

**İSTANBUL İLİ AVRUPA YAKASI REZERV YAPI ALANI
1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI DEĞİŞİKLİĞİ
PLAN AÇIKLAMA RAPORU**

1.BÖLÜM: AÇIKLAMALAR

1.1.	PLAN YAPIM GEREKÇESİ	8
1.2.	RAPOR SİSTEMATIĞI.....	9
2.	BÖLÜM: PLANLAMA ALANI ARAŞTIRMA BULGULARI.....	12
2.1.	İSTANBUL İÇERİSİNDEKİ YERİ VE KONUMU.....	12
2.2.	TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ	13
2.3.	HUKUKSAL BOYUTU.....	21
2.4.	PLANLAMA SÜRECİ	24
2.4.1.	1/100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANI.....	24
2.4.2.	İSTANBUL BÖLGE PLANI	33
2.4.3.	1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANLARI.....	36
2.5.	İSTANBUL MAKROFORMU İÇERİSİNDEKİ KONUMU	40
2.5.1.	İSTANBUL'UN MEVCUT MAKROFORM YAPISI VE TARİHSEL GELİŞİMİ.....	40
2.5.2.	PLANLAMA ALANININ MAKROFORM YAPISI	42
2.6.	DOĞAL YAPI.....	44
2.6.1.	ORMAN ALANLARI.....	44
2.6.2.	EKOLOJİK KORİDORLAR	46
2.6.3.	TARIM VE MERA ALANLARI.....	46
2.6.4.	İÇMESUYU HAVZALARI.....	49
2.6.5.	TOPOGRAFYA	51
2.6.6.	JEOLOJİK AÇIDAN YERLEŞİME UYGUNLUK VE DEPREMSELLİK ANALİZİ.....	55
2.7.	SU YOLU PROJESİNE YÖNELİK ARAŞTIRMALAR.....	76
2.7.1.	İTÜ ULAŞTIRMA ANABİLİM DALI DEĞERLENDİRMESİ	76
2.7.2.	İTÜ DENİZCİLİK ANABİLİM DALI DEĞERLENDİRMESİ	80
2.7.3.	İTÜ JEOLOJİ VE HİDROJEOLOJİ BİLİMDALI DEĞERLENDİRMESİ	82
2.7.4.	İTÜ SU KAYNAKLARI VE ÇEVRE BİLİMDALI DEĞERLENDİRMESİ	82
2.8.	DEMOGRAFİK YAPI	86
2.9.	EKONOMİK YAPI	96
2.10.	İŞLEVSEL BAĞLANTILAR	100
2.10.1.	ULAŞIM	100
2.10.2.	LOJİSTİK HİZMETLER	133
2.11.	MÜLKİYET	170
2.12.	SİT ALANLARI.....	173
2.13.	MEVCUT ARAZİ KULLANIM.....	181
3.	BÖLÜM: SENTEZ.....	184
4.	BÖLÜM: PLANLAMA YAKLAŞIMI	191
4.1.	AMAÇ VE PLANLAMA İLKELERİ.....	191
4.1.1.	AMAÇ.....	193
4.1.2.	PLANLAMA İLKELERİ.....	193
4.2.	HEDEF VE STRATEJİLER.....	194
4.3.	MAKROFORM.....	201
4.4.	NÜFUS VE İSTİHDAM	203
4.4.1.	NÜFUS.....	203
4.4.2.	İSTİHDAM	204
5.	BÖLÜM: PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ	207

5.1. BUGÜNKÜ ARAZİ KULLANIMI DEVAM ETTİRİLEREK KORUNACAK ALANLAR.....	207
5.1.1. ORMAN ALANI.....	207
5.1.2. TARIM ALANI	208
5.1.3. KORUNACAK ALANLAR	208
5.2. YERLEŞİM ALANLARI.....	210
5.2.1. KENTSEL MESKUN (YERLEŞİK) ALAN	210
5.2.2. KENTSEL GELİŞME ALANI	211
5.2.3. ÖZEL PROJE ALANLARI.....	212
5.3. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI.....	212
5.3.1. TALİ MERKEZLER.....	212
5.3.2. LOJİSTİK BÖLGE	212
5.3.3. TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGESİ.....	213
5.3.4. TURİZME YÖNELİK PLAN KARARLARI.....	214
5.3.5. SAĞLIK TURİZMİ.....	219
5.4. SOSYAL ALTYAPI ALANLARI	219
5.4.1. ÜNİVERSİTE ALANLARI.....	219
5.4.2. KENTSEL VE BÖLGESEL YEŞİL VE SPOR ALANLARI.....	219
5.4.3. KENTSEL VE BÖLGESEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI.....	221
5.5. ASKERİ YASAK VE GÜVENLİK BÖLGESİ	221
5.6. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR	221
5.6.1. ULAŞIM	221
6. BÖLÜM: PLAN NOTLARI.....	229
6.1. GENEL HÜKÜMLER.....	229
6.2. DOĞAL AFETLER AÇISINDAN RİSKLİ ALANLARA YÖNELİK HÜKÜMLER	229
6.3. ÖZEL HÜKÜMLER.....	229

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 2.1. Planlama alanının 1/5000 ölçekli meri plan durumu	36
Grafik 2.2. Planlama alanının 1/1000 ölçekli meri plan durumu	38
Grafik 2.3. Meri Nazım İmar Planları Fonksiyon Dağılımı	40
Grafik 2.4. İstanbul İlçeleri Nüfusu	87
Grafik 2.5. Planlama Alanı Mahalle Nüfusları	88
Grafik 2.6. Planlama Alanındaki Erkek Nüfusunun Mahallelere Göre Dağılımı	92
Grafik 2.7. Planlama Alanındaki Kadın Nüfusunun Mahallelere Göre Dağılımı	93
Grafik 2.8. Planlama Alanı Mahallelere Göre Okuma Yazma Bilmeyen Nüfus Oranı	94
Grafik 2.9. Planlama Alanı Yüksekokul ve Üzeri Eğitim Seviyesine Sahip Nüfusun Mahallelere Göre Oranı.....	96
Grafik 2.10. Yıllara Göre Gerçekleşen Yolcu Sayısı (Kişi).....	108
Grafik 2.11. Dünya'daki, Avrupa'daki ve Türkiye'deki Kruvaziyer Yolcu Sayılarının Yıllara Göre Değişimi (2000-2012)	113
Grafik 2.12. 2013 Yılı Yat Turizminde Lider Ülkeler ve Türkiye'nin Marinaların Bağlama Kapasiteleri Bakımından Karşılaştırılması.....	114
Grafik 2.13. Planlama Alanı Mülkiyet Dağılımı (Alan Büyüklüğü).....	172
Grafik 2.14. Parsel Sayısına Göre Mülkiyet Dağılımı	173
Grafik 2.15. Mevcut Arazi Kullanım Dağılımı (%).....	181
Grafik 5.1. 2000-2014 yılları arasında İstanbul'a gelen Yabancı Ziyaretçi Sayıları	216

HARİTA LİSTESİ

Harita 2.1. Çalışma Alanının Bölge İçindeki Konumu	12
Harita 2.2. Yarımburgaz Mağarası ve Yakın Çevresi	14
Harita 2.3. 1850 Tarihli Harita	19
Harita 2.4. 1890 Tarihli Harita	20
Harita 2.5. 07.10.2019 tarih ve 234726 sayılı olur ile ilan edilen Rezerv Yapı Alan sınırı	23
Harita 2.6. İtirazlar sonucu uygun görülen 15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı	25
Harita 2.7. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında Plan Değişikliği Alan Sınırı	26
Harita 2.8. İstanbul Havalimanı	27
Harita 2.9. 1/5.000 ölçekli Meri Plan Durumu	37
Harita 2.10. İstanbul Makroformu	42
Harita 2.11. İstanbul'daki Yatırımlar ve Planlama Alanı	43
Harita 2.12. Orman Alanları Analizi	45
Harita 2.13. Tarım ve Mera Alanları Analizi	48
Harita 2.14. Mevcut ve Planlanan İçme suyu Havzaları Ortalama Baraj Kapasitesi	51
Harita 2.15. Eğim Analizi	52
Harita 2.16. Yöneliş Analizi	53
Harita 2.17. Yükseklik Analizi	54
Harita 2.18. İstanbul Yenişehir Rezerv Yapı 1.2.3.ve 4. Etap Alanların İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü'ne Göre Yerleşime Uygunluk	59
Harita 2.19. İstanbul İli Kapsamında Belirlenen Rezerv Yapı Alanlarından 5. Etap Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü'ne Göre Yerleşime Uygunluk	62
Harita 2.20. İstanbul İli Kapsamında Belirlenen Rezerv Yapı Alanlarından 6. Etap Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü'ne Göre Yerleşime Uygunluk	64
Harita 2.21. Avrupa Yakası Güneyi Mikrobölgeleme Çalışması'na Göre Yerleşime Uygunluk	68
Harita 2.22. Yerleşime Uygunluk Analizi	69
Harita 2.23. Zemin Durumuna Göre Depremsellik Analizi	71
Harita 2.24. Meskun Alanlar İçin Depremsellik Analizi	75
Harita 2.25. Su Yolu Projesi Alternatif Koridorları	77
Harita 2.26. Avrupa Yakası Su Havzaları ve Güzergahlar	84
Harita 2.27. Güzergahların DSİ baraj projesi ile ilişkisi	85
Harita 2.28. Küçükçekmece – Sazlıbosna – Durusu (Terkos'un Doğusu) Koridoru (4 no'lu seçenek)	86
Harita 2.29. Planlama Alanı İçerisinde Kalan Mahalleler	89
Harita 2.30. Marmara Bölgesi Ulaşım Ağı	101
Harita 2.31. Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Uluslararası Karayolu Koridorları	102
Harita 2.32. Marmara Bölgesi'ndeki Otogarlar	103
Harita 2.33. Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü Projesi	105
Harita 2.34. Marmara Bölgesi Havalimanları	107
Harita 2.35. Marmara Bölgesi Heliport Alanları	109
Harita 2.36. İstanbul Havalimanı Proje Alanı	110
Harita 2.37. Marmara Bölgesi'ndeki Limanlar	112
Harita 2.38. İstanbul Marmara Deniz İçi Dış Hatlar Haritası	115
Harita 2.39. Bölgesel Tren Güzergâhları	116
Harita 2.40. İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projeleri	118

Harita 2.41. Halkalı Kapıkule Mevcut Demiryolu Hattı ve Planlanan Demiryolu Projesi	119
Harita 2.42. İstanbul Karayolu Ulaşım Ağı.....	121
Harita 2.43. Kıyı Yapıları.....	124
Harita 2.44. Raylı Sistem Güzergâhları	126
Harita 2.45. 2016 Yılı Raylı Sistem Türleri	128
Harita 2.46. Bisiklet Yolu Güzergâhları.....	131
Harita 2.47. Aktarma Merkezleri	133
Harita 2.48. İstanbul’da Yer Alan Sanayi ve Lojistik Alanların Tarihsel Gelişimi	134
Harita 2.49. İstanbul Organize Sanayi Bölgelerinin Konumları	136
Harita 2.50. Nakliye Ambarları	137
Harita 2.51. İstanbul Hal Konumları	138
Harita 2.52. İstanbul’daki Katı Atık Aktarma İstasyonları	139
Harita 2.53. Düzenli Depolama Alanları Konumları	141
Harita 2.54. Hafriyat Toprağı ve İnşaat Yıkıntı Atıklarının Tekrar Kullanılması ve Geri Kazanılması İle İlgili Alanlar	142
Harita 2.55. Hafriyat Toprağı ve İnşaat Yıkıntı Atıklarının Tekrar Kullanılması ve Geri Kazanılması İle İlgili Aktif ve Pasif Alanların Dağılımı	143
Harita 2.56. Gümrük Müdürlüklerine Bağlı Antrepoların Konumları ve Sayıları.....	144
Harita 2.57. Lojistik Odaklar ve Ulaşım İlişkisi	148
Harita 2.58. İstanbul’daki Limanların Konumları.....	149
Harita 2.59. Havalimanları Konumları.....	150
Harita 2.60. İstanbul Yeni Havalimanı Konumu ve Bağlantı Yolları	151
Harita 2.61. Demiryolu Yükleme Terminallerinin Konumları.....	153
Harita 2.62. İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü’ne Bağlı Gümrükler.....	154
Harita 2.63. Lojistik Terminaller ve Ulaşım İlişkisi	157
Harita 2.64. İstanbul’daki Akaryakıt Dolum Depolarının Konumları	158
Harita 2.65. İstanbul’daki Akaryakıt İstasyonları	160
Harita 2.66. Kargo Sektöründe Yer Alan Firmaların Kent İçindeki Dağılımı	161
Harita 2.67. İstanbul'daki AVM Alanlarının Firma Sayılarına Göre Dağılımı	163
Harita 2.68. Perakende Sektöründe Hizmet Veren Firmaların Kent İçindeki Dağılımı	165
Harita 2.69. Lojistik Destek Merkezi	166
Harita 2.70. Lojistik Odaklar, Terminaller ve Yük Akışları	169
Harita 2.71. Planlama Alanı Mülkiyet Analizi.....	171
Harita 2.72. İç-Dış Kumsal Doğal Sit Alanı	174
Harita 2.74. İç-Dış Kumsal Doğal Sit Alanı Kibrit Fabrikası ve Konumu	175
Harita 2.74. Yarımburgaz 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı	176
Harita 2.75. Azatlı Baruthanesi 2. Derece Arkeolojik ve Tarihi Sit Alanı.....	177
Harita 2.76. Sazlıbosna Filiboztepe 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı.....	178
Harita 2.77. Spradon 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı.....	179
Harita 2.79. Sit Alanları Analizi.....	180
Harita 2.79. Mevcut Arazi Kullanım Analizi	182
Harita 3.1. Gürültü Ölçümü Yapılan Alanlar	186
Harita 3.2. Havalimanı Gürültü Analizi	187
Harita 3.3. Sentez	189
Harita 5.1. Su Yolu Geçişleri	223

SEMA LİSTESİ

Şema 2.1. İstanbul Bölge Planı’nın Kurgusu	34
Şema 2.2. Marmara Bölgesi Mekansal Etkileşim Şeması.....	34

Şema 2.3. İstanbul Bölge Planı Mekansal Etkileşim Şeması	35
Şema 2.4. İstanbul Makroformunun Şematik Hali	41
Şema 2.5. İstanbul'daki İçmesuyu Havzaları ve Planlama Alanı	43
Şema 2.6. Ekolojik Koridorlar	46
Şema 4.1. İstanbul İçin Öngörülen Makroform	201

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1. Planlama Alanının ilçelere Göre Alan Dağılımı	13
Tablo 2.2. Planlama alanının meri plan durumu	36
Tablo 2.3. 1/1000 Ölçekli Plan Durumu	38
Tablo 2.4. Meri Nazım İmar Planları Fonksiyon Dağılım Tablosu	39
Tablo 2.5. 2009 Yılından Sonra Alt Ölçekli Planlar Kapsamında Alınan Tarım Görüşleri	47
Tablo 2.6. Tarım ve Mera Alanları	47
Tablo 2.7. Seyir Açısından Güzergahların Kıyaslanması.....	81
Tablo 2.8. İstanbul İlçeleri Nüfusu.....	87
Tablo 2.9. Planlama Alanındaki Mahallelerin Nüfusları	90
Tablo 2.10. Meri Plan Nüfusu	91
Tablo 2.11. Planlama Alanı Mahalle Nüfuslarının Cinsiyete Göre Dağılımı	92
Tablo 2.12. Planlama Alanı Mahalle Nüfuslarının Yaş Grubuna Göre Dağılımı	94
Tablo 2.13. Planlama Alanı Nüfusunun Mahallelere Göre Eğitim Durumu Oranı.....	95
Tablo 2.14. Arnavutköy'deki Sanayi Tesislerinin Meslek (İş) Kollarına Göre Dağılımı.....	97
Tablo 2.15. Arnavutköy'deki Tarım Arazilerinin Kullanım Amacına ve Niteliğine Göre Dağılımı.....	98
Tablo 2.16. Arnavutköy'de Yetiştirilen Tarım Ürünleri	98
Tablo 2.17. Ülkemiz Limanlarına Gelen (Ticari + Özel) Yatların Bandıralarına ve Limanlara Göre Dağılımı.....	114
Tablo 2.18. 2016 Yılı Mevcut Heliport Alanları.....	122
Tablo 2.19. Denizyolu Ulaşımında Yer Alan Firmaların Tekne Sayıları ve Günlük Yolcu Sayıları	123
Tablo 2.20. 2016 Yılı Mevcut Raylı Sistemler	127
Tablo 2.21. 2016 Yılı İnşaat Halindeki Raylı Sistemler	128
Tablo 2.22. 2016 Yılı Proje Halindeki Raylı Sistemler	130
Tablo 2.23. 2016 Yılı Aktarma Merkezleri ve Park Et Devam Et Alanları	132
Tablo 2.24. OSB'lerin Adları, Buldukları İlçeler, Kapladıkları Alan, Parsel Sayıları ve Doluluk Oranları	136
Tablo 2.25. 2016 Yılı İstanbul'daki Küçük Sanayi Sitelerinin Yakalara Göre Alansal Büyüklükleri ve Yüzde Oranları	137
Tablo 2.26. Avrupa Yakası'ndaki Katı Atık Aktarma İstasyonlarının Ortalama Atık Miktarı, Yüzölçümü ve Atık Üreten İlçeler	140
Tablo 2.27.: İstanbul'daki Düzenli Depolama Alanlarının Ortalama Atık Miktarı, Toplam Alan, Toplam Depolama ve Tahmini Ömürleri	141
Tablo 2.28. 2014 Yılı Gümrük Müdürlüklerine Bağlı Antrepoların Sayısı	145
Tablo 2.29. Parlayıcı ve Patlayıcı Madde Bulunduran Gümrüklerin Antrepo Sayıları	145
Tablo 2.30. Yeni Havalimanı Günlük Gelen-Giden Ağır Taşıt, Kamyon ve Kamyonet Dağılımı.....	152
Tablo 2.31. 2016 Yılı Akaryakıt Dolu Depolarının Konum ve Kapasiteleri	159
Tablo 2.32. 2015 Yılı Doğalgaz ve LNG Dolu Depoları Konum ve Kapasiteleri.....	160
Tablo 2.33. Planlama Alanı Mülkiyet Dağılım Tablosu (Alan Büyüklüğü)	170
Tablo 2.34. Planlama Alanı Mülkiyet Dağılım Tablosu (Parsel Sayısı)	172

Tablo 2.35. Mevcut Arazi Kullanım Dağılımı	181
Tablo 3.1. Gürültü Ölçüm Değerleri ve Bu Değerlerde Yapılabilecek Fonksiyonlar.....	188
Tablo 4.1. Planlama alanında önerilen istihdam alanları	205

BÖLÜM 1. AÇIKLAMALAR

1. BÖLÜM: AÇIKLAMALAR

1.1. PLAN YAPIM GEREKÇESİ

İstanbul'un sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen; öncelikle kentin kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan; çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten; ekonomik yapıyı, bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren; etkin ve katılımcı bir kent yönetimi/yönetişimi yapılandırmasında, kurumsal ve mekânsal planları, verimli bir araç olarak kullanan küresel ölçekte güçlenmiş bir kent statüsü kazandırmak amacıyla hazırlanan 1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı 15.06.2009 tarihinde onaylanmıştır.

Söz konusu planın onay tarihinden sonraki süreçte, İstanbul ili Avrupa Yakasında yer alan alanda 2012/3573 ve 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (BKK) ile mülga 644 sayılı KHK kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmiş, sonrasında söz konusu alan 6306 sayılı kanun kapsamında, olası afet riskini bertaraf etmek üzere yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak amacıyla, Bakanlık Makamı Olurları ile "Rezerv Yapı Alanı" olarak belirlenmiştir. Yeni yerleşim alanları ve çevredeki diğer fonksiyonların bütünü plan raporunda "Yenişehir" olarak anılmaktadır.

Söz konusu alan içerisinde, İstanbul 3. Havalimanı Projesine ilişkin hazırlanan 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği, 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname 2(ç) ve 7(k) hükümleri, 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve 3194 Sayılı İmar Kanununun 9. Maddesi uyarınca Bakanlık Makamınının 05.06.2014 tarih ve 8917 sayılı Olur'u ile re'sen onaylanmıştır.

Ulaştırma sektörünün en önemli bileşenlerinden birisi de su yolları ve denizcilik alanıdır. Bu hususta, Türkiye Cumhuriyeti, su yollarını ve lojistik sektörünü güçlendirecek, İstanbul Yeni Havalimanı gibi büyük projelerle entegre olacak, İstanbul Boğazı'nın trafik yükünü hafifleterek, buradan tehlikeli madde taşıyan tankerlerden dolayı olası bir felaketi önleyecek yeni bir su yolu projesi hayata geçirmek istemektedir. "Kanal İstanbul" olarak deklere edilen bu proje gerek ulaştırma sektörü gerek lojistik sektörü gerekse turizm sektörü gibi geniş bir yelpazede etkisi büyük bir projedir.

İstanbul Boğazı'ndan yıllık ortalama 50.000 gemi geçmektedir. Gemi geçişleri de göz önünde bulundurulduğunda, özellikle tehlikeli madde taşıyan gemilerin boğazda oluşturduğu riskli geçişler oldukça fazladır. Geçmişte birçok kazanın yaşanmış olmasından dolayı, İstanbul Boğazı'nın tarihsel dokusunun ve insan hayatının korunması için alternatif bir kanal projesinin hayata geçirilmesi Türkiye Cumhuriyeti tarafından planlanmaktadır. Kanal İstanbul Projesi ile İstanbul Boğazındaki yaşam ve kültürel varlıkları tehdit eden gemi trafiği minimize edilerek, boğazın her iki girişinde yoğun trafiğe maruz kalan gemilere alternatif geçiş imkânı sağlanacaktır. "Kanal İstanbul Projesi" yalnızca bir ulaştırma projesi olmayıp, bayındırlık, tarım, eğitim, istihdam, şehircilik, aile, konut, kültür, turizm ve çevre gibi birçok sektörü ilgilendiren entegre bir projedir. Ülkemizin ekonomik büyümesinin sürdürülebilmesi ve artan nüfusa yeni yerleşim alanları açılabilmesi için devletin koordinasyonunda büyük projelerin hayata geçirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Bu konuya ilişkin olarak ise, mülga Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının 20.07.2018 tarih, 56780 sayılı “Kanal İstanbul Projesi” konulu yazısı ve ekinde; Çevre Düzeni Planı ve İmar Planlarına veri teşkil etmek üzere “Kanal İstanbul” projesine ait dokümanlar iletilmiştir.

Bu yatırım kararlarına ek olarak, yine aynı bölgenin gelişimine yön verecek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca büyük ölçekli yatırım kararları (Hızlı Tren, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu vb.) alınmıştır.

Söz konusu yatırım kararlarının bir arada değerlendirilip kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanılmasını sağlamak ve kapsamlı bir iyileştirme yaklaşımı ile doğal afetlere hazırlık çalışmaları kapsamında uygulama bütünlüğünün sağlanması bakımından, rezerv yapı alanı ve dolgu alanlarını kapsayan, alt ölçekli planlama çalışmalarını yönlendirecek şekilde 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan Değişikliği hazırlanmıştır.

1.2. RAPOR SİSTEMATIĞI

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Değişikliği raporu 6 bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölüm’de, plan yaklaşımına yönelik gerekli açıklamaların yapılması ve sistem bileşenleri arasındaki ilişkilerin ve bağlantıların ortaya koymasıdır.

Plan ve rapor sistemine ilişkin açıklamaları takip eden İkinci Bölüm’de planlama alanının İstanbul içerisindeki yeri ve konumu, tarihsel gelişim süreci, hukuksal boyutuna ilişkin araştırma sonuçlarına yer verilmiştir.

Söz konusu plan değişikliği yapılan alanın içerisinde yer aldığı bölgeye ilişkin İstanbul Bölge Planı, İstanbul Çevre Düzeni Planı ve Nazım İmar Planları ayrıntılı olarak irdelenmekte ve mülkiyete ilişkin çıkarımlara yer verilmektedir.

İkinci Bölüm’de, İstanbul İli’nin sosyo-ekonomik yapısına açıklık getiren ve mekânsal vurgulamalar yapan sektörel araştırma çalışmaları ile İstanbul’un doğal çevresini ve yaşam destek sistemlerini inceleyen doğal yapı araştırma çalışmalarında elde edilen araştırma bulguları yer almaktadır.

İstanbul’un demografik özellikleri ile nüfus büyüklüklerine, artışına ve hareketlerine ilişkin bilgiler demografik yapı bölümünde; kentin ekonomik yapısına ve faaliyetlerine yönelik bilgiler ise ekonomik yapı bölümünde sunulmaktadır.

Orman alanları, ekolojik ve biyolojik değerler, tarım alanları, havzalar ve su kaynakları, sit alanları, jeolojik açıdan yerleşime uygunluk, depremsellik, gürültü analizleri gibi İstanbul’un sahip olduğu yaşam destek sistemlerine ve eşiklere ilişkin veriler İkinci Bölüm’de yer almaktadır.

Üçüncü Bölüm’de, yapılan analizlerin sentezlenmesi gerçekleştirilmiştir. Sentezler kapsamında, bir yandan sorunların çözümlerine ve alınması gereken önlemlere yer verilmekte diğer yandan da stratejik değerlendirmelerde bulunulmakta ve yerleşim dışı kalması gereken koruma alanları ile yerleşilebilecek alanlara işaret edilmektedir.

Dördüncü Bölüm’de, yeni oluşturulan şehrin güçlü ve rekabetçi bir ekonomiye sahip olması, sosyal adaleti ve kentsel bütünleşmeyi sağlayabilmesi, mekânsal gelişmeyi sürdürülebilir çevre

ilkelerine göre yönlendirebilmesi için izlenmesi gereken esaslar ve stratejiler açıklanmaktadır. Bu bölüm, planlama yaklaşımına ve ortaya konan ana hedeflere odaklanmakta olup yeni yaşam alanlarının geleceği için başvurulacak bir kılavuz niteliği taşımaktadır.

Beşinci bölümde önceki bölümlerde yapılan analizler ve sentezler doğrultusunda, planlama yaklaşımında belirlenen amaç, hedef ve stratejilere uygun kararlar ve gerekçeleri sunulmaktadır. Çevresel sürdürülebilirlik açısından koruma alanları, yerleşim alanları, ticaret merkezleri, teknoloji geliştirme bölgesi, turizm alanları, büyük ve açık alan kullanımları, işlevsel bağlantılar başlıkları altında söz konusu kararlar aktarılmaktadır. Anılan bölümde nazım plan aşamasına geçiş için altyapı oluşturulmakta ve yeni yerleşim alanlarında arazi kullanımı ile işlevsel öngörülere yer verilirken, mevcut yerleşim alanlarına ilişkin yeni oluşumlar ve gelişimler de 1/100.000 ölçekli plan tekniğiyle gösterilmiştir.

