Han Çarşısı diye adlandırılan bir dükkan topluluğu olduğu bilinmektedir (Özsüle, 2005).

Mudanya'da yüzyıllar boyu yaşanan deprem, taşkın ve yangın felaketleri de pek çok yapının hasar görmesine ve bazılarının yok olmasına neden olmuş ve kent dokusunda kalıcı fiziksel değişimlere yol açmıştır. Örneğin, 1855 yılında Bursa depremi ve yine aynı yıl Gemlik ve Mudanya'da oluşan artçı depremlerden sonra büyük tahribat olmuş ve deprem sonrasında çıkan yangınlar sonucunda Mudanya merkezinin önemli bir kısmının yeninden yapılaşması söz konusu olmuştur. Bu dönemde Bursa'da

uygulanan yeni dik planlı mahallelerin etkisi Mudanya’da görülmüş, 1855 depreminden sonra büyük zarara uğrayan Rum Mahallesi ızgara kesim planına göre İtalyan bir mimar tarafından yeniden yapılandırılmıştır (Özsüle, 2005).

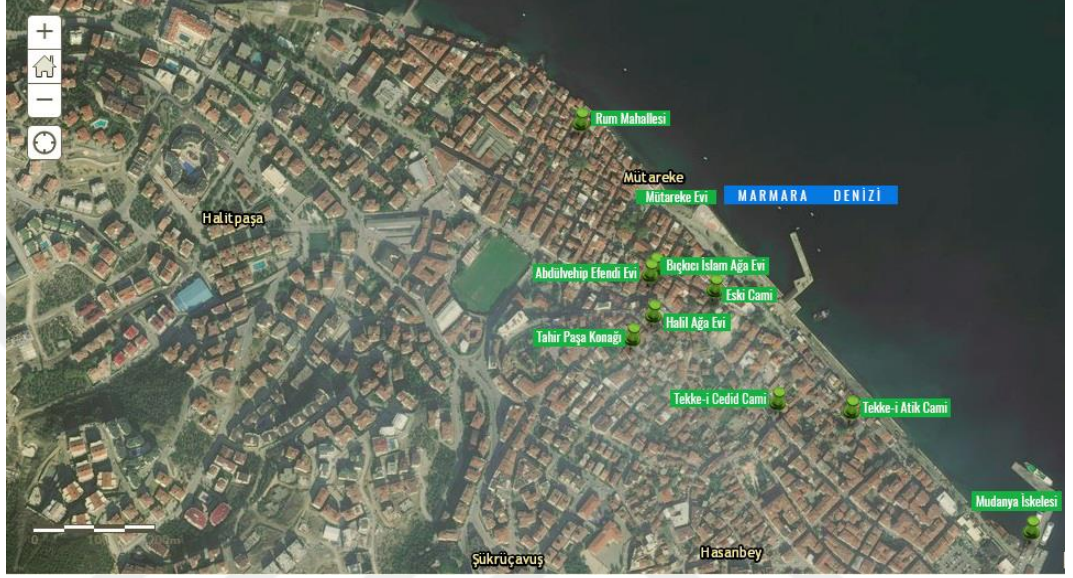


Fotoğraf 4: Mudanya Rum Mahallesinden görünüm (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

Mudanya’da yerleşim alanlarının oluşmasında etnik ve dinsel gruplar 17. yüzyılda da etkili olmuştur. Bu yüzyılın sonunda Müslümanların yerleştiği yerli mahallesi oluşmaya başlamış, Halil Ağa Evi (1644), Abdülvehip Efendi evi (1549), Bıçkıcı İslam Ağa Evi (17. Yy.sonu), Tahir Paşa Konağı (1725) gibi günümüzde de ayakta kalan evlerin yanı sıra (Fotoğraf 5), bu yerli mahalle yan ve yukarı kısımlara doğru genişlemeye başlamıştır (Özsüle, 2005).

19. yüzyılda ayrıca kent içi ulaşımında atlı arabalar kullanılmaya başlamış ve kent dokusunu etkileyen önemli ulaşım araçları olarak yer almışlardır (Dostoğlu ve Oral,1999). Yollar at arabalarına uygun olarak genişletilmiş, ızgara plan tipinde yapılandırılan mahalleyle bağlantı sağlayan cadde oluşturulmuştur. Bu caddenin günümüzde de ana ulaşım arterlerinden birini oluşturması nedeniyle 19. yüzyıldaki bu çalışmalar, kentin ilerideki gelişimine doğru yapılan atılımlar olarak değerlendirilebilmektedir. Mudanya’da yüzyıllar boyu yaşanan deprem, taşkın ve yangın felaketleri de pek çok yapının hasar görmesine ve bazılarının yok olmasına

neden olmuş ve kent dokusunda kalıcı fiziksel değişimlere yol açmıştır. Örneğin, 1855 yılında Bursa depremi ve yine aynı yıl Gemlik ve Mudanya’da oluşan artçı depremlerden sonra büyük tahribat olmuş ve deprem sonrasında çıkan yangınlar sonucunda Mudanya merkezinin önemli bir kısmının yeninden yapılaşması söz konusu olmuştur (Özsüle, 2005).



Şekil 15: Mudanya Kent Merkezindeki Tarihi Yapılar



Fotoğraf 5: Tahir Paşa Konağı (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

2.5.2. 20. Yüzyıl Başlarından Günümüze Kadar Kentsel Gelişim

Kıyı şeridinde yüzyıllar boyunca yaşayan yerli gayrimüslimlerin savaşlar ve mübadele gibi tarihi olağanüstü hallerden dolayı şehirden kopuşunu hazırlayan süreç ile aynı nedenlerden yerlerine gelen Girit Göçmenleri olgusu, Mudanya’da kentleşmenin gelişimini anlamamızda en önemli unsurların başında gelmektedir.

1893’te sonuçları padişaha sunulmuş olan nüfus sayımına göre Girit’te 200 bin kişi yaşamaktaydı. 1897’de adada Yunan direnişi başlayınca kırsaldan kentlere Müslüman göçü hızlandı. Aynı dönemde güvenlik tehlikesi hissedilen Müslümanlar eş zamanlı olarak Anadolu’ya da göç etmeye başlamıştı. Bu kapsamda 1894-1900 arasında 35 bin Müslüman adadan ayrıldı. 1890 - 1900 tarih aralığında adadan ayrılan kişi sayısı 175.900’dür. Ancak bunların önemli bir kısmı Osmanlı’nın diğer topraklarına göç etmiştir. Adadaki Müslüman sayısı 1907’de 30 bine düşmüştü. 1911 yılına kadar bu rakam 33.496’dır (Düvenci Karakoç, 2008: 66).

Kurtuluş savaşındaki Türk – Yunan çatışmaları Giritli Müslümanların yaşam koşullarını zorlaştırdı ve azınlık psikolojisi güçlendi. Bu durum Mudanya’da yaşayan Rumlar için de geçerliydi. 1922’de 20 bine yakın Müslüman’ın Kandiye Limanına indiğini zamanın gazetelerinden öğreniyoruz. Bu insanlar için Anadolu’ya dönüş kurtuluştı. Lozan konferansında 30 Ocak 1923 tarihli Mübadele-i Ahali anlaşması kapsamında Türkiye’deki Rum Ortodokslar ile Yunanistan’daki Müslümanlar zorunlu mübadeleye tabii kılındı. Bu kapsamda yaklaşık 190 bin Rum gitti 350 binin üstünde Müslüman Türkiye’ye geldi (Cengizkan, 2004).

19 Ekim 1923’te 5 bin kişi Girit’ten hareket etmek üzereydi. Lozan Anlaşması koşulları gereğince oluşturulan komisyonlar, göçmenlerin geldikleri yerde terk etmek zorunda kaldıkları taşınmazlarının değerini belirten ve gideceği yerde mal talep etme hakkı sağlayan detaylı varlık bilgisi kayıtlarını hazırlamakla yükümlüydü. Mülteciler taşınabilir ziynet, altın ve paranın yanında dokuma tezgâhlarına kadar her türlü değerli eşya ile hayvanlarını da yanlarında getirdiler. Kafiler halinde gelenlerin bir kısmı 1924’ün Mart ayında bir kısmı da Haziran ayında Tuzla’da kurulan karantina merkezinde kontrollerden geçirildikten sonra gemilerle Mudanya’ya sevk edilip dispanserde tekrar kontrol edildikten sonra hazırlanmış olan 1000 kişilik misafirhaneye ve Mudanyalıların evlerine konuk olarak yerleştirildiler. Kendilerine aile reisi adına

düzenlenen kimlik belgeleri verildi. Mübadiller için kurulan Muhacirin Yardım Cemiyeti öncülüğünde yerel gazetelerin başlattığı kampanya ile halktan yardımlar toplandı. Bu cemiyet Hilal-i Ahmer cemiyeti ile işbirliği içinde gelenleri rahat ettirmek için çeşitli çalışmalar yaptı. Daha sonra gelenlerin bir kısmı eski Rum mahallesindeki boş evlerin çoğuna yerleştirildiler ve burası Giritli Mahallesi olarak anılır oldu. Bir kısmı da bugün Mudanya'nın bir mahallesi olan Güzelyalı'nın (Burgaz) batı çıkışında o dönemde koza yetiştirilen ‘‘Böceklik’’te iskan edildiler. ‘Kırk Daireler’ olarak bilinen bu yerleşim birimi Mudanya'nın gelişim aksının üzerinde bulunduğundan kentin batıya doğru gelişimini hızlandırmıştır.

Mültecilerin bir kısmının geldiği Mudanya 1924 başında nüfusunun önemli bir kısmını savaş ve sonrasında kaybetmiş bir haldeydi (Düvenci Karakoç, 2008). Kaybedilen nüfus çeşitli sektörlerdeki faaliyetlerde önemli bir yere sahip olduğundan büyük bir ekonomik boşluk oluşmuştu. Kent ekonomisinin lokomotifi sayılan ve farklı üretim sektörleri ile dış ticarete ağırlığı bulunan Rum ve Ermeni eşraf Mudanya'yı terk etmişti. Gelenlere faaliyet alanları ve kentteki ticari boşluk dikkate alınarak ticaretle uğraşanlara ticari imkânlar, tarımla uğraşanlara bağ, bahçe ve zeytinlikler verildi. Tarımsal araç gereç ve donanım kredileri sağlandı. Girit'ten getirilen dokuma tezgâhları için atölyeler düzenlendi, zanaatkârlar için gerekli çalışma ortamları hazırlandı. Böylece kentin ekonomik hayatı kısa sürede toparlanmaya başladı.

Farklı dillerin konuşulması kaynaşma ve entegrasyon sürecinin uzamasına sebep oldu. Okullardaki Türkçe eğitimin sağladığı avantajla zamanla entegrasyon hızlandı. Her ne kadar inanç ve dilde farklılıklar varsa da kültürel benzerlikler entegrasyon sürecini hızlandıran başka önemli bir unsur olmuştur. Mudanya'daki ilk bando takımını, ilk futbol takımını gelen mübadiller kurmuştur. Günümüzde de kullanılmaya devam eden Mudanyaspor'un renklerini oluşturan yeşil ve kırmızı, Girit'teki doğal dokuda çok bulunan gelincik tarlalarından ilham alınarak gelen Giritli mübadiller tarafından belirlenmiştir. Mudanya'daki bugünkü zengin kültürel dokunun oluşmasında o dönemde gelenlerin önemli katkısı olmuştur. Ancak ülkemizdeki benzer tarihi süreçlerden geçen coğrafyalarda örneğin; Karaburun Yarımadası'nda olduğu gibi Rumların yöreden ayrılması ve bunun sonucunda tarımsal üretimde oluşan boşluğu doldurmak amacıyla uygulanan göçmen iskânı tarımsal yapının hızla çökmesini engelleyememiştir (Işık, 2012).

Cumhuriyet'in ilanından sonra ise savaşta yitirilenler ve mübadele (1923-1926) sonucunda kent nüfusunda azalma olmuştur. Bu yüzden kentte yeni konut alanları sınırlı olarak bazı bölgelerde gelişmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Mudanya'da halka ait mekanlarının yapılandırılmasına hız verilmiş; 1923 yılında Şükrü Çavuş İlköğretim Okulu, 1932 yılında 12 Eylül İlköğretim Okulu ve 1937 yılında Şaziye Rüştü Hastanesi'nin açılışı yapılmıştır. Kentsel açık alanlarla ilgili önemli bir çalışma ise yine 1937 yılında gerçekleştirilmiş, Mütareke Evi'nin önünde ve yanındaki evler istimlak edilerek Mütareke Meydanı ve Mütareke Parkı oluşturulmuştur ve mekan, iskele meydanından sonra, kentin ikinci önemli toplanma meydanı haline gelmiştir (Özsüle, 2005).

Mudanya Cumhuriyetin kuruluşundan sonra yeniden imar edilmeye başlanmıştır. Bu çerçevede 1937 yılında birçok kentsel haritanın hazırlanması çalışmaları yapılmıştır. Hayri İpar tarafından, mütarekenin imzalandığı ev, müze ev haline getirilmiştir. Mütareke evinin önündeki yapılar kaldırılarak burası bir meydan olarak düzenlenmiştir (Çağlarım, 1994).

Cumhuriyet döneminde tüm yurttaki olduğu gibi Mudanya'da da bir sanayi hareketi başlamış, 1953 yılında Tekel Yaprak ve Tütün İşletmeleri Mudanya'da hizmete girmiş, hemen ardından 1954 yılında Jüt Fabrikasının temeli atılmıştır. 1962'de Bursa Organize Sanayi Bölgesi kurulmuş ve Mudanya Limanı deniz yoluyla Avrupa ve İstanbul'dan gelen hammadde ve sonrasındaki ürünlerin taşınmasında Bursa'nın en önemli limanı konumunu devam ettirmiştir. Mudanya'nın günümüzde de en büyük iş istihdamını sağlayan Siemens Fabrikası ise, 1966 yılında hizmete açılmıştır. Fabrikanın kurulduğu bölge ise, öncesinde Mudanya halkı için İncirdibi olarak bilinen en önemli plaj, kamp ve mesire yeri iken fabrika arazisine dönüştürülmüştür (İnan, 2004).

Mudanya'daki kentsel değişim 1970'li yıllardan sonra Türkiye genelinde inşaat sektörünün gelişimiyle yaygınlaşan çok katlı betonarme binaların ahşap ve karkas binaların yerini almasıyla yeni bir ivme kazanmış ve kent hızla betonlaşmıştır. Kentsel konut alanları çevredeki yeşil alanların aleyhine genişlemeye devam etmiştir. Sanayileşme ve deniz turizminin gelişmesinin de katkısıyla Mudanya'nın çehresi büyük oranda değişmiştir (Fotoğraf 7). Ulaşım sistemlerindeki gelişmeler Mudanya'yı da etkilemiş. 1981 yılında yapılan yeni Bursa-Mudanya karayolunun etkisiyle kentsel gelişim

doku olarak çizgisel bir gelişim göstermiştir. Karayolunun her iki yanında yeni kentsel alanlar oluşmuştur.



Fotoğraf 6: 1987 yılında Mudanya’da havadan bir görünüm
(Kaynak: Mudanya Belediyesi, 2018).



Fotoğraf 7: Günümüz Mudanya'sından Havadan bir görünüm
(Mudanya Belediyesi, 2018)

2.6. Mudanya'da Kentsel Gelişimi Etkileyen Faktörler

2.6.1. Coğrafi Konum ve Topografya

Mudanya İlçe'sinin 8 kilometrelik kıyı kesimlerinde Marmara denizi olmasından dolayı kuzeye doğru kentsel gelişim imkanı yoktur. İlçe'nin güney kesiminde ise genel topografya vadilerle yarılmış dağlık, tepelik bir arazi durumundadır. Mudanya, Gemlik Körfezi'nin güney kıyısı boyunca uzanan tepelerle bunların kuzey eteklerindeki dar düzlükler üzerinde yer almaktadır. Mudanya'nın yüzey şekilleri genelde çok yüksek olmayıp ortalama yükseltisi 250 m.dir. Mudanya tepeleri adı verilen, yükseklikleri 400-500 m. civarında olan sırtlar ise güneyindeki Bursa ovasını Marmara kıyılarından ayırmaktadır (Biberici, 1981).