Altıncı bölümde, 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği 'ne ilişkin plan uygulama hükümleri yer almaktadır.

BÖLÜM 2. ARAŞTIRMA BULGULARI

2. BÖLÜM: PLANLAMA ALANI ARAŞTIRMA BULGULARI

2.1. İSTANBUL İÇERİSİNDEKİ YERİ VE KONUMU

İstanbul ili coğrafi konum olarak 28° 01' ve 29° 55' doğu boylamları ile 41° 33' ve 40° 28' kuzey enlemleri arasında yer almaktadır. İl alanı idari bakımdan doğu ve güneydoğudan Kocaeli'nin Karamürsel, Gebze, Merkez ve Kandıra ilçeleriyle; güneyden Bursa'nın Gemlik ve Orhangazi ilçeleriyle; batı ve kuzeybatıdan Tekirdağ'ın Çorlu, Çerkezköy ve Saray ilçelerinin yanı sıra Kırklareli'nin Vize ilçesi topraklarıyla çevrilidir.



Harita 2.1. Çalışma Alanının Bölge İçindeki Konumu

Planlama alanını oluşturan alan Çatalca Yarımadasının ortalarında, yarımadanın kuzey ve güney uçlarına kadar uzanan hat üzerinde yer almaktadır. Alanın kuzeyinde Karadeniz, doğusunda Arnavutköy, Eyüp, Sultangazi, Esenler, Bayrampaşa, Bağcılar, Başakşehir, Küçükçekmece, Bahçelievler ve Bakırköy İlçeleri, güneyinde Küçükçekme Gölü ile Marmara Denizi, batısında ise Çatalca, Esenyurt, Avcılar, ilçeleri bulunmaktadır.

Planlama alanında, Arnavutköy ilçesinin; Karaburun, Yeniköy, Terkos, Durusu, Tayakadın, Boyalık, Baklalı, Yassıören, Dursunköy, Çilingir, Hadımköy, Haraççı, Sazlıbosna, Deliklikaya, Hacımaşlı, İmrahor, Bolluca mahallelerinde 20160 hektarlık alanı,

Başakşehir İlçesinin; Şamlar, Kayabaşı, Altınşehir, Başak, Güvercintepe, Şahintepe, mahallerinde 5755 hektarlık alanı,

Küçükçekmece İlçesinin; Yarımburgaz, İstasyon, Kanarya, Fatih, Cennet mahallerinde 755 hektarlık alanı,

Avcılar İlçesinin; Yeşilkent, Tahtakale, Firuzköy, Üniversite, Gümüşpala, Denizköşkler mahallerinde 2298 hektarlık alanı,

Bağcılar İlçesinin; Mahmutbey mahallesinde 55 hektarlık,

Bakırköy İlçesinin; Basıncıköy mahallesinde 42 hektarlık alanı,

Bayrampaşa İlçesinin; Yıldırım Mahallesinde 2 hektarlık alanı,

Esenler İlçesinin; Oruçreis Mahallesinde 881 hektarlık alanı,

Eyüp İlçesinin; Pirinççi, Akpınar, İhsaniye, Ağaçlı, Odayeri, Işıklar mahallelerinde 3552 hektarlık alanı,

Sultangazi İlçesinin; Malkoçoğlu Mahallesinde 24 hektarlık olmak üzere toplamda 33498 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Ayrıca Planlama alanının sınırları içerisinde Küçükçekmece Gölü, Sazlıbosna Baraj Gölü, Terkos Gölünün bir kısmı olmak üzere toplam 2954 hektarlık göl alanı yer almaktadır.

Tablo 2.1. Planlama Alanının ilçelere Göre Alan Dağılımı

İLÇE ADI	ALAN (ha)	ORAN (%)
ARNAVUTKÖY	20160	60.18
BAŞAKŞEHİR	5755	17.18
AVCILAR	2298	6.86
KÜÇÜKÇEKMECE	755	2.25
BAKIRKÖY	42	0.13
EYÜP	3552	10.60
BAĞCILAR	55	0.16
ESENLER	881	2.63
SULTANGAZİ	24	0.07
BAYRAMPAŞA	2	0.01
TOPLAM	33498	100

2.2. TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Küçükçekmece, ilk yerleşim yeri olan Rhegion'u ve Türkiye'deki mağara merkezli yaşamın ilk merkezi olduğu belgelenen Yarımburgaz Mağazaları'nı barındırması nedeniyle oldukça önemli bir konuma sahiptir.

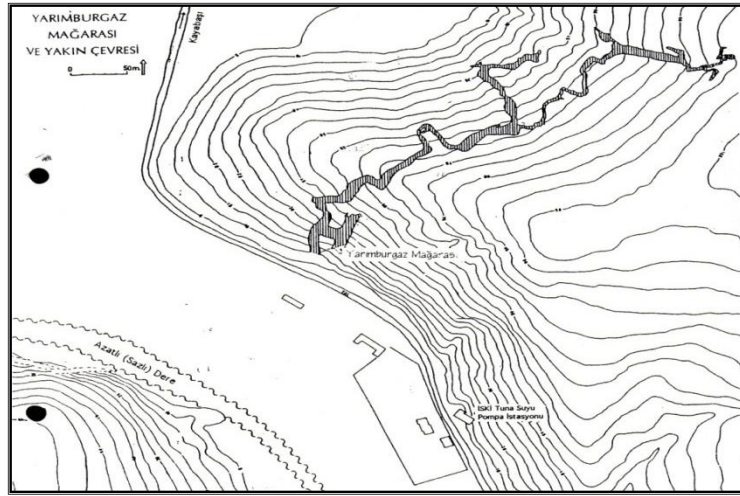
Bu bölgede yapılan son arkeolojik araştırmalar; bölge yerleşiminin başlangıç noktasını Yarımburgaz olarak kabul edecek verileri barındırmaktadır. Öyle ki bu yeni bulgular; Yarımburgaz Mağarası'nın sadece Küçükçekmece'de değil, tüm Türkiye'deki ilk insan yerleşimi üzerine ileri sürülen tüm doğru kabulleri temelden sarsacak bulguları içerdiğinden dolayı önem taşımaktadır. Bunların ötesinde bu yerleşim yeri, Yakındoğu ve Avrupa'da mevcut olan en eski yerleşim yerlerinden biri olması bakımından sadece Anadolu'da değil, dünya medeniyet haritasında da çok önemli nirengi noktalarından birini oluşturmaktadır.

Bu yerleşmenin arkeolojik buluntuları henüz tam olarak ele geçmemiş ise de, Küçükçekmece Gölü'nün kuzey kıyısında Yarımburgaz Mağaraları'nın¹ her bakımdan bir tarih öncesi iskâna elverişli olduğu yapılan tüm çalışmalarda açıkça ifade edilmektedir.²

G.D.Hubbard'ın 1932'de basılan kısa yazısında bu mağarayı Tarih öncesinde de insanların kullanmış olabileceğini işaret etmesi ve mağaranın dışında ve yakın çevresinde Mastodon kemiklerine rastladığını belirtmesi, yerli ve yabancı bilim adamlarının bu mağaranın önemine dair ilgilerinin uyanmasını sağlamıştır.³



Resim 2.1. Yarımburgaz Mağarası Duvarındaki Gemi Resmi⁴



Harita 2.2. Yarımburgaz Mağarası ve Yakın Çevresi⁵

¹Mağara günümüzden yaklaşık 300 bin yıl öncelerinden beri kimi zaman insanlar tarafından bir sığınak, kimi zaman ise hayvanlar tarafından bir in olarak dönüşümlü kullanılmıştır.

² Bu mağaralar ilk defa, 1845'den itibaren Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane (Tıp Fakültesi)'nden Gerçekadı Dr. Hammerschmidtolan İlm-ülârz vemaadin öğretmeni Miralay Macarlı Abdullah Bey'in dikkatini çekmiş ve 1869-70 yıllarında iki makalede burasını tanıtmıştır. Daha sonra 1900'da R. Bousquet Küçükçekmece kasabası ve mağaraya dair bir makale yayınlamıştır. Harun Reşitde yaptığı çalışmasında 1921'de yine bu mağaradan bahsederek mağaranın kamuoyuna tanıtılmasına öncülük etmiştir. (Bkz. Harun Reşit Kocacan, Bir Mağara nasıl tetkik edilir? Tedrisat Mecmuası, sayı 61, (1337= 1921) s.12-18.

³Bkz.G. D.Hubbard; "Turkish Grottoes of YarimBurgaz", **Pan-American Geologist**, LVII (Des Moines-Iowa 1932) s.321-328

⁴ Prof. Dr. Mehmet Özdoğan; Yarımburgaz Mağarası ve Çevresiyle ilgili Bilgi Notu, Şubat 2007.

⁵ Prof. Dr. Mehmet Özdoğan; Yarımburgaz Mağarası ve Çevresiyle ilgili Bilgi Notu, Şubat 2007.

Mağara incelendiğinde içinde pek çok dehliz ve odaların yer aldığı görülmektedir. Bazı kaynaklarda ise bu mağaranın bir yeraltı suyu tarafından oyulduğu ileri sürülmektedir. Bizans çağında da kullanıldığı anlaşılan Yarımburgaz Mağaraları'nın yakın zamana kadar görülebilen ilgi çekici bir özelliği de, bir mekânın duvarındaki kırmızı kille yapılmış üç gemi resminin bulunmasıydı. Bunların çok eski olduklarını ileri süren Hovasse'a göre; denizle irtibatı olan ve böylece fena havaya karşı bir melce teşkil eden gölün, (Küçükçekmece gölü), mağaraya yakın olması veya büyük gemilerin mağaraya 200 metre mesafeye kadar girebilmesine müsait bir derenin mevcudiyeti nedeniyle; eski çağlarda mağaraların sığınak veya depo olarak kullanıldığı yönünde iddialara sebep teşkil etmiştir. Hovasse bu iddiasını daha da ileri götürerek, bu gemici tüccarların eski Giritliler olabileceğini de belirtmiştir.⁶

Bölgede yerleşimine dair yapılan tarihi metinlerdeki değerlendirmelerde de mağara yerleşiminin de ötesinde bölgenin ilk çağlardan günümüze insan yerleşimi için önem taşıdığını gösterir niteliktedir.

Nitekim İlkçağ coğrafyacılarından Strabon ve Romalı Yazar Plinius, bölge ile ilgili önemli bilgiler vermektedir. Strabon, Silivri'den sonra Athyras ve Bathynias derelerine rastlandığını ve Byzantion'a ulaşıldığını bildirmektedir.

Ancak Strabon elyazmasında bu bölüm deforme olduğundan Küçükçekmece deresinin adının sadece sonu olan "... o u v ı a ç" harfleri okunabilmiştir. Kramer ve Forbiger bunu Bathynias ve Bathounias olarak tamamlamışlardır.⁷

Roma çağında, Küçükçekmece'nin öncüsü ise "Regium" (Rhegion)'dur. Bugüne kadar Regium köyüne adını veren İlk Çağa ait bir kitabe ile karşılaşılmamıştır. Şimdiye kadar Küçükçekmece Gölü'nün yakın çevresindeki çeşitli yerlerde pek çok İlk Çağ kitabesi ve bilhassa mezar stelleri bulunmakla beraber, bunların hiçbirinde sahibinin nereli olduğunu gösteren bir ada rastlanmamıştır. Bu çağlarda burada geniş bir yerleşmenin bulunduğu, M.Ö. II ile M.S. II. yüzyıllara ait olan bu kitabeler ışığında söylenmektedir. Bu da, Küçükçekmece yerleşim alanının uzun zamandır insan yerleşimlerine açık ve yaşamaya elverişli bir alan olduğunun göstergesidir.

Küçükçekmece yerleşimine öncülük eden Rhegion yerleşimi; Roma devrinde, İmparatorluk içindeki yolların mesafelerini veren Tabula Peutingeriana'da açıkça ifade edilmektedir. Burada Byzantion'un 12 mil kadar batısında Regium (Grekçe=Rhegion) kasabası olduğu gösterilmiştir. Ayasofya önünde Milion denilen bir mesafeler başlangıcı anıtından itibaren olan bu ölçünün karşılığı 18 kilometre kadardır ki, Küçükçekmece dolaylarına tekâmül etmektedir. Bu noktadan hareketle en azından Roma çağında, Küçükçekmece Gölü çevresinde bir yerde Regium veya Rhegion adında küçük bir yerleşme yerinin olduğu belirgindir. Buna ek olarak Roma İmparatorluğu'nun en önemli ana yollarından biri olan ve Avrupa'yı Byzantion (yani İstanbul)'a bağlayan ViaEgnatia'nın da buradan geçtiği tarihsel bir gerçektir.

Çok yakın tarihe kadar, bu tarihi Roma yolunun iri kaba taşlarla döşeli kaldırımlarını yer yer Küçükçekmece dolaylarında da görmek mümkün iken, artık bu kaldırımlara dair izlere rastlamak mümkün değildir.

Bu yolun İstanbul'a ulaşan ucunun, Roma'nın yeni başkenti olarak düşünülmesinin ardından 330 yılına doğru Konstantin tarafından inşa edilmiş olduğu belirtilmektedir. Belirtilen bu

⁶R.Hovasse; Yarımburgaz Mağarası-La grotte de YarımBourgas, Darulfunun Fen Fakültesi Mecmuası, 5 sene,1 (1927), s.1-19.

⁷Bkz. Semavi Eyice;"Tarihte Küçükçekmece", Güneydoğu Avrupa Araştırma Dergisi, İ.Ü.Edebiyat Fakültesi, s.59.

tarihten önce yine buralarda basit de olsa bir kıyı yolunun olduğunu söylemek mümkündür. Bölgenin Osmanlı zamanında da önemi başka olmuştur. Osmanlı Devleti fetih ile beraber bu bölgeye hâkim olduğunda Region, Doğu Roma'nın başkenti ile diğer yerleşim bölgeleri arasında önemli bir konaklama yeri olmuştur. Bu önemli konaklama merkezi şehrin yeni fatihinin de direktifleri ile bir değişim süreci de yaşamaya başlamıştır.

Küçükçekmece Kasabası'nın gelişmesinde önemli roller üstlenen Osmanlı devlet erkânından bazı şahısların bu beldeye yapmış olduğu imaretlerin de beldenin bir Türk beldesine dönüşme sürecinde payları önemlidir. Bunlar arasında 16. yüzyılın ilk yarısında yaşamış olan Abdüsselam Çelebi gelmektedir.

16. ve 17. yüzyıllarda Küçükçekmece bir Osmanlı kasabası şeklinde gelişme göstermektedir. Bu dönemde kasabanın içinde olmasa bile yakın çevresinde padişaha ait kasırların, av köşklarinin bulunduğu bilinmektedir. Bu yapılar; Büyükçekmece yakınında Harami Deresinde Sultan IV. Mehmet (1648–1687)'in kasrı, Florya'da Baruthane'nin yerinde Mimar Sinan tarafından yenilenen meşhur İskender Çelebi Bahçesi ve Kasrı, Halkalı'da yine Sinan'ın yaptığı bir sultan sarayı gibi yapılarıdır. Yenibosna (eski adı: Bosna-viran) köyünde de adı meçhul bir Osmanlı Devri Kasrının istinat duvarı ile temel kalıntıları ve mermerden bazı mimarî parçalarını yakın zamana kadar görebilmek mümkündür. Küçükçekmece gölünün batı kıyısında, Alibeyköy çiftliği ile Firuzköy arasındaki burunda ise Sultan köşkları harabesi denilen bazı kalıntılar vardır. Burnun tam ucu da Köşkburnu olarak adlandırılmıştır. Küçükçekmece dolayları, Bizans Devrinde olduğu gibi Osmanlı Devrinde de hükümdarların avlanmak için tercih ettikleri bir bölge olarak kullanılmaktaydı.

16. yüzyıldan itibaren Batı'dan Osmanlı İmparatorluğu'na gelen elçilik heyetlerinin hemen hepsi Küçükçekmece'den geçen yolu kullandıklarından seyahatnamelerinde buranın adını vermekteydiler. Birçok elçilik heyetinin ise İstanbul'a varmadan önce son geceyi burada konaklamak suretiyle geçirdikleri ve burada karşılandıkları bilinmektedir. Böylece Küçükçekmece'de kalabalık elçilik heyetlerini barındıracak bir kervansarayın da varlığı tüm burada bahsi geçen seyyahların metinlerinden anlaşılmaktadır.

1553 yılında, Kanunî Sultan Süleyman (1520–1566) devrinde kalabalık bir elçilik heyeti ile İstanbul'a gelen Alman H. Dernschwam, 24 Ağustos'ta Silivri'den çıkarak on bir saatte Czekmese dediği Büyükçekmece'ye vardıklarını, burada büyük kâgir bir handa gecelediklerini yazmıştır. Ertesi gün İstanbul'a doğru giderlerken sık sık eski Roma devrinin taş kaldırımını Via Egnatia'sının kalıntılarını görürler. Dernschwam dönüşünde 3 Temmuz 1555'de İstanbul'dan çıktuktan sonra ilk menzil olarak Kuczuq Czegmedi'de kaldıklarını bildirir. O sırada burası yüksekte, pek bir köye «benzemeyen» bir yerleşme yeridir. “Aşağıda bir tarafında deniz, bir tarafında su (göl) olan bir kol üzerinde kaldırımını bir yol ile bir köprü vardır. Burası Türklerin büyük bir mezarlığı bulunan ve evvelce ekin tarlası ve bağlık olan bir yerdir.” Dernschwam ayrıca burada pek çok mermer sütun gövdeleri de gördüğünü bildirir.⁸Böylece Dernschwam, 1938 kazılarında bulunan eski Rhegion şehri kalıntılarını ilk olarak görmüş ve kayda geçirmiş olan seyyah vassındadır.

1900–1901 yıllarında Küçükçekmece ve Yarımburgaz Mağaraları hakkında bir makale yazan R. Bousquet'te, o sıralarda Küçükçekmece halkının yarı Rum yarı Türk olduğunu bildirmekte, Rumların burada Aya Yorgi adına bir kiliseleri ile bir okulları, Türklerin ise bir cami ile türbeleri olduğunu söylemektedir. Köyün Türk Mezarlığı'nın çok geniş bir sahaya yayılması ve

⁸Bkz. Genişmalumatiçin; H.Dernshwaw; Tagebucheiner, Reisenach Konstantinopel und Kleinaien (1553-55), yay. F.Babinger, München-Leipzig 1923, s.28-29 ve 241.

hanlarının çok oluşu evvelce buranın varlıklı ve kalabalık bir yerleşme olduğuna işaret etmektedir.

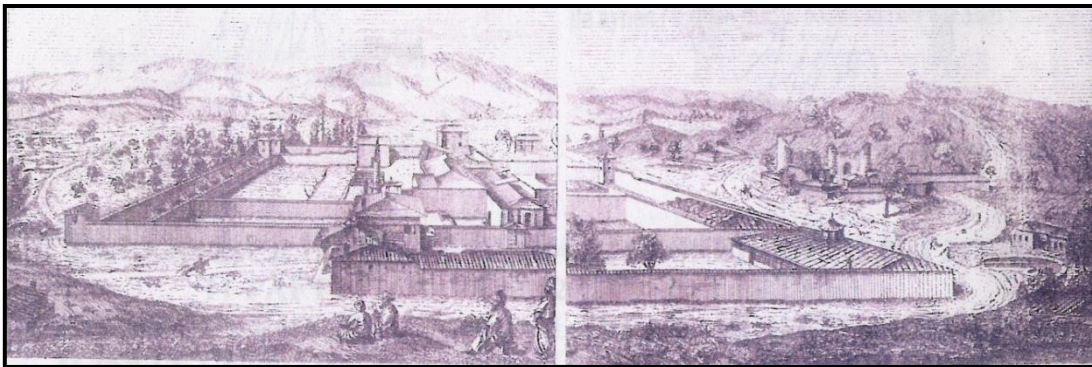
Bousquet Küçükçekmece'nin çöküntü sebeplerini: Akınlar ve eşkıyalık, sıtma, ticaret yolunun değişmesi olarak göstermektedir. Bu üçüncü sebebi vaktiyle Paspatis de bildirmiştir.

Ticaret yolu XIX. Yüzyılın ikinci yarısına doğru deniz yoluna kaymış ve vapurlar Tekirdağ'a uğramaya başlamış, bu da bir anlamda Küçükçekmece'nin sonu olmuştur. Tren hattı buradan geçirildiğinde ise artık kasaba önemini tamamen yitirmiştir. Bu konuyla ilgili olarak Bousquet: "Lokomotif onu uyandıramadı, Rhegion ebediyen ölmüştü" (La locomotive ne l'apasreveille. Rhegionest mort pourjamais) yorumunu yapmıştır. Fransız yazar Yarımburgaz adının yolun yarısından da gelmiş olabileceğini bildirdikten sonra, burada evvelce bir Türk köyü bulunduğuna işaret olarak Müslüman Mezarlığını göstermiştir.

1928 yılında Küçükçekmece'ye gelen ve buraya yerleşen küçük bir Kazak topluluğunun gölde çok başarılı olarak havyar istihsal ettikleri bilinmektedir. Fakat sonraları bu topluluk buradan gitmiştir. 1935'de ikinci dalga olarak Yunanistan'dan yeni bir göçmen topluluğu gelmiş, bunu 1954'de Yugoslavya ve Bulgaristan'dan gelenler takip etmiştir. Bugün Küçükçekmece ve göl çevresi hızlı bir gelişme içindedir. Küçükçekmece İlçesi'nin nüfusu 1977 yılında 59.000'e ulaşmıştır. Adlan ancak eski haritalarda görülen ve gölün etrafında sıralanan çiftlikler ise 1980'lerin başında tamamen ortadan kalkmıştır.

Başakşehir İlçesi, Altınşehir, Şahintepe, Kayabaşı, Güvercintepe, Başakşehir, Başak, Ziya Gökalp, Bahçeşehir 1. Kısım, Bahçeşehir 2. Kısım Mahalleleri ve Şamlar Köyü'nden oluşmaktadır.

Başakşehir ilçesinin, Şahintepe, Kayabaşı, Şamlar, Güvercintepe, Altınşehir'i içine alan bölgesinin bilinen en eski adı Azatlık'dır. Bu isim, Şamlar Baruthanesi'nde çalışan Ermenilerin Osmanlı yönetimince 1. Sınıf vatandaş sayılması ile azat edilenlerin yeri manasında, bölgenin Azatlık olarak adlandırılmasından gelmektedir. Meşrutiyetin ilanından sonra Arnavut Kökenli Resneli Niyazi Bey bölgedeki Ermenileri göndererek arazinin sahibi olmuştur. Bu dönemde ismi geçen bölgelerin tamamı için Resneli Çiftliği ismi kullanılmıştır.



Resim 2.2. Azadlı Baruthanesi

İlçede bulunan ve en sağlıklı biçimde günümüze ulaşan eser Resneli Çiftliği'dir. Baruthane binaları ve etrafındaki arazi Meşrutiyet yıllarında Hazine-i Hassa'dan Resneli Niyazi Bey ailesine geçmiş ve 1950 yıllarına kadar Resneliler Çiftliği adıyla bu aile mülkiyetinde kalmıştır. Son sahibinin 1952'ye doğru ölümü üzerine mirasçılar arasında paylaşılarak ayrı ayrı parsellenip satılmış, yerlerine modern siteler yapılmaya başlanmıştır.

İstanbul'daki bilinen ilk yerleşim yeri olan Yarımburgaz, halk arasında bilinen popüler adıyla Altınşehir Mağarası da Başakşehir İlçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Mağaranın güneyindeki, taş ocakları yarığı birçok yerli sinema filmine mekân olmuştur. Şamlar Bendi ve Baruthanesi, Osmanlı döneminde yapılmış ve günümüze gelmeyi başarmıştır.



Resim 2.3. Şamlar Bendi



Resim 2.4. Azatlı Baruthanesi ve Av Köşkü - 1935 yılı

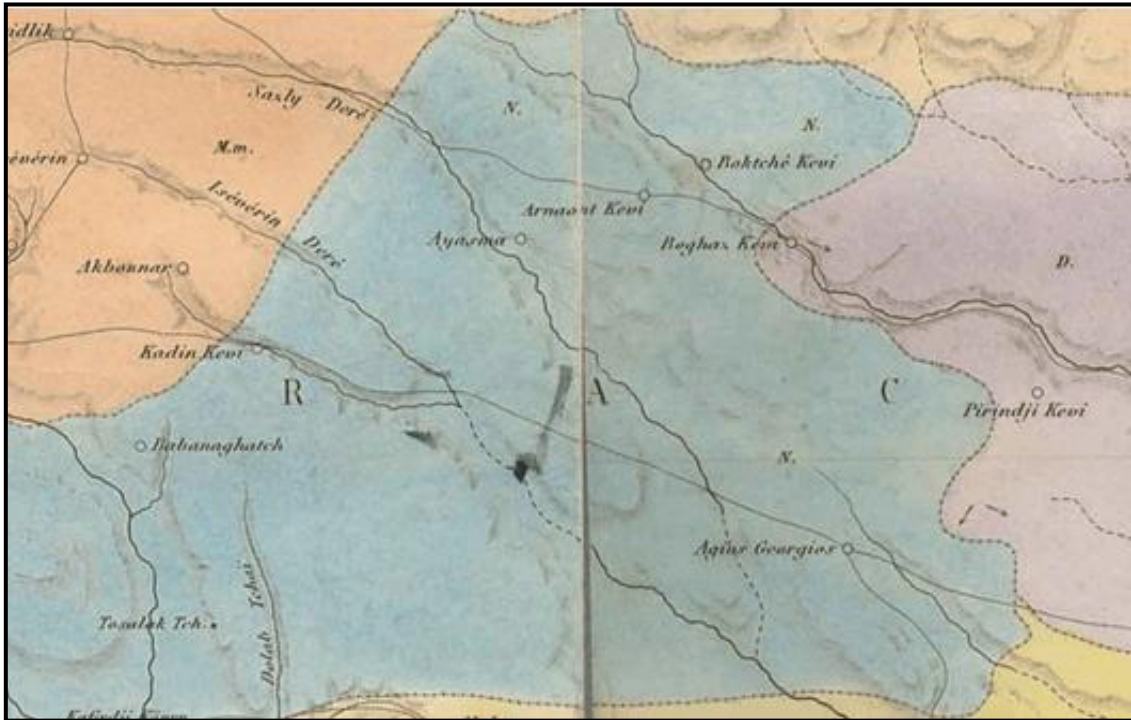
İlçede zamanında bir Bulgar'ın çiftliği olan Hoşdere (o zamanki adı Bojdar), Türk-Rus Savaşı'nda (93 Harbi) Bulgaristan'dan kaçan üç haneli bir Türk aileye ev sahipliği yapar. Bir müddet sonra o üç aile şimdiki Boğazköy tarafından toprak satın almaya başlar. 1923-1927 yılları arasında mübadele olur. Bulgaristan ve Yunanistan'dan yaklaşık 30 aile ile

Romanya'dan bir iki aile muhacir gelir. Köyün yüzde 90-95' i muhacirlere dağıtılır. Bojdar, bu dönemden 2. Dünya Savaşı'nın hüküm sürdüğü yıllara kadar Boşdere daha sonra da Hoşdere olarak anılır.