Mudanya'da çok dar olan kıyı şeridinin hemen gerisinden başlayan yüksek arazi yapısı yerleşmeyi sınırlayıcı ve yönlendirici bir etki göstermektedir (Şekil 16). 1999 Marmara depreminden sonra yaygınlaşan yüksek arazilerin deprem riski açısından daha güvenli olduğu anlayışı yaygınlaşınca yerleşim alanı son 15 yılda yüksek yamaçlara doğru yayılma göstermiştir. Yine de Mudanya şehrinin kentsel alanının genişlemesi

Bursa'nın Mudanya ile olan yakınlığı, Bursa açısından deniz ulaşımını avantajlı ve etkin duruma getirmektedir. Mudanya'da Denizyolu ulaşımına yapılan büyük ölçekli altyapı yatırımları, bir yandan karayolu ulaşımı ile ciddi bir rekabet yaratırken diğer yandan, mevcut karayolu altyapısı ile birbirlerinin tamamlayıcı etkin bir ulaşım sistemi ülke ekonomisine önemli ekonomik faydalar sağlamanın yanı sıra, toplumsal faydalar da sağlayabilecektir (Ertürk,2013).



Şekil 17: Mudanya'nın kentsel alanı (Google Earth'ten yararlanarak hazırlanmıştır).

2.6.3. Sit Alanları

Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından Mudanya kent merkezinde 2 sit alanı belirlenmiştir. İlki Mudanya'nın günümüzde varlığını sürdüren en eski yerleşim bölgesi olan Rum Mahallesi'ni kapsayan kentsel sit alanıdır. İkincisi ise Mudanya'nın kuruluş yeri olan Hisarlık Tepesi mevkiinden başlayıp sahile kadar inen geniş alandır. Bu alandaki Myrleia antik kentine ait arkeolojik kalıntıların bir kısmı gün yüzüne çıkarılmıştır. Söz konusu arkeolojik sit alanı boş olmasına rağmen yeni yerleşime kapalıdır.



Şekil 18: Mudanya'da Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanları (Kaynak: Mudanya Belediyesi)

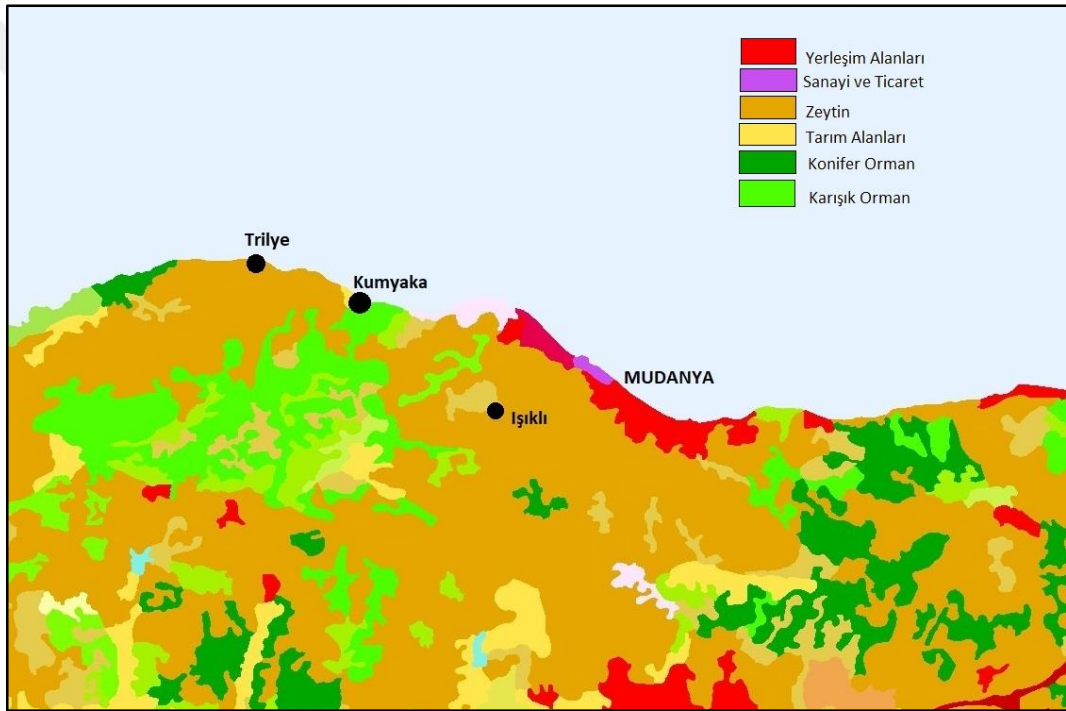
Şekil 18'de yer alan arkeolojik sit alanının yakın çevresinde de Uludağ Üniversitesi tarafından 2010 yılında yapılan yüzey çalışmalarında seramik parçaları gibi arkeolojik değeri olan buluntulara rastlanınca sit alanının genişletilmesi önerisi gündeme gelmiştir.

2.6.4. Tarım Alanları

Mudanya kent merkezi zeytinlik arazileriyle çevrilidir (Şekil 19). Bilindiği gibi zeytinlik alanları yasalarla koruma altına alınmıştır. Mudanya belediyesi sınırları dâhilinde bulunan zeytinlik alanların imar hudutları kapsamına alınması mümkün değildir. Göç almaya devam eden Mudanya'da yerleşime açılacak arazi ihtiyacı giderek

artmasına rağmen şehir sınırı zeytinlik alanları sınırına dayanmıştır. Bu durum Mudanya kentsel alanının gelişimini sınırlayan en önemli faktördür.

1939 tarihli ve 3573 sayılı ‘ Zeytinciliğin Islahı ve yabanilerinin Aşılattırılması Hakkında Kanun’ kentleşmenin yanında bölgede ticari yapılaşma ve sanayileşmeyi de engelleyici rol oynar. Bu kanunun 20. Maddesi uyarınca: Zeytinlik sahaları içinde ve bu sahalara en az 3 kilometre mesafede zeytinyağı fabrikası hariç zeytinliklerin vegatatif ve generatif gelişmesine mani olacak kimyevi atık bırakan, toz ve duman çıkaran tesis yapılamaz ve işletilemez. Bu alanlarda yapılacak zeytinyağı fabrikaları ile küçük ölçekli tarımsal sanayi işletmeleri yapımı ve işletilmesi Tarım ve Köyişleri Bakanlığının iznine bağlıdır.



Şekil 19: Mudanya ve çevresinde arazi kullanımı
(kaynak :<https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/clc-2012/view>)

Zeytincilik sahaları daraltılamaz. Ancak, belediye sınırları içinde bulunan zeytinlik sahalarının imar hudutları kapsamı içine alınması halinde altyapı ve sosyal tesisler dahil toplam yapılaşma, zeytinlik alanının % 10'unu geçemez. Bu sahalardaki zeytin ağaçlarının sökülmesi Tarım ve Köyişleri Bakanlığının fenni gerekçeye dayalı iznine tabidir. Bu iznin verilmesinde, Tarım ve Köyişleri Bakanlığına bağlı araştırma enstitülerinin ve mahallinde varsa ziraat odasının uygun görüşü alınır. Bu halde dahi kesin zaruret görülmeyen zeytin ağacı kesilemez ve sökülemez, İzinsiz kesenler veya

sökenlerden ağaç başına iki milyon liradan beş milyon liraya kadar hafif para cezası alınır. Kesilen ve sökülen ağaçlar müsadere edilir.



Fotoğraf 8: Mudanya Doğu sınırlarından görünüm (Fotoğraf: Sinan Albayrak)



Fotoğraf 9: Mudanya Güney sınırlarından görünüm (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

3. BÖLÜM: MUDANYA'DA KENTSEL FONKSİYONLAR VE BAŞLICA SORUNLAR

3.1. Ticaret

Mudanya tarihten beri işlevsel olan iskelesiyle Bursa-İstanbul arasında önemli bir ticari köprü durumundadır. Ayrıca ithalat ve ihracatta önemli bir rol üstlenmektedir. Osmanlı döneminde Mudanya'da, Mudanya iskelesinden İstanbul'a sevk edilen ürünleri depolamak üzere birkaç han ve çok sayıda ambar bulunmaktaydı. Bu hanlardan iki tanesi Cebe Ali Hanı ve Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Hanı'dır. Cebe Ali Bey Hanı için kervansaray tabiri de kullanılmıştır. Zamanla çıkan yangınlarla yok olan bu hanlar Mudanya'da ticaretin hacminin büyüklüğünü göstermektedir. Bu hanlar Avrupa'nın önemli şehirlerine ihraç edilmek üzere ham ipeğin depolandığı ambarlar işlevi de görmektedir.

Osmanlı döneminde, Mudanya'nın önemli ekonomik faaliyetlerinden olan gemiciliğin de bir esnaf kolu olarak kethüdalık bünyesinde örgütlendiğini, böylelikle resmi bir kimliğe sahip olduğunu görmekteyiz. Esnaf kollarının oluşturduğu bu geniş örgütlenme içinde seçimler yoluyla belirlenen ve devlet tarafından atanan kethüda geniş yetkilere sahipti ve Mudanya ticaretinin önemli aktörlerindendi. Aynı zamanda Kethüda hazineye gelir sağlayan finans aracı işlevi de görmektedir.

Bursa-Mudanya demiryolunun Avrupa Devletleri açısından en önemli işlevi, öncelikli olarak Bursa ve çevresinde üretilen, ham ipek ve (koza, ipekböceği tohumu gibi) yan ürünlerinin Mudanya Limanı'ndan Fransa'nın hatta Avrupa ipek piyasasının merkezi olan Lyon ve Marsilya limanlarına akıtılmasını sağlamak olmuştur. Aynı zamanda krom ve borsit madeninin ve diğer ihraç ürünlerinin taşınması amacıyla yönelik olarak inşa edilen Bursa- Mudanya demiryolunun, inşa edilmesi planlanan Balıkesir-Bandırma, Bandırma-Karacabey ve Karacabey Bursa demiryolu hatlarına bağlanması düşünülmüşse de bu gerçekleştirilememiştir (Dörtok Abacı, 2005: 123).

Günümüzde kentte ticari iş hacminde ithalat ve ihracat faaliyetleri yoğunluktadır. İthalat kalemlerini hem deniz ve hem de karayoluyla gelen sanayi mamul ve yarı mamuller oluştururken; ihracatta ise Bursa Organize Sanayi Bölgesi'nde faaliyet gösteren sanayi kuruluşlarının yanı sıra Mudanya'da faaliyet gösteren kablo

fabrikalarının ürettiği mamuller, gemilerle yapılan maden cevheri ihracatı ve yerel tarımsal ürünler önemli kalemlerdir.

Siyah incir, zeytin ve zeytinyağı Mudanya'nın tarımsal ürünlerinin başında gelmektedir. Sofralık olarak üretilen zeytin yurtiçi ve yurtdışı pazarlarda rağbet görmekte, yapılan ihracatla ilçe ekonomisine büyük katkı sağlamaktadır. Bunun yanı sıra siyah incir önemli ihraç ürünlerindendir. Saf zeytinyağı üretimi ve pazarlaması da Mudanya'da önemli ticari faaliyetlerdendir.



Fotoğraf 10: Mudanya'da organik Pazar (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

Mudanya'da Ömerbey Mahallesinde modern anlayışla inşa edilen ve 2008 yılında hizmete açılan Kapalı Pazar alanı (Fotoğraf 11) günümüzde önemli bir ticari işlev görmektedir. 250 Tezgah yeri kapasiteli, 4200 Metre Kapalı Alanı olan Pazar yerinde ayrıca Kafeterya, Spor Alanları, Çocuk Oyun Alanları, Tuvaletler, Zabıta Noktası, Basketbol ve Futbol Sahaları da yer almaktadır. Belediye'nin kontrol ettiği Pazar yeri cuma günleri meyve-sebze ağırlıklı Pazar ürünlerinin yanında köylerden getirilen tarla ürünlerinin de satış alanıdır. Pazar günleri ise bu kapalı alan tekstil ve konfeksiyon ürünlerinin satış alanına dönüştürülmektedir.



Fotoğraf 11: Mudanya Kapalı Pazar alanı (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

3.2. Turizm

Mudanya, arkeolojik yerleşimleri, tarihi evleri, eski mimari yapıları, uzun sahil şeridi ve kırsal çekicilikleriyle yüksek turizm potansiyele sahip bir şehirdir. Sahip olduğu temiz hava ve ılıman Akdeniz iklimi özellikle mayıs ayından itibaren yerli turistlerin şehre akın etmesine yol açmaktadır. Yaz sezonunun başlamasıyla şehir nüfusu kalabalıklaşmaktadır.

Mudanya'nın turizm açısından en önemli çekici yönlerinden bir tanesi gerek kültürel turizm gerekse kış turizmi için önemli bir çekim merkezi olan Bursa'ya bağlantı noktası durumunda olmasıdır. Güzelyalı'da kurulan iskeleden 2007 yılının nisan ayından itibaren sefere başlayan Arabalı Feribot ve Deniz otobüslerine ek olarak, Ocak 2013 tarihinden itibaren Mudanya iskelesinden hareket eden, Bursa Büyükşehir Belediyesine bağlı BUDO (Bursa Deniz Otobüsleri) işletmesine ait deniz otobüsleri devreye girmiştir. Bu modern ulaşım araçları yaptıkları seferlerle İstanbul-Bursa arasındaki mesafeyi 2 saatin altına indirmiştir. Ulaşım olanaklarının gelişmesiyle son yıllarda Mudanya turizmi büyük ivme kazanmıştır.

Eğerce'den Altıntaş'a kadar uzanan 30 km'lik kıyı şeridi turizm amaçlı kullanılmaktadır. Bu kıyılar denizden, kumsaldan ve güneş ışığından yararlanma

bakımından önemli kaynaklar olduğundan turizm faaliyetlerinin yoğunlaşma noktaları olmaktadır (Şekil 20).

Büyük şehirler çevresindeki kırsal alanlar, insanların kentten kaçma arzularının artması ve bu arada gelir düzeylerinin yükselmesi, özel oto sahipliğinin artması gibi etkenlerin de rolüyle kentlerin istilasına uğramaktadır (Özgüç, 1984). Doğal bir rekreasyon alanı görünümü arz eden Mudanya, kentsel alanların sıkışmışlığından uzaklaşıp dinlenmek isteyen insanlar için yaz ayları boyunca uğradığı bir cazibe merkezi haline gelmiştir. Tarihi demiryolunun işlediği dönemlerde başlayan sayfiye yeri olma özelliği, 1982 yılında yapılan çift şeritli karayoluyla günümüzde daha da güçlenmiştir. Bu dönemde Mudanya’da Çadır ve Kamp alanlarının yerini yazlık evlerden oluşan mahalleler almıştır. Bu mahalleler güney yönündeki yüksek araziye doğru yayılmaya devam etmektedir.

Türkiye’de 80’li yıllardan sonra hızla gelişen turizm sektörünün etkisi Mudanya’da da görülmektedir. Son yıllarda ilçede konaklama imkânları artarak gelişmektedir. 1989 yılında harabe halindeki 163 yıllık tarihi Mudanya Gar Binası aslına uygun olarak restore edilerek turistik belgeli otel olarak işletmeye açılmıştır. 2016 yılı itibariyle ilçede Kültür Bakanlığı Turizm Belgeli 297 yataklı, 165 odalı 4 adet ve Belediye Belgeli 434 yataklı, 210 odalı 17 olmak üzere toplam 21 otel bulunmaktadır (Tablo 7).

Tablo 7: Mudanya’da turistik konaklama tesisleri kapasitesi, 2016

İŞLETMELER	OTEL	ODA	YATAK
Kültür Bakanlığı Turizm Belgeli	4	165	297
Belediye Belgeli	17	210	434
TOPLAM	21	375	731

(Kaynak: Bursa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü)

Altıntaş’tan başlayıp Eğerce’ye kadar uzanan sahil şeridinde (Şekil 20) sayısı yıldan yıla artan yazlık turizm kampları kurulmaktadır. Güzelyalı mahallesinin doğusunda Tilki kaya denilen alanda Türk Kızılay Derneği’nin öğrencilere her yıl hizmet veren tatil kampı, Kumyaka yöresinde İl Özel İdaresine bağlı dinlenme tesisleri ve çeşitli çadır kampları bulunmaktadır. Mudanya ve çevresinde bulunan başlıca plaj ve kumsallar ve uzunlukları Tablo 8’de verilmiştir.



Fotoğraf 12: Mudanya’da Tarihi kilise (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

Tablo 8: Mudanya’da belli başlı plaj ve kumsallar

KUMSAL	UZUNLUĞU (m)
Mudanya-Eğerce	6500
Mudanya-Eşkel	3500
Mudanya-Uzunyalı	950
Mudanya-Arnavutköy	500
Mudanya –Güzelyalı	2500
Mudanya-Altıntaş	1250
TOPLAM UZUNLUK	15200

Turistik altyapı ihtiyacının ortaya koyduğu yeni yapılaşma olgusu kentin sosyokültürel yapısını da değiştirmektedir. Mudanya Belediyesi hazırlamış olduğu 2016-2023 yıllarını kapsayan Turizm Master Planı ile turizm işletme belgeli konaklama tesisi sayısını 3 katına, yeme içme tesisi sayısını da 5 katına çıkarmayı planlamıştır. Mudanya'daki deniz, kum, güneş ve orman gibi doğal zenginliklerin yanı sıra arkeolojik ve tarihi dokunun önemli unsurlarından olan Mudanya evleri, Bitinyalılara ait olan Myrleia antik kenti, Taş Mektep, Tirilye (Zeytinbağı), Kumyaka Kilisesi, Mudanya Mütareke Evi Müzesi, Girit Mahallesi gibi değişik kültürlerin oluşturduğu tarihi

dokunun korunarak turizme kazandırılması ilçenin tarihi ve turistik potansiyelinin değerlendirilmesine katkı sunacak ve turizm sektörünü daha da canlandıracaktır.



Şekil 20: Mudanya’da Turistik Yapılar (Kaynak: Mudanya Belediyesi, 2018)

Yakın zamanda Mudanya Belediyesinin öncülüğünde sadece Trilye’de bulunan Rumlardan kalma 7 kilise, 3 ayazma, 3 manastır gibi başka kültüre ait tarihi yapıların restore edilerek turizm sektörüne kazandırılması planlanmaktadır. Bu çalışmalar sonucunda kentin kültürel dokusunun korunması, geliştirilmesi ile Mudanya’nın turizmdeki payının artırılması hedeflenmektedir. Bu bağlamda turizm faaliyetleriyle hareketlenen Mudanya’daki kentleşme hareketinin ivmesi modern bir anlayışla yeniden hız kazanacak ve şehrin nüfus ve yerleşmesindeki yoğunluk artış gösterecektir.

T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 1987 yılında Mudanya’nın, kentsel sit alanını tespit etmiş ve 1992 yılında da Koruma Amaçlı İmar Planını onaylayarak, Mudanya kent içinde 32 adet anıtsal yapı ve 239 adet sivil mimarlık örneği yapıyı tescil etmiştir. Ayrıca yine aynı yıl içerisinde, Arkeolojik sit alanları da belirlenmiştir. Eşine az rastlanır sivil mimarlık örnekleri yanı sıra; doğal anıtlar arasında; çınar ve selvi ağaçları, Dini ve Kültürel Yapılar; Tekke-i Cedid, Tekke-i Atik Camileri, Yeni Cami, Sinan Bey Cami, Eski Cami, Hasan Bey Cami, Ömer Bey Cami, Hasan Fehmi Bey Çeşmesi, Şeyh Mehmet mezarı, Mütareke Müze Evi, Mudanya Belediyesi Uğur Mumcu Kültür Merkezi, Yel değirmeni kalıntısı,

İsmet İnönü Heykeli, Şehitler Anıtı, Kaymakamlık ve Jandarma Tarihi Binaları, Sivil Mimari Yapılar arasında ise; Montania Otel (eski Gümrük Binası) ve pek çok konut bulunmaktadır (Mudanya Kaymakamlığı, 2015). Kentsel dokunun vazgeçilmez unsurları olan bu kültür ve tabiat varlıklarının korunması ve geleceğe en iyi şekilde taşınması ile Mudanya kentleşme süreci daha modern bir çizgide ilerleyecektir.

Son 40 yılda Türkiye’de turizm sektörünün hızla gelişmesinin bir yansıması olarak kentin özellikle doğu kıyısına doğru özel yazlık yerleşmelerin (İkincil Konutlar) hızla yayılmasıyla yaz aylarında kent nüfusedeki periyodik artışlar görülmektedir. 86.426 (2016) olan kent nüfusu yaz aylarında 200 binin üzerine çıkmaktadır. Türkiye ortalamasının iki katından daha fazla olan nüfus yoğunluğu (234 kişi / km²) yaz aylarında yaklaşık iki kat artarak 542 kişi/km² ‘nin üstüne çıkmaktadır. Bu yoğunlukta kentsel alanın (369 km²) darlığı belirleyici faktördür. Turizm sektörünün giderek hızlanan gelişmesi ve hızlı nüfus artışı bu yoğunluğu daha da üst seviyelere çıkaracaktır.

Mudanya’daki turistik potansiyelin önemli unsurlarından olan Mudanya Mütareke müzesi 134.509 ziyaretçi sayısı ile Bursa ilindeki müzeler içinde birinci sıradadır. 2012 yılında Bursa ili içerisinde ağırlanan toplam 267.323 ziyaretçinin yarısı Mudanya’da Mütareke Müzesi tarafından ağırlanmıştır (Kaynak: Bursa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2013).

Mudanya’daki hızlı nüfus artışına karşılık kentsel alan darlığı çok katlı yapılaşmayı yani dikey yapılaşmayı zorunlu kılmaktadır. Dikey yapılaşma ve betonlaşmanın şehrin genel coğrafi görünümünü bozması nedeniyle, gelecekte Ege Bölgesindeki plansız turistik kentleşmelerde olduğu gibi çeşitli kentsel ve çevresel sorunları da beraberinde getireceği riski bulunmaktadır. Eski yapılaşma iyileştirilirken yeni kentsel yapılaşmada gözden kaçırılmaması gereken temel faktörlerden birisi kent kimliğini oluşturan sosyal, kültürel ve tarihi dokusunun korunmasıdır.

3.3. Sanayi

Bursa gibi geniş bir hinterlanda sahip olan, aynı zamanda bir ihracat limanı niteliği taşıyan Mudanya, sahip olduğu bu avantajlara rağmen sanayi sektöründe yeterince gelişmemiştir. Büyük sanayi kuruluşları olarak Yazaki ve Prysmian firmalarına ait kablo fabrikaları ve yan sanayileri faaliyet göstermektedir. 1964 yılında 180.000 m² alana Türk Siemens adı altında kurulan ve Türkiye’nin yüksek enerji,

otomotiv ve telekomünikasyon kablosu talebini karşılamada önemli bir rol oynayan kablo fabrikası 1999 yılı itibariyle Pirelli firması tarafından satın alınmıştır. Daha sonrasında Prysmian firmasına devredilen fabrika faaliyetlerini günümüzde de sürdürmektedir. Firmanın Mudanya'daki fabrikasında 2014 yılı itibariyle yaklaşık 450 personel çalışmakta ve 22.000 farklı kablo üretimi yapılabilmektedir. Kapasitesi uluslararası pazarlarda da rekabet edebilecek seviyededir. Kapasite kullanımı 2016 yılında %89 olan ve Prysmian Group içinde öncelikli bir ihracat merkezi olmaya devam eden Türk Prysmian Kablo ve Sistemleri A.Ş. , 2016 yılında 953.572.451 TL olan cirosunun yaklaşık %26'sını ihracat işlemleri oluşturmaktadır. Bugün firma, aralarında Azerbaycan, Barbados, Çin, Fransa, Irak, İngiltere, Kuzey Afrika, Ortadoğu ülkeleri, Papua Yeni Gine, Sri Lanka, Şili, Türkmenistan ve Ürdün gibi çok geniş bir coğrafyayı kapsayan 40'dan fazla ülkeye ihracat yapmaktadır. Dünya çapında 17 Ar-Ge merkezilerinden biri de Türk Prysmian'ın Mudanya'da bulunan fabrikasında yer almaktadır.

Bunun yanı sıra 1991 yılında kurulan Küçük Sanayi Sitesi'nde oto tamir ve bakım servisleri başta olmak üzere çeşitli iş kollarında faaliyet gösteren kuruluşlar bulunmaktadır. Ayrıca ilçede büyüklü küçüklü zeytin işleme tesisleri, zeytinyağı üretimi yapan küçük işletmeler ve kerestecilik yapan küçük ölçekli işletmeler mevcuttur.

Mudanya'da yer alan zeytin işleme tesislerinin en büyüğü MARMARABİRLİK olarak ön plana çıkmaktadır. Mudanya'da üretilen zeytinin önemli bir kısmını işleyen kooperatif 1951 yılında 47 zeytin üreticisinin bir araya gelmesiyle kurulmuştur. 1951 de kurulduğunda 150 sayılı Mudanya Koza Zeytin Tarım Satış Kooperatifi iken 1952 yılında isim değişikliğine giderek 150 sayılı Mudanya Zeytin Tarım satış Kooperatifi adını almıştır. Yönetim kurulunun 28/03/1954 tarih ve 48 sayılı Gemlik ve Erdek Kooperatifleriyle birlikte zeytin kooperatifleri birliği kurulmasına karar verilmiş olup, sonucunda MARMARABİRLİK kurulmuştur.



Fotoğraf 13: 1970'li Yıllarda Mudanya Kablo fabrikası ve üretim süreçleri
(Kaynak: Siemens e-Dergi http://siemens.e-dergi.com/pubs/books/Siemens-koc/Siemens_Koc/assets/common/downloads/page0029.pdf)



Fotoğraf 14: Mudanya Küçük Sanayi Sitesinden bir görünüm (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

2001 yılında yapılan ana sözleşme değişikliği ile faaliyet alanı sınırlanan kooperatifin unvanına sınırlı sorumlu ibaresi eklenmiş ve adı S.S.150 sayılı Mudanya Zeytin Tarım Satış Kooperatifi olarak değişmiştir. 88 ortaklık merkezine sahip kooperatifin ortaklık merkezleri şöyle olmuştur. Mudanya ilçe sınırları ile Osmangazi, Nilüfer, M.Kemalpaşa ve Karacabey ilçe ve köyleridir. Bu köylere ait kayıtlı ortak sayısı toplam 7.129 kişidir.

Kooperatifin büro ve depo işyerlerinde 30 personel ile faaliyet sürdürmekte ve Mudanya merkezde 13.000 tonluk depo kapasitesine sahip, 6 tane deposu ve depolardaki 1135 adet havuz ile ürün olgunlaştırma ve stoklamasını yapmaktadır. Mudanya ilçe sınırlarında 2.350.000 zeytin ağacından yıllık 40.000 ton üretim gerçekleştirilmektedir (Marmarabirlik.com, 2016).

Mudanya'da Burgaz ve Altıntaş mahallelerinde demir ve bakır; Çepni Mahallesi'nde demir ve manganez; Kaymakoba'da Bakır, krom, manganez, kurşun, demir, civa, çinko ve borasit; Mirzaoba'da bakır, demir, kurşun ve civa yataklarına rastlanmıştır (Yalman, 2013: 50). Bu maden yataklarının fizibilite çalışmaları ve ÇED raporları hazırlandıktan sonra uygun olanların işletmeye açılması Mudanya ekonomisine katkı sunacaktır.



Fotoğraf 15: Marmarabirlik zeytin işleme tesisi (Kaynak: www.marmarabirlik.com.tr)

3.4. Tarım

Tarihten bugüne jeopolitik konumu ve sahip olduğu ulaşım olanakları üzerinde daha çok durduğumuz Mudanya'nın diğer bir özelliği de önemli bir tarım kenti olmasıdır. Antik dönemden bugüne önemli bir tarımsal saha olan Mudanya'da tarımsal faaliyetler dönemsel ekonomik değişimlere bağlı olarak farklılaşsa da önemini korumaktadır.

Mudanya ve köylerinde 15.yüzyılda bağcılık yaygındı. Bizans döneminde Trigleia'da (Trilye) yetiştirilen üzümlerden kaliteli şarap üretildiği 25 Mart – 22 Mayıs 1332 tarihli Ceneviz belgelerinde belirtilmektedir. Osmanlı döneminde yeni kurulan köylerde, arıcılık, değirmencilik yanında zeytincilik ve kuru bakliyatçılık ön plandaydı. Çok lezzetli fasulye, nohut ve mercimek yetiştiriliyordu. Yörede üretim fazlası mallar Cenevizlilerin gemileriyle Bizans başkentine götürülüyordu (Yalman, 2013: 45).

Sanayi Devrimi'nden sonra Avrupa'dan gelen koza talebi Mudanya ve yöresinin önemini arttırdı. Özellikle Fransa ve İngiltere piyasaları yüksek fiyatla koza ithal ediyordu. Mudanya yöresindeki arazi sahipleri başka ürün yetiştirmek yerine dutluk haline getirdiler (Oğuzoğlu, 2013: 32).

Tablo 9: Mudanya İlçesi Arazi Varlığı

Arazinin kullanım biçimi	Yüzölçümü (Hektar)	Oran (%)
İlçe Tarım Arazisi	23.000	62.4
Orman ve Fundalık	7.480	20.3
Tarım Dışı Arazi	5.308	14.3
Çayır ve Mera	1.098	3
Toplam	34.886	100

(Kaynak: Mudanya İlçe Tarım Müdürlüğü, 2017)

Tablo 10: İlçe Tarım Arazisi Dağılımı

Arazinin kullanım biçimi	Yüzölçümü (Hektar)	Oran (%)
Zeytinlik	11.100	48.2
Açık Tarla Arazisi	8.000	35
Meyvelik	1.500	6.5
Sebzelik	500	2.1
Bağ	400	1.7
Kullanılmayan Tarımsal arazi	900	3.9
Nadas	600	2.6

(Kaynak: Mudanya İlçe Tarım Müdürlüğü, 2017)

Günümüzde Mudanya'daki tarımsal alanlarda buğday, ayçiçeği, arpa, kuru soğan, mısır gibi tarla ürünleri yetiştirilmektedir. Bu ürünlerin toplam hasılatında yıllara

göre artışlar ya da azalmalar görülebilmektedir. Durum üzerinde üretim politikasının etkisi ve sulama imkanları belirleyicidir. 23.000 hektarlık ilçe tarım arazisinin % 82.6'lık kısmı (19.000 hektar) sulanamamaktadır.

Mudanya'nın tarımsal ürünlerinin başında Zeytin, Üzüm, Şeftali ve Siyah İncir gelmektedir. Zeytincilik, halkın en önemli gelir kaynaklarından birisidir. Tarımsal arazinin % 48.2'si (11.100 Hektar) zeytinlik olarak kullanılmaktadır (Tablo 10). Toplam zeytin ağacı adedi 2.800.000 olup tahmini toplam üretim yıllara göre değişmekle beraber ortalama 28.000 tondur. Tablo 12'de görüldüğü gibi 4.000 dekarlık alandan 4.800 tonluk üzüm üretilmektedir. Şeftali üretimi ise 4.000 dekarlık alandan 3.690 ton olarak gerçekleşmekte, onu 1.920 tonluk üretimle incir takip etmektedir. İlçede sahil şeridi zeytincilik yaparken, ovada sebze ve meyvecilik yapılmaktadır. Bursa siyah inciri ve armut zeytinciliğe göre tercih edilmeye başlanmıştır. Çünkü girdisi az, karı fazladır (Mudanya Belediyesi, 2015).