“İspartakule Mekii” diye bilinen bölge ise; İstanbul’u Avrupa’ya bağlayan tren yolunun Halkalı’dan sonraki istasyona verilen “İspartakule İstasyonu”, “İspartakule Viyadüğü” ve “İspartakule Çiftliği” olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat yapılan araştırmalarda, “Belgrad-İstanbul Yolu” olarak bilinen yolun üzerinde de bu isimlere rastlandığı görülmektedir.

Bölgede çeşitli zamanlarda yapılmış olan araştırmalar, Bahçeşehir çevresinde prehistorik dönemlerden başlayıp günümüze kadar gelen önemli buluntuların varlığını da ortaya koymaktadır. İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü’nce yapılmış olan bir kazıda, şu anki Yamaç Villaları’nın olduğu bölgede; Roma dönemine ait, kayaya oyulmuş Kaya Mezarları’nın varlığı tespit edilmiştir. Ancak eldeki bulgulara dayanılarak; mezara çevrilmeden önceki dönemlerde bu kaya oyuğunun prehistorik dönemlerde kullanıldığı sanılmaktadır⁹.

Arnavutköy İlçesi sınırları içinde bulunan yerleşim birimlerinin tarihi geçmişi yaklaşık bin yıl öncesine kadar uzanmaktadır. Arnavutköy sınırları içindeki bilinen en eski yerleşim birimi bugünkü Durusu (Terkos) semtidir. Durusu Gölü kenarına Bizans döneminde inşa edilen Trikos Kalesi, İstanbul’un ön savunma hatlarından birini oluşturmaktaydı. Zamanla Cenevizlilerin eline geçen kale, 1452 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilmiştir. Evliya Çelebi Seyahatnamesi’nde de Terkos Kalesi hakkında ayrıntılı bilgiler yer almaktadır.



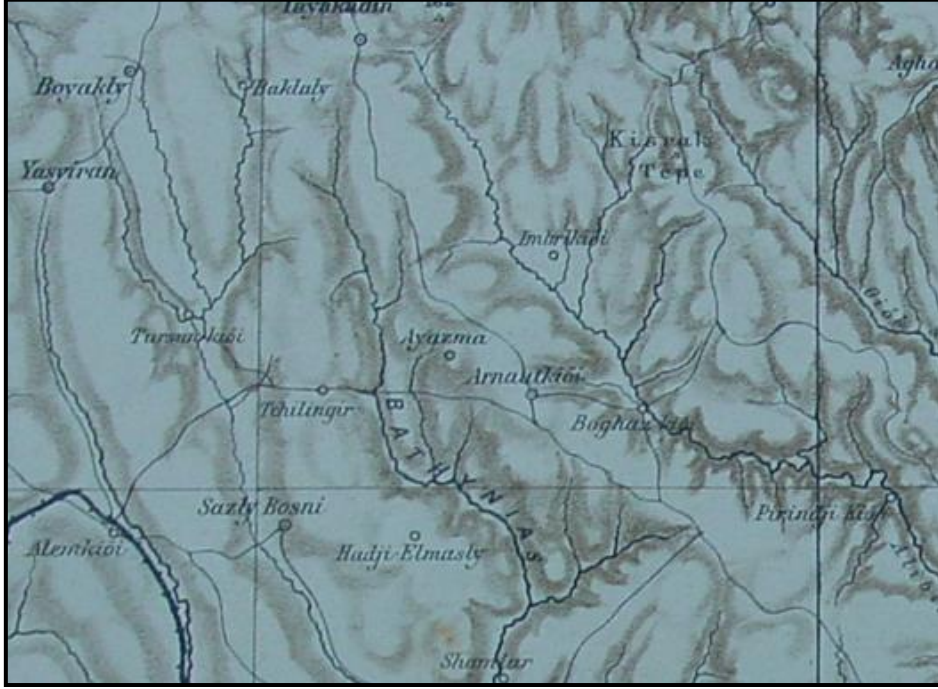
Harita 2.3. 1850 Tarihli Harita

İlçe sınırları içinde bulunan İmrahor (Emir-i ahor) köyü de, Fatih döneminden itibaren Osmanlı Sarayı’na atların yetiştirildiği bir yerdir. Hadımköy de yine Fatih dönemi hadimağalarından “Hadim Baba”dan adını almaktadır. Hadim Baba tarafından bağışlanan arazi üzerine kurulan Hadımköy’e, ülkenin değişik yerlerinden getirilen Türkler yerleştirilmiştir. Hadim Baba’nın

⁹ <http://www.basaksehir.bel.tr/icerik/149/basaksehir-tarihcesi?open=6>

kabri, burada yaptırdığı caminin avlusundadır. Nakkaş Köyü'nde ise 15. Yüzyılda yapıldığı bilinen Baba Nakkaş Camii ve türbesi bulunmaktadır.

Karaburun Köyü ise Cenevizler döneminden itibaren önemli bir yerleşim alanıdır. Kalesi, korunaklı limanı, denizden Terkos Gölü'ne geçebilme imkânının bulunması gibi sebepler dolayısıyla, uzun yıllar önemini korumuştur. Günümüzde bir balıkçı köyü olan Karaburun'da büyük bölümü yıkılmış Ceneviz Kalesi, 1850 yılında inşa edilmiş cami ve 1860 yılında inşa edilmiş deniz feneri bulunmaktadır.



Harita 2.4. 1890 Tarihli Harita

İlçe sınırları içinde bulunan Haraççı, ismini eski Osmanlı vergi toplama sisteminden almakta olup, Osmanlı Devleti döneminde vergi mültezimlerinin ikamet ettikleri yerleşim birimidir. Eski adı İmberin veya Emberin olan Boğazköy hakkındaki en eski tarihi belge ise 1497 tarihli tapu tahrir defterleridir. Bu defterlerdeki bilgilere göre Boğazköy, küçük bir Rum köyüdür. 1553 tarihli tapu tahrir defterlerinde ise, buranın 2. Beyazıt'a ait vakıf arazisi olarak kayıtlı olduğu görülmektedir.

İstanbul'un su ihtiyacını karşılamak amacıyla, Terkos Gölü kıyısına 1855-1857 yılları arasında bir terfi merkezi ve pompa istasyonu kurulmuş, temin edilen su arıtılarak şehre verilmeye başlanmıştır.



Resim 2.5. 1950'li Yıllarda Arnavutköy Merkezi

Arnavutköy adı, Osmanlı arşivlerinde ve zamanın haritalarında 19. yüzyılın ortalarından itibaren geçmektedir. Adını, geçmişte burada yaşayan Arnavut asıllı birinden alan bölgenin nüfus yapısı, 1923 yılında Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan Nüfus Mübadelesi Anlaşması sonrasında değişmiştir. Önceleri, çoğunlukla Rumların yaşadığı bölgeye, mübadele ile birlikte Yunanistan'ın Drama İli'ndeki Türkler yerleştirilmiştir.

Arnavutköy sınırları içindeki Hadımköy 1969, Arnavutköy 1987, Durusu 1989, Boğazköy, Bolluca, Haraççı ve Taşoluk 1994 yılında “belde” statüsünü kazanmıştır. Ancak, özellikle Arnavutköy, “belde” statüsünü kazandıktan sonra yoğun göç almaya başlamış ve diğer beldelerle fiziksel olarak birleşmiştir.

06 Mart 2008 tarihinde kabul edilen 5747 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” ile birlikte 8 farklı belediyeye bağlı 32 mahalle, Çatalca ve Gaziosmanpaşa ilçelerinin sınırları içinde bulunan 8 orman köyü ve Küçükçekmece İlçesi'ne bağlı Şamlar Köyü'nün, Sazlıdere Baraj Gölü'nün kuzeyinde kalan kısmı, Arnavutköy Belediyesi adı altında birleştirilmiştir.¹⁰

2.3. HUKUKSAL BOYUTU

İstanbul ili sınırları içerisinde olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek, yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla, 13/08/2012 tarihli ve 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile; İstanbul İli Avrupa Yakasında bulunan alanda 644 sayılı K.H.K kapsamında T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmiştir.

¹⁰ <http://www.arnavutkoy.bel.tr/icerik/629/1735/arnavutkoy-tarihi-.aspx>

Buna göre söz konusu alana ilişkin etütleri, harita, her tür ve ölçekte çevre düzeni, nazım ve uygulama imar planlarını, parselasyon planlarını ve değişikliklerini resen yapmak, yaptırmak, onaylamak görev ve yetkisi T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığındadır.

Geçen süre zarfında, yaklaşık 37.000 ha.'lık bir kısım alan 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununun 2 inci maddesinin 1 inci fıkrasının (c) bendi kapsamında Bakanlık Makamınının 15.11.2012 tarih ve 17687 sayılı, 12.12.2012 tarih ve 19003 sayılı, 10.05.2013 tarih ve 7077 sayılı, 20.09.2013 tarih ve 14543 sayılı, 25.07.2014 ve 12180 sayılı, 26.02.2015 tarih ve 3220 sayılı, 20.10.2015 tarih ve 17685 sayılı, 19.11.2015 tarih ve 18736 sayılı, 30.05.2018 tarih ve 96632 sayılı, 26.11.2018 tarih ve 220204 sayılı, 16/01/2019 tarih ve 14778 sayılı, 13.06.2019 tarih ve 137932 sayılı, 07.10.2019 tarih ve 234726 sayılı Olur'ları ile "Rezerv Yapı Alanı" sınırları son halini almıştır.

Bu Kanun uyarınca "Rezerv Yapı Alanı", gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere, TOKİ'nin veya İdarenin talebine bağlı olarak veya resen, Hazine ve Maliye Bakanlığının uygun görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenen alanlar olarak tanımlanmıştır.



Harita 2.5. 07.10.2019 tarih ve 234726 sayılı olur ile ilan edilen Rezerv Yapı Alan sınırı

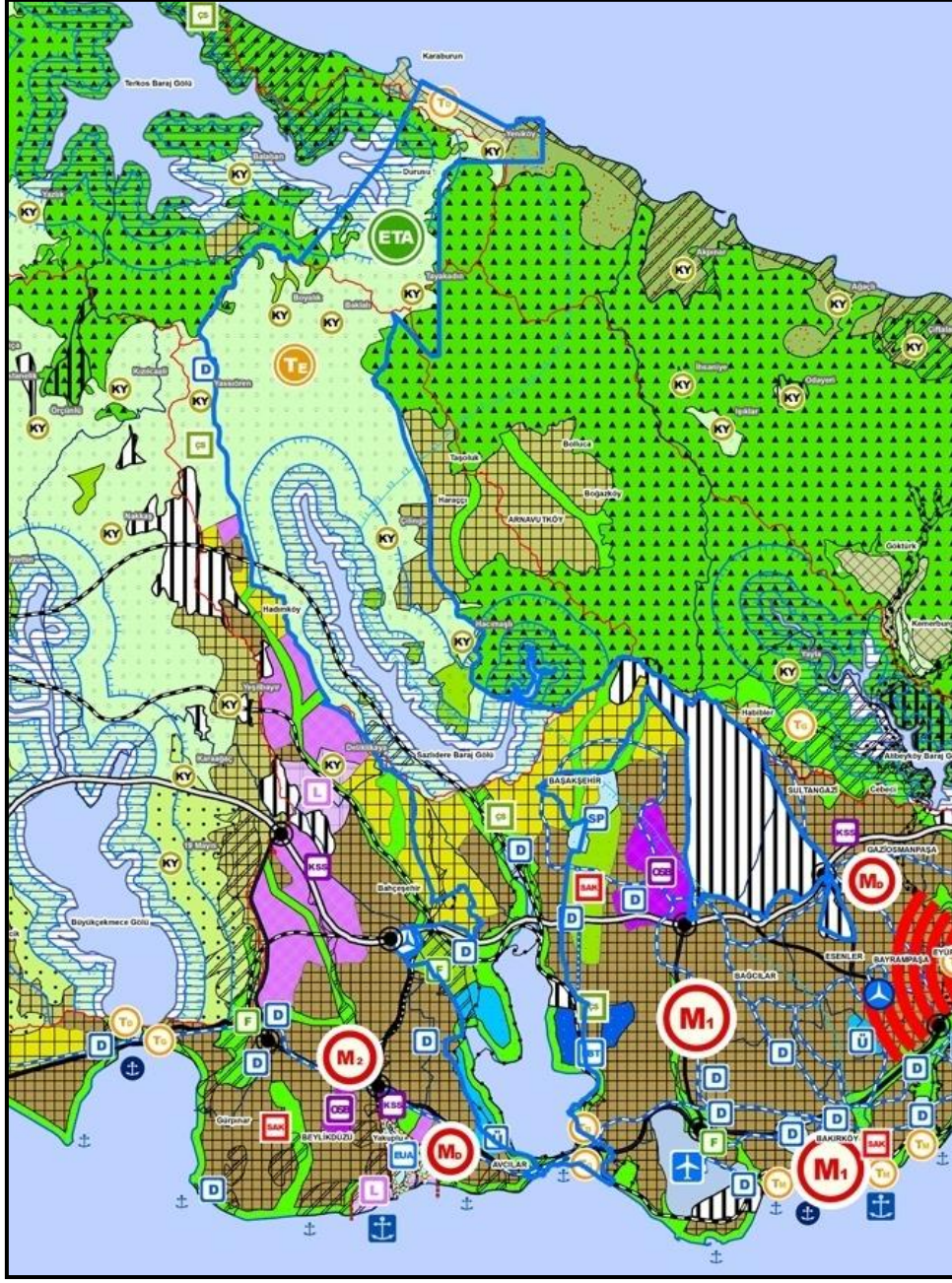
2.4. PLANLAMA SÜRECİ

2.4.1. 1/100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANI

İstanbul il geneli için hazırlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı 13.02.2009 tarih ve 103 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclis Kararı ile kabul edilerek 15.06.2009 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanlığınca onaylanmıştır. Söz konusu plan 17.07.2009-17.08.2009 tarihleri arasında 1 ay süre ile askıya çıkarılmıştır. Plana yasal askı süresi içinde 790 şahıs, 299 kurum ve kuruluş tarafından itiraz edilmiştir.

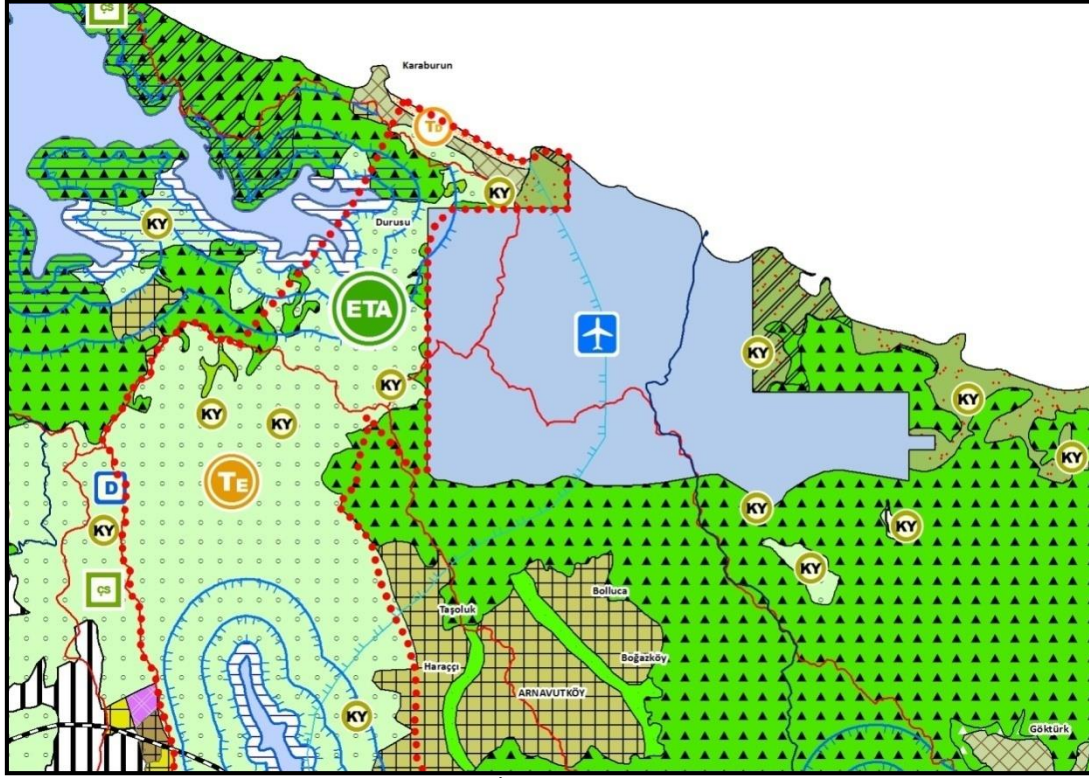
Söz konusu itirazlar değerlendirilerek karar alınmak üzere Büyükşehir Belediye Meclisine iletilmiş olup itiraz konularından bazıları Meclis Kararınca uygun görülen değişiklikler plan paftası ve plan uygulama hükümlerine işlenmiştir.

Planlama alanı sınırı içinde; 15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında; Meskun Alanlar, Gelişme Alanı, Eğitim Bilişim ve Teknoloji Alanı (EBT), Askeri Alanlar, Kentsel ve Bölgesel Ölçekte Yeşil ve Spor Alanı, Üniversite Alanı, Tarımsal Niteliği Korunacak Alan, Mera Alanları, Orman Alanları, Gelişimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanlar, Kıyı Rehabilitasyon Alanı, Plaj Kumsal ve Kıyı Alanı, Baraj ve Gölet Alanları yer almaktadır. Ayrıca revizyon planlama sınırının kuzey bölümünde 15.06.2009 onanlı Çevre Düzeni Planında TD(Doğa Odaklı Turizm Alanı), ETA (Ekolojik Tarım Alanı) ve TE (Ekolojik Turizm Alanı) fonksiyonları bulunmaktadır.



Harita 2.7. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında Plan Değişikliği Alan Sınırı

Planlama alanının içinde yaklaşık 7740 ha'lık alanda İstanbul Havalimanı planlanmıştır. Söz konusu alana ilişkin 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 12.06.2014 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir.



Harita 2.8. İstanbul Havalimanı

2.4.1.1. AMAÇ

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın amacı; "İstanbul'a; sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekana yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, ekonomik yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren, etkin ve katılımcı bir kent yönetimi/yönetişimi yapılandırmasında, kurumsal ve mekansal planlarını verimli bir araç olarak kullanan küresel ölçekte güçlenmiş bir kent statüsü kazandırmak." olarak belirlenmiştir.

Bu amaç doğrultusunda, tamamlayıcı nitelikte olmak üzere bir dizi destek amaçlar da tanımlanmıştır. Söz konusu amaç bileşenleri:

- Doğal çevreye uyumlu, doğal ve yapay risklere karşı **güçlü bir kentsel bölge sisteminin kurulması,**
- Yaşam kalitesinin yükseltilmesi, kültürler arası karşılıklı anlayış ve hoşgörünün yerleşmesi ve yoksulluğun önlenmesi için **gelişkin bir sosyo-kültürel taşıma kapasitesine ulaşılması,**
- Kentsel hizmet maliyetlerini düşürecek işlevsel ve mekânsal rasyonelleştirmelere giderek, ekonomik çeşitlilik düzeyinin artırılması ve böylelikle **yüksek ekonomik rekabet gücüne ulaşılması,**
- Ulaşım, haberleşme, kentler arası işbirliği, iş ve yatırım olanakları oluşturarak **diğer küresel merkezler ve kendi bölgesel hinterlandı ile güçlü bağlantıların kurulmasıdır.**

2.4.1.2. PLANLAMA İLKELERİ

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul'un yaşam destek sistemleri olan doğal alanların, insan yapısı altyapının ve yaşam kalitesinin iyileştirilebilmesi ve kent yönetiminin sürdürülebilir olabilmesi için; uluslararası dinamikler ile ülke, bölge ve kent dinamikleri göz önünde bulundurularak, insan odaklı bir planlama anlayışıyla tanımlanan ilkeler;

- Mekânsal gelişmenin kültürel mirasa saygılı, gelecek nesillerin ihtiyaçlarını gözetin, doğal ve kültürel çevreyle uyum içinde olması
- İnsan faaliyetlerinin yaşam destek sistemlerine, hassas ve kritik ekosistemlere zarar vermeyecek nitelik ve nicelikte gerçekleştirilmesi
- Kuzeye eğilim gösteren kent gelişimi engellenerek; doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimin sağlanması
- Merkez ticaret alanı ve alt merkezler belirlenerek, merkezler kademelenmesinin sağlanması
- Kentin iki yakasında nüfus ve istihdam dengesinin sağlanarak, Boğaz geçişlerindeki yolculuk talebinin azaltılması
- Kentin doğrusal, kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimini destekleyecek yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sisteminin oluşturulması
- Estetik, işlevsel ve yapısal yaşam kalitesinin yükseltilmesi
- Kentsel hizmetlerin kent bütününde dengeli bir şekilde dağıtımı yapılarak, kentin sunduğu imkanlara erişimde adaletin sağlanması
- Ekoloji-ekonomi dengesi gözetilerek ekonomide yeniden yapılanmanın sağlanması ve uluslararası rekabet üstünlüğü taşıyan veya taşıyabilecek sektörlerin desteklenmesi
- Bilgi teknolojilerinin ve ar-ge faaliyetlerinin üniversite ve sanayi işbirliği içerisinde geliştirilmesi
- Plan kararlarının, deprem başta olmak üzere afet riskleri dikkate alınarak üretilmesi

olarak belirlenmiştir.

2.4.1.3. HEDEFLER VE STRATEJİLER

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda planın vizyonuna ve amacına ulaşabilmek için belirlenen hedefler ve bu hedefleri mekana yansıtacak ana ve alt stratejiler aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

HEDEF 1. İSTANBUL'UN KÜRESEL DÜZEYDE GÜÇLENMESİNİ SAĞLAMAK

ANA STRATEJİ 1. İstanbul'a Sahip Olduğu Kimliği İle Özdeşleşen Dünya Ölçeğinde Kültür Odaklı Turizm Kenti Statüsü Kazandırmak

İstanbul'a Dünya ölçeğinde Kültür Odaklı Turizm Kenti Statüsü kazandırmak ana stratejisi kapsamında; Turizm sektöründe gelişimin sağlanması ve kent ekonomisindeki payının artırılması için sürdürülebilir turizmin sağlanmasına yönelik plan kararlarının oluşturulması, Havayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşımını güçlendirerek İstanbul'un uluslararası ve kent içi erişilebilirliğinin artırılması, İstanbul'u Dünya Turizm Sektöründe Marka Haline Getirmek için İstanbul'un 2010 yılında Avrupa Kültür Başkenti olması gibi uluslararası projeler ile uluslararası boyutta Türk kültürünün tanıtılması ve İstanbul'un sahip olduğu dünya kültür mirasını tüm zenginliğiyle uluslararası boyutta dünya ile paylaşması, Kültür turizmine katkı sağlayacak kültürel mirasın, anıtların ve tarihi yapı stokunun korunarak sunumlarının güçlendirilmesi, İstanbul'daki yerel halkın yaşadığı çevredeki doğal ve kültürel değerleri algılamasının ve benimsemesinin sağlanması ile kültür ve sanat faaliyetlerine destek verilmesi alt stratejiler olarak belirlenmiştir.

Ana Strateji 2. Bilgi ve Teknolojiye Dayalı, Yüksek Ekonomik Rekabet Gücüne Sahip Sürdürülebilir Ekonomiye Sağlamak

Alt stratejilerden bazıları; İstanbul'a bilgi ve iletişim teknolojileri ile bölgesel ekonomiyi yönlendiren yönetim ve karar mekanizmalarının bütünleştiği üst düzey hizmet/finans ve yönetim merkezi kimliğinin kazandırılması ve ekonomik sektörlerde yeniden yapılanma sağlanarak, İstanbul'da uluslararası rekabet üstünlüğü taşıyan veya taşıyabilecek sektörlerin desteklenmesi olarak belirlenmiştir.

Ana Strateji 3. İstanbul'un Güçlü Yönlerini ve Fırsatlarını Kullanarak Özgün Bir Açılım Oluşturabilme Potansiyelini Harekete Geçirmek

İstanbul'un sosyal, ekonomik, kültürel açıdan uyumlu büyümesi, bütünleşmesi ve gelişmesi sağlanarak bölgesel merkez olması, farklı kültürel coğrafyaların merkezinde bulunan İstanbul'un uluslararası diplomasi, finans, kültür, bilim ve teknoloji zirvelerine ev sahipliği yapan bir merkez olarak ön plana çıkartılması, kentin korunması gerekli değerlerini gözetin, vizyonuyla uyumlu yatırımlar için bir çekim merkezi olmasının sağlanması, kıtalar ve bölgelerarası ulaşımında stratejik konumda bulunan İstanbul'un "geçiş kapısı" konumunun değerlendirilerek, uluslararası ulaşım ilişkilerinde yolcu transfer merkezi olarak geliştirilmesi belirlenen alt stratejilerden bazılarıdır.