2013 yılında Mudanya'da 6000 çiftçi ailesinden yaklaşık 5000'inin uğraştığı zeytincilik, ilçe halkının birinci derecede gelir kaynağıdır. İlçe merkezinde ve köylerde yaklaşık olarak 2.400.000 adet zeytin ağacı bulunmaktadır. Toplam üretim 28.800 tondur. Ayrıca 2012 yılında bir çiftçide 600 ağaçta uygulanan 'Zeytinde Entegre Mücadele' projesi ve 16 çiftçinin 148 dekar incir bahçesinde uygulanmaya devam eden incirde EKÜY (Entegre ve Kontrollü Ürün Yönetimi) projeleri bulunmaktadır. (Yalman, 2013:41) İlçe Tarım Müdürlüğünün verilerine göre 2017 yılı itibariyle Mudanya'da tarımla uğraşan aile sayısı 4000'e düşmüştür.

Tablo 11: Mudanya'da yetiştirilen Kışlık-Yazlık Ekiliş Açık Tarla Ürünleri

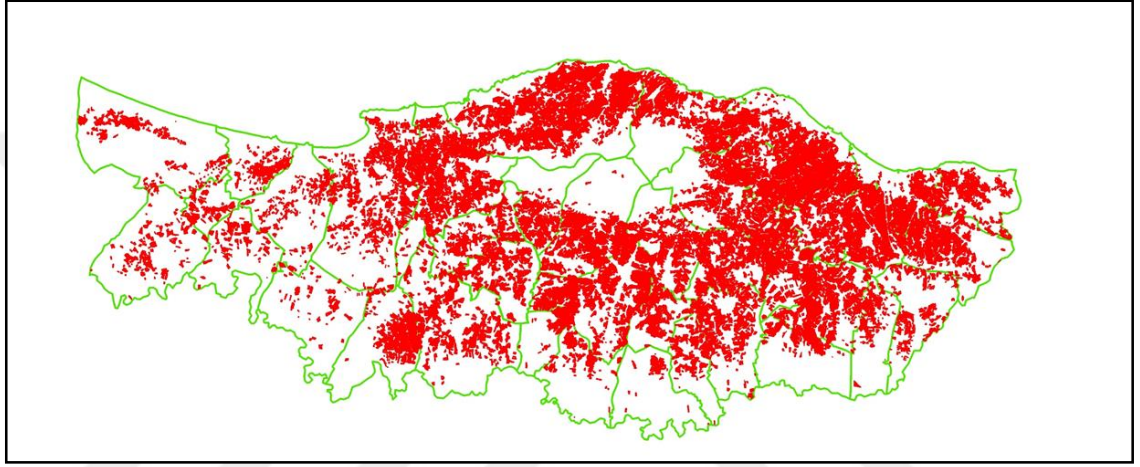
Ürün Adı	Ekiliş (Dekar)	Tahmini Üretim (Ton)
Buğday	16.000	8.000
Ayçiçeği	5.600	1.418
Arpa	4.000	1.600
Kuru soğan	500	1.250
Mısır (Silaj)	5.000	25.000

(Kaynak: Mudanya İlçe Tarım Müdürlüğü, 2017)

Tablo 12: Mudanya’da Yetiştirilen Meyve Ürünleri

Ürün Adı	Toplam Bahçe Alanı (Dekar)	Ağaç Adedi	Tahmini Üretim (Ton)
Zeytin	111.000	2.800.000	28.000
Üzüm	4.000	-	4.800
Şeftali	4.000	123.000	3.690
İncir	4.200	32.000	1.920
Elma	850	17.000	490
Armut	700	16.000	480
Kiraz	500	9.000	135
Ceviz	1.200	6.000	270

(Kaynak: Mudanya İlçe Tarım Müdürlüğü, 2017)



Şekil 21: Mudanya İlçe geneli zeytinlik alanlarının dağılımı
(Kaynak: Mudanya İlçe Tarım Müdürlüğü, 2017)

3.5. Ulaşım

Bursa, geniş hinterlandındaki ekonomik ve ticari potansiyelini dünya pazarlarına tam kapasite taşıyabilecek uluslararası ulaşım imkânlarından yoksundur. Bu potansiyeli küresel pazarlara ulaştırabilecek en önemli kapıların başında Mudanya gelmektedir. 1950’lerde NATO’ya girilmesiyle birlikte demiryollarının yerine karayollarına ağırlık verilmesi, Bursa-Mudanya arasındaki ulaşım bağlantısının zayıflamasına yol açmıştır. Ancak günümüze gelindiğinde yapılan yatırımlarla Mudanya-İstanbul arasında feribot seferlerinin geliştirilmesi ve karayollarının revizyonu, kentin İstanbul-Bursa arasındaki transit işlevini yeniden geliştirmiş, bu gelişim beraberinde kentsel gelişimin üzerinde de olumlu etki yapmış, kenti yeniden bir cazibe merkezi haline getirmiştir.

Mudanya’nın kentsel gelişimi üzerinde ulaşımın önemli etkisi vardır. Ancak bu etkiyi daha iyi anlamak için, Mudanya’nın ulaşımın tarihsel süreçte incelenmesi gerekmektedir. Aşağıdaki bölümde Mudanya’nın demiryolu, denizyolu ve

karayollarının tarihsel süreçteki gelişim aşamaları ve bütünüyle kentleşmeye etkileri üzerinde ayrı ayrı durulmaktadır.

İstanbul ve Bursa illerinin güncel Çevre Düzeni Planları dikkate alındığında Bursa'ya İstanbul'un yükünü azaltacak bir misyon yüklenmiştir. Bu misyonun gerçekleşmesinde Mudanya'ya da büyük rol düşmektedir.

3.5.1. Tarihi Demiryolu

Medeniyetin oluşmasında diğer birçok faktör gibi ulaşım sistemlerinin gelişmesi de tarih boyunca etkili olmuştur. İnsanlığın gelişmesinde ve bugünkü medeniyetin oluşmasında önemli bir sıçrama noktası olan Sanayi Devriminde de ulaşım sistemlerinin önemli rolü vardır. Özellikle demiryollarının ortaya çıkması karalar üzerinde mesafeleri kısaltmış, uluslararası etkileşimi arttırmış, enerji ve hammadde teminini kolaylaştırmıştır. Böylece Sanayi Devrimine güç katmıştır. Demiryollarının kara ve deniz yollarına eklenmesiyle dünya küçülmüştür. Bunun sonucunda Sanayi Devrimi dediğimiz büyük ekonomik dönüşümün dünyayı da etkilemesine zemin hazırlamıştır. Sanayi devrimi aynı zamanda yeni sosyal hayatı, kültürel yapılanmayı da ortaya çıkaran bir devrimdir. Sanayi devriminin başladığı İngiltere ve daha sonra sanayileşen diğer Avrupa devletleri önce kendi ülkelerinde daha sonra da hammadde ve enerji gereksinimlerini karşıladıkları üçüncü dünya ülkelerinde demiryolu ağları kurup geliştirmişlerdir.

İlk demiryolu İngiltere'de Stockton-Darlington arasında yapılmış ve ilk kez 27 Eylül 1825'te işletilmeye açılmıştır. Demiryolu taşımacılığı 1830'da Amerika'da, 1832'de Fransa'da ve 1835'te Almanya'da başlamıştır. 1840-1850 yılları arasında dünyada işlevsel hale gelip ihtiyacı karşılayacak düzeye çıkmıştır. Türkiye'de demir yolu yapım ve işletmesi konusunda fikirsel olarak ilk adımı İngilizler atmıştır. Abdülaziz döneminde Osmanlı devletinde ilk olarak İzmir-Aydın demiryolunun yapımına başlanmıştır. Bu hattın ilk bölümü (Alsancak-Buca-Gazimur) 1860 yılında işletmeye açılmıştır. Hattın tamamının işletmeye açılması 1867 yılında gerçekleşmiştir (Aydın, 2001).

İngilizler Fransa'nın Calais limanından başlayıp İstanbul üzerinden Basra'ya ulaşan bir hattın inşasını önermişlerdir. Aynı süreçte İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak demiryolu yapım kararı alınmış bu projenin 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit kısmı 1

Ağustos 1873'te açılmıştır. Çeşitli keşif çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmalara Osmanlı devleti de katılmış, Avrupalı devletlerle yapılan anlaşmalar çerçevesinde demiryolu inşaatları hız kazanmıştır. 1873'te Edirne-İstanbul hattı açılmıştır. İstanbul-Basra ana hattına bağlanacak Anadolu'daki birçok demiryolu projesinden birisi de Mudanya-Bursa hattıdır. Bu hat Bozüyük'te ana hatta bağlanacaktı (Aydın, 2001). 1869 yılında Rumeli Demiryolları imtiyazını alan Avusturyalı banker Baron Hirsch'in mukaveledeki boşlukları fırsat olarak değerlendirerek devleti ağır mali yükler altına sokması, Osmanlı Devleti'nin yabancı şirketlere karşı güvenini sarsmıştı. Bu nedenle Osmanlı Devleti kendi imkânlarını kullanarak Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa demiryolu hatlarını yapmaya teşebbüs etti. İlk hattı 1871-73 yılları arasında işletmeye açabilmişse de, Mudanya-Bursa hattı yarım kaldı ve böyle bir yatırımın altından kalkamayarak bir müddet sonra bu hatları şirketlere kiralamak veya terk etmek zorunda kaldı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin dış borçlarını ödeyemeyerek 1875'te iflas bayrağını çekmesi ve 1877-78 yıllarında Rusya ile yaşanan savaş demiryolu yatırımlarını bir süre geri plana itti. 1881 yılında Duyun-ı Umumiye'nin kurulmasıyla güven ortamı bulan yabancı şirketlerin yeniden imtiyaz talepleriyle ortaya çıkmaya başlaması, Osmanlı coğrafyasındaki demiryolu inşasına büyük bir ivme kazandırdı. Bu dönemde demiryolu yapımında Almanlar ağırlığını hissettirdiler (Satılmış, 2016).

Anadolu'nun ilk demiryolu hatlarından birisi olan Mudanya-Bursa Demiryolu 41.780 uzunluğunda, 105 cm genişliğinde 6 istasyon ve 2 duraktan oluşmuştur. İpek işleriyle uğraşan Fransızların Anadolu'da karaya çıktıkları yer Mudanya'dır (Gürsakal, 2013: 40). Demiryolunu işleten Fransız şirket ham ipek ve yarı mamul ürünleri Fransa'daki Marsilya ve Lyon kentlerine ulaştırma amacıyla kullanmaktaydı. Bursa'daki temsilciliğini Foti İstilyanidi ile J. A. Gaytanus isimli Rumların yaptığı, Fraissinet Şirketi her on beş günde bir Mudanya'dan Marsilya ve Cenova'ya direkt seferler düzenlemekteydi. 1515-1547 Fransa'ya, 1558-1603 İngiltere'ye ipekli dokuma sanayinin girişi ile yeni ve büyüyen ipek piyasaları ihtiyaç duydukları ham ipeği, Bursa'nın yanı sıra İran'dan da karşılamaktaydı. İran'dan gelen ham ipeğinin de esas ihraç kanalı Bursa-Mudanya-Pera yoluydu. Bu yolu kullanan yabancılara ait şirketlerin yanı sıra İstanbul merkezli Ticaret-i Bahriye gemilerinin de Mudanya iskelesine yaptığı seferler mevcuttu (Akkuş, 2008).

İran'dan gelen ve Bursa'da üretilen ham ipeğin Mudanya iskelesine ulaştırılmasında ana işlevi Mudanya-Bursa demiryolu hattı görmekteydi. Önce Dar-Hat (105 cm) şeklinde yapılan bu demiryolu Avrupa'dan sipariş edilen lokomotiflerin tekerlek mesafesiyle uyum sağlamadığından bir süre atıl kalmıştır. Daha sonra sorun başka bir yabancı firma tarafından giderilmiş ve 1892'de işletmeye açılmıştır.



Şekil 22: Mudanya-Bursa Tarihi Demiryolu ve İstasyonları
(Kaynak: BOA, Yıldız Perakende Serkurenalık Evrâkı,)

56 yıl aktif olarak işletilen hat, ipek ticaretinin önemini kaybetmesiyle Kurtuluş savaşı sırasında Askeri Demiryolları ve Limanlar İdaresi'ne bağlanmıştır. Demiryolu şirketi, ateşkes sırasında uyguladığı yüksek ücret tarifeleri ve peşin ücret olarak yaptığı Yunan askeri sevkiyatı sayesinde sermayesine yakın bir kar elde etmiştir. Savaş sonrasında yeni hükümete göreve başlayınca şirketle görüşerek hükümete olan borçlarını belirlemiştir. Şirket, hattı iyileştirmek, iskeleyi canlandırmak, hükümete olan borcunu ödeme yükümlülükleri karşısında antlaşma şartlarını yerine getiremeyince hattı satmaya karar vermiş, bunda da başarılı olamayınca hattı terk etmiştir. Şirketin hattı terk etmesinin nedeni hattın gelir getirmemesi değildir, hat 1930 yılına kadar masraflarını karşılamış, sermayedarlara ortalama % 1,5 oranında kar sağlamıştır (Durak, 2013: 108). Demiryolu hattı 1931 yılında çıkarılan yasa ile satın alınarak millileştirilen hat Bursa-Mudanya iskelesi arasında yolcu ve yük taşıma amacıyla kullanılmıştır.



Fotoğraf 16: Günümüzde Otel olarak kullanılan Tarihi Tren Garı
(Fotoğraf: Sinan Albayrak)



Fotoğraf 17: Tarihi Mudanya-Bursa demiryolu Yörükali İstasyonu
(Kaynak: Akın Kurtuluş Arşivi)

1948 yılında ekonomik olmadığı gerekçesiyle atıl duruma düşmüştür. 1953 yılında '30.5.1931 tarihli ve 1815 sayılı Kanunla satın alınan Mudanya Bursa demiryolu ile 22.10.1941 tarihli ve 4127 sayılı Kanunla satın alınan Ilıca iskele -

Palamutluk demiryolu işletmeden kaldırılmış’(Resmî Gazete ile ilâm : 15 .VII. 1953 - Sayı : 8458) ve hattın rayları sökülümüştür. Hattın iptal edilmesi Bursa ile Mudanya arasındaki ulaşım imkânlarını kısıtlamış, ticari nakliyatın aksamasına ve kısmen de olsa sosyokültürel kopuşa da neden olmuştur.

Tablo 13: Mudanya Demiryolu İskelesinden 1900’den 1906 sonuna kadar nakil olunan Yolcu ve Emtia

Yıl	Yolcu Sayısı	Emtia (Tonilato)
1900	64.942	19.843
1901	60.722	26.470
1902	57.991	30.064
1903	57.971	32.013
1904	68.910	31.032
1905	62.109	35.394
1906	76.805	35.929

Kaynak: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi 1325: 2.



Fotoğraf 18: Mudanyalıları Yörükali Mevkii’ndeki şenliklere götüren açık vagonun 1934 yılına ait bir fotoğrafı (Cüneyt Pekman Arşivi)

3.5.2. Denizyolu

Altyapı maliyetlerinin az olması, yüksek tonajlarda yük taşıyabilme olanağı sunması gibi nedenlerle Denizyolu ulaşımı en ekonomik ulaşım sistemidir. Denizyolu

ulaşımında gerekli coğrafi konuma sahip olan kentler, kentsel gelişim açısından tarihten günümüze büyük avantaja sahip olmuştur. Mudanya sahip olduğu coğrafi konumu, derin kıta sahanlığı, tarihi iskelesi ile İstanbul ile Bursa arasında ulaşımda önemli bir köprü konumundadır. Aynı zamanda geniş bir hinterlanda sahip olan Mudanya İskelesi tarihten günümüze önemli bir ihracat ve ithalat limanı işlevi görmüştür. Bu işlev kentin tarihi gelişiminde kilit bir rol oynamıştır. Mudanya'nın bir sahil kenti olması kentin sosyo-ekonomik ve kültürel yapısının şekillenmesinde geçmişten bugüne büyük etkisi olmuştur.

Antik dönemde Mudanya, Bursa'nın 'biricik liman şehri' olarak gösterilir. Roma'nın Akdeniz dünyası ile entegre olan Marmara kıyıları Mudanya'nın da önemini arttırmıştır (Oğuzoğlu, 2013: 29). Bursa'yı İstanbul ve Avrupa'ya bağlayan en kısa denizyolu bağlantısı Mudanya-İstanbul arasındadır. Bu yol ilkçağ'dan günümüze kadar işlevselliğini sürdürmüştür. Günümüzde artan nüfus ve yoğun nüfus hareketliliğine bağlı olarak bütün ulaşım sistemleri gibi denizyoluna duyulan ihtiyaç da her geçen gün artmaktadır. Mudanya, bu ihtiyacı bölgesel çapta karşılayabilecek coğrafi konuma ve ulaşım potansiyeline sahiptir. Çeşitli medeniyetler başkentlik yapmış İstanbul kentinin iae ihtiyacının özellikle Osmanlılar döneminde büyük oranda Mudanya yoluyla karşılandığını bilmekteyiz. Ayrıca İstanbul ile Anadolu arasındaki ekonomik, askeri ve sosyo-kültürel etkileşimde Mudanya önemli bir role sahip olmuştur. Denizyolu ulaşımının Mudanya'nın kentsel gelişimini etkileme sürecini geçmişten bugüne incelediğimizde çok büyük bir işleve sahip olduğunu görmek mümkündür.

Osmanlı döneminde Mudanya kayıkları İstanbul'da Eminönü'ne yanaşırlardı. 19.yy da kullanılmaya başlanan vapurlar da Galata ile Eminönü arasında demir atarlardı. Dolayısıyla İstanbul'dan başlayacak deniz yolculuğunun başlangıç yeri olarak Eminönü İskelesi kabul edilmelidir. İstanbul'daki Eminönü iskelesinden Bursa'nın Mudanya İskelesine kadar uzanan denizyolu mesafesi yaklaşık 46 deniz mili (85.192 km.)'dir. Mudanya-Bursa arası karayoluyla yaklaşık 30 km.'dir. Bu sayılara göre belirtilen güzergahta İstanbul-Bursa arasındaki toplam yol mesafesi 115 km.'dir. Vapurun kullanılmasından önceki dönemlerde kürekli veya yelkenli deniz vasıtası ile saatte ortalama 5 deniz mili (9.26 km.) hızla gidildiğinde 46 deniz mili mesafenin normal hava şartlarında yaklaşık 9 saat civarında sürdüğü tespit edilebilir. Bu süre, kullanılan kayık türü veya geminin büyüklüğü, kapasitesi, taşıdığı yük miktarı, rüzgarın

durumu ve denizin dalgalı olup olmayışı gibi etkenlere bağılı olarak azalabilir veya artabilir (Çiftçi: 2012: 20).

15.yy ortalarından 17.yy sonlarına kadar İstanbul-Mudanya arasındaki yolcu ve hafif yük taşımacılığında yaygın olarak pereme ve kayıklar kullanılmıştır. 18.yy'dan itibaren ise yakın mesafelerdeki yolcu taşımacılığında daha hızlı yol alabilen iki kişilik bir kayak türü olan piyadeler kullanılmaya başlanmıştır (Ertuğ, 2001). 19.yy'ın ikinci yarısından sonra Bursa ile İstanbul arasında buhar gücüyle çalışan yolcu taşımacılığı dışında ticari taşımacılık da yapan vapur seferleri başlamıştır. 1870 yılına gelindiğinde her hafta Cuma ve Salı günleri İstanbul'dan bir vapur sabahleyin kalkıp 4-5 saatte Mudanya'ya gelmekte yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra birer gün bekleyip Pazar ve Perşembe günlerinin sabahında ise İstanbul'a geri dönmekteydi. 19.yy sonlarında işletmeye açılan Mudanya-Bursa demiryolunun da etkisiyle deniz ulaşımında giderek artan bir hareketlilik görülmektedir. Şimendifer Kumpanyasına ait olan 2000 tonilatoluk vapurların yanaşmasına müsait iskele yapılmıştır (Çiftçi,2012).



Fotoğraf 19: Mudanya Kayıkları 20.yy 'ın İlk yarısı (Kaynak: Çiftçi,2012)

1890'lı yıllarda İstanbul-Mudanya arasında Fransız Sefareti Maiyet Vapuru, İngiliz Tüccar Vapuru ve Ticaret-i Bahriye vapuru gibi büyük tonajlı vapurlar seyrüsefer yapmaktaydılar (Çiftçi, 2012). Bu tarihlerde özellikle Doğu Avrupalı tüccarların talebiyle Mudanya'daki vapur seyrüseferi artmıştır (Akkuş, 2010).



Fotoğraf 20: Eski ve Yeni İskeleler (Kaynak: Çiftçi,2012)

1910 yılına gelindiğinde askeri nakliyatın hızlandırılması için Mudanya'daki gümrük idaresine ait iskelenin genişletilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Mudanya'daki ticari potansiyel her geçen gün artış gösterdiğinden yetersiz kalan eski iskele mevkiinde derinliği daha fazla olan yeni bir iskele yapılmıştır. Eski iskele ticari eşya ve kömür ihracına tahsis edilip, askeri nakliyat ve yolcu taşımacılığında da yeni iskelenin kullanılması tercih edilmiştir. 20.yy başlarında Mudanya limanında Rus şirketlerine ait vapurlar da görülmeye başlamıştır. İstanbul'da Marmara adıyla kurulan ve Marmara'da yolcu ve eşya taşımacılığı yapan Rus kumpanyası vapurları Mudanya-Trilye ve Armutlu iskelelerine çalışmaktadır. Ancak 1901 yılına gelindiğinde Mudanya kaymakamlığınca şirketin işlerine zarar veren zorluklar çıkarıldığı Rusya sefareti'nden verilen muhtırada ifade olunmuştur: Mudanya Limanı'ndan Rus şirketine ait vapur ile İdare-i Mahsusa'ya ait vapur birlikte bulunduğunda İdare-i Mahsusa'ya ait vapur hareket etmeden, Rus şirketine ait vapura binecek yolcuların tezkirelerinin vize ettirilmediği iddia edilmektedir (Çiftçi, 2012: 59). İstanbul ile Bursa arasında sefer yapan gemilerin güvenli seyrüseferi için keçi kaya mevkiine bir deniz feneri dikilmiştir. 20.yy boyunca Mudanya iskelesi ağır tonajlı vapurların, gemilerin yanaşabildiği, ticari kapasitesi yüksek bir nakliyat istasyonu haline gelmiştir.

Tablo 14: 1906 yılı Mudanya Limanı'na ait deniz taşımacılığı

Sancağı	Vapur		Yelkenli		Toplam	
	Adet	Ton	Adet	Ton	Adet	Ton
Osmanlı	322	75.921	833	9.538	1155	85.459
Yabancı	338	176.252	57	2.635	395	179.887
Toplam	660	252.173	890	13.173	1550	265.346

Kaynak: (Hüdavendigâr Vilayet Salnamesi, 1325: 321)

Yukarıdaki tablodan da anlaşıldığı gibi o dönemde Batılı devletlerin Osmanlı ticari hayatındaki belirgin etkisi net olarak görülmektedir. Mudanya İskeleyi'nde faaliyet gösteren toplam 660 vapurun yarısından fazlası yabancı şirketlere aittir.

20.yüzyıl başlarında Mudanya ve civarından başkente yapılan vapur seferleriyle seyahat etmekte olan yolcuların sayısının giderek artış göstermesi ve ulaşımın hızlı hale gelişi, bu hatta mürur tezkeresi (Osmanlı Devleti'nde ülke içinde seyahat etmek ve İstanbul'a gitmek için alınan izin ve geçiş belgesi; bir nevi iç pasaport) uygulamasının kaldırılmasıyla sonuçlanmıştır. 1909 tarihinde Hüdavendigâr vilayeti yönetiminin gerekçeli talebi doğrultusunda alınan karar gereği Mudanya ve Gemlik kasabalarının başkent İstanbul ile sınır komşusu olmasa da deniz yoluyla İstanbul'a yakın olmaları ve bu kasabalara gelip gidenlerin çok olması münasebetiyle mürur tezkeresinden muaf tutulması münasip görülmüştür (Çiftçi, 2012: 60).

Balkan savaşlarının başladığı yıllara gelindiğinde, Seyr-i Sefain İdaresi'nce gerçekleştirilen Mudanya-İstanbul deniz taşımacılığında ciddi sıkıntılar meydana gelmiştir. I.Dünya savaşı yıllarına gelindiğinde deniz taşımacılığında sıkıntılar daha da artmıştır (Çiftçi,2012: 61).

Mudanya'da 60 yaş üzeri yaşayanlardan alınan bilgiye göre, 1940'larda İncirdibi, İskeleye, Arnavutköy, Burgaz, Sırakayalar, Uzunyali ve Kocakarı gibi plaj ve dinlenme alanlarına gidenleri taşıyan tenteli, çift kürekli sandallar; kentin denizle bağlantısını canlı tutan ve ulaşımı sağlayan en önemli araçlardı. Günümüzde ise Mudanya içi ulaşımında deniz bağlantısı tamamen kesilmiştir ve taşımacılık minibüslerle yapılmaktadır. Mudanya ve Trilye arasında küçük yolcu taşıma araçlarıyla denizyolu ulaşımının sağlanması, Kumyaka ve Trilye'nin Mudanya ile bütünleşmesini sağlayacağı gibi turizm kapasitesinin de genişlemesini sağlayabilecektir (Ertürk, 2013: 125).

Osmanlı döneminde İstanbul'dan Bursa'ya gidebilmek için boğazı deniz yoluyla geçtikten sonra kara yoluyla İzmit körfezi etrafında dolaşarak Yalova üzerinden Bursa'ya ulaşıldı. Bu yolun uzunluğu yaklaşık 240 km'dir. Denizyolu bu mesafeyi yarı yarıya indirmektedir. Ayrıca ulaşım süresi, taşıma konforu, güvenlik ve ekonomik yönlerden de avantaj sağlamaktadır. Aynı yol at sırtında günde 60 kilometre kat edilerek ve dinlenerek gidildiğinde 4 günde tamamlanmaktaydı. Oysa bu seyahat deniz yolu kullanılarak 9 saat kayıkla, 8 saat de yürüyerek toplam 17 saatte tamamlanabilmekteydi. Aynı mesafe Mudanya-Bursa arası yürüyerek değil de atla gidildiğinde 12 saate inmektedir. Bu güzergâh 19.yy'ın ikinci yarısında ise 5 saatlik vapur ve 2 saatlik tren yolculuğuyla toplam 7 saatte tamamlanabilmektedir (Çiftçi,2012).

Günümüzde ise Boğaz köprüleri, Körfez geçişinde Osmangazi köprüleri kullanılarak 154 km'ye inmiş olan İstanbul-Bursa yolu toplam 2 saat 25 dakika gibi eskiye göre çok kısa bir zamanda aşılabilmektedir. Deniz yolu kullanıldığında ise süre Yenikapı iskelesinden Arabalı Feribot ya da Deniz otobüsleriyle Güzelyalı İskelesine, Sirkeci iskelesinden ise Mudanya merkez iskeleye 1 buçuk saat gibi bir sürede varılmaktadır. Buna kara yolu bağlantısını da eklediğimizde 2 saatten az bir sürede İstanbul'dan Bursa'ya varmak günümüzde mümkün olmaktadır.



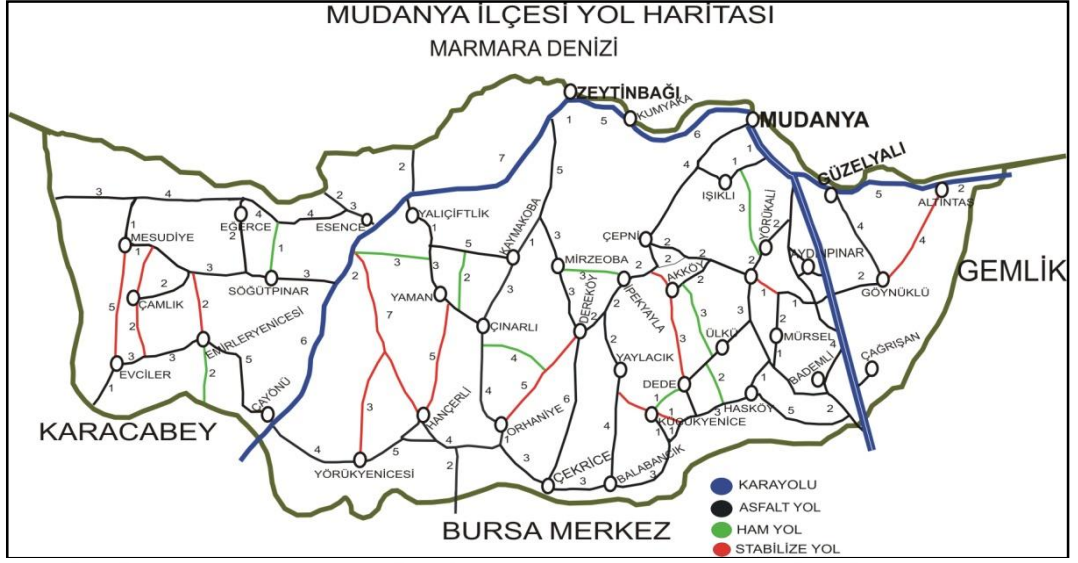
Fotoğraf 21: BUDO iskelesinden görünüm (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

Şu anda bölgede en etkin biçimde kullanılan ulaşım türü karayolu ulaşımıdır. Bilindiği gibi karayolu ulaşımı ekonomik, toplumsal ve zaman maliyetleri açısından en maliyetli ulaşım türüdür. Denizyolu ulaşımının maliyetleri ise karayolu ulaşımına göre son derece düşüktür. Bursa'nın Mudanya ile olan yakınlığı, Bursa açısından deniz ulaşımını avantajlı ve etkin bir duruma getirmektedir. Mudanya'da denizyoluna yapılacak büyük ölçekli altyapı yatırımları bir yandan karayolu ulaşımıyla ciddi bir rekabet yaratırken diğer yandan mevcut karayolu altyapısı ile bir birlerini tamamlayıcı etkin bir ulaşım sistemi oluşturulabilecektir. Böyle bir ulaşım sistemi ülke ekonomisine önemli ekonomik faydalar sağlamanın yanı sıra, toplumsal faydalar da sağlayabilecektir (Ertürk, 2013: 125).

3.5.3. Karayolu

Mudanya'nın bilinen ilk karayolu Antik Dönemde Romalılar tarafından yapılan Mudanya ile Gemlik arasındaki şose yoldur. Osmanlı döneminde Mudanya-Bursa arasındaki toprak yol çeşitli dönemlerde genişletilmiş ve yenilenmiştir. 17.yy'da Şeyhülislam Kara Çelebizade Abdülaziz Efendi, Bursa-Mudanya yolunun bazı yerlerine döşeme taş kaldırımları yaptırmış ve bunların mütemadiyen tamiri için vakıflar tahsis etmiştir (Bursa Şer'iyeye Sicilleri, B119,60b-61a). Sultan Abdülmecid'in Bursa ziyareti sırasında, şehrin iki limanı olan Gemlik ve Mudanya'ya uzanan 25 ve 30 kilometrelik iki yol düzenlenmiştir. Aynı şekilde Osmanlı padişahı Abdülaziz'in 1861 yılındaki Bursa ziyareti için yapılan yol hazırlıkları sürecinde de Bursa-Mudanya yolu genişletilmiştir. 19. yy'ın ortalarından itibaren Bursa'nın ilçeleri ile arasındaki karayolu taşımacılığı arasında önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Mudanya ve Gemlik iskelelerinden Bursa'ya kadar şose tabiriyle anılan yeni yollar yapılmaya başlanmış ve bu yollar üzerinde taşımacılık yapmak isteyenler şirketler kurmuştur (Çiftçi, 2012).

Mudanya çevre il ve ilçelere ulaşılabilirlik bakımından son derece elverişli bir coğrafi konuma sahip olup bir geçit özelliği taşımaktadır. Mudanya sahilinden giden 10 km'lik bir yol ile Trilye'ye bağlıdır. Dar ve virajlı olan bu yol, ilerde Bursa-Karacabey asfaltına çıkmaktadır. Bursa yolu Mudanya'ya girmeden önce bir kol ile Güzelyalı'ya ayrılmakta ve Gemlik'e kadar gidilebilmektedir. Gemlik'ten ulaşım Bursa üzerinden olabileceği gibi, Kurşunlu köyü içinden geçen sahil yolu ile de yapılabilmektedir (Ceylan, 2003).