HEDEF 2. MARMARA BÖLGESİ'NDEKİ YEREL POTANSİYELLERİ BÜTÜNCÜL BİR YAKLAŞIMLA HAREKETE GEÇİREK, BÖLGEDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞMENİN GERÇEKLEŞTİRİLMESİNE ÖNCÜLÜK ETMEK

Ana Strateji 1. Bölge İçi Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Farklarını En Aza İndirmek Konusunda İstanbul'un Öncü Rolünü Güçlendirmek

İstanbul'un Marmara Bölgesi içerisindeki alt bölgesel ve yerel gelişmişlik farklılıklarının dengelenmesine ve çok merkezli dengeli kalkınmanın gerçekleştirilmesine katkı sağlaması, karayolu temelli yolcu ve yük taşımacılığına alternatif olarak, Bölge'nin iç denizi konumunda bulunan Marmara Denizi ve Boğazları'ndan daha ağırlıklı faydalanarak Bölge genelinde ekonomik dinamizmin artırılması, bölge genelinde sosyo-ekonomik gelişmişlik farklılıklarının giderilmesi ile Bölgeye yönelen göçün olumsuz etkilerinin bertaraf edilmesiyle sürdürülebilir ve yönetilebilir ölçekte yerleşimlerin oluşturulması.

Ana Strateji 2. Marmara Bölgesi Bütününde Sürdürülebilir Mekansal Gelişmenin Sağlanmasında İstanbul'un Öncü Rolünü Güçlendirmek

İstanbul'un Marmara Bölgesi ile kuracağı sosyo-ekonomik gelişme işbirliğini, ekoloji-ekonomi çatışması olmaksızın ve mekanda verimlilik artışını sağlar nitelikte, mekansal gelişme planlarına yansıtması, bölge bütünde yaşam destek sistemlerini koruyan bir gelişmenin zemininin hazırlanması, ortak kıyı ve çevre yönetimi perspektifinin tanımlanması, programlanması ve yaygınlaştırılması, ekolojik, doğal, kültürel ve tarihi varlıklarının korunarak ve değerlendirilerek, turizm ve hizmet sektörleriyle çeşitlendirilmesi alt stratejilerden bazılarıdır.

HEDEF 3. İSTANBUL'UN MEKANSAL GELİŞİMİNİ, ÇEVRESEL, EKONOMİK VE TOPLUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK DOĞRULTUSUNDA KENTSEL İŞLEVSEL BÜTÜNLEŞMEYİ SAĞLAMAK

Ana Strateji 1. Kentin Doğu ve Batı Eksenlerinde Doğrusal, Çok Merkezli ve Kademeli Gelişimini Sağlamak

Alt stratejilerden bazıları; İstanbul il sınırları içerisinde sürdürülebilirlik çerçevesinde, kentin gelişme potansiyelleri ve iç dinamikleri dikkate alınarak, yeni çekim merkezleri ve buna bağlı olarak yerleşmeler kademelenmesinin oluşturulması, nüfus-istihdam dağılımının; İstanbul bütününde ve her iki yakada dengelenebilmesi için yeni odakların belirlenmesi, plan kararları doğrultusunda, çevreleri ile etkileşimi kuvvetli mekânsal alt bölgelerin tanımlanması şeklinde belirlenmiştir.

Ana Strateji 2. İstanbul İl Sınırları Dahilinde İhtisaslaşmış, Katma Değer ve Verimliliği Yüksek Merkezler Geliştirmek

Merkez Bölgenin çevre ve yaşam standartlarını yükseltecek mekansal dönüşüm projelerinin geliştirilmesi, MİA üzerindeki baskıyı azaltacak, ihtisaslaşmış, üst düzey hizmet-ticaret birimlerinin yer alabileceği birinci derece merkezler ile hinterlandındaki yerleşmelerin ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ikinci derece ve diğer alt merkezlerin belirlenmesi ve merkez alanları için risk analizlerinin yapılarak afet yönetim planlarının hazırlanması.

Ana Strateji 3. Sanayi Sektörünün Kent Genelindeki Yapısını Sıhıhleştirerek, Yapısal Dönüşümünü Sağlamak

Yetersizlikleri, uyumsuzlukları ve değer artışları nedeniyle sanayiden farklı kullanımlara dönüşmesi öngörülen sanayi alanlarının uygun işlevlere dönüşümünün sağlanması, çevreye duyarlı, ileri teknoloji kullanan ve katma değeri yüksek sanayi türlerine geçişin yönlendirilmesi alt stratejiler olarak belirlenmiştir.

Ana Strateji 4. Yerleşmelerin Yaşam Destek Sistemlerine ve Hassas Ekosistemlere Duyarlı Gelişmesini Sağlamak

Alt stratejilerden bazıları; Orman Alanlarının ve Barındırdığı Biyolojik Çeşitliliğin Korunması, İstanbul'un Yeraltı ve Yerüstü Su Kaynaklarının Korunması ve Akılcı Yönetimlerinin Sağlanması, Tarım Alanlarının Korunması ve Toprak Verimliliğinin Arttırılması, Yeraltı Kaynaklarından Yararlanılması, Kullanım Ömrünü Tamamlayanlara Doğal Değerlerinin Geri Kazandırılması, Ekolojik Koridorların, Hassas Ekosistemlerin ve Biyolojik Çeşitliliğin

Korunması, Kıyı alanlarının ‘Kamu Yararı İlkesi’ Esas Alınarak Değerlendirilmesi, Yenilenebilir Enerji Kaynaklarından Yararlanma Düzeyinin Arttırılması şeklinde belirlenmiştir.

Ana Strateji 5. Afetlere Karşı Duyarlı Kentsel Gelişmeyi Sağlamak

Alt stratejilerden bazıları; Kentin mekansal gelişmesinin deprem ve diğer afet risk faktörleri dikkate alınarak belirlenmesi, kıyılarda yer alacak kullanımların, kıyılardaki dolgu ve alüvyon alanlarının deprem sırasındaki zemin davranış özellikleri, tsunami tehlikesi, zemin sıvılaşması gibi faktörler göz önünde bulundurularak belirlenmesi, afet riskleri açısından sorunlu bölgelerde yapı ve nüfus yoğunluğunun düşük tutulması, doğa (deprem, heyelan, taşkın, meteorolojik vb.) ve insan kaynaklı (yangın, endüstriyel, deniz kazaları vb.) afetlere yönelik acil eylem planlarının hazırlanması ve insan kaynağının yetiştirilmesi şeklinde belirlenmiştir.

Ana Strateji 6. Yerleşmelerin Tarihsel-Kültürel Değerlere Duyarlı Gelişmesini Sağlamak

Alt stratejilerden bazıları; İstanbul’un sahip olduğu tarihi ve kültürel dokusu, evrensel kimliği, peyzajı, kentin simgeleri ve silüetini korumaya yönelik çalışmaların yapılması, öncelikle Tarihi Yarımada olmak üzere kentin tarihi dokularında lastik tekerlekli araç trafiğinin azaltılması, yaya ulaşım akslarının oluşturulması olarak tanımlanmaktadır.

Ana Strateji 7. Ulaşım Kararlarını Plan Kararları ile Uyumlu Olarak Geliştirmek

İstanbul genelinde demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, yüksek kapasiteli, kaliteli ve ulaşım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması, kent bütünündeki ulaşım sistemlerinin birbirine entegre olacak biçimde planlanması, kentin merkez bölgelerindeki araç trafiği sınırlandırılarak, yaya ve bisiklet ulaşımının desteklenmesi, havalimanlarının etkinliğinin arttırılması, kent bütünündeki liman ilişkilerinin yeniden düzenlenmesi alt stratejilerden bazılarıdır.

Ana Strateji 8. Kent Genelinde Dağılmış Lojistik Fonksiyonların Mekansal Organizasyonunu Yapararak, Etkinliğini Arttırmak

İstanbul’un her iki yakasında liman ve raylı sistemlerle entegre edilmiş lojistik bölgelerin kurulması ve gümrüklerin bu bölgelere taşınması, limanlar ile lojistik bölgeler arasında raylı sistem ulaşım ilişkisinin kurulması, yük taşımacılığının ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu sistemi ile yapılması alt stratejilerden bazılarıdır.

Ana Strateji 9. İklim Değişikliğinin Uzun Dönemli Etkileri Dikkate Alınarak, İklim Değişikliğine Adaptasyon ve Zarar Azaltma Konularının Mekansal Planlarla İlişkisini Kurmak

İklim değişikliğinin etkilerinin azaltılmasında etkili olabilecek arazi kullanım kararlarının geliştirilmesi alt strateji olarak belirlenmiştir.

HEDEF 4. YAŞAM KALİTESİNİ YÜKSELTMEK

Ana Strateji 1. Yerleşim Alanlarında Mekansal Kaliteyi Yükseltmek

Alt stratejilerden bazıları; Plansız ve sağlıksız gelişmiş yerleşim alanlarının mekan standartları yükseltilerek planlı ve düzenli yerleşim alanlarına dönüştürülmesi, tarihi konut alanlarının; doku, fonksiyon ve özgün özellikleri korunarak, sıhhileştirilmesi, yapılaşmada mimari estetiğin

ve yerel mimarinin dikkate alınması, İstanbul’da yaşayan tüm kesimleri kentle bütünleştiren kentsel donatı alanlarının ve kamusal açık alanların kent bütünü içinde yeterli, dengeli ve kaliteli hale getirilerek; kentsel hizmet ve fırsatlardan toplumun tüm kesimlerinin yararlanabilme olanaklarının artırılması, kent bütününe hizmet verecek spor merkezleri, kültür merkezleri, eğlence ve sergi mekanları, müzeler, arşivler ve sağlık merkezlerinin oluşturulması, kentin sahip olduğu özgün silüetin korunmasına yönelik silüet ve tasarım planlaması çalışmalarının yapılması olarak belirlenmiştir.

Ana Strateji 2. Çevre Kirliliğini Önlemek

Çevre kirliliğinin önlenmesi kapsamında; Su Kirliliğinin Önlenmesi, Hava Kirliliğinin Önlenmesi, Gürültü Kirliliğinin Önlenmesi, Toprak Kirliliğinin Önlenmesi, Atık Yönetiminin Etkinleştirilmesi, Koruma-Kullanma Dengesi Çerçevesinde Aktif Korumanın Sağlanması ve Yönünde Çevre Koruma Yönetim Sisteminin Oluşturulması stratejileri belirlenmiştir.

HEDEF 5. SOSYAL SERMAYEYİ GÜÇLENDİRMEK

Ana Strateji 1. Kente Yönelik Göçü Etkin Yöneterek, Nüfusu Yüksek Eğitim Düzeyine ve Kalifiye İşgücü Becerilerine Kavuşturmak

Alt stratejiler olarak; İstanbul’a Yönelik Göçün Etkin Yönetilmesi ve Donanımlı, Motive Edilmiş, Yoğun ve Yüksek Verimliliği Olan İşgücünün Geliştirilmesi belirlenmiştir.

Ana Strateji 2. Sosyal Adaleti ve Kentle Bütünleşmeyi Sağlamak

Sosyal adaleti ve kentle bütünleşmeyi sağlamak kapsamında; Ekonomik yardıma ihtiyaç duyan kesimlerin oluşturulacak sosyal ve ekonomik projelerle desteklenmesi, toplumda eğitim yönünden geri kalmış kesimlere yaygın eğitim olanaklarının sağlanması, Engellilerin ve tüm dezavantajlı grupların sosyal yaşama uyumu ve katılımı için pozitif ayrımcılık unsurları da içeren özel projelerin geliştirilmesi, çocuk, genç ve yaşlıların sosyal ve kültürel faaliyetlere katılabilmesi için kentteki sosyal donatı alanlarının artırılması, Barınma ve yaşam koşullarını iyileştirmeye dönük çok yönlü sosyal programların geliştirilmesi stratejileri belirlenmiştir.

HEDEF 6. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT YÖNETİM SİSTEMİNİN GELİŞTİRİLMESİ İÇİN GEREKLİ OLAN YENİDEN YAPILANMAYI SAĞLAMAK

Ana Strateji 1. İstanbul Büyükşehir Belediye Sınırlarını, Metropoliten Alan’ın Tamamını Kapsayan ‘İşlevsel Metropoliten Bölge’ Ölçeğinde Sosyo-Ekonomik Bir Bütün Oluşturacak Şekilde Yeniden Belirlemek

Ana Strateji 2. İşlevsel Metropoliten Bölge İçindeki Planlama Kararlarını İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin Öncülüğünde Belirlemek

Alt stratejilerden bazıları; planlama süreci ile ilgili yetki karmaşasına yönelik sorunların giderilmesi ve etkin işleyen bir planlama sisteminin oluşturulması, planların doğru ve eksiksiz verilerle hazırlanması için bölge ve kent ölçeğinde sistemli bir envanter çalışmasının yapılarak, belli aralıklarla güncellenen bir veri bankasının oluşturulması girişiminin başlatılması, parçalı planlama yaklaşımlarının neden olduğu ‘bütünlüğü bozma’ tehlikesinin engellenmesi için uygulanabilir anlayış çerçevesinde bütüncül planlamaya geçilmesi, plan hazırlama süreçlerinde ilgili tüm grupların daha etkin katılım olanaklarının geliştirilmesi olarak belirlenmiştir.

2.4.2. İSTANBUL BÖLGE PLANI

2014-2023 İstanbul Bölge Planı, 3194 sayılı İmar Kanunu çerçevesinde mülga Kalkınma Bakanlığı'nın 15.11.2012 tarihli ve 6277 sayılı yazısına istinaden İstanbul Kalkınma Ajansı (İSTKA) tarafından hazırlanmış olup Bölgesel Gelişme Yüksek Kurulu tarafından 30.12.2014 tarih ve 2014/1 sayılı karar ile onaylanmıştır. İmar kanununda bölge planları çevre düzeni planı ve nazım imar planı gibi yerel planların dikkate alınması gereken en üst ölçekli yerel plan olarak belirlenmiştir.

10. Kalkınma Planı ile öngörülen ilke ve politikalarla uyumlu olacak şekilde, Türkiye'nin 2023 hedeflerine hizmet etmek üzere ve İstanbul 2023 vizyonu bağlamında hazırlanan İstanbul Bölge Planı, İstanbul'un sosyoekonomik gelişme eğilimlerini, gelişme potansiyelini, öncelikli müdahale alanlarını ve sektörel hedeflerini ortaya koyan; başta yerel yönetimler olmak üzere kamu kurumlarının hazırlayacakları stratejik planları da yönlendiren üst ölçekli bir plan niteliğindedir. Planların kapsadıkları alan ve amaçları açısından planlama kademelerinin ve bu kademelerin ilişkilerinin belirlendiği 3194 sayılı İmar Kanunu'na göre Bölge Planı, İstanbul'un sosyoekonomik kalkınmasını sağlamak amacıyla ulusal düzeyde üretilen plan, politika ve stratejiler ile yerel düzeyde yürütülecek faaliyetler arasındaki ilişkiyi belirlemektedir.

İSTKA tarafından hazırlanan 2014-2023 İstanbul Bölge Planı hazırlık çalışmalarında yerel sahiplenmenin, sürdürülebilirliğin ve etkinliğin sağlanabilmesi için planlama sürecinde katılımcılık ilkesi gözetilmiş; planın stratejik amaç ve hedeflerine ulaşmak amacıyla paydaşların sürece katılımı sağlanmıştır.

Bu çerçevede İSTKA, 2014-2023 İstanbul Bölge Planı hazırlıklarında, İstanbul'da bulunan kamu kurumu, sivil toplum kuruluşu ve özel sektör temsilcilerinden oluşan paydaşların yanı sıra, İstanbul halkının da karar alma süreçlerine azami düzeyde katılım ve katkılarını sağlayarak İstanbul'un geleceğinin, bizzat İstanbullular tarafından tasarlanmasını amaçlamıştır.

İstanbul'un 2023 vizyonu ile bu vizyona ulaşmak için strateji ve hedefleri ortaya koyan İstanbul Bölge Planı'nın katılım süreci şu şekildedir;

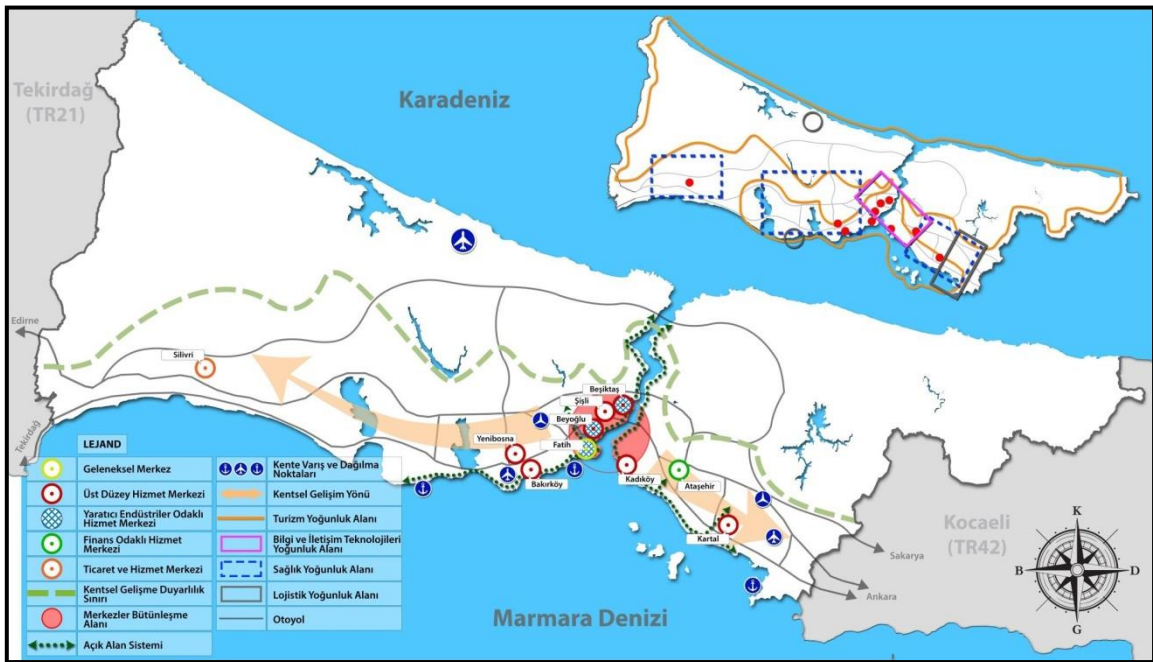
1. Mevcut Durum Analizi
2. #istanbulbenim sosyal medya kampanyası
3. İstanbul benim vizyon toplantısı
4. Tematik toplantılar
5. Bölge Planının ajans tarafından nihai hale getirilmesi

İstanbul Bölge Planının ilkeleri katılımcılık, yaşam odaklılık, yerellik, etkinlik, çeşitlilik, eşitlik ve denge, enerji, bütüncülük ve bilimsellik olarak belirlenmiştir.

İstanbul Bölge Planı vizyonu ve vizyon senaryoları 29 Nisan 2013 tarihinde gerçekleştirilen İstanbul Benim Vizyon Toplantısı ile belirlenmiştir. 2014-2023 İstanbul Bölge Planı vizyonu; Yaratıcı ve Özgür İnsanlarıyla, Yenilik ve Kültür Kenti; Özgün İstanbul'dur. 2014-2023 İstanbul Bölge Planı, "Yaratıcı ve Özgür İnsanlarıyla, Yenilik ve Kültür Kenti; Özgün İstanbul" vizyonuna ulaşmak üzere 3 ana gelişme eksenini altında, 23 öncelik alanı, 58 strateji, 476 hedef ve bazı konularda tedbirler içerecek şekilde hazırlanmıştır. İstanbul Bölge Planı'nın kurgusu aşağıdaki gibidir;

Ekonomik alanda yaratılan kazanımların sosyal gelişmeyi de beraberinde getirmesi ve İstanbul'da bütüncül kalkınmanın gerçekleştirilmesi amacı ile adil paylaşan, kapsayıcı ve öğrenen toplum olarak belirlenen sosyal gelişme eksenini, 2014-2023 İstanbul Bölge Planı'nın dayandığı ana gelişme eksenlerindedir. İstanbul'un dinamik nüfus yapısını korumak ve tüm İstanbulluların ekonomik, politik, sosyal, kültürel hayata katılımları sağlayabilmek amacıyla eğitim, sağlık, güvenlik gibi temel ihtiyaçların sağlanması ve bu alanlarda hizmet kalitesinin artırılması öncelik alanları arasındadır.

İstanbul Bölge Planı vizyonunu oluşturan 3. ana eksen ise keyifle yaşanan, özgün kentsel mekânlar ve sürdürülebilir çevre olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda; kapsayıcı ve bütüncül bir planlama anlayışıyla İstanbul'un akıllı ve sürdürülebilir kentsel gelişimini sağlamak amaçlanmış olup İstanbulluların sosyal ve ekonomik süreçlere katılımlarının doğadan kopmadan ve yüksek yaşam kalitesi gözetilerek sağlanması; İstanbul'un tarihi ve kültürel mirasının ve İstanbul belleğinin korunması bu eksenin öncelik alanları arasında yer almıştır.



Şema 2.3. İstanbul Bölge Planı Mekansal Etkileşim Şeması
Kaynak: İstanbul Bölge Planı Raporu

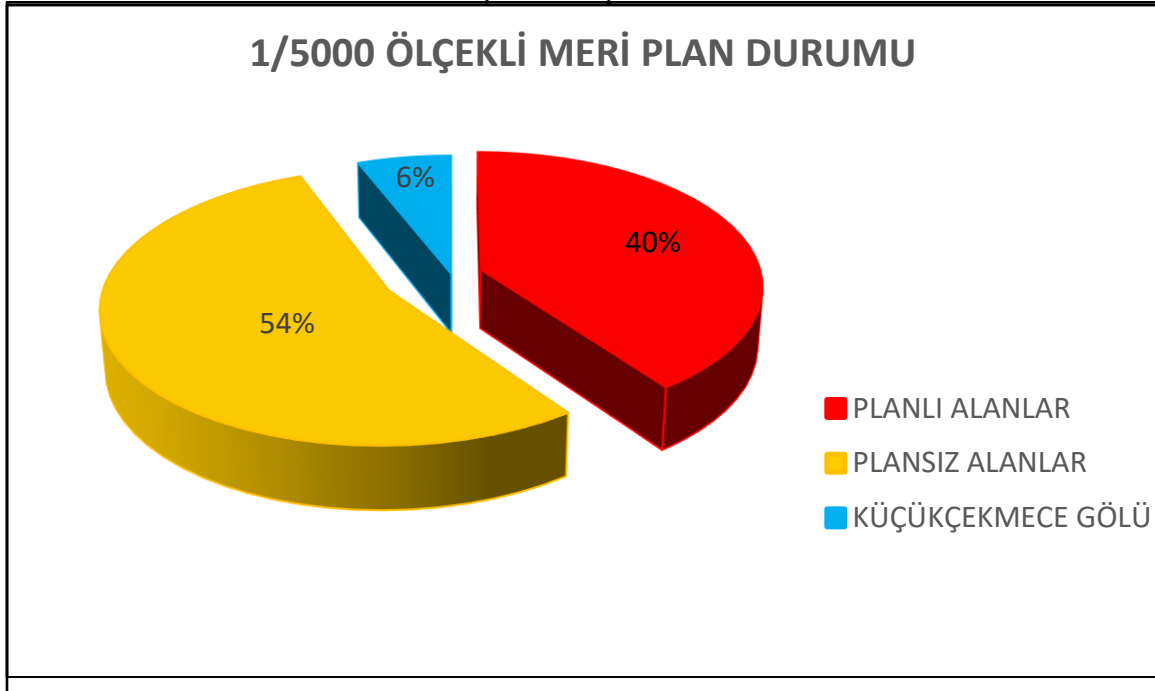
2.4.3. 1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANLARI

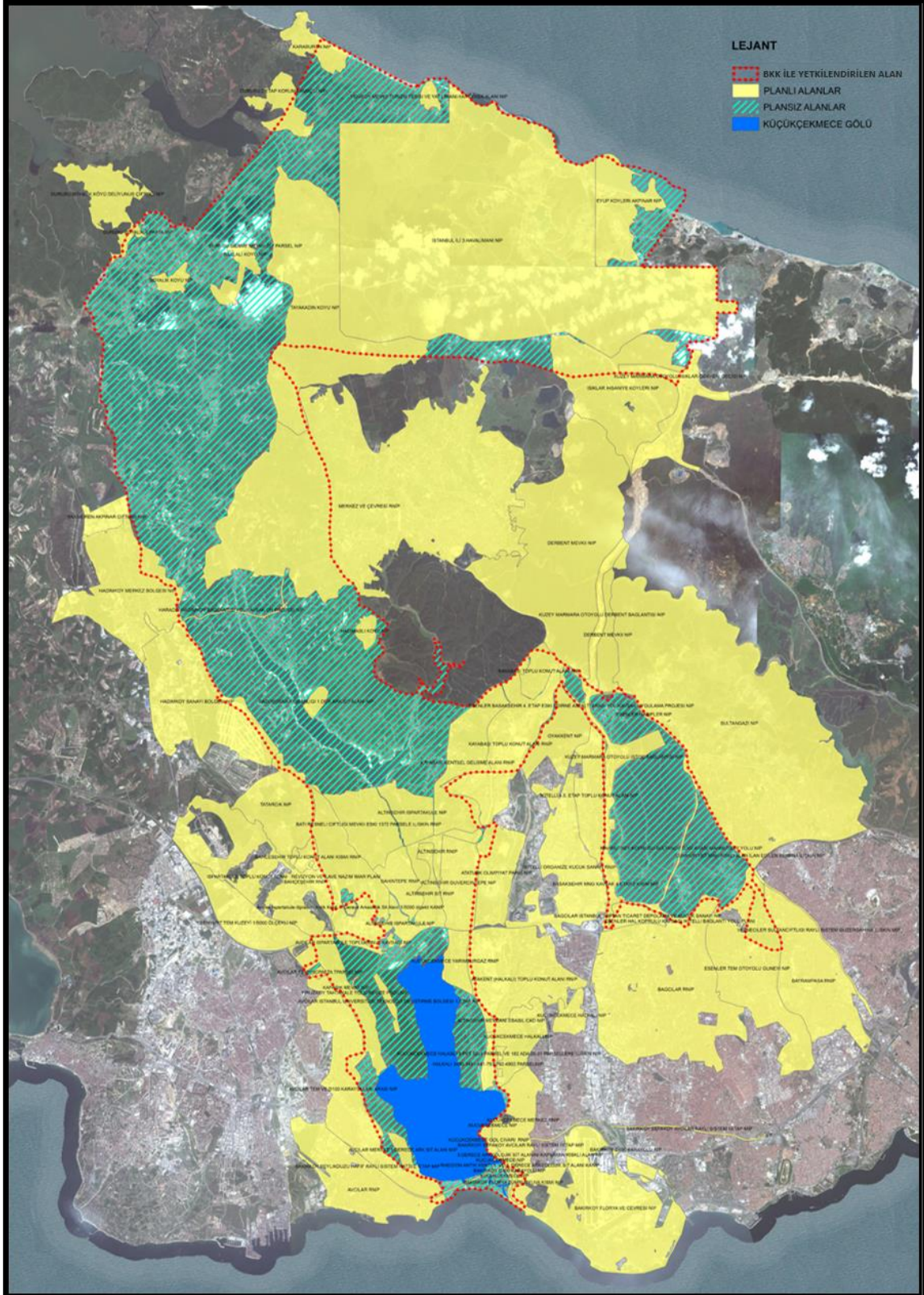
Bakanlar Kurulu Kararı ile yetkilendirilen ve aynı zamanda rezerv yapı alanı olarak ilan edilen alan 36453hadır. Bu alanın 7740 ha.lık kısmı için İstanbul İli 3. Havalimanı Nazım İmar Planı 04.06.2014 tarihinde onaylanmıştır. İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği planlama alanının 10506 ha'lık kısmında 1/5.000 ölçekli meri nazım imar planı bulunmakta olup 16558 ha'lık kısmı ise plansızdır.. Planlama alanı içerisinde 79 adet meri 1/5.000 ölçekli nazım imar planı bulunmakta olup bu planlardan 18 tanesinin tüm sınırı planlama alanı içinde kalmaktadır. Planlama alanındaki planlı ve plansız alanların dağılım yüzdesini gösteren tablo aşağıdaki gibidir:

Tablo 2.2. Planlama alanının meri plan durumu

Meri Plan Durumu (1/5.000)	Alan (Ha)	Yüzde (%)
PLANLI ALANLAR	10506	40
PLANSIZ ALANLAR	14383	54
KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜ	1649	6
PLANLAMA ALANI	26538	100

Grafik 2.1. Planlama alanının 1/5000 ölçekli meri plan durumu





Harita 2.9. 1/5.000 ölçekli Meri Plan Durumu

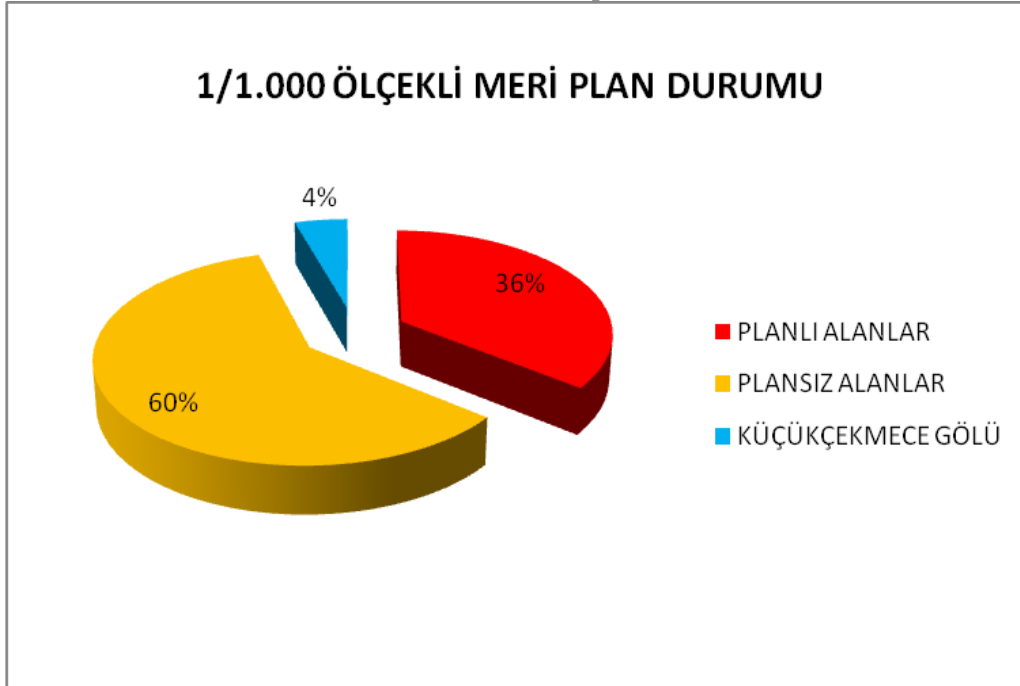
Planlama Alanındaki 1/5.000 ölçekli meri Nazım İmar Planları incelendiğinde planlama alanı içerisinde en büyük alana sahip fonksiyonlar havalimanı, tarımsal niteliği korunacak alanlar, donatı alanları, meskun konut alanları ve orman alanlarıdır. Planlama alanında havalimanı %41.96, tarımsal niteliği korunacak alanlar %10.13, donatı alanları %9.85'lik yüzdeye sahiptir.

36453 ha büyüklüğündeki planlama alanının 12989 ha'lık kısmında 1/1.000 ölçekli meri uygulama imar planı bulunmakta olup 21815 ha'lık kısmında ise yürürlükte 1/1000 ölçekli uygulama imar planı bulunmamaktadır.

Tablo 2.3. 1/1000 Ölçekli Plan Durumu

Meri Plan Durumu (1/1.000)	Alan (Ha)	Yüzde (%)
PLANLI ALANLAR	12989	36
PLANSIZ ALANLAR	21815	60
KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜ	1649	5
PLANLAMA ALANI	36453	100

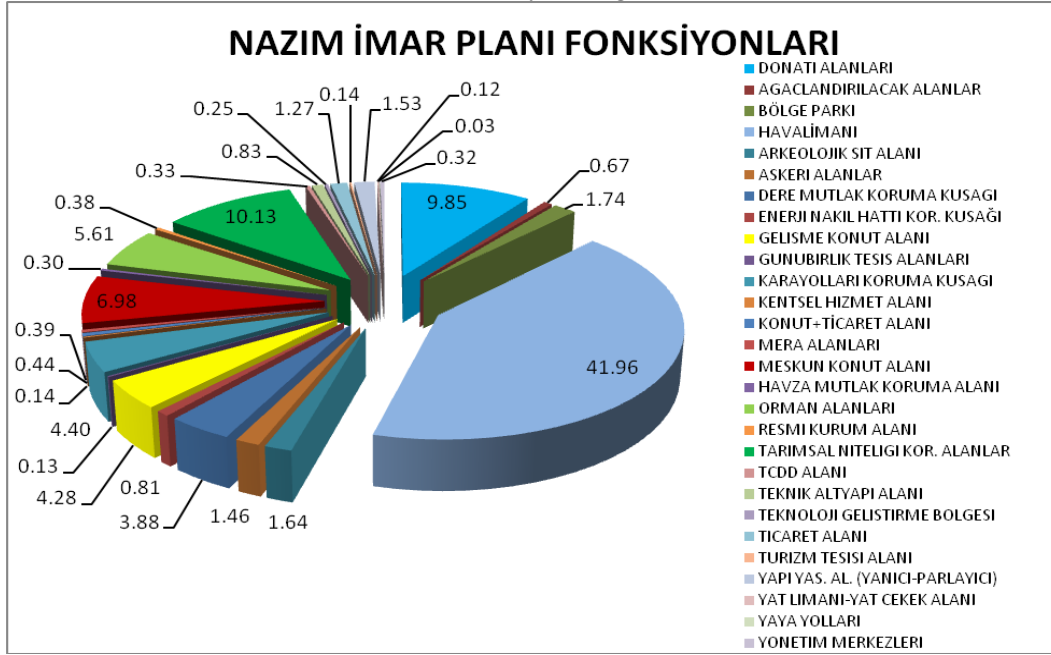
Grafik 2.2. Planlama alanının 1/1000 ölçekli meri plan durumu



Tablo 2.4. Meri Nazım İmar Planları Fonksiyon Dağılım Tablosu

Fonksiyon (1/5.000)	Alan (Ha)	Yüzde (%)
DONATI ALANLARI	1796.46	9.85
AGACLANDIRILACAK ALANLAR	121.43	0.67
BÖLGE PARKI	317.8	1.74
HAVALİMANI	7649.81	41.96
ARKEOLOJİK SİT ALANI	298.2	1.64
ASKERİ ALANLAR	266.53	1.46
DERE MUTLAK KORUMA KUSAGI	708.06	3.88
ENERJİ NAKİL HATTI KOR. KUSAĞI	148.45	0.81
GELİŞME KONUT ALANI	781.15	4.28
GÜNÜBİRLİK TESİS ALANLARI	24.37	0.13
KARAYOLLARI KORUMA KUSAGI	802.46	4.40
KENTSEL HİZMET ALANI	24.99	0.14
KONUT+TİCARET ALANI	80.21	0.44
MERA ALANLARI	70.52	0.39
MESKUN KONUT ALANI	1271.8	6.98
HAVZA MUTLAK KORUMA ALANI	54.22	0.30
ORMAN ALANLARI	1022.63	5.61
RESMİ KURUM ALANI	69.75	0.38
TARIMSAL NİTELİĞİ KOR. ALANLAR	1846.28	10.13
TCDD ALANI	60.8	0.33
TEKNİK ALTYAPI ALANI	151.87	0.83
TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGESİ	46.14	0.25
TİCARET ALANI	230.72	1.27
TURİZM TESİSİ ALANI	25.08	0.14
YAPI YAS. AL. (YANICI-PARLAYICI)	278.34	1.53
YAT LİMANI-YAT ÇEKME ALANI	21.03	0.12
YAYA YOLLARI	6.28	0.03
YÖNETİM MERKEZLERİ	57.62	0.32
TOPLAM ALAN	18233.09	100.00

Grafik 2.3. Meri Nazım İmar Planları Fonksiyon Dağılımı

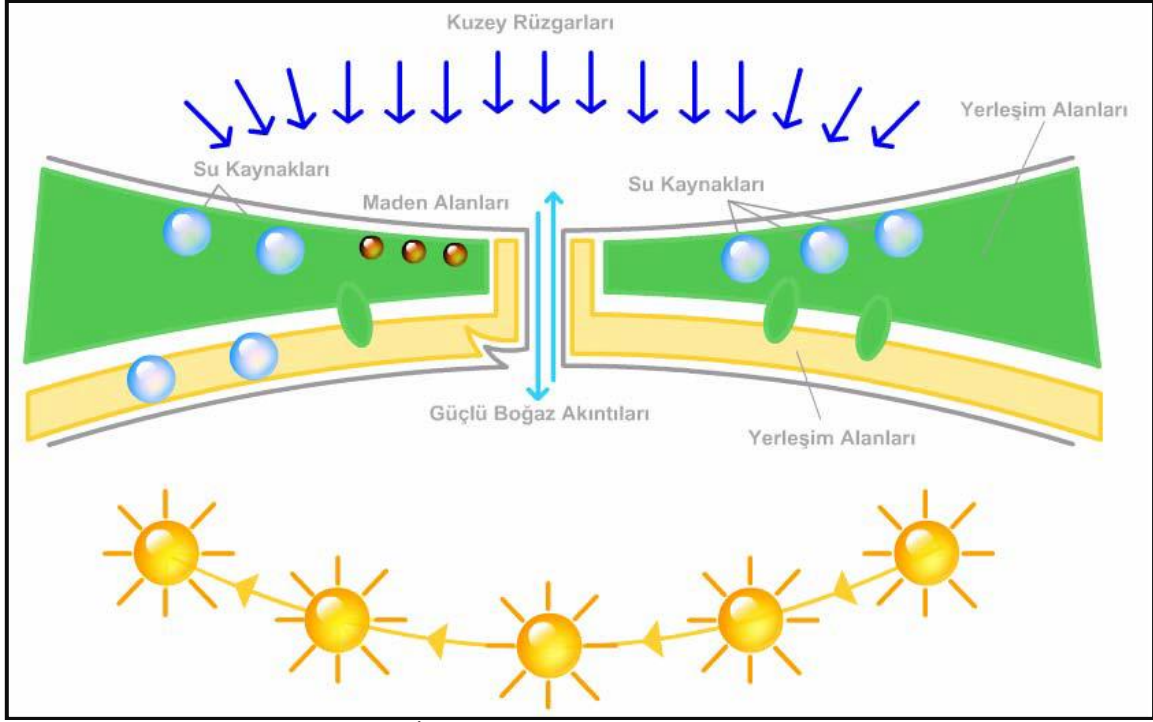


2.5. İSTANBUL MAKROFORMU İÇERİSİNDEKİ KONUMU

2.5.1. İSTANBUL'UN MEVCUT MAKROFORM YAPISI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

İstanbul'un üzerinde geliştiği coğrafya, makroformunun temel belirleyici etkenlerinden birisidir. Bu coğrafyanın özellikleri incelendiğinde, kentin doğu-batı doğrultusunda uzanan bir eksen üzerinde geliştiği görülmektedir. Kuzeyinde orman alanları, su havzaları gibi ekolojik öneme sahip alanlar, güneyinde yerleşim alanları yer almaktadır.

Yerleşik alan, lineer gelişim boyunca yer yer doğal ve yapay eşiklerle parçalanmıştır. Bu eşiklerden en önemlisi olarak, yerleşimi iki büyük alt-bölgeye ayıran Boğaz hattı görülmektedir.



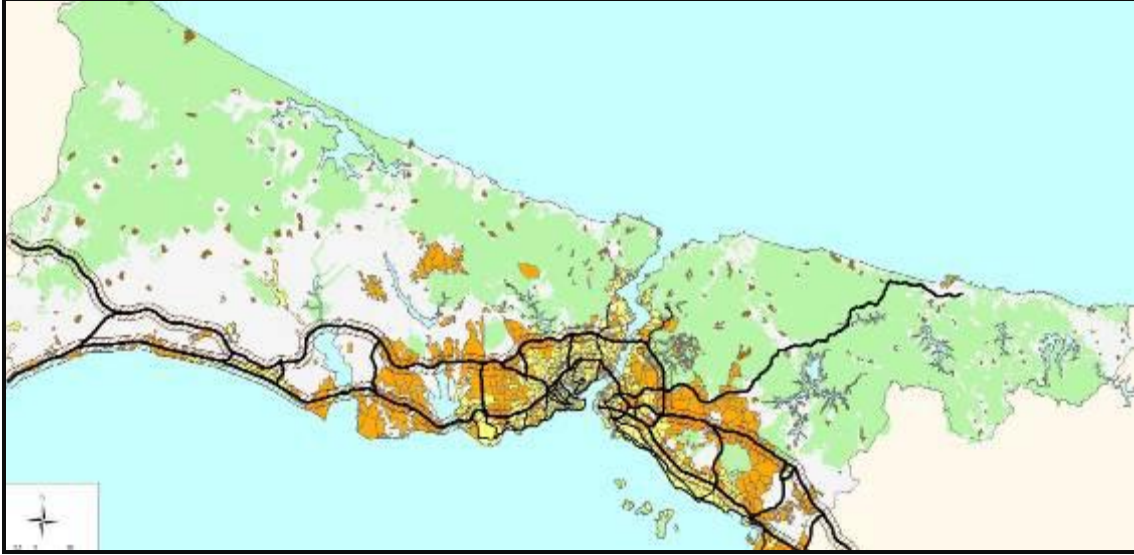
Şema 2.4. İstanbul Makroformunun Şematik Hali

Kaynak: 2009 t.t.li 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu

İstanbul'un mevcut makroformu tarihsel gelişim sürecinde farklılıklar göstermekte olup bu gelişim süreci 1950-1980 yılları arası, 1980-2000 yılları ve günümüz dönemi olarak değerlendirilmiştir.

İstanbul, özellikle 1950'lerden sonra girdiği hızlı büyüme süreci içinde, yer yer planlı olmakla beraber, büyük oranda yasa dışı yapılaşmalarla şekillenen bir gelişme göstermiştir. 1950-1980 döneminde İstanbul'un gelişiminde etkin olan en önemli unsur sanayi alanları olmuştur. Anılan dönemde sanayi ana ulaşım aksları boyunca gelişerek; kentin makroform yapısını, gerek yerleşik alanın uzandığı sınırlar açısından gerekse iç düzen açısından önemli ölçüde değiştirmiştir. 1970'lerde İstanbul aşırı nüfus yığılmasının etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde önemli boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekânsal yapı açısından en önemli olgu, Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa zamanda kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir. 1980'lerden sonraki dönemde, çeşitli desantralizasyon faaliyetleriyle sanayi tesisleri İstanbul'un Anadolu ve Avrupa Yakaları'nda öngörülen ve planlanan Organize Sanayi Bölgeleri'nde toplanmaya çalışılmıştır. Bu dönemde ana ulaşım aksları boyunca gelişmiş sanayi alanları, yerlerini ticaret ve hizmet alanlarına bırakmaya başlamış ve kentin Merkezi İş Alanı'nın gelişimini yönlendirmiştir. 1990'lı yıllarda kentin makroformunun gelişiminde karayolu ve ulaşım ağı yönlendirici olmuş, 2000'li yıllarda İstanbul yayılma ve saçaklanma şeklinde gelişimini devam ettirmiştir¹¹.

¹¹15.06.2009 t.t.li İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, sf:91-92-93.



Harita 2.10. İstanbul Makroformu

Kaynak: 2009 t.t.li 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu

Bu kapsamda; 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı üst ölçekte İstanbul makroformunun sürdürülebilir bir şekilde gelişimini öngörmekte olup, yerleşik alan içinde ise kentin tanımlı alt-bölgelere ayrılması ve bu alt-bölgelerin kendi alt-merkezleri ile bütünleştirilmesi diğer bir temel ilke olarak benimsenmiştir.

2.5.2. PLANLAMA ALANININ MAKROFORM YAPISI

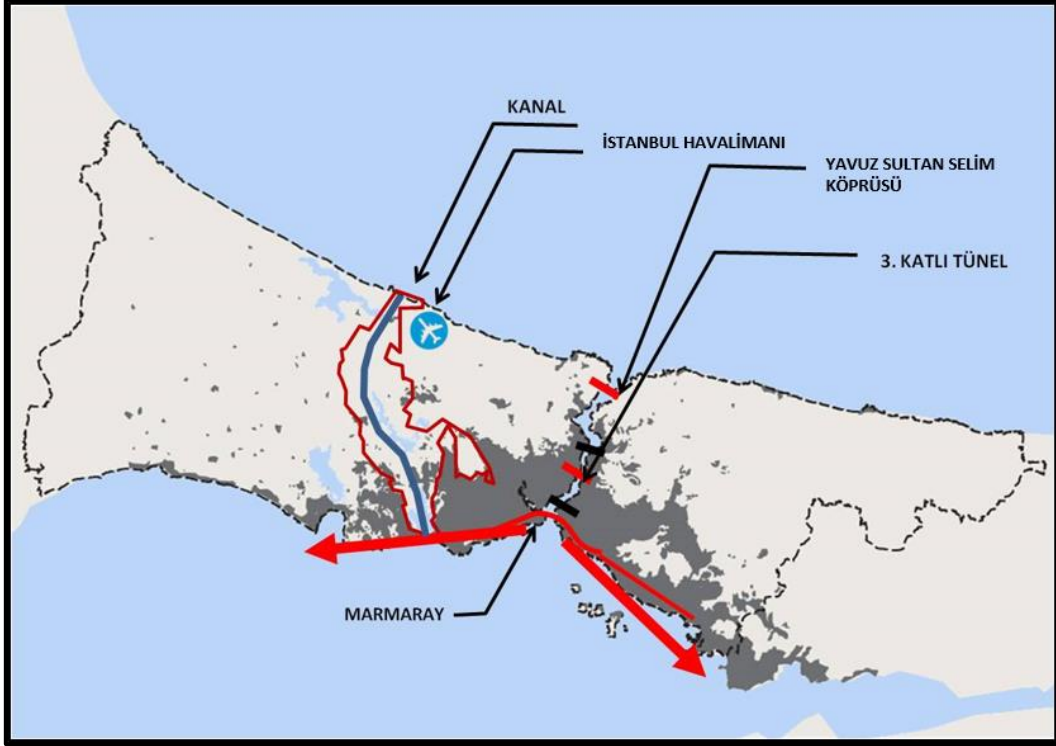
2000'li yıllarla beraber İstanbul'un gelişimi kuzeyde saçaklanarak, plansız bir şekilde oluşmuş ve planlama alanının yakın çevresinde bulunan bugünkü Arnavutköy, İkitelli Güvercintepe, Altınşehir yerleşmeleri ortaya çıkmıştır. Planlama alanı bir taraftan sağlıklı yerleşmeler ve afet riskli alanlarla çevrili olup diğer taraftan özellikle son dönemde üst düzey yatırımların da içerisinde bulunduğu bir eksen olarak İstanbul'un makroformunda yerini almaktadır.

İstanbul için en önemli risk faktörlerinden biri deprem olmakla birlikte; deprem riski, afet riskli alanlar, sağlıklı yapılaşmalar, yapılması planlanan yatırım programları ve projeler ile kentin makroformunun yeniden değerlendirilmesi ve söz konusu yatırımlar çerçevesinde oluşacak yeni makroform yapısının tanımlanması gereğini doğurmaktadır.

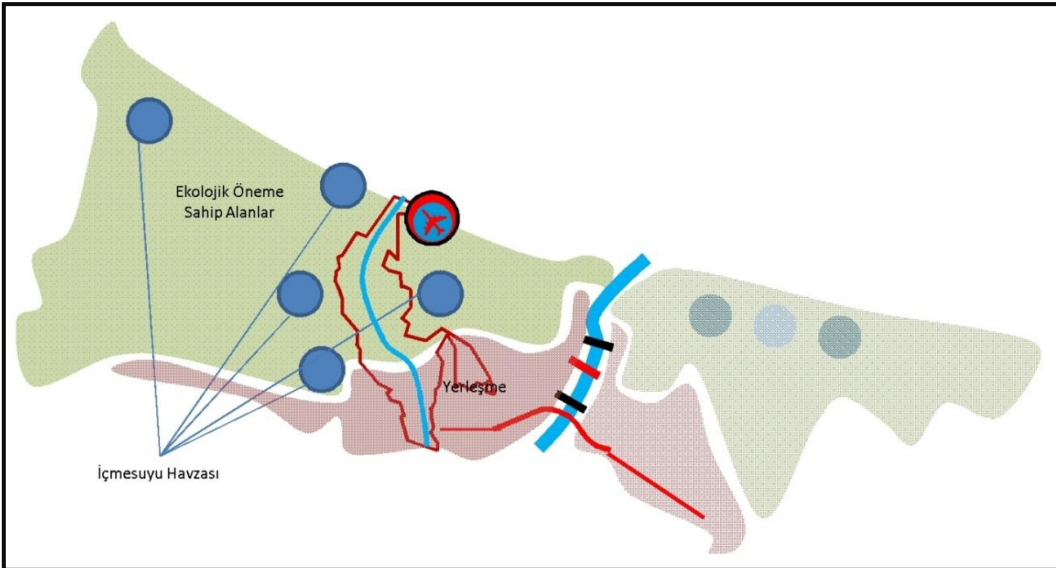
Gerek Su Yolu, İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve bağlantı yolları, yeni ulaşım projeleri bir bütün olarak değerlendirildiğinde; planlama alanı İstanbul makroformu içerisinde yeni bir gelişme eksenini olarak tanımlanmaktadır. Bu eksenin; kent bütünü makroformundaki ekolojik ve doğal eşikler açısından öneme sahip alanları da içerisinde entegre edecek şekilde gelişen bir aks olarak değerlendirilmesinin gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Söz konusu hususlar doğrultusunda İstanbul makroformu içerisinde planlama alanı afet riskli alanların dönüşümünde rezerv alan olarak ekolojik değerlerin korunduğu ve sürdürülebilir bir yaklaşımla değerlendirilmelidir.

Planlama alanında afet risklerini azaltmak için, gelişmenin kontrollü bir şekilde sağlanması ve bölgenin doğal yapısı ile uyumlu gelişmenin planlanması gerekmektedir. Aksi takdirde İstanbul'un plansız gelişen alanlarında yaşanan problemlerle, söz konusu alanda da karşılaşılması kaçınılmaz olacaktır. Afet riski taşıyan bölgelerdeki riskli alanların dönüşümü için kullanılacak alanlar; kontrollü olarak planlandığı takdirde, hem kentin riskli alanlarının

dönüşümü için fayda sağlayacak hem de düzensiz ve plansız gelişmelerin önünü kapatmış olacaktır.