Şekil 23: Mudanya İlçesi Yol Haritası (Kaynak: www.mudanya.gen.tr)



Fotoğraf 22: Bursa- Mudanya Karayolundan bir görünüm (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

İstanbul-İzmir otoyolu projesi İstanbul ile Bursa arasında işlevsel bütünlüğün kurulmasında önemli bir araç olarak görülmektedir. Bursa İl Çevre Düzeni Planında da belirtildiği gibi ‘ Özellikle ana ulaşım bağlantıları, uluslararası otoyollar, limanlar ve liman bağlantıları Bursa’nın önceliklerine göre değil, İstanbul’un belirlediği üretim sisteminin bileşenleri olarak belirlenmiştir. Bu durum İstanbul ve Bursa bütünleşmesi

açısından Bursa'nın kendi önceliklerinden ve dinamiklerinden taviz vermesi anlamına gelmektedir (Ertürk: 2013:116).

3.6. Kentsel Sorunlar

Mudanya ilçesi kuruluş itibari ile tarih öncesi bir yerleşim birimidir. Bu itibarla o dönemde kurulmuş birçok yerleşim yeri gibi günümüz anlamında kentsel altyapı düşünülerek kurulmuş bir yerleşim birimi değildir. O dönemde kentsel altyapıdan daha çok korunaklı bir liman olması öncelikli tercih olduğundan kent oluşumuna uygun olmayan dar kıyı kesiminde sıkışıp kalmıştır. Günümüz kentsel altyapı açısından uygun olmayan bir coğrafi konuma sahiptir. Buna rağmen kentleşme yeterli altyapı oluşturulamadan günümüze kadar devam etmiştir. Günümüzde de kentsel gelişim kıyı boyunca dar bir şerit içinde devam etmektedir.

Coğrafi konumu, kıyının hemen gerisinde başlayan yüksek tepeler, ormanlık alanlar yerleşmenin dairesel olarak gelişimine engel olmaktadır. Kıyının derin olması, denizi doldurarak alan kazandırılması imkânını da zorlaştırmaktadır. Girit Mahallesi dışında modern kentsel imar planlarına uygun olmayan yapılaşma trafik sorunu, otopark yetersizliği, yetersiz yollar, düzensiz sahil, çarpık ve plansız kentleşme, yeşil alanların yetersizliği, rekreasyon alanlarının yokluğu ve geniş bir kent meydanının olmaması gibi birçok sorunu da beraberinde getirmiştir.

Osmanlı devletinin son yıllarından başlayarak dönem dönem yaşanan olağanüstü toplumsal hareketlerden dolayı yoğunlaşan ve günümüze kadar devam eden farklı yerlerden göç alan Mudanya'da son 50 yılda nüfus artış hızının yaklaşık 50 kat artması nedeniyle kentsel yapılaşma söz konusu hızlı nüfus artışını karşılayabilecek imkânlardan sürekli yoksun kalmıştır.

3.6.1. Su ve Atık Su Kirliliği

Kentteki sanayi sektörünün giderek artan su ihtiyacı, tarımsal sulama ihtiyacı, hızla artan nüfusun temizlik, içme ve diğer kullanım alanlarındaki su ihtiyacının karşılanmasında büyük sorunlar yaşanmaktadır. Buna karşılık mevcut su potansiyelinin küresel ısınma başta olmak üzere diğer çevresel sorunlardan dolayı her geçen gün biraz daha tüketilmesi önemli bir sorun olarak önümüzde durmaktadır. Daha önceki yıllarda şehrin içerisinden geçen dereler ya kurumuş ya da yerini günümüzde apartmanların kapattığı beton alanlarına bırakmıştır.

Mudanya ilçesinde birinci öncelikli çevre problemi su kirliliği olup, AAT ile sonlanmayan kanalizasyon şebekesi ve deşarj standartlarının sağlanamaması su kirliliğine sebep olan faktörler arasındadır. Ayrıca, tarımsal amaçlı ilaçların ve kimyasal gübrelerin kullanımı kirliliği artıran faktörlerdir. Mudanya ilçesinde ön arıtma ve derin deniz deşarjı sistemi ile evsel atık su bertarafı yapılan Bursa Su ve Kanalizasyon İşleri (BUSKİ)'ne ait Mudanya Güzelyalı Derin Deniz Deşarjı ve Terfi Pompa İstasyonu bulunmaktadır. Tesisin kapasitesi 25.000 m³/gün olup Marmara Denizi'ne deşarj yapılmaktadır. Bununla birlikte tesis deşarj standartlarını sağlayamadığından BUSKİ tarafından gerekli yatırımların yapılarak tesisin tam arıtma yapacak şekilde ileri biyolojik arıtma tesisi ile entegre edilmesi planlanmaktadır (BEBKA, 2011).

Mudanya'da yaşanan çevresel kirlenme deniz suyunun da kirlenmesine yol açmıştır. Ülkemizin sanayi bölgelerinin çevrelediği Marmara denizinin genel kirlenmesi Mudanya'nın kıyılarındaki kirliliği daha da arttırmıştır.

3.6.2. Hava Kirliliği

İlçede diğer öncelikli problem ısınma kaynaklı hava kirliliği problemi olup, hava kalitesi izleme ve ölçüm istasyonu bulunmamaktadır. Ancak İlçeye doğalgaz yatırımının yapılması hava kirliliği problemini de ciddi oranda azaltmıştır. İlçe'de hakim olarak esen poyraz hava sirkülasyonunu arttırmakta ve havanın temizlenmesine katkıda bulunmaktadır.

Kentte etkili rüzgârların frekansı ve yönü dikkate alınarak imara açıldığı düşünülen şehrin eski yerleşme alanlarından olan Girit Mahallesiindeki örnek kentsel altyapı dışında kentleşmenin vazgeçilmez unsurlarından olan hava sirkülasyonu olgusu Mudanya'nın yeni yerleşim alanlarında dikkate alınmamıştır. Ancak eğitim ve bakım koşullarının doğal olarak uygun olması kentteki havanın kalitesini arttırmada etkili olduğu gözlenmiştir.

3.6.3. Katı ve Tehlikeli Atıklar

Mudanya'da da diğer ilçelerde ifade edilen benzer problemler yaşanmaktadır. İlçe belediyesi sınırları içerisindeki katı atıklar, Hamitler Katı Atık Düzenli Depolama Sahasına gönderilmektedir. Mudanya belediyesinin ambalaj atığı yönetim planı mevcut olup, kaynağında ayrı toplama işlemi yapılmakta, ancak ilçe sınırları içerisinde ambalaj atıklarını işlemek üzere geri kazanım ve dönüşüm tesisleri bulunmamaktadır. Diğer

tarafından, tıbbi atıklar konusunda il genelinde uygulanan yöntem uygulanmakta ve tıbbi atıklar Bursa Tıbbi Atık Sterilizasyon Tesisine gönderilmektedir. Tehlikeli ve özel atıklar ile ilgili olarak ilçede geri kazanım ve bertaraf tesisi bulunmamaktadır.

3.6.4. Gürültü Kirliliği

İlçede üçüncü öncelikli problemlerden birisi olarak özellikle rekreasyon ve eğlence yerlerinden kaynaklı gürültü kirliliği bulunmaktadır. Konu ile ilgili olarak şikâyetlere istinaden denetimler yapılmaktadır. Mudanya/Güzelyalı İDO feribot iskelesinin ardından yapılan BUDO Deniz Otobüsü iskelesiyle birlikte Mudanya İstanbul'dan gelen transit yolcu sayısının artmasıyla daha da kalabalıklaşmıştır.

3.6.5. Trafik ve Otopark

Mudanya Belediyesi'nin 2015-2019 yılları kapsayan stratejik plan doğrultusunda yapılan kamuoyu araştırmalarına göre tespit edilen sorunların başında trafik ve otopark sorunu gelmektedir. Vatandaş, Kanaat Önderleri ve Belediye personelinin fikrinin sorulduğu anket çalışmalarına göre bu iki sorun ekonomik sorunlar başta olmak üzere bütün diğer sorunlardan daha öncelikli hale gelmiştir. Katılımcılara göre trafik sorunu % 47.9 ile en başta gelmektedir. Bunu % 34.3 ile otopark sorunu takip etmektedir (Mudanya Belediyesi, 2015).



Fotoğraf 23: Mudanya'ya kent girişinde yaşanan trafik sıkışıklığı
(Fotoğraf: Sinan Albayrak)

Mudanya, sayfiye yeri olma özelliğinden dolayı özellikle hafta sonları başta Bursa olmak üzere civar kentlerden ziyaretçi akınına uğramaktadır. Bu durum kent ekonomisi için olumlu olsa da ortaya yoğun bir trafik ve otopark sorunu çıkartmaktadır. Gelen ziyaretçi yoğunluğundan dolayı sabah saatlerinde kente girişte, akşam saatlerinde ise kent çıkışında trafik bir süreliğine kilitlenmekte ve uzun araç kuyrukları oluşmaktadır.



Fotoğraf 24: Mudanya Kent merkezi kavşak noktasındaki trafik yoğunluğu (Fotoğraf: Sinan Albayrak)

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentin sorunları yalnızca merkezi ve yerel yönetimlere veya şehircilik uzmanlarına ya da her ikisine de bırakılmayacak kadar ‘ciddidir’. Son yıllarda özellikle batı ülkelerinde çeşitli kentsel hareketlerle de desteklenen bu düşünceler, kentsel mekanın ve hayatın düzenlenmesinde gerçek bir demokratikleşmenin ancak kentlilerin kentlerine sahip çıkmasıyla sağlanacağına ısrar etmektedirler (Sevgi, 1988:6).

Bursa’nın en güzel sayfiye yerlerini başında gelen Mudanya, doğal güzellikleri, eşsiz kentsel mimarisi ile gözde bir rekreasyon ve eğlence alanıyken günümüzde bu özelliklerini kısmen yitirmiştir. Örnek teşkil eden, doğa ile denizle ölçekli ve sağlık kentsel doku günümüzde tam olarak korunamamıştır ve yeni Mudanya tarafından kuşatılmıştır. Yeni Mudanya’nın fotoğrafı betonlaşmış yamaçlar, molozla doldurulmuş sahil, bozulan kıyı şeridi, kirlenmiş, balıksız deniz ile çarpık kentleşmenin bariz olarak görüldüğü bir fotoğraftır.

Mudanya’yı teknolojinin de desteğiyle güçlü bir canavara dönüşmüş yeşil alanları yutan, tarihi mimari yapıları yok eden, zeytin alanlarını beton yığınlarıyla dolduran inşaat sektörünün oluşturduğu çarpık kentleşme mantığından korumamız gerekmektedir. Mudanya’nın geçmişte bir sayfiye alanı olduğunu unutmamalıyız. Ülkemizde gittikçe ekonominin en büyük sektörü haline gelen hizmet sektörünün en önemli kolu olan bacasız sanayi olarak da tabir edilen turizm sektörünün gerektirdiği her türlü doğal, tarihi ve kültürel altyapıya sahip olan ilçemizin bu özelliklerini göz önünde bulundurarak gelişimine katkı sunmalıyız. Bunun için devlet ya da özel sektördeki tüm kuruluşlar eşgüdüm halinde bu hedefe yönlendirilmeli. Mudanya’mızı sanayi sektörünün her türlü olumsuz etkisinden uzak tutmalıyız. Sahip olduğu ulaşım imkânları geliştirilip turizm ve ticaret başta olmak üzere hizmet sektörünün hizmetine sunulmalıdır.

İlçe’de halen faaliyet gösteren sanayi kuruluşlarının şehrin dışına taşınması için gerekli hazırlıklar yapılmalı ve bu proje en kısa zamanda gerçekleştirilmelidir. Yerlerinin de yeşil alan ya da park olarak düzenlenmesi için belediye öncülüğünde gerekli işlemler yapılmalıdır.

Deniz kirlenmesini önlemek için en kısa zamanda artıma tesisi geliştirilmeli, modernize edilmeli ve katı atık dönüşüm sistemi kurulmalı. Mudanya’da sit alanının

dışında tarihi dokuyu bozmadan geniş bir kent meydanı oluşturulmalı, park, bahçe ve yeşil alanlar arttırılmalı.

Yıldız tepe mevkiindeki boş arazinin bir amfi tiyatroya dönüştürülmesiyle kentin kültürel ihtiyaçlarından bir tanesi daha karşılanacaktır. Özellikle yaz aylarında burada yapılacak yöresel yemek ve ürünlerle ilgili festivaller ile sanatsal kültürel etkinlikler turizme de katkı sunacaktır. Ayrıca açık hava sineması işlevi de görebilecek olan bu amfi tiyatro ilçe'de ihtiyaç duyulan kültürel bir eksikliği de gidermiş olacaktır. Bundan sonra tarihi evlerinin bulunduğu alanda, özellikle Girit mahallesinde yapılacak tüm binaların eski Mudanya mimarisinin estetik dokusuna uygun olarak yapılması için gerekli tüm önlemler belediye tarafından alınmalıdır.

Yeni oluşturulacak mahallelerde projelerin hâkim rüzgâr yönü ve hava sirkülasyonu hesaplanarak hazırlanması hususunda gerekli önlemler alınmalıdır. Günümüzde toplu taşımanın en önemli unsuru olan raylı sistemlerin öneminin gecikmiş de olsa ülkemizde anlaşıldığı ve bu alanda çalışmalar yapıldığını görmekteyiz. Türkiye'nin ilk demir yolu hatlarından olan Bursa-Mudanya raylı sisteminin modern bir anlayışla yeniden oluşturulması hem İlçemiz hem de İstanbul için ulaşım açısından büyük fayda sağlayacaktır.

İlçemizde tarihten beri önemli bir ekonomik faaliyet olan zeytinciliğin arazi rantı ve inşaat sektörüne yenik düştüğünü görmekteyiz. Bu olumsuz gidişatın mutlaka durdurularak kent ekonomisine önemli katkısı olan bu tarımsal faaliyetin geliştirilmesi ve yetismekte olan ve literatüre de Trilye (Mudanya) Tipi zeytin olarak geçen sofralık zeytinlerin üretiminin gelecek kuşaklara da aktarılması gerekmektedir. Bunun için gerekli her türlü önlem alınmalıdır.

24 saat yükleme ve boşaltma işlemlerinin yapılabildiği Mudanya İskelesinin modernize edilerek limana dönüştürülmesi, vinç ve grayn gibi yükleyicilerle donatılması ithalat ve ihracatın gelişimi açısından büyük kolaylıklar sağlayacaktır. Ayrıca İstanbul Mudanya Arasındaki Modern ulaşım alt yapısının yenilenerek geliştirilmesi şehir ulaşımına katkı sağlayacak ve kentteki turistik-ticari potansiyeli arttıracaktır. Mudanya çevresindeki kara ve altyapısı bulunan demiryolu ulaşım ağlarının geliştirilmesiyle kırsal alandan Mudanya kent merkezine yaşanacak göçün önlenmesi sağlanacak ve kırsal alandaki üretimin devamlılığı desteklenecektir. Bu yolla

ayrıca kentteki aşırı nüfus artışının sonucu olan çarpık kentleşme kısmen de olsa engellenmiş olur. Ayrıca kırsal alandaki nüfusa her türlü sosyal, kültürel hizmetin ulaştırılması kolaylaşır. Yeni belediye yasasıyla birer mahalleye dönüşen köylerin kent için yük olmaktan çıkıp destekleyici unsurlar haline dönüşmesi sağlanacaktır.

Mudanya-Bursa arasındaki tarihi demiryolu yeniden yapılırken, istasyonların tarihi doku göz önünde bulundurularak restore edilmesi önem taşımaktadır. Kentteki diğer tarihi ve turistik mekânların aynı anlayışla kentin tarihi dokusuyla uyumlu bir şekilde restore edilmesi turistik altyapının sağlamlaştırılmasına katkı sağlayacaktır.

Şehir içi deniz taşımacılığı geliştirilmeli, bu yolla Mudanya-Kumyaka-Trilye bütünleşmesi sağlanacağı gibi turizm kapasitesinin de genişlemesi sağlanacaktır. Ayrıca kentteki ulaşım olanaklarına yeni bir seçenek eklenecektir.

Geçmişte geleneksel olarak yapılan Mudanya'ya özgü festivallerin yeniden canlandırılması, Mudanya'ya özgü tarımsal ürünlerin tanıtımı gibi faaliyetler turizme ve dolayısıyla kentin ekonomisine katkı sunacaktır. Dünya'da gelişmiş örnek kentlerle 'Kardeş Kent' anlayışı çerçevesinde bağlantılar kurarak geliştirilecek ortak projelerle Mudanya'nın hem tanıtımı hem turistik potansiyelinin geliştirilmesi için çalışmalar yapılmalıdır.

Modern Kentleşmenin gereği olarak kentsel fiziki alt yapı ve diğer donanımların iyileştirilmesi kadar kentlileşme kültürünün de yaygınlaştırılması gerekir; kısaca kentleşme kadar kentlileşme olgusu üzerinde de yoğunlaşmak ve bu konuda yapılması gerekenleri tespit edip gereğini yapmak gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL, Ş. (2012): “6360 Sayılı Yasa’nın Türkiye’nin Yerel Yönetim Dizgesi Üzerine Etkileri: Eleştirel Bir Değerlendirme”, *Toplum ve Demokrasi*, Yıl 6, Sayı 13-14, Ocak-Aralık, s. 153-176
- ADİYAMAN, K. (2008): *Kentleşme Sürecinde Türkiye ve Kent Kimliği*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya
- AKKUŞ, M. (2008): “19. Yüzyılda Bursa’daki İpek Ticaretini Geliştirmeye Yönelik Bir Kurum: Vapur Kumpanyası ve Nizamnamesi”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Ankara
- AKKUŞ, T. (2010): *Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e Bursa Kent Tarihinde Gayrimüslimler*, Libra Yayıncılık, İstanbul
- ARTUN, E. (2006): *Türkiyat Araştırmaları*, Erman ARTUN Özel Kitaplığı, Sayı 5
- ASLANOĞLU, R. (2000): *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*, Ezgi Kitabevi, Bursa
- AVCI, S. (1993): “Türkiye’de şehir ve şehirli nüfusun dağılışı”, *Türk Coğrafya Dergisi* 28, 249-269. İstanbul
- AYDIN, S. (2001): “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç Dergisi* 11, 2001
- BAL, H. (2003): *Kentsel Yapı ve Kentlileşme Süreci*, Fakülte Kitabevi, Isparta
- BEBKA, (2011): *Bursa Eskişehir Bilecik Bölge Planı (2010 - 2013)*.
- BİBERCİ, K. (1981): *Mudanya, Yeni Hayat Ansiklopedisi*, Cilt V, İstanbul.
- BOOKCHİN, M. (1999): *Kentsiz Kentleşme*, (Çev. Burak UZYALÇIN), Ayrıntı Yayınları, İstanbul
- ÇAĞLARIM, N. (1994): *Mudanya’da Geleneksel Konut Mimarisinin Gelişimi ve Günün Şartlarına Uyarlanması Üzerine Bir İnceleme (3.Bölge)*, *Yüksek Lisans Tezi*, Mimarlık Anabilim Dalı, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- CENGİZKAN, A. (2004): *Mübadele Konut ve Yerleşimleri*, Arkadaş Yayıncılık, Ankara.
- CEYLAN, G. (2003): *Marmara’nın İncisi Mudanya & Saklıkent Zeytinbağı*, Mudanya Belediyesi Kültür Yayını No 1, Ceylanlar Matbaacılık, İzmir
- ÇEZİK, A. (1982): *Kentleşme Yerleşme Sektörel Raporu*, D.P.T. - S.D.D. yayını, Ankara
- ÇİFTÇİ, C. (2012): *Osmanlı Döneminde Mudanya İskelesi ve Gümrüğü*, Bursa Araştırmaları Merkezi, Bursa.

- DARKOT, B. (1966): “Türkiye’de nüfus artışı ve şehirleşme”, *Mimarlık Dergisi*, Sayı 11.
- DOĞANCI, K. (2007): Antik Dönemde Mudanya, Ulusal Tarihimizi Taçlandıran Kent: Mudanya, Bursa
- DOSTOĞLU N. T ve ORAL E. Ö. (1999): “Bir Osmanlı Başkenti Bursa’nın Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Fiziksel Değişim Süreci”. *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı: Uluslararası Bir Miras Sempozyumu Bildiri Kitabı*. YEM Yayınları, İstanbul
- DÖRTOK-ABACI, Z. (2005): Modernleşme Sürecinde Bursa Kenti’nin Mekansal ve Sosyal Değişimi (1860-1910), *Doktora tezi*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Kentleşme Ve Sorunları Bilim Dalı, Bursa.
- DURAK, S. (2013): “Kentın Belleğinde Kaybolmuş İzler: Bursa-Mudanya Demiryolu İstasyonları”, *Bursa’da Yaşam Dergisi*, Bursa
- Dünya Bankası Sosyal Kentsel Kırsal Kalkınma ve Afet Yönetimi Küresel Uygulama Grubu, (2015): Anadolu Kaplanlarının Yükselişi: Türkiye Şehirleşme İncelemesi,
- DÜVENCİ KARAKOÇ, F. (2008): Modernleşmenin İçinden Çıkan Mudanyalı Aile: Ahmet Rüştü Efendi ve Oğlu Mehmet Hayri Bey (İpar), Gaye Kitapevi, Bursa
- ERTUĞ, N. (2001): *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- ERTÜRK, H. (2013): ‘Mudanya Bursa’nın İstanbul’a Açılan Kapısıdır’ Kürselleşme sürecinde İstanbul-Bursa Bütünleşmesi Üzerine Bir Analiz, *Bursa’da Yaşam Dergisi*, Bursa.
- GÜNDÜZ, S. (2015): “Bursa’nın Antik Deniz Limanları”, *U.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* cilt 8, sf. 105-146, Bursa
- GÜRSAKAL, N. (2013): “Denize Açılan Kapı Mudanya”, *Bursa’da Yaşam Dergisi*, Bursa.
- HARVEY, D. (2003): *Sosyal Adalet ve Şehir*, (Çev. Mehmet Moralı), Metis Yayınları, İstanbul.
- IŞIK, Ş. (2008): “Türkiye’de Üniversitelerin Kentleşme Üzerine Etkileri”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Cilt: 10, Sayı:3, İzmir
- IŞIK, Ş. (2005): “Türkiye’de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri”, *Ege Coğrafya Dergisi*, S. 14, İzmir.
- IŞIK, Ş. (2012): *Karaburun Yarımadasının Tarihsel Coğrafyası*, Ege Üniversitesi Basımevi, Bornova, İzmir.

- İÇDUYGU, A. ve SİRKECİ İ. (1999): “Cumhuriyet Dönemi Türkiye’inde Göç Hareketleri”, (ed.) Oya Baydar, *75 Yılda Köylerden Şehirlere*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- İNAN, M., (2004): “Mudanya’da bir İncirdibi Vardı...”. *Mudanya Bayram Gazetesi*. 14 Kasım 2004 Pazar, Yıl:5, Sayı:5, Mudanya Gazeteciler Derneği, Bursa
- İŞBİR, E. (1982): *Kentleşme ve Metropolitan Alan Yönetimi*, Atilla Yayınları, Ankara.
- İZBİRAK, R. (1982): Bursa, *Yurt Ansiklopedisi*, Cilt 3, İstanbul.
- KAYA, E. (2007): Kentleşme ve Kentlileşme, İlke Yayıncılık, İstanbul.
- KELEŞ İ. (1997): Türkiye’de Göç Eğilimleri ve Şehirleşme Süreci, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 2, Ankara.
- KELEŞ, R. (1976): *Kentbilim İlkeleri*, Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, Ankara.
- KELEŞ, R. (1992): *Kentleşme Politikası*, İmge Kitabevi, Ankara.
- KELEŞ, R. (1998): *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*, İmge Yayınları, Ankara.
- KELEŞ, R. (2008): *Kentleşme Politikası*, 9. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.
- KELEŞ, R. (2010): *Kentleşme Politikası*, 11.Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.
- KIZILÇELİK, S. (2000): *Sosyoloji Yazıları*, Anı Yayınları, Ankara.
- KÜYÜK, N. (2011): Yerel Yönetimlerin Kürt Kökenli Grupların Büyükşehirlere Göç Sonrası Entegrasyon Sorunlarına Yaklaşımı: Ankara Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- MARMARABİRLİK, <http://www.marmarabirlikakademi.com/tr/zeytin-kutuphanesi>
Erişim: 30.11.2017.
- Mudanya Belediyesi Stratejik Planı 2015-2019,
<http://www.mudanya.bel.tr/files/1421677580.pdf>, Erişim: 20.06.2015.
- MUDANYA KENT REHBERİ (2018): Barışın ve Kardeşliğin Başkenti: Mudanya, Bursa.
- MUTLU, S. (2007): Türkiye’de Yaşanan Gecekondulaşma Süreci ve Çözüm Arayışları: Ankara Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- NİRAY, N. (2002): “Tarihsel Süreç İçerisinde Kentleşme Olgusu ve Muğla Örneği”, *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Muğla.
- OĞUZOĞLU, Y. (2007): *Ulusal Zaferimizi Taçlandıran Kent: Mudanya* , Mudanya Belediyesi Yayınları, Bursa.

OĞUZOĞLU, Y (2013): “Mudanya Tarihinden Sayfalar”, *Bursa’da Yaşam Dergisi*, Bursa.

ÖTÜKEN, S.Y., vd., (1986): “Mudanya İlçesi”, *Türkiye’de Vakıf Abideler ve Eski Eserler, Cilt 4*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları , Ankara.

ÖZER, A. (1998): “Güneydoğu’da Kentleş(me)me Dramı”, *Görüş Dergisi*, Sayı 34

ÖZGÜÇ, N. (1984): *Turizm Coğrafyası*. İ.Ü.Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.

ÖZMEN, B. (2000): 17 Ağustos 1999 İzmit Körfezi Depremi’nin Hasar Durumu, Türkiye Deprem Vakfı, Ankara.

ÖZSÜLE, Z. (2005): Geleneksel Yerleşimlerin Korunması Açısından Kültürel Peyzaj Değerlendirilmesi: Mudanya Örneği, *Doktora Tezi*, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul Üniversitesi, İstanbul

Resmî Gazete ile ilâm : 15 .VII. 1953 - Sayı : 8458

SATILMIŞ, S. (2016) Osmanlı’da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu, Tarih ve Gelecek Dergisi, Cilt 2, Sayı 2, Muş

SEVGİ, C. (1988): *Kentleşme Sürecinde İzmir ve Gecekondular*, İzmir (Merkez İlçe) Konak Belediyesi Kültür Hizmetleri, İzmir

TATLIDİL, E. (1992): “Kent Sosyolojisi: Kuramlar ve Kavramlar”, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi *Sosyoloji Dergisi*, Sayı:3, İzmir

T.C. Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, (2003-2017): Mudanya Tarım İlçe Müdürlüğü, Çiftçi Kayıt Sistemi Verileri, Mudanya

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Bursa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, www.bursakulturturizm.gov.tr/

Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr.

TÜRK PRYSMİAN KABLO VE SİSTEMLERİ A.Ş. VE BAĞLI ORTAKLIĞI 1
OCAK - 30 EYLÜL 2014 ARA DÖNEM FAALİYET RAPORU 31.10.2014

UTKU, Ö. (2001): Bursa Ansiklopedisi (Toplumsal Yaşam) Avrasya Etnografya Vakfı Yayınları, Bursa

ÜZÜMERİ, M.E., DİNÇER, S., KAZANCI, S. (1987): “Mudanya”, Türk Ansiklopedisi, Cilt IV, Ankara

YALMAN, B. (2013): *Marmara’nın İncisi: Mudanya*, Mudanya Belediyesi , Bursa

ÖZGEÇMİŞ

25 Ekim 1988 yılında Bursa’da doğdu. İlk ve Orta öğrenimini Mudanya’da tamamladı. 2007 yılında Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümünde üniversite eğitimine başladı. 2009 yılında Universitat Bremen’de Erasmus programı dahilinde Almanya’da eğitim gördü. 2008-2012 yılları arasında Ege Üniversitesi Coğrafya Topluluğu başkanlığı ve aynı dönemde EGEA- European Geography Assosation (Avrupa Genç Coğrafyacılar Topluluğu) Türkiye temsilciliği yaptı. Bu topluluk bünyesinde 2008-2012 yılları arasında Slovenya, Rusya, İtalya, Sırbistan ve İspanya’da çeşitli kongrelere katıldı. 2012 yılında Ege Üniversitesi Eğitim Fakültesi’nde pedagojik formasyon eğitimini tamamlayarak mezun oldu. 2015 yılında İstanbul Kağıthane ilçesi Gültepe Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’nde başladığı Coğrafya Öğretmenliği görevine halen Kağıthane Sadabad Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’nde devam etmektedir.

ÖZET

Kentleşme olgusu salt bir nüfus hareketi değildir. Bu hareketin sosyo-ekonomik ve kültürel boyutları söz konusudur. Etkileri ve sonuçları itibariyle toplumu büyük oranda değiştiren ve kalıcı olarak dönüştüren küresel bir olgu olan kentleşme, aynı zamanda modernleşmenin altyapısını oluşturan en önemli süreçlerden birisidir. Sanayi devrimine kadar işlevsel ve yapısal olarak çok az değişim gösteren kentler sanayileşmeyle beraber hızla büyümüş ve dünya sistemine eklemlenerek yeni medeniyetin şekillendiği mekânlar haline gelmiştir. Sanayileşmenin ortaya çıktığı İngiltere başta olmak üzere sanayileşmiş bütün ülkelerdeki kentsel gelişim birbirine paralel özellikler göstermektedir. Türkiye’deki kentleşme hareketi gecikmeli de olsa dünyadaki kentleşme süreçlerini takip etmiş, farklılıkları olmakla beraber büyük oranda kentleşmenin temel özellikleri bakımından benzer bir süreç izlemiştir.

Cumhuriyet dönemini incelediğimizde kentleşme sürecini belirleyen faktörlerin bütün dünyada olduğu gibi ekonomik, teknolojik, siyasal ve sosyo-psikolojik etmenlerin olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye kentleşme sürecinde dönemsel farklılıklar yaşanmıştır. 1923-1950 aralığını kapsayan ilk dönemin en belirgin özelliği yatay ve dikey nüfus hareketliliğinin durağanlığıdır. Ayrıca kapalı ekonomiye bağlı modern olmayan üretim süreçleri, sınırlı ulaşım ve iletişim olanaklarının varlığı, kentsel alanlardaki yapısal dönüşümlerin eksikliği, yetişmiş insan kaynaklarının ve kentleşme sürecinin ana belirleyeni olan ekonomik gücün eksikliği gibi faktörler döneme rengini veren olgular olmuştur. 1950 – 1980 aralığını kapsayan ikinci dönemin en belirgin özelliği ülke içerisindeki yatay ve dikey nüfus hareketliliğinin hız kazandığı bir dönem olmasıdır. 1950’lerle birlikte hızlanan toplumsal ve ekonomik dönüşüm sürecinde kentsel ve kırsal nüfus alanlarındaki nüfus artış hızının ivme kazandığını görmekteyiz. Bu dönem aynı zamanda kapalı ekonomik modelden kısmen de olsa ayrılıp batı ile bütünleşme hareketlerinin güçlenmeye başladığı bir dönemdir. 1980 sonrasında günümüze kadarki zaman dilimini kapsayan üçüncü dönem ise kentleşme sürecini etkileyen faktörler açısından bir önceki döneme göre benzerlikler göstermektedir. Ancak süreci etkileyen yeni ve farklı dinamikler de ortaya çıkmıştır. Gerek dünyadaki küreselleşme süreci ve bunun Türkiye’ye doğrudan ya da dolaylı yansımaları, gerekse de Türkiye’nin kendi iç dinamiklerinde meydana gelen turizm sektörünün gelişimi, Doğu ve Güneydoğu Anadolu’daki terör hareketleri, ülkedeki yeni politik şekillenmeler ve bunun sonucu

olarak ortaya çıkan yeni ekonomik yapılanmalar gibi sosyo-ekonomik ve politik süreçler bu farklılığı ortaya çıkaran başlıca etmenler olmuştur.