Harita 2.11. İstanbul'daki Yatırımlar ve Planlama Alanı

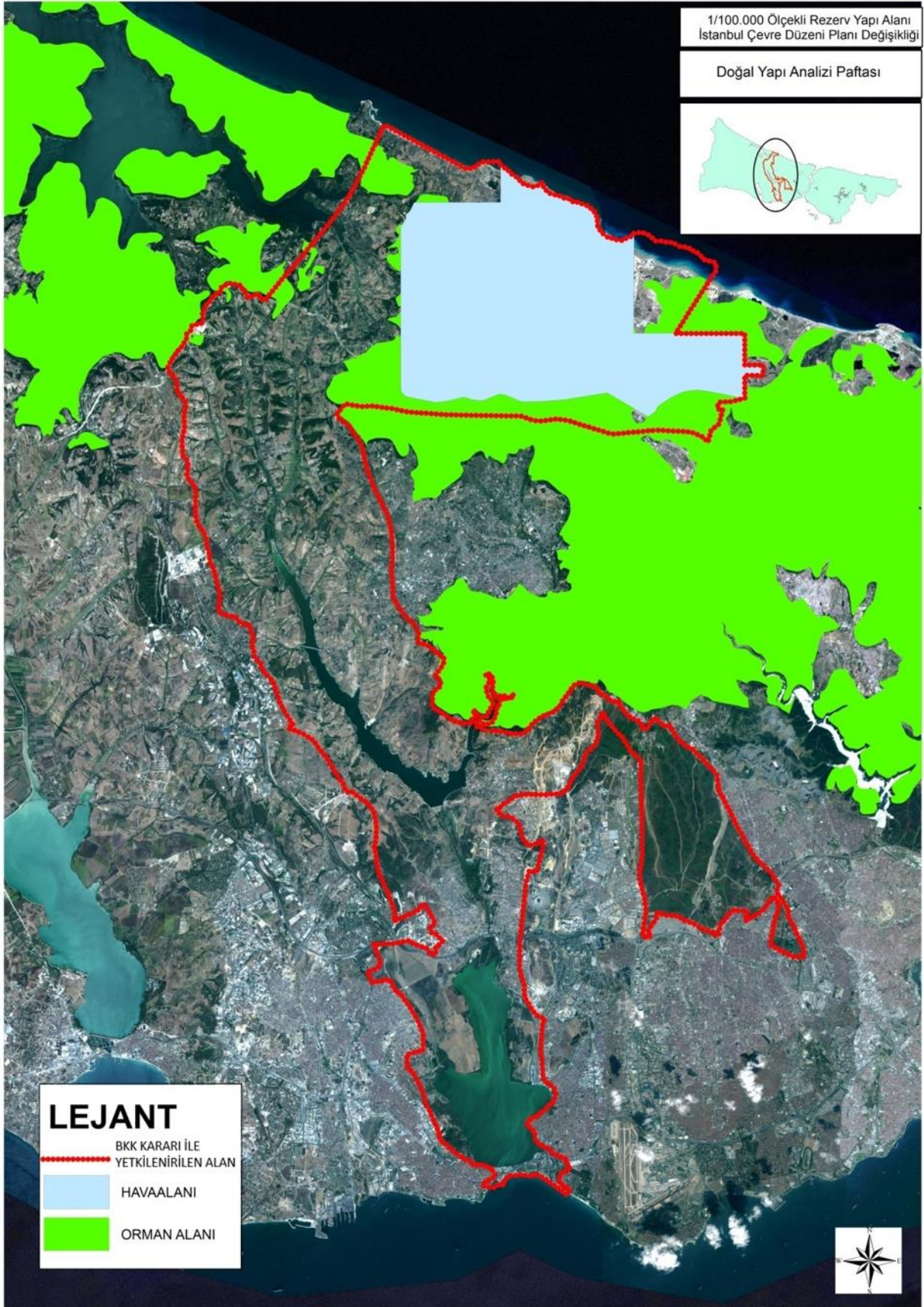


Şema 2.5. İstanbul'daki İçmesuyu Havzaları ve Planlama Alanı

2.6. DOĞAL YAPI

2.6.1. ORMAN ALANLARI

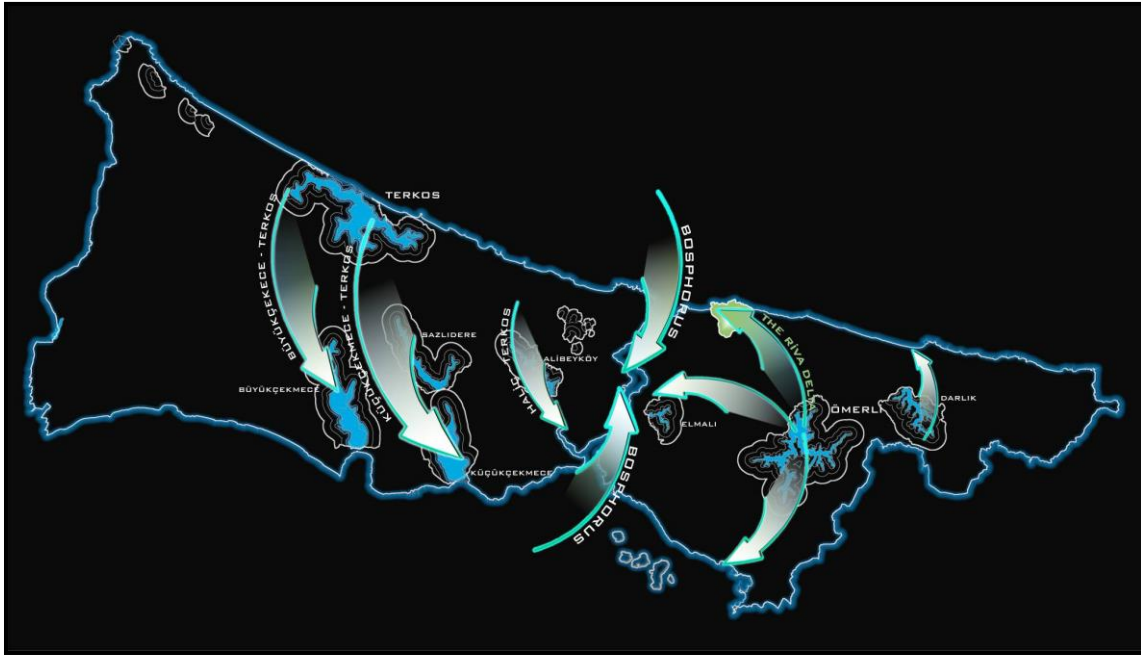
Planlama alanının kuzeyi, kuzeybatısı ve doğusu orman alanları ile çevrilidir. Planlama alanı içerisinde toplam 2491 ha orman alanı bulunmaktadır. Planlama alanı sınırı dışında kalan ancak önemli bir ekolojik sınır olan orman içi aktif yeşil alan olarak Şamlar Tabiat Parkı alanı bulunmakta olup, söz konusu bölge planlama alanının doğusunda orman alanı içerisinde yer almaktadır. Şamlar Tabiat Parkı alanı toplam 334.6 ha'dır.



2.6.2. EKOLOJİK KORİDORLAR

15.06.2009 t.t.li 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul'un sürdürülebilir gelişmesi açısından vazgeçilmez öneme sahip ekolojik kuşak ve koridorların ana bileşenlerinin içme suyu havzaları ve orman alanları olduğu belirtilmektedir. Buna göre; planlama alanı içerisinde ve yakın çevresinde özellikle Büyükçekmece-Terkos arasında kalan alanlar Karadeniz ve Marmara Denizi arasında koridor oluşturmakta olup, İstanbul kentsel alan dokusu ekolojik koridorlarla nefes almaktadır.

Yeşil alanlar ile orman alanlarının ekolojik koridorlar yoluyla işlevsel bir şekilde bağlantılarının sağlanarak, biyolojik çeşitliliğin kent içerisine ulaştırılması gerekmektedir. Ekolojik koridorların kentsel alana ulaştığı yerlerde kentsel yapı yoğunluğu düşük tutulması, belirlenen açık ve yeşil alanlarla birlikte, kentsel tasarım yöntemleri de kullanılarak kentsel hava sirkülasyonunun sağlanması gerekmektedir.



Şema 2.6. Ekolojik Koridorlar

2.6.3. TARIM VE MERA ALANLARI

Planlama alanı içerisinde tarım alanlarına ilişkin analiz; İstanbul İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü'nün 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında hazırlanan görüşü ile 1/5000 ölçekli nazım imar planları kapsamında hazırlanan kurum görüşleri dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu kapsamda 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı onaylandıktan sonraki yıllarda 1/5000 ölçekli nazım imar planları kapsamında idari sınır bazında tarım görüşleri güncellenmiş ve alt ölçekli planlara aktarılmıştır. Planlama alanı içerisinde tarım görüşü 2009 yılından sonra güncellenen bölgeler ve görüş tarihleri aşağıdaki gibidir:

Tablo 2.5. 2009 Yılından Sonra Alt Ölçekli Planlar Kapsamında Alınan Tarım Görüşleri

PLANLAMA ALANINDA KALAN BÖLGELER	GÖRÜŞ TARİHİ VE SAYISI	
Boyalık	14.02.2013	24397-233
Baklalı	14.02.2013	24397-233
Tayakadın-Yeniköy-Karaburun	24.08.2011	11872-3616
Çilingir	15.05.2012	21351-5877
Hadımköy(Nakkaş hariç)	25.10.2010	16523-3909
Arnavutköy Merkez	27.04.2010	10739-2629
Haraççı	03.09.2009	23527-4750

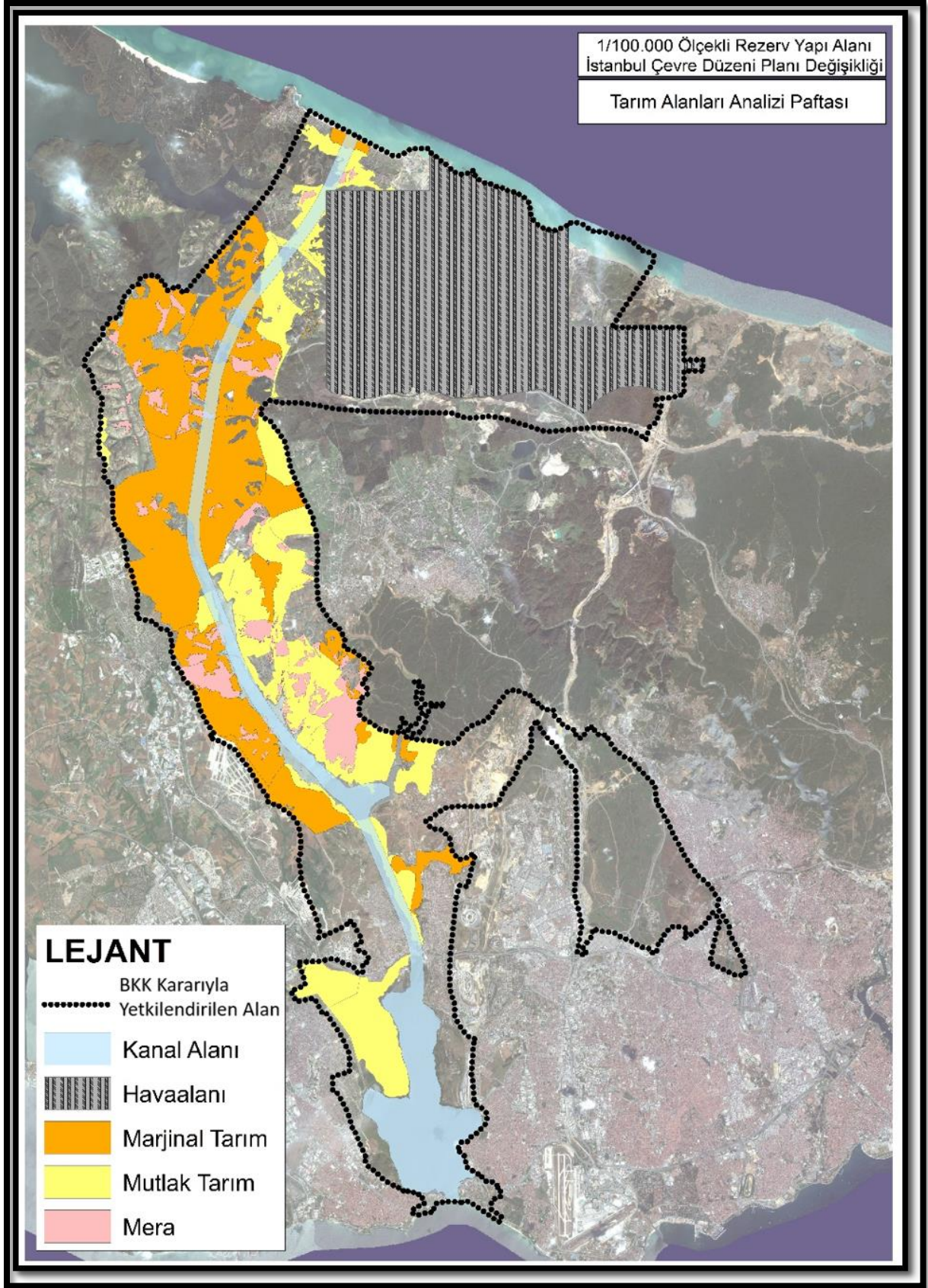
Bu kapsamda hem üst ölçekli plan için hazırlanmış tarım görüşü hem de alt ölçekli planlar için hazırlanmış alt ölçekli tarım alanlarına ilişkin güncel kurum görüşlerinin sentezi yapılmıştır.

Yukarıda belirtilen hususlar doğrultusunda; planlama alanında tarım alanları sınıflandırıldığında sulu mutlak, kuru mutlak, kuru marjinal tarım alanları ile mera alanları bulunmaktadır. Mutlak tarım alanları Sazlıdere'nin doğusunda, Küçükçekmece Gölü'nün batısında ve kuzey bölgelerde Tayakadın Köyü ve çevresinde yoğunlaşmakta, marjinal tarım alanları Sazlıdere'nin batısında, planlama alanının ve Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde bulunmaktadır.

Planlama alanında toplam tarım alanı 12688.04 ha olup, tarım alanlarının %63'ü marjinal tarım alanı, % 37'si mutlak tarım alanıdır. Toplam mera alanı da 1336.31 ha'dır.

Tablo 2.6. Tarım ve Mera Alanları

TARIM VE MERA ALANLARI	ALAN (HA)
MUTLAK TARIM ALANI	4674.95
MARJİNAL TARIM ALANI	8013.09
MERA ALANI	1336.31
TOPLAM	14024.35



Harita 2.13. Tarım ve Mera Alanları Analizi

İl Toprak Koruma Kurulunun 05 Mayıs 2016 tarihli kararıyla ve mülga Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının 30 Mayıs 2016 tarihli değerlendirme yazısıyla rezerv alandaki tarım arazilerinin, tarım dışı amaçlı kullanılması uygun görülmüştür.

2.6.4. İÇMESUYU HAVZALARI

İstanbul il sınırları içinde büyük nehir ve ırmaklar olmamasına karşılık, mevcut su havzalarından beslenen, çok sayıda akarsu ve dere bulunmaktadır. Bu dere ve akarsular, içme suyu amaçlı olarak istifade edilen, belli başlı 7 adet kente yakın su toplama rezervuarını beslemektedirler. Bu rezervuarlar Anadolu Yakası'nda Ömerli, Elmalı ve Darlık barajları; Avrupa Yakası'nda Alibey, Terkos, Sazlıdere ve Büyükçekmece barajlarıdır.

04.06.2015 tarih 286424 sayılı İSKİ Genel Müdürlüğü'nün yazısı ile planlanan Su Yolu güzergahının Sazlıdere Barajı üzerinden geçmesi ile birlikte içme suyu kaynağı olmaktan çıkacağı belirtilerek Sazlıdere Barajının devre dışı kalması halinde İstanbul Avrupa Yakası su kaynakları potansiyelinin muhafaza edilebilmesi için Sazlıdere Barajının yerine Balaban Barajının (Kırklareli) ve Demirköy Barajının (Kırklareli) içmesuyu amaçlı planlandığı belirtilmektedir. Bununla beraber Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nce Karamandere Barajı (İstanbul/Terkos), Hamzalidere Barajı (İstanbul/Büyükçekmece) ve Pirinççi Barajı (İstanbul/Alibeyköy), İSKİ Genel Müdürlüğü'nce Hisarbeyli Barajı (İstanbul/Terkos) planlanma aşamasında olan barajlardır.

Buna göre planlanan havzalarla birlikte; planlama alanının batısında Büyükçekmece Havzası, doğusunda planlanan Pirinççi Havzası, kuzeybatısında Terkos Havzası bulunmaktadır. Planlama alanının kuzeyinin bir kısmı Terkos Mutlak, Kısa, Orta ve Uzun Mesafeli Koruma alanında ve bir kısmı da Pirinççi Havzası Uzun Mesafeli Koruma Alanında kalmaktadır. Planlama alanının bir kısmı Terkos Mutlak, Kısa, Orta ve Uzun Mesafeli koruma alanında kalmakla birlikte kanalın Terkos gölüne uzaklığı 1750 metredir. Kanal ile Terkos gölü arasındaki alanlar tarım ve orman kullanımında yer almaktadır.

Planlama alanında havza sınırları içerisinde kalan mahalleler Karaburun, Yeniköy, Tayakadın, Durusu, Boyalık ve Terkos Mahalleri olup, Terkos, Durusu mahallerinin tamamı, Boyalık, Yeniköy ve Tayakadın mahallerinin bir kısmı mutlak ve kısa mesafeli koruma alanında kalmaktadır.

Adı geçen havzalar içerisinde Terkos Barajının 134 milyon m³, Sazlıdere Barajının 52 milyon m³, Alibeyköy Barajının 33 milyon m³, Büyükçekmece Barajının 82 milyon m³ yıllık su verimleri vardır.



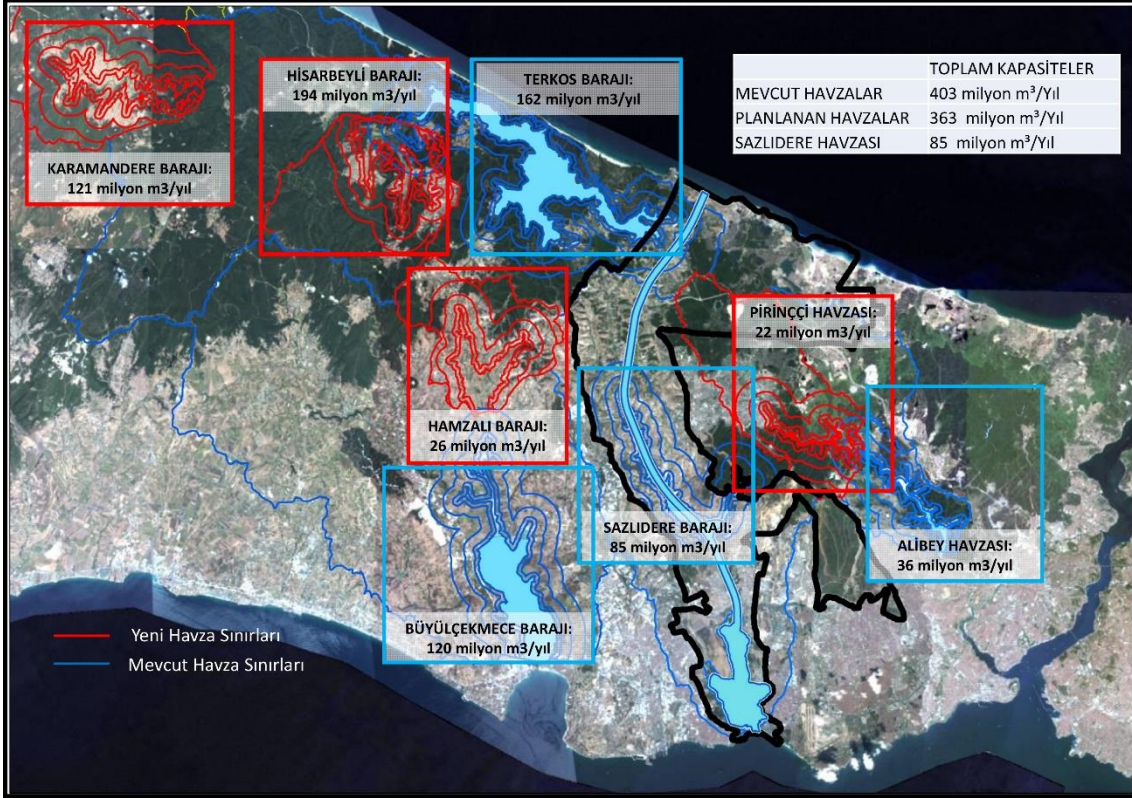
Resim 2.6. Küçükçekmece Gölü



Resim 2.7. Sazlıdere Gölü



Resim 2.8. Terkos Gölü



Harita 2.14. Mevcut ve Planlanan İçme suyu Havzaları Ortalama Baraj Kapasitesi

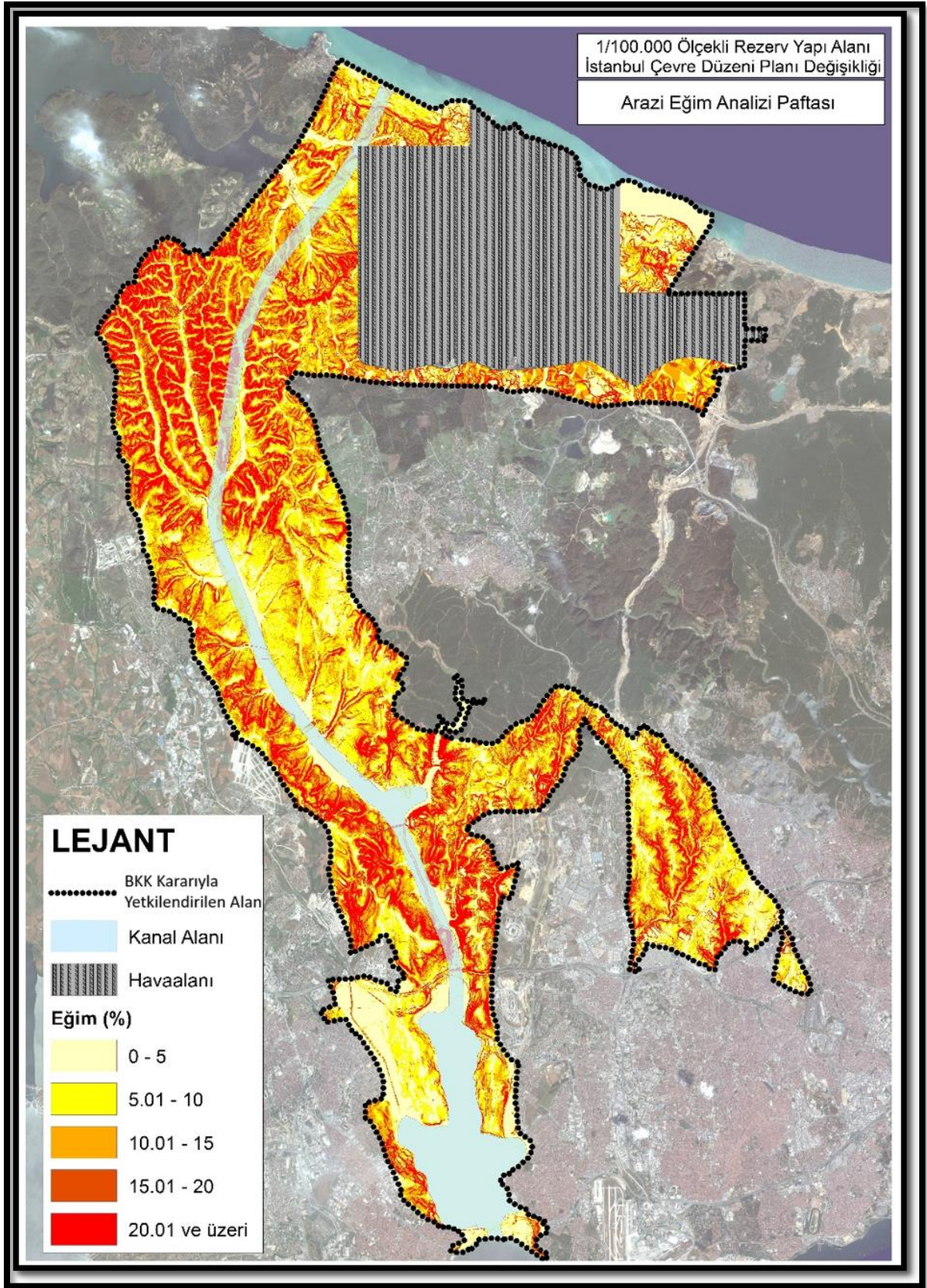
2.6.5. TOPOGRAFYA

Topografya analizi eğim, eşyükselti ve yükseklik analizlerinden oluşmaktadır. Arazinin topografyası yükseklik açısından incelendiğinde; kuzey-güney doğrultusunda uzanan dağlar ve vadiler dikkati çekmektedir. Planlama alanının merkezinde yer alan geniş vadi yatağı Sazlıdere Barajı'nı oluşturmaktadır.

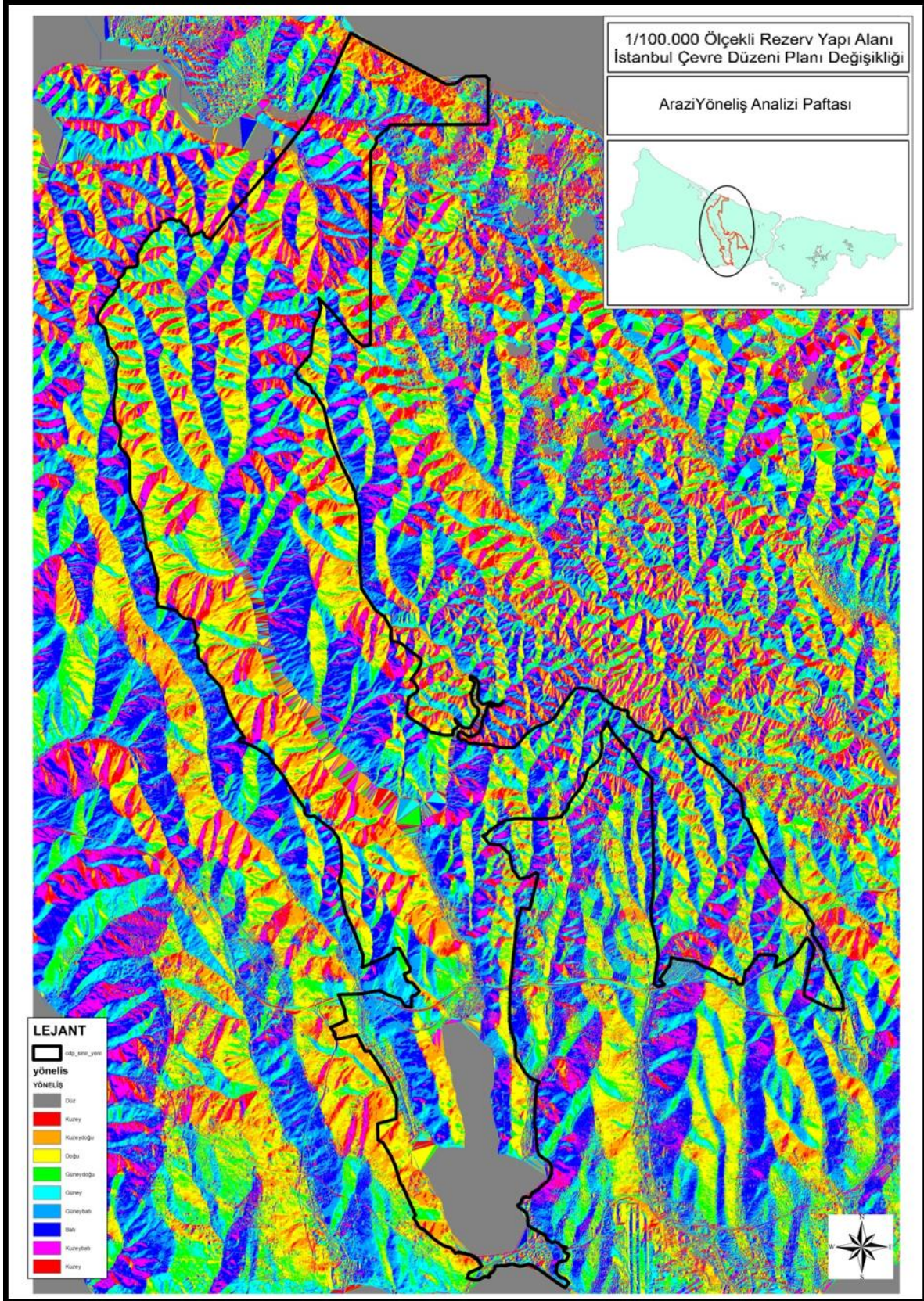
En yüksek noktalar planlama alanının doğu ve batı sınırında olup, yükseklik değerleri 200-238 metre arasındadır. Planlama alanı içerisinde de en yüksek noktalar kuzeyde yoğunlaşmakta olup, bu alanların yükseklik değerleri 100-150 metre aralığındadır.