Mudanya'nın kuruluşu Anadolu'nun batı kıyılarında ticaretle uğraşan şehir devletlerinin Marmara Denizi koylarında koloniler oluşturduğu sürece rastlar. Marmara Denizinin güneyinde sahil şeridi boyunca uzanan Mudanya'nın geçmişi M.Ö. 7.yy'a kadar gitmektedir. 2600 yıllık tarihi bir geçmişe sahip olan Mudanya Lidya, Pers, Bithynia, Helenistik, Roma, Bizans ve Osmanlı medeniyetlerine ev sahipliği yapmıştır. Mudanya'daki kentleşme süreci coğrafi konumu, jeomorfolojisi, iklim özellikleri, doğal bitki örtüsü gibi faktörlere göre şekillenmiştir. Ayrıca Mudanya'daki kentleşme alanının fiziki değişiminde ulaşım sistemleri, tarım alanları, Lozan anlaşması ve mübadele göçleri, sit alanları gibi beşeri faktörler de etkili olmuştur.

Türkiye'deki kentleşme dinamiklerinden bağımsız düşünemeyeceğimiz Mudanya'daki kentleşme süreci kendine özgü karakteristik özellikler taşımaktadır. Son yüzyılda Mudanya'nın nüfusu çarpıcı bir şekilde renk değiştirmiştir. Nüfusun demografik yapısı ile beraber sosyo-kültürel yapısı da büyük oranda değişmiştir. 20.yy'ın başına kadar Hristiyan inancına bağlı, Rum kökenli nüfusun egemen olduğu kent, Cumhuriyetle beraber yerini farklı bir inanç ve kültüre bırakmıştır. Nitekim 1902 yılı nüfus verilerine göre 18.193 olan Mudanya nüfusunun 13.329 kişisini gayrimüslimler oluşturmaktaydı. Bununla birlikte, Osmanlı'nın son döneminde yaşanan savaşlar ve Kurtuluş savaşı sürecinde bütün Anadolu'da olduğu gibi Mudanya'da da nüfus kaybı yaşanmıştır. Mübadele göçleri sonucunda ortaya çıkan nüfus kaybı da eklenince 1927 yılına gelindiğinde geçen 25 yıllık sürede toplam nüfus artmamış aksine 4.327 kişilik bir azalma söz konusu olmuştur. Gayrimüslim nüfusun büyük bir kısmı Mübadelelerle Mudanya'yı büyük oranda terk etmiştir. Kenti terk eden kültüre ait mimari yapı ve kentsel doku başta olmak üzere birçok kültürel unsurun halen varlığını sürdürdüğünü gözlemlemek mümkündür.

1927 yılına gelindiğinde Mudanya nüfusunun 13.866 kişi olduğu tespit edilmiştir. Anadolu ve Rumeli'den gelen göçler sonucunda 1927-1935 yılları arasında ilçede nüfus ‰ 43 oranında artmış ve 1935 itibariyle 19.496 kişiye çıkmıştır. Yaşanan bu nüfus artışının kırsal alanlarda yaşandığını görmekteyiz. 1927-1935 yılları arasında kentsel nüfusta sadece 41 kişilik bir artış gözlenirken kır nüfusunda 5.589 kişilik bir

artış görülmektedir. Bu durum, gelen mübadillerin kırsal alanlara yerleştirildiği ve doğal nüfus artışının kırsal alanlarda daha fazla olduğu gerçeğini göstermektedir.

Osmanlı devletinin son döneminde Bursa'nın Avrupa'ya açılan kapısı konumunda olan ve ipekböcekçiliği ticaretinde önemli bir role sahip olan Mudanya'da Cumhuriyetinin ilanından sonraki dönemde demiryolunun atıl duruma düşmesi ve ipekböcekçiliğin önem kaybetmesi kentsel nüfusta yaşanan durağanlığın temel sebebidir. Bu dönemde ipek böceği üretimini yerini zeytin üretimine bırakmaya başlamıştır. Toplam nüfus 1945-50 yılları arasında % 26'lık bir artış göstermesine rağmen, 1950-55 yılları arasında % 6'lık bir artış göstermiştir.

1985 yılına kadar durağan bir seyir izleyen Mudanya kent nüfusunun artış hızında da bu tarihten sonra hareketlilik başlamıştır. 1985 yılında 12.152 olan Mudanya kent nüfusu, 1990 yılında 17.196'ya yükselmiştir. 1964 yılında kurulan kablo fabrikasının dışında önemli bir sanayi üretimi olmayan Mudanya bu tarihe kadar tarım kenti özelliğindeydi. 1990 yılından sonra ise ulaşım sistemlerindeki gelişmelere paralel olarak gelişen turizm faaliyetleriyle birlikte kentsel nüfusta önemli artışlar gözlenmiştir.

Bu tarihten sonra Mudanya'nın kent merkezi işlevini gören Rum mahallesi ve Osmanlı zamanında kurulan Türk mahallesi (Bugünkü Hasanbey Mahallesi) ile sınırlı olan kentsel alan Bursa-Mudanya yoluna paralel doğuya doğru genişlemiştir. Bu gelişim aksında kıyıda hemen başlayan yükseltilerin de rolü büyüktür. Ancak kentsel alanlar ile zeytinlik alanları sınır haline gelmiş bu durum kentin büyümesi önünde çeşitli hukuksal sorunlar yaratmaktadır. Kentsel gelişimde bir başka önemli sınırlayıcı etki ise sit alanlarıdır. Bugün şehrin tam orta yerinde kalan, aynı zamanda Mudanya'nın kuruluş yeri olan hisarlık tepe mevki ve yakın çevresi birinci derece arkeolojik sit alanı ilan edilmiş ve bu bölgede kentsel yapılaşma durdurulmuştur.

Mudanya'da ulaşım sistemlerinin gelişmesi, turizm sektörüne bağlı olarak yapılan ikincil konutların hızlı artışı gibi faktörler kente yaşanan göçü hızlandırmıştır. Bunun sonucunda 2007 yılında kentsel nüfus % 48,7 'lik oranla Mudanya tarihinin en yüksek düzeyine ulaşmıştır. 2007 yılına kadar kırsal-kentsel nüfus dağılımında meydana gelen değişimleri belirleyen ana faktörler doğal nüfus artışı ve göçlerle ortaya çıkan nüfus hareketliliği olmuştur. Ancak bu tarihten sonra yapılan yasal düzenlemeler kentsel-kırsal nüfus oranlarında doğal olmayan sonuçlar ortaya çıkarmıştır. İlk 2007-

2010 arasındaki artışta bazı köylerin merkeze bağlanması etkili olmuştur. Bunun sonucunu 2008 yılı verilerinde net olarak görmekteyiz. 2007 yılında % 48,7 olan kentsel nüfus oranı bir yıl gibi kısa bir zaman diliminde % 71,5'e çıkmıştır. 30 Mart 2014 tarihinde kabul edilen Bütünşehir Yasası ile Mudanya'ya bağlı Trilye Beldesi ve 36 köy mahalle statüsüne alınarak merkeze bağlanmıştır. Bu dönemden sonra Mudanya'da kırsal nüfus ortadan kalkmıştır.

İlk çağlardan günümüze kadar işlevselliğini sürdüren Mudanya limanı Bursa'yı İstanbul ve Avrupa'ya bağlayan en kısa denizyolu bağlantısıdır. Bursa, geniş hinterlandındaki ekonomik ve ticari potansiyelini dünya pazarlarına tam kapasite taşıyabilecek uluslararası ulaşım imkânlarından yoksundur. Bu potansiyeli küresel pazarlara ulaştırabilecek en önemli kapıların başında Mudanya gelmektedir. Osmanlı döneminde Mudanya'da başta gelen ekonomik faaliyetlerden birisi ipekböcekçiliği idi. İran'dan gelen ve Bursa'da da üretilen ham ipeğin Mudanya iskelesine ulaştırılmasında ana işlevi Mudanya-Bursa tarihi demiryolu hattı görmekteydi. Mudanya'nın kentsel fonksiyonları zamanla değişim göstermiştir. İlk çağdan beri tarım, ticaret ve ulaşım kenti olan Mudanya 1960'lı yıllardan itibaren sanayi fonksiyonuna da sahip olmuştur. Günümüzde bunlara turizm fonksiyonu da eklenmiştir ve bu fonksiyonu giderek daha çok ön plana çıkmaktadır. Eskiden Bursa'nın en güzel sayfiye yerlerinin başında gelen Mudanya, doğal güzellikleri, eşsiz kentsel mimarisi ile gözde bir rekreasyon ve eğlence alanıyken sanayileşme sürecinde bu özelliklerini kısmen yitirmiştir. Son 30 yılda Türkiye'de turizm sektörünün gelişimine paralel olarak, gelişen ulaşım sistemlerinin de etkisiyle Mudanya'nın turizm potansiyeli yeniden ortaya çıkmış ve kent turizm kenti kimliğini giderek güçlendirmiştir.

ABSTRACT

Urbanization is not merely a population movement. The socio-economic and cultural dimensions of this movement are in question. Urbanization, a global phenomenon that changes and permanently transforms society in terms of its effects and consequences, is at the same time one of the most important processes that constitute the infrastructure of modernization. Cities which functionally and structurally changed a little until the industrial revolution have rapidly developed along with industrialization and become places where new civilization is shaped by being articulated to the world system. Urban development in all industrialized countries where the industry emerges, particularly in UK, is parallel to each other. Although the urbanization movement in Turkey has followed the processes of urbanization in the world with delay, it has followed a similar process in terms of the basic features of urbanization even though there are differences.

When the Republican period is examined, it is understood that the factors determining the urbanization process are the economic, technological, political and socio-psychological factors as they are all over the world. Turkey has experienced periodical differences in the process of urbanization. The most prominent feature of the first period covering the 1923-1950 period is the stability of horizontal and vertical population movements. In addition, factors such as the non-modern production processes depended on the closed economy, limited transportation and communication facilities, the lack of structural transformations in urban areas, the lack of economic strength, which is the main determinant of the qualified human resources and urbanization process are the facts of this period. The most prominent feature of the second period, which covers the 1950 – 1980 interval, is the period in which the horizontal and vertical population movements within the country accelerate. In the process of social and economic transformation that accelerated together by the 1950s, we see that the rate of population growth in the urban and rural population areas has gained momentum. This period is also a period when the closed economic model is partially abandoned and the western integration movements are beginning to become stronger. The third period that covers a period from the end of the 1980s till today is similar to the previous period in terms of the factors affecting the

urbanization process. However, new and different dynamics effecting the process also appeared. Both the world globalization process and its direct or indirect effects for Turkey and the development of the tourism sector in Turkey's own internal dynamics, terror movements in Eastern and Southeastern Anatolia, new political formations in the country and consequently the country's new economic reconstructions such as socio-economic and political processes, have been the main factors that have unveiled this difference.

The establishment of Mudanya ran across the period in which the city states dealing with trade on the west coast of Anatolia formed colonies in the Sea of Marmara. The history of Mudanya extending along the the south coastline of the Sea of Marmara dates back to around 7th century BC. Having a history of 2600 years, Mudanya has hosted the civilizations of Lydia, Persia, Bithynia, Hellenistic, Roman, Byzantine and Ottoman civilizations. The urbanization process in Mudanya has been shaped by factors such as geographical location, geomorphology, climate characteristics, natural vegetation cover. In addition, human factors such as transportation systems, agricultural areas, Lausanne treaty and migration of exchanged population, protected areas have influenced the physical change of the urbanization area in Mudanya.

The urbanization process in Mudanya that can not be considered independently of the dynamics of urbanization in Turkey has unique characteristics. In the last century, the population of Mudanya changed color dramatically. The demographic structure of the population as well as the socio-cultural structure have changed greatly. Up to the beginning of the 20th century, the city, which was dominated by Christian origin and dominated by Greek Cypriot population, has left its place with a different faith and culture with the Republic. As a matter of fact, non-muslims constituted 13,329 people of the Mudanya population of 18,193 according to the population data of 1902. However, there was a loss of population in Mudanya as well as in Anatolia during the wars and the War of Independence during the last period of the Ottoman Empire. As a result of the population loss that occurred as a result of population exchange, the total population did not increase during the last 25 years when it came to 1927, in the contrary, 4,327 persons have decreased. Much of the non-muslim population has abandoned Mudanya in large part due to the population exchange. It is possible to

observe that many cultural elements, especially the cultural architectural structure and the urban texture that have left the city, still exist.

By 1927, the population of Mudanya was 13.866. As a result of the migrations from Anatolia and Rumelia, the population of the province increased by 43% between 1927- 1935 and by 1935 it reached 19,496. We can see that this population increase has occurred in the rural areas. Between 1927-1935, there has been an increase of only 41 persons in the urban population and 5,589 persons in the rural population. This shows that the incoming exchanged people are settled in rural areas and that the natural population increase is greater in rural areas.

The dwindling of the railway and decrease of silkworm production after declaration of the Republic main reason of the population decrease in Mudanya, which is the gateway of Bursa to Europe in the last period of the Ottoman empire and which has an important role in the trade of silkworms. Although the total population showed an increase by 26% between 1945-50, it showed an increase of 6% between 1950-55.

In Mudanya, which followed a stable course until 1985, an activity has started in the increase rate of the urban population after this date. The population of Mudanya, which was 12.152 in 1985, increased to 17.196 in 1990. Mudanya, which was not a major industrial production other than the cable factory that was established in 1964, was an agricultural city until this date. After 1990, significant increases were observed in the urban population as a result of the tourism activities developing parallel to the developments in the transportation systems.

After this date, the Greek neighborhood, which functions as the city center of Mudanya, and the urban area limited to the Turkish neighborhood (Today Hasanbey district) established during Ottoman times, expanded eastward parallel to the Bursa-Mudanya road. This development is also a big part of the elevations, which started immediately from the shore. However, urban areas and olive grove areas have become border areas, creating a variety of legal problems against the city development. Another important limiting effect in urban development is the archeological sites. At the same time, Hisarlik hill, which is located in the middle of the city and the vicinity of Mudanya, was declared as a first degree archaeological site and urban settlement in this area was stopped.

Factors such as the development of transportation systems in Mudanya and the rapid increase of secondary houses built parallel to the tourism sector have accelerated migration to the city. As a result, in 2007 the urban population reached the highest level of Mudanya history with 48,7% rate. Until 2007, the main factors determining the changes in the rural-urban population distribution were the natural population growth and the population movements resulting from migration. However, after this date, legal regulations have resulted in unnatural results in urban-rural population ratios. Between 2007- 2010, the affiliation of some villages to the city center became effective. We can see the result of this in the 2008 data clearly. The urban population rate, which was 48.7% in 2007, increased to 71.5% in a short period of one year. Trilye District and 36 villages acquired district status with the Integrated City Regulation which was accepted on March 30, 2014, were affiliated to the city center. After this period, the rural population in Mudanya came to an end.

The port of Mudanya, which has been functional from the ancient times until today, is the shortest maritime line connection linking Bursa to Istanbul and Europe. Bursa lacks the international transportation possibilities that can carry its economic and commercial potential in its broad hinterland full capacity to world market. Mudanya is one of the most important gates that can reach these potential global markets. One of the main economic activities in Mudanya during the Ottoman period was silkworm production. Mudanya-Bursa historical railway line had the main role in transportation of the raw silk came from Iran and produced in Bursa to Mudanya pier. The urban functions of Mudanya have changed over time. Mudanya, which has been a city of agriculture, commerce and transport since the early age, has had an industrial function since the 1960s. Tourism function is added to them today and this function is becoming more and more important. Mudanya, formerly one of the most beautiful summer resorts of Bursa with its natural beauties, unique urban architecture and popular recreation and entertainment, has lost some of its qualities during the industrialization period. In parallel with the development of the tourism sector in Turkey last 30 years, tourism potential of Mudanya has re-emerged with the influence of developing urban transport system and has strengthened the tourism city identity gradually.