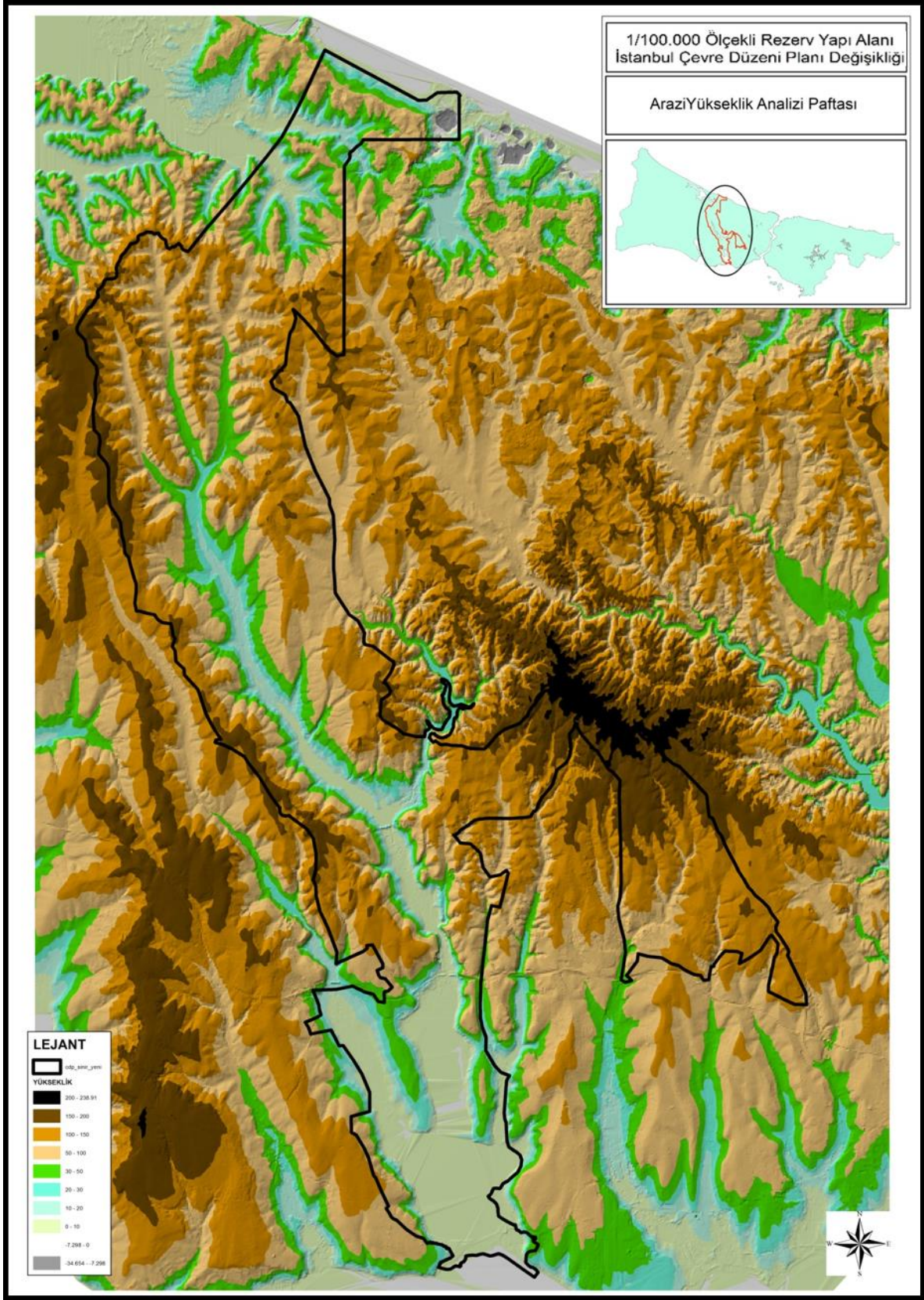
Planlama alanı eğim açısından incelendiğinde; % 10-25 eğimli ve yerleşime elverişli olmayan alanları genellikle planlama alanının kuzeyinde bulunmaktadır. Sazlıdere ve Küçükçekmece göllerinin etrafı % 3-10 eğim aralığına sahip olup, daha az eğimlidir.

Yöneliş açısından planlama alanında Sazlıdere Gölü'nün doğusu, batıya doğru bir yöneliş gösterirken, gölün batısında, doğuya doğru yöneliş görülmektedir.



Harita 2.15. Eğim Analizi





Harita 2.17. Yükseklik Analizi

2.6.6. JEOLJİK AÇIDAN YERLEŞİME UYGUNLUK VE DEPREMSELLİK ANALİZİ

2.6.6.1. YERLEŞİME UYGUNLUK ANALİZİ

Planlama alanının Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmış “İstanbul Yenişehir Rezerv Yapı 1.2.3 ve 4. Etap Alanların İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü”, “İstanbul İli Kapsamında Belirlenen Rezerv Yapı Alanlarından 5. Etap Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü”, “İstanbul İli Kapsamında Belirlenen Rezerv Yapı Alanlarından 6. Etap Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü” ve Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü’nün 2007 yılı “Avrupa Yakası Güneyi Mikrobölgeleme Çalışması” bulunmaktadır.

“İstanbul Yenişehir Rezerv Yapı 1., 2., 3., 4., 5. Ve 6. Etap Alanların İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü” planlama alanının Küçükçekmece Gölünün kuzeyindeki bölgeleri kapsamaktadır. Söz konusu etüte ait analiz ve raporlarına göre planlama alanında önlemler alanlar ve yerleşime uygun alanlar bulunmakta olup, yerleşime uygun olmayan alan bulunmamaktadır. Planlama alanının tamamı önlemler alanlar niteliğinde değerlendirilmiş olup, yerleşime uygun alanlar Sazlıdere’nin doğusunda bulunmaktadır.

Söz konusu “İstanbul Yenişehir Rezerv Yapı 1.2.3 ve 4. Etap Alanların İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü” raporu incelendiğinde bu alanlar aşağıdaki gibi açıklanmaktadır:

- Önlemler Alanlar 2.1a (ÖA-2.1a)
- Önlemler Alanlar 2.1b (ÖA-2.1b)
- Önlemler Alanlar 2.2 (ÖA-2.2)
- Önlemler Alanlar 5.1 (ÖA-5.1)
- Önlemler Alanlar 5.2 (ÖA-5.2)

Önlemler Alanlar-2.1a (ÖA-2.1a): % 10 üstü eğimli bu alanlar "ÖA-2.1a" simgesi ile gösterilmiştir. Söz konusu raporda bu alanlarda aşağıda belirtilen önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- İnşa edilecek yapıların temel kazılarında oluşacak yapay şevler ve mevcut olan şevler için şev duraylılığına yönelik uygun analizler parsel sınırlı kalmayıp yamaç boyunca diğer parselleri de kapsayacak şekilde yapılarak, sonuçların yapılaşma öncesinde değerlendirilip, projelendirilmiş istinat duvarları ve ankrajlı-destek kirişleri ile doğacak problemler giderilmelidir.

- Eğimli alanlarda üstteki gevşek zon kalınlığı belirlenmelidir.

- Parsellerde yapılacak kazılar sırasında çevre parsellerde stabiliteyi bozucu davranışlardan kaçınılmalı ve gerekli durumlarda şevler istinat duvarları ile desteklenmelidir.

-Temel kazı sonrası oluşturulan şevlerden yüzey suları uzaklaştırılmalı, şev ile istinat duvarı arasına su girişleri, yapılacak drenaj kanalları vasıtası ile ortamdan uzaklaştırılmalıdır.

- Farklı oturmalara sebebiyet verilmemesi için yapı temelleri aynı birim (homojen) üzerine oturtulmalıdır.

- Yapı temelleri Ceylan formasyonuna ait kayaların ayrışmamış kesimlerine oturtulmalı ya da yapı yükleri ana kayaya taşıtırılmalıdır.

- Bu itibarla yapılaşma öncesi hazırlanacak Zemin ve Temel Etütlerinde zeminin oturma, şişme, taşıma gücü özellikleri ve diğer jeoteknik hesaplamalar ile uygun temel derinliği ve temel tipi önerilmeli ve alınacak mühendislik önlemleri belirlenmelidir.

- Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine uyulmalıdır.

Önlemler Alanlar-2.1b (ÖA-2.1b): İnceleme alanında zemin özelliği taşıyan Kıraç formasyonunun bulunduğu çakıllı killi eğimli alanlarda yüzeyde ondülasyonlu yapıların görüldüğü alanlar ayrıca sınırlandırılmış ve "ÖA-2.1b" olarak işaretlenmiştir.

Söz konusu raporda bu alanlarda aşağıda belirtilen önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- Kontrolsüz kazıdan kaçınılmalı, her türlü temel ve yol kazısı sonucu oluşacak kazı şevleri uzun süre açıkta bırakılmamalı, bu tür kazılar kurak mevsimde yapılmalı ve şevler istinat duvarları ile desteklenmelidir.

- Bu alanlarda kaymayı tetikleyebilecek yeraltı suları ve yüzey sularının ortamdan uzaklaştırılmalı, yapılaşmalarda uygun kanalizasyon sistemi yapılarak yeraltı, atık suların temel ortamıyla temas etmesi önlenmeli ve ortamdan uzaklaştırılmalıdır.

- Farklı oturmalara sebebiyet verilmemesi için yapı temelleri aynı birim (homojen) üzerine oturtulmalıdır.

- Bu alanlarda tek başına parsel bazında önlem alınması yeterli olmayacağından yamaç boyunca gerekli koruma önlemlerinin bütünsellik içinde alınması gereklidir. Stabilité açısından yapılacak analizlerde ve önlem projelerinde tüm yamaç gözetilerek çalışmalar yapılmalıdır.

- Yamaçlar ve kazılar sonucunda oluşacak şevler üzerlerindeki yapı yükleri de hesaba katılarak yapılmalı, duyarlılığı sağlayıcı tedbirler alınmalıdır.

- Ayrıca "ÖA-2.1a" da sıralanan önlemler de beraberinde alınmalıdır.

Önlemler Alanlar-2.2 (ÖA-2.2): İnceleme alanında kaya düşme riskinin bulunduğu ve Şahin tepesinde kalan şev çevresi "Önlem Alınabilecek Nitelikte Kaya Düşmesi Sorunlu Alanlar" olarak tanımlanmıştır. Söz konusu raporda bu alanlarda aşağıda belirtilen önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

-İnceleme alanı güneydoğu kesiminde, Şahintepe semtinde kalan ve eski taş ocağı olarak işletilmiş olan şevde gözlenen ve düşme riski oluşturan kırık ve çatlaklı kaya bloklarının temizlenmesi ve ıslah edilmesi gerekmekte olup, ıslah işlemleri uzman mühendislerden oluşan teknik ekip denetiminde yapılmalıdır.

-Özellikle bu alanda yapılacak yapılaşmalardan önce hazırlanacak olan parsel-bina bazındaki zemin etüt çalışmalarında, şev üstüne gelecek ilave yükün doğal veya yapay şeve etkisi ile şev kenarına olan mesafesinin etkiler, ilave yükün şev stabilitesini bozmayacak şev kenarına olan güvenli mesafesinin belirlenmesi, kaya ve şevin jeoteknik parametrelerinden doğabilecek problemlerin ayrıntılı çalışılarak, jeoteknik problemin niteliğine göre gerekli önlemlerden bir veya bir kaçının alınması gerekir.

-Bu alanda yamaçlarda doğal dengenin korunduğu gözlenmiş olmakla birlikte eğim, litolojik özellikler ve rüzgar erozyon etkisi göz önüne alındığında yapı ve arazi kullanım güvenliği açısından yamaçlarda her türlü kontrolsüz kazı vb girişimlerden kaçınılmalı ve her türlü temel ve yol kazısı sonucu oluşacak şevler için istinat duvarı, zemin ıslahı vb. önlemler alınmalıdır.

-Aynı zamanda, zemin tanımlamaları ayrıntılı olarak yapılmalı, sızıntı sularının uzaklaştırılması, mevcut ve kazı sonrası oluşacak şevler ile diğer zemin özelliklerinden kaynaklanabilecek problemlerin belirlenmesi, önlemlerin yapılaşma öncesi alınması gereklidir.

-Bu alanlarda kil dolgulu veya dolgunsuz değişik büyüklüklerde erime boşlukları şeklinde yapılar yer aldığından yapılaşma öncesinde parsel-bina bazında ayrıntılı jeolojik jeoteknik etüt çalışması yapılarak yapı ve üzerinde bulunduğu parselin yer altı boşluk durumunun incelenmesi; yapı güvenliği açısından gerekli görülen zemin iyileştirme projesinin hazırlanması gereklidir.

-Binalarda farklı oturmaya karşı bina temellerinin aynı jeolojik birimlerde kalmalı ve yapı temelleri üstteki örtü birim olan ve kalınlığı yer yer değişen ayrılmış malzeme sıyrılarak ana kayaya oturturulmalı; bu sağlanamıyor ise parsel-bina bazındaki zemin ve temel etütlerinde elde edilecek parametrelere göre temel tasarım ve gerekli görülür ise zemin iyileştirme önlemleri alınmalı, temeller için uygun projeler geliştirilmelidir.

-Gerek statik proje gerekse önlem projelerine ait parametreleri belirlemek için stabilite analizlerini de içeren ayrıntılı parsel-bina bazında jeolojik-jeoteknik etüt (zemin ve temel etüt) raporları hazırlanması gereklidir.

-Temel kazısı sırasında ortaya çıkacak kaya bloklar temizlenmelidir.

Önemli Alan 5.1 (ÖA-5.1)- Önlem Alınabilecek Nitelikte Şişme, Oturma, Taşıma Gücü Açısından Sorunlu Alanlar: Eğim değerinin % 10 dan daha düşük olduğu alanlar "Mühendislik Problemleri Açısından (şişme, oturma, vb) Önlem Alınabilecek Alanlar Önemli Alan-5.1" olarak değerlendirilmiştir. Bu kısımlarda şişme, oturma ve taşıma gücü problemleri beklenebileceği belirtilmektedir. Söz konusu raporda bu alanlarda aşağıda belirtilen önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- Parsel/bina bazındaki zemin etütlerinde temel derinliği, tipi ve genişliği, temel oturacağı seviyelerin mühendislik parametreleri (şişme, oturma ve taşıma gücü) belirlenmeli, belirlenecek sorunlara göre önlemler alınmalıdır.

- Çevre ve yüzey sularının yapı temellerine olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak için uygun drenaj sistemleri yapılmalıdır.

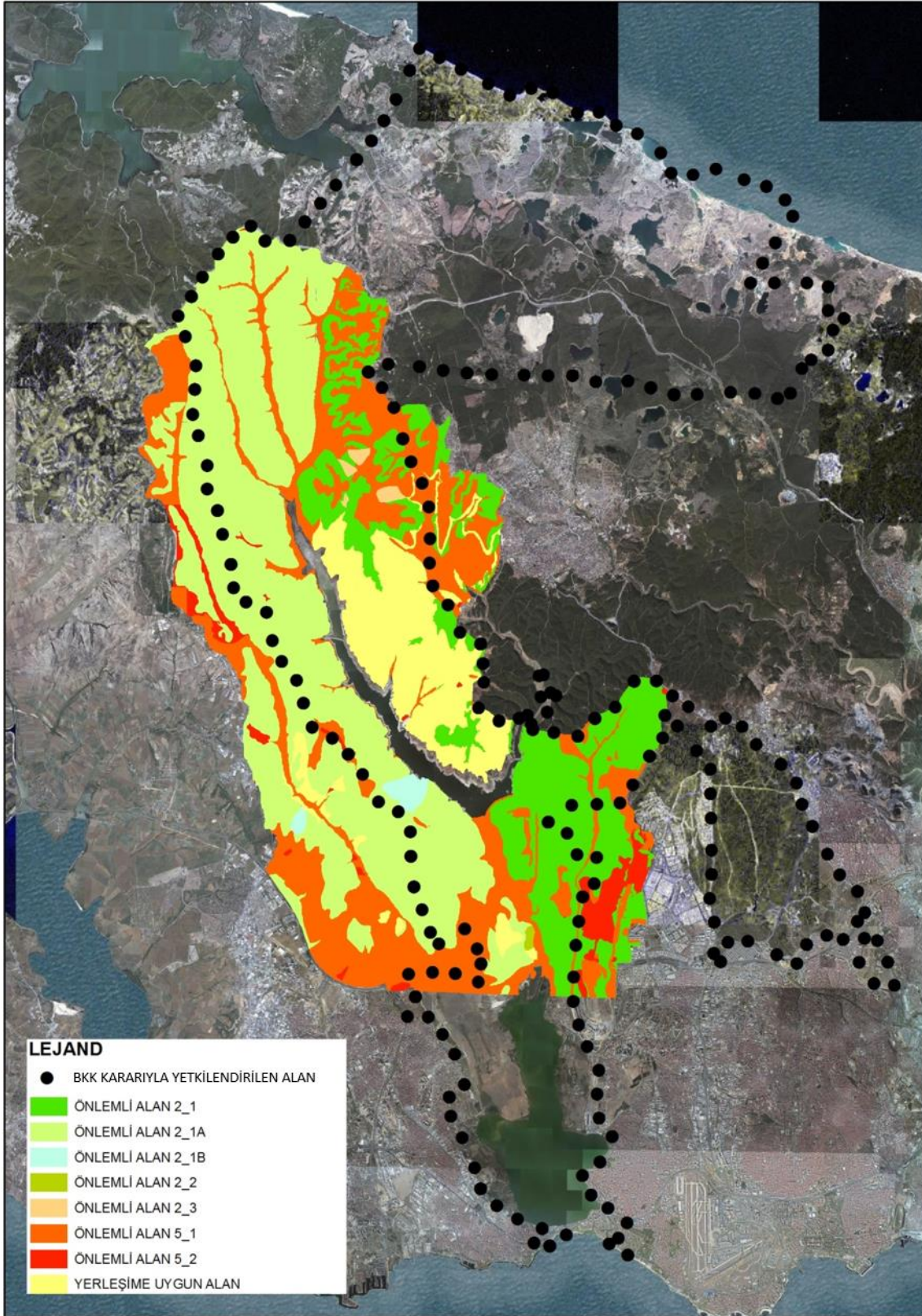
- Yapı temelleri homojen birim üzerine oturtulmalıdır.

- Akar ve kuru dereler için DSİ görüşü alınmalı ve bu görüş doğrultusunda önlemler alınmalıdır.

- Yapı temelleri Ceylan formasyonuna ve üyelerine ait kayaların ayrışmamış sert kesimlerine taşıtırılmalıdır.
- Evsel atık suları serbest halde araziye bırakılmamalı, uygun drenaj sağlanmalıdır.
- İnşaat aşamasında açığa çıkacak şevler uygun istinat yapılarıyla desteklenmelidir.
- Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine uyulmalıdır.

Önlemler Alan 5.2 (ÖA-5.2)-Dolgu Alanlar: Çalışma alanı içerisinde kalınlığı yaklaşık 2 ile 15 m. arasında değişen kontrolsüz dolgu alanlarının bulunduğu vebu alanların; etrafta yapılan kazılar sırasında çıkan fazla malzemenin pasa döküm alanı olarak kullanılması sonucu oluştuğu belirtilerek, haritalanabilecek boyuttaki bu alanların “Önlemler Alan-5.2” olarak değerlendirildiği vurgulanmaktadır. Söz konusu raporda bu alanlarda aşağıda belirtilen önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- ÖA-5.2 ile gösterilen bu alanlarda yapılaşma öncesi dolgu kalınlığının net olarak belirlenerek bu dolgunun kaldırılması ya da kaldırılamayacak boyutta olması halinde kazıklı temel vb. iksa tedbirlerinin alınması ve yapı temellerinin ana kaya taşıtırılması uygun olacaktır.
- Dolgu birimleri heterojen özelliğe sahip olup taşıyıcı zemin niteliğinde değildir. Bu nedenle yapı yükleri dolgu birim üzerine oturtulmamalıdır.
- Derin kazılarda oluşacak şevler açıkta bırakılmamalı, uygun projelendirilmiş istinat yapıları ile desteklenmelidir.
- Bu alanlarda, Zemin ve Temel Etütlerinde temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıtırılacağı seviyenin mühendislik özellikleri(oturma, şişme, taşıma gücü v.b.) ile dolgu kalınlığı ve yayılımı irdelenmeli ve alınacak olan önlemler belirlenmelidir.
- Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine uyulmalıdır.



Harita 2.18. İstanbul Yenişehir Rezerv Yapı 1.2.3.ve 4. Etap Alanların İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü'ne Göre Yerleşime Uygunluk

“İstanbul İli Kapsamında Belirlenen Rezerv Yapı Alanlarından 5. Etap Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü” raporu incelendiğinde bu alanlar aşağıdaki gibi açıklanmaktadır:

- Önlemler Alan 2.1 (ÖA - 2.1.a):Önlem Alınabilecek Nitelikte Stabilite Sorunlu Alanlar
- Önlemler Alan 2.1 (ÖA - 2.1.b):Önlem Alınabilecek Nitelikte Stabilite Sorunlu Alanlar
- Önlemler Alan 5.1 (ÖA-5.1):Önlem Alınabilecek Nitelikte Şişme, Oturma Açısından Sorunlu Alanlar
- Önlemler Alan 5.2 (ÖA-5.2): Dolgu Alanlar

Önlemler Alanlar-2.1a (ÖA-2.1a): Bu alanlar topografik eğimin % 10’dan fazla olduğu alanlardır. Bu alanlarda beklenen stabilite sorunlarının mühendislik önlemleriyle çözülebileceği kanaatine varıldığından yerleşime uygunluk açısından Önlem Alınabilecek Nitelikte Stabilite Sorunlu Alanlar olarak değerlendirilmiştir.

Söz konusu raporda bu alanlarda aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- Zemin ve temel etüt çalışmalarında, yapılacak kazılar, planlanacak yapı yükleri ve dış yükler hesap edilerek yamaç boyunca stabilite analizleri yapılmalı, stabiliteyi sağlayacak mühendislik önlemleri belirlenmelidir.
- Kazı şevleri açıkta bırakılmamalı, uygun projelendirilmiş istinat yapılarıyla desteklenmelidir.
- Kazı öncesi yol, altyapı ve komşu parsel güvenliği sağlanmalıdır.
- Yer altı, yüzey ve atık suların ortamdan uzaklaşmasını sağlayacak drenaj sistemlerinin uygulanması gerekmektedir.
- Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıtılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri ile stabilite sorunları temel ve zemin etüt çalışmalarında irdelenmeli ve alınabilecek mühendislik önlemleri belirlenmelidir.

Önlemler Alanlar-2.1b (ÖA-2.1b):Bu alanlarda aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- Zemin ve temel etüt çalışmalarında, yapılacak kazılar, planlanacak yapı yükleri ve dış yükler hesap edilerek yamaç boyunca stabilite analizleri yapılmalı, stabiliteyi sağlayacak mühendislik önlemleri belirlenmelidir.
- Bu alanlarda gözlenen ondülasyonlar ve heyelanların aktivitesine ve mekanizmasını ortaya çıkarılmasına yönelik ayrıntılı çalışmaların, inklinometre izlenimlerinin yapılarak stabiliteyi sağlayacak mühendislik önlemlerinin belirlenmesi gerekmektedir.
- Kazı şevleri açıkta bırakılmamalı, uygun projelendirilmiş istinat yapılarıyla desteklenmelidir.
- Kazı öncesi yol, altyapı ve komşu parsel güvenliği sağlanmalıdır.
- Yer altı, yüzey ve atık suların ortamdan uzaklaşmasını sağlayacak drenaj sistemlerinin uygulanması gerekmektedir.

- Bu alanlarda stabilite sorunları yamaç boyunca gelişeceğinden, alınacak önlemlerin bütüncül olarak düşünülmesi ve uygulanması gerekmektedir. Buna göre yamaç boyunca alınacak önlem projeleri uygulandıktan sonra plan uygulanmasına gidilmelidir.

- Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri ile stabilite sorunları temel ve zemin etüt çalışmalarında irdelenmeli ve alınabilecek mühendislik önlemleri belirlenmelidir.

Önlemler Alan 5.1 (ÖA-5.1):Bu alanlar eğimin % 0-10 arasında olduğu alanlardır. Bu alanlar yerleşime uygunluk açısından Önlem Alınabilecek Nitelikte Şişme, Oturma vb. Sorunlu Alanlar olarak değerlendirilmiş olup, ilgili raporda aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- İnceleme alanında Alüvyon heterojen özellikte ve yanal - düşey yönde farklılık gösterdiğinden, Alüvyonda, Gürpınar Üyesinde, Ağaçlı ve Kıraç Üyelerinde yapılan oturma hesaplarında oturma, şişme problemleri belirlendiğinden zemin etüt çalışmalarında yapılaşma öncesi planlanacak yapı cinsi ve yükü dikkate alınarak mühendislik parametreleri (şişme, oturma, taşıma gücü ve sıvılaşma)ayrıntılı olarak irdelenmeli gerek görülmesi halinde zemin iyileştirme yöntemleri belirlenmelidir.

- Yüzey ve atık suların yapı temellerine ulaşmasını engelleyecek drenaj sistemlerinin uygulanması gerekmektedir.

- Derin kazılarda oluşacak şevler açıkta bırakılmamalı, istinat yapılarıyla desteklenmelidir.

- İnceleme alanının doğu sınırında yer alan Terkos Barajı ve inceleme alanı içerisinden geçen tüm dereler için planlama öncesi DSİ-İSKİ görüşü alınmalı bu görüş doğrultusunda planlamaya gidilmelidir. Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri (şişme, oturma, taşıma gücü hesabı, sıvılaşma analizi)temel ve zemin etüt çalışmalarında irdelenmeli, alınabilecek mühendislik önlemleri belirlenmelidir.

Önlemler Alan 5.2 (ÖA-5.2):İnceleme alanında maden işletmesi ve malzeme ocağı olarak kullanılan ve daha sonra bu alanların kontrolsüz heterojen özellikte malzemelerle doldurulduğu alanlardır. Bu alanlarda ilgili raporda aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

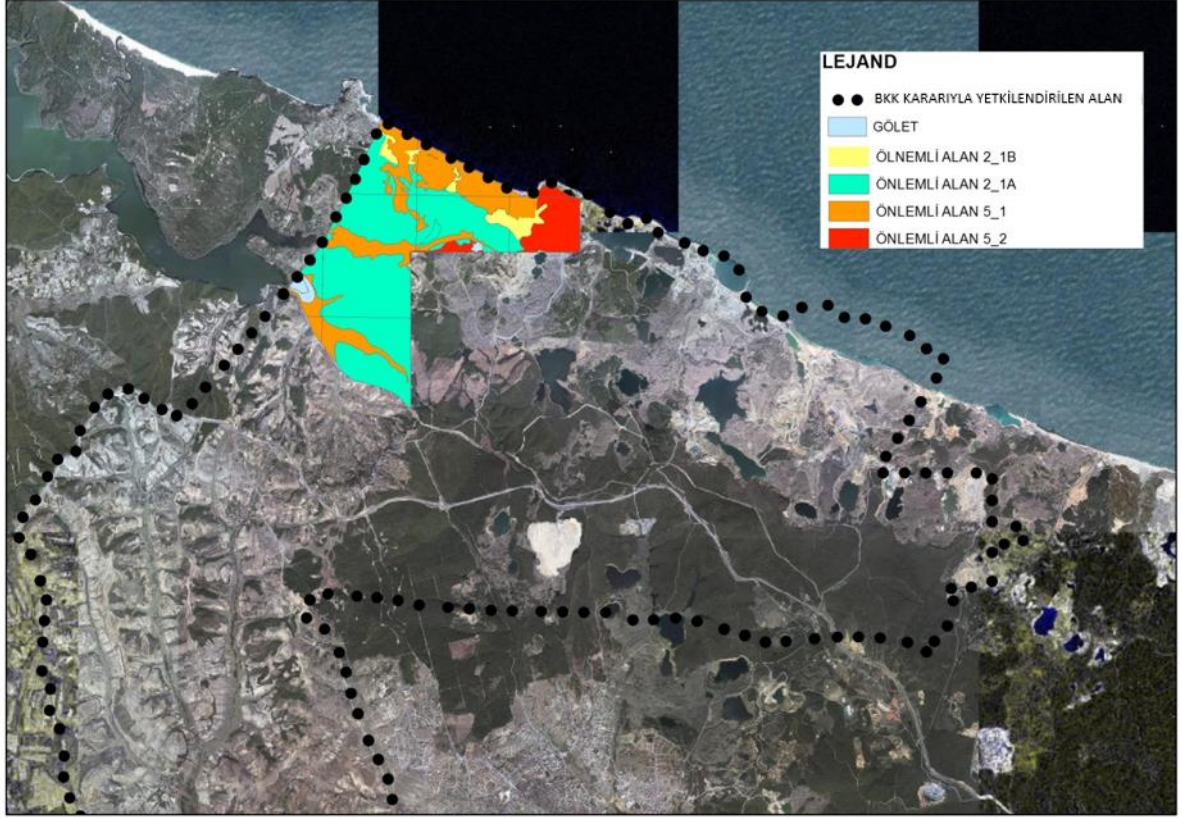
- Yapılaşma öncesi yapılacak zemin etüt çalışmalarında dolgu kalınlığı ve yayılımı belirlenmelidir.

- Dolgu birimler taşıyıcı zemin niteliğinde olmadığından hafredilmeli veya yapı yükleri dolgu birim altındaki birimlerin mühendislik sorunu beklenmeyen seviyelerine taşıttırılmalıdır.

- Dolgu şevlerinde beklenecek stabilite sorunlarına yönelik önlemler zemin etüt çalışmalarında belirlenmelidir.

- Yüzey ve atık suların yapı temellerine ulaşmasını engelleyecek drenaj sistemlerinin uygulanması gerekmektedir

- Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri temel ve zemin etüt çalışmalarında belirlenmelidir.



Harita 2.19. İstanbul İli Kapsamında Belirlenen Rezerv Yapı Alanlarından 5. Etap Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü'ne Göre Yerleşime Uygunluk

“İstanbul İli Kapsamında Belirlenen Rezerv Yapı Alanlarından 6. Etap Alanın İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütü” raporu incelendiğinde bu alanlar aşağıdaki gibi açıklanmaktadır:

- Önlemlili Alan 2.1 (ÖA - 2.1):Önlem Alınabilecek Nitelikte Stabilite Sorunlu Alanlar
- Önlemlili Alan 5.1 (ÖA-5.1):Önlem Alınabilecek Nitelikte Şişme, Oturma Açısından Sorunlu Alanlar
- Önlemlili Alan 5.2 (ÖA-5.2):Dolgu Alanlar

Önlemlili Alanlar-2.1 (ÖA-2.1):Bu alanlar topografik eğimin % 10'dan fazla olduğu alanlardır. Bu alanlarda beklenen stabilite sorunlarının mühendislik önlemleriyle çözülebileceği kanaatine varıldığından yerleşime uygunluk açısından Önlem Alınabilecek Nitelikte Stabilite Sorunlu Alanlar olarak değerlendirilmiştir.

Söz konusu raporda bu alanlarda aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- Zemin ve temel etüt çalışmalarında, yapılacak kazılar, planlanacak yapı yükleri ve dış yükler hesap edilerek yamaç boyunca stabilite analizleri yapılmalı, stabiliteyi sağlayacak mühendislik önlemleri belirlenmelidir.
- Kazı şevleri açıkta bırakılmamalı, uygun projelendirilmiş istinat yapılarıyla desteklenmelidir.
- Kazı öncesi yol, altyapı ve komşu parsel güvenliği sağlanmalıdır.

- Yer altı, yüzey ve atık suların ortamdan uzaklaşmasını sağlayacak drenaj sistemlerinin uygulanması gerekmektedir.

- Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri ile stabilite sorunları temel ve zemin etüt çalışmalarında irdelenmeli ve alınabilecek mühendislik önlemleri belirlenmelidir.

Önlemler Alan 5.1 (ÖA-5.1):Bu alanlar eğimin % 0-10 arasında olduğu alanlardır. Bu alanlar yerleşime uygunluk açısından Önlem Alınabilecek Nitelikte Şişme, Oturma vb. Sorunlu Alanlar olarak değerlendirilmiş olup, ilgili raporda aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- Bu alanlardaki birimlerde yapılan laboratuvar ve arazi deneyleri sonucu elde edilen verilerle yapılan değerlendirme ve hesaplarda orta ve yüksek şişme problemi ile karşılaşılacağı ayrıca yapılan oturma hesaplarında elde edilen oturma miktarlarının yer yer kabul edilebilir sınırları aştığı belirlenmiştir. Ayrıca alüvyon birim heterojen özellikte olduğundan ve yanal-düşey yönde farklılık gösterdiğinden farklı oturmalar gözlenecektir. Zemin ve temel etüt çalışmalarında şişme ve oturma sorunlarına karşı ayrıntılı çalışmalar yapılarak zemin iyileştirme yöntemleri belirlenmelidir.

- Yüzey ve atık suların yapı temellerine ulaşmasını engelleyecek drenaj sistemlerinin uygulanması gerekmektedir.

- Derin kazılarda oluşacak şevler açıkta bırakılmamalı, istinat yapılarıyla desteklenmelidir.

- Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri ile stabilite sorunları temel ve zemin etüt çalışmalarında irdelenmeli ve alınabilecek mühendislik önlemleri belirlenmelidir.

Önlemler Alan 5.2 (ÖA-5.2):Bu alanlar maden işletmesi, malzeme ocağı olarak kullanılan ve daha sonra kontrolsüz heterojen özellikte malzemelerle doldurulan alanlardır. Bu alanlarla ilgili olarak söz konusu raporda aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir:

- Yapılaşma öncesi yapılacak zemin etüt çalışmalarında dolgu kalınlığı ve yayılımı belirlenmelidir.
- Dolgu birimler taşıyıcı zemin niteliğinde olmadığından hafr edilmeli veya yapı yükleri dolgu birim altındaki birimlerin mühendislik sorunu beklenmeyen seviyelerine taşıttırılmalıdır.
- Dolgu şevlerinde beklenen stabilite sorunlarına yönelik önlemler zemin etüt çalışmalarında belirlenmelidir.
- Yüzey ve atık suların yapı temellerine ulaşmasını engelleyecek drenaj sistemlerinin uygulanması gerekmektedir.
- Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıttırılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri temel ve zemin etüt çalışmalarında belirlenmelidir.

- Yeraltı suyu yüzeye yakındır,
- Zemin büyütmesi riski bulunmaktadır,
- Temel mühendisliği yönünden zayıf zeminler yer almaktadır,
- Temel kazılarında gevşek malzemenin kalınlığına bağlı olarak yeraltı suyu ve stabilite problemleri ile karşılaşılabilir,
- Bu alanlarda yapılan analiz sonuçlarına göre 1-10 cm oturmalar beklenmektedir.
- Bu alanlarda, küçük çatlaklar gibi zemin hasarları beklenir.

Bu alanlarda, orta-düşük sıvılaşma potansiyeli nedeniyle uygulama öncesinde yapılacak etütlerde ayrıntılı çalışmalar yapıp, yukarıda belirtilen problemlerin varlığı ve oluşturacakları risklerin dereceleri saptanmalı ve bu problemlere karşı alınacak önlemler ayrıntılı olarak belirlenmelidir. Hazırlanacak jeoteknik rapor sonucuna göre, gerekli görülen tüm zemin iyileştirmeleri yapılmalıdır. Bu alanlar, olası bir depremden alanın özgün koşullarına bağlı olarak orta-yüksek derecede etkilenecek yerlerdir. Bu nedenle, yeni yapılacak yapıların tasarım ve yapımı aşamasında sıkı denetim sağlanmalı ve mevcut yapıların zemin-temel, temel-yapı ve statik yönden irdelenip gerekliliği durumunda teknik müdahalelerin yapılması gerekmektedir.

Önlemler Alanlar-2(b): ÖA2(b)

Yüksek eğime sahip yamaçlarda karşılaşılan orta-düşük stabilite sorunlarının görülebileceği alanlardır. Bu alanlar;

- Kil, silt ve bu malzemelerin altında kumlu seviyelerden oluşur,
- Stabiliteyi olumsuz etkileyebilecek eğime sahiptirler,
- Yeraltı suyu problemi içerir,
- Stabiliteyi etkileyen kayma yüzeyleri 3-10 m arası derinliklerindedir.

Bu alanlarda, uygulama öncesi yapılacak etütlerde stabilite sorunu ayrıntılı olarak araştırılmalı ve gerekli görülen yerlerde zemin hareketleri izlenerek elde edilecek veriler ışığında uygulanabilecek projeler hazırlanmalıdır. Yapılacak çalışmalarda, kayma yüzeylerinin derinlikleri tespit edilerek hazırlanacak ayrıntılı jeoteknik rapor sonucuna göre, yapıların projelendirilmesi yapılmalıdır. Alınacak önlemlerin ve yapılacak yapıların uygulanabilirliği titizlikle irdelenmeli ve uygulama aşamasında sıkı denetim sağlanmalıdır. Bu alanlardaki mevcut yapıların zemin-temel, temel-yapı ve statik yönden irdelenip gerekliliği durumunda teknik müdahalelerin yapılması gerekmektedir. Yapılacak çalışmalar sonucunda duraylı zeminlerin derinlikleri belirlenmeli ve yapılar bu duraylı zemine oturtulmalıdır.

Önlemler Alanlar-3(b): ÖA3(b)

Bu alanlarda, tsunami etkisiyle meydana gelecek dalga yüksekliği veya taşkın miktarı $0m < HW < 3m$ arasında olması beklenen alanlardır. Yapılar planlanırken bu husus göz önüne alınmalıdır. Bu alanlarda, orta-düşük sel tehlikesi nedeniyle boşaltma, korunma vb. planlar ve uygulamalar yapılmalıdır. Ayrıca, yağış rejimine bağlı olarak vadilerde ve diğer taşkın

alanlarında oluşabilecek sel baskınlarına karşı planlama aşamasında ilgili konunun uzmanı kuruluşlardan(İSKİ, DSİ gibi) görüş alınmalıdır.

Önlemler Alanlar-4(b): ÖA4(b)

Bu alanlar, alüvyon ve yapay dolgu ile temsil edilirler. Bu alanlarda bulunan yapay dolgular; taşıyıcı olarak değerlendirilemediği için, yapılaşma öncesi yapılacak çalışmalarda kalınlıkları ve yayılımları tespit edilmelidir. Yapılaşma aşamasında bu dolgular sıyrılmalı veya yapılar dolgu altındaki taşıma kapasitesine sahip tabakalara taşıtırılmalıdır. İnceleme alanında bulunan alüvyonlar; kuvaterner yaşlı, taneli ve karasal kökenli kil, silt, kum ve çakıllardan oluşur. Morfolojik olarak dere yataklarının hakim olduğu alanlardır. Yeraltı suyu yüzeye yakındır. Zemin büyütmesi riski gösterirler. Temel mühendisliği yönünden zayıf zeminlerdir. İçerdiği malzemenin özelliklerine bağlı olarak oturma sorunları görülebilir. Uygulama öncesinde yapılacak etütlerde ayrıntılı çalışmalar yapıp, yukarıda belirtilen problemlerin varlığı ve oluşturacakları risklerin dereceleri saptanmalı ve bu problemlere karşı alınacak önlemler ayrıntılı olarak belirlenmelidir. Hazırlanacak jeoteknik rapor sonucuna göre, gerekli görülen tüm zemin iyileştirmeleri yapılmalıdır. Yeni yapılacak yapıların tasarım ve yapımı aşamasında sıkı denetim sağlanmalı ve mevcut yapıların zemin-temel, temel-yapı ve statik yönde irdelenip gerekliliği durumunda teknik müdahalelerin yapılması gerekmektedir.

Önlemler Alanlar-5(b): ÖA5(b)

Bu alanlar, kaya düşmesi tehlikesinin bulunduğu alanlar, tasman alanları ve taş ocakları ile temsil edilirler. Bu alanlar çalışma alanımızın bazı bölgelerinde dik kaya şevlerinin yeraltı karstik boşlukların ve eski taş ocaklarının bulunduğu yerlerdir. Kaya ortamlarında derin kazı ve dik yamaçlarda kama tipi kaymalar görülebilir. Bakırköy mevkiinde karstik boşluklardan dolayı tasman tehlikeleri oluşabilir. Bu alanlarda, uygulama öncesi yapılacak çalışmalarda olması muhtemel problemler tespit edilmeli ve bunların özellikleri belirlenerek, alınması gereken önlemler belirlenmelidir. Özellikle, çalışma alanında olması muhtemel tasman bölgelerde ayrıntılı çalışmalar yapılmalıdır.

Önlemler Alanlar-6(b): ÖA6(b)

Bu alanlar, yukarıda belirtilen sorunların birden fazlasının görüldüğü ve bu sorunlardan tamamının 2.inci dereceden (b) soruna ve önleme sahip olduğu alanlardır. Görülen sorunlarla ilgili önlemler alanlarda belirtilen hususlar bu bölgeler için de geçerli olup, bu bölgelerde uygulama öncesi yapılacak çalışmalarda ayrıntılı araştırmalar yapılmalı ve alınması gerekli önlemler tespit edilmelidir.

Önlemler Alanlar-2(a): ÖA2(a)

Yüksek eğime sahip yamaçlarda karşılaşılan ciddi stabilite sorunlarının görülebileceği alanlardır. Yapılan analizler sonucunda elde edilen mevcuttaki güvenlik faktörünün ($1.0 < F_s \leq 2.0$) olduğu alanlar bu grup da değerlendirilmiştir. Bu alanlar;

-Kil, silt ve bu malzemelerin altında kumlu seviyelerden oluşur,

-Stabiliteyi olumsuz etkileyecek eğime sahiptirler,

-Yeraltı suyu problemi içerir,

-Stabiliteyi etkileyen kayma yüzeyleri 10 m den daha derinde bulunma olasılığına sahiptirler.

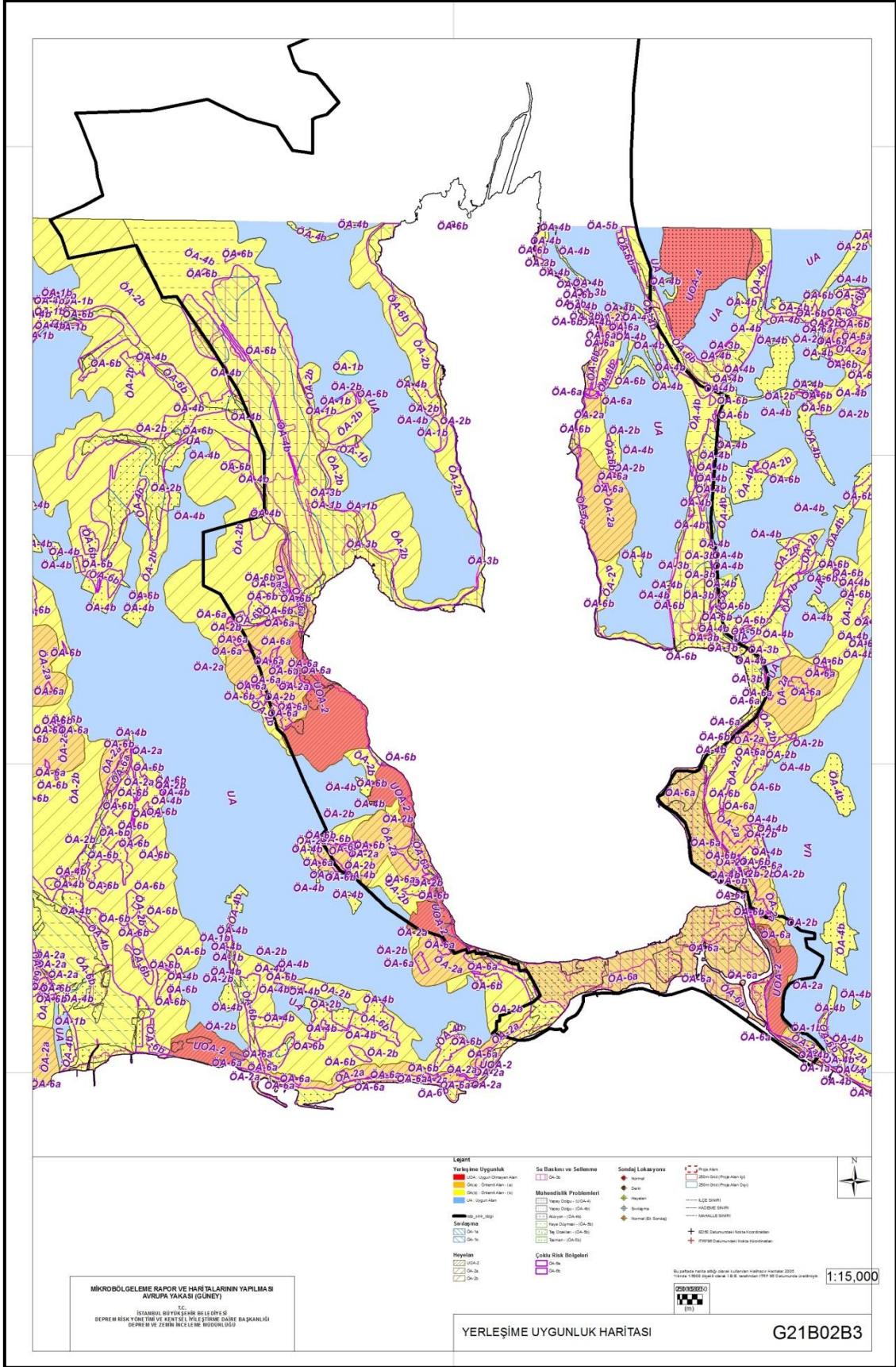
Bu alanlarda, uygulama öncesi yapılacak etütlerde stabilite sorunu ayrıntılı olarak araştırılmalı ve gerekli görülen yerlerde zemin hareketleri izlenerek elde edilecek veriler ışığında uygulanabilecek projeler hazırlanmalıdır. Yapılacak çalışmalarda, kayma yüzeylerinin derinlikleri tespit edilerek hazırlanacak ayrıntılı jeoteknik rapor sonucu yapıların projelendirilmesi yapılmalıdır. Alınacak önlemlerin ve yapılacak yapıların uygulanabilirliği titizlikle irdelenmeli ve uygulama aşamasında sıkı denetim sağlanmalıdır. Bu alanlar olası bir depremden en fazla etkilenecek yerlerdir, bu nedenle uygulama öncesi yapılacak ayrıntılı çalışmanın planlama aşamasında plan notlarına konması sağlanmalıdır. Bu alanlardaki mevcut yapıların zemin-temel, temel-yapı ve statik yönden irdelenip gerekliliği durumunda teknik müdahalelerin yapılması gerekmektedir.

Önlemler Alanları-6(a): ÖA6(a)

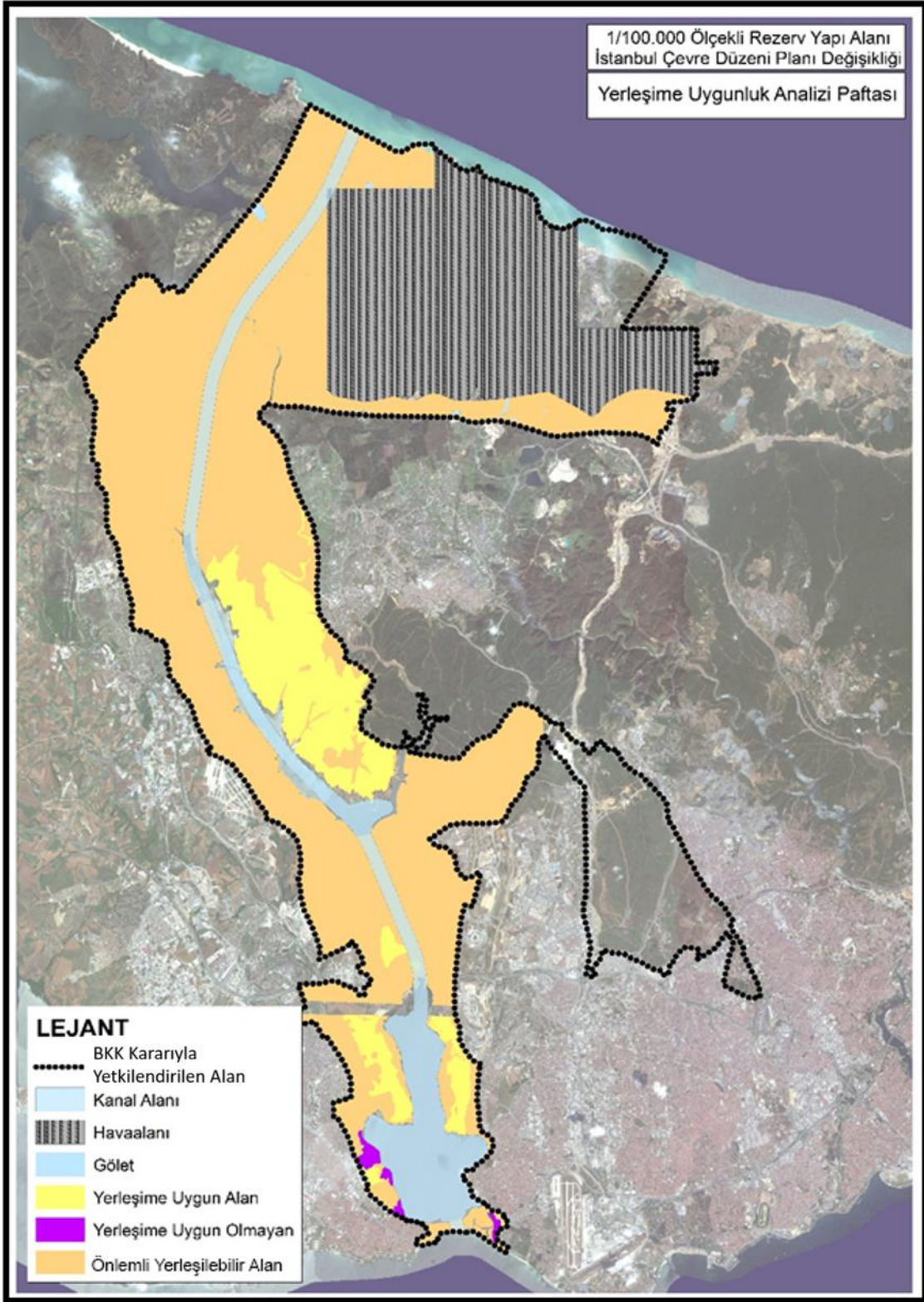
Bu alanlar, yukarıda belirtilen sorunların birden fazlasının görüldüğü ve bu sorunlardan en az bir tanesinin 1.inci dereceden (a) soruna ve önleme sahip olduğu alanlardır. Görülen sorunlarla ilgili önlemler alanlarda belirtilen hususlar bu bölgeler için de geçerli olup, bu bölgelerde uygulama öncesi yapılacak çalışmalarda ayrıntılı araştırmalar yapılmalı ve alınması gerekli önlemler tespit edilmelidir.

Uygun Olmayan Alanlar (UOA)

Bu alanlar, proje alanında aktif kütle hareketlerinin olduğu tespit edilen ve daha önceki çalışmalarda da aktif heyelan alanı olarak belirlenen alanlardır. Bu alanlarda, hiç bir şekilde yapılaşma amaçlı planlamaya gidilmemelidir.



Harita 2.21. Avrupa Yakası Güneyi Mikrobölgeleme Çalışması'na Göre Yerleşime Uygunluk



Harita 2.22. Yerleşime Uygunluk Analizi

2.6.6.2. ZEMİN DURUMUNA GÖRE DEPREMSELLİK ANALİZİ

Depremsellik haritası, mülga Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Afet İşleri Genel Müdürlüğüne 92-03-03-18 nolu proje sonuç raporu olarak sunulan, ODTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü Deprem Mühendisliği Araştırma Merkezi tarafından hazırlanan Ocak 1993 tarihli ve 93-01 nolu "En Son Verilere Göre Hazırlanan Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası" raporuna dayanmaktadır.¹²

Türkiye Deprem Bölgeleri, ivme değerlerine göre aşağıdaki şekilde derecelendirilmiştir.

1. Derece deprem bölgesi: beklenen ivme değeri 0.40 g 'den büyük
2. Derece deprem bölgesi: beklenen ivme değeri 0.40 g ile 0.30 g arasında
3. Derece deprem bölgesi: beklenen ivme değeri 0.30 g ile 0.20 g arasında
4. Derece deprem bölgesi: beklenen ivme değeri 0.20 g ile 0.10 g arasında
5. Derece deprem bölgesi: beklenen ivme değeri 0.10 g 'den az

g: yer çekimi(981 cm/s²).

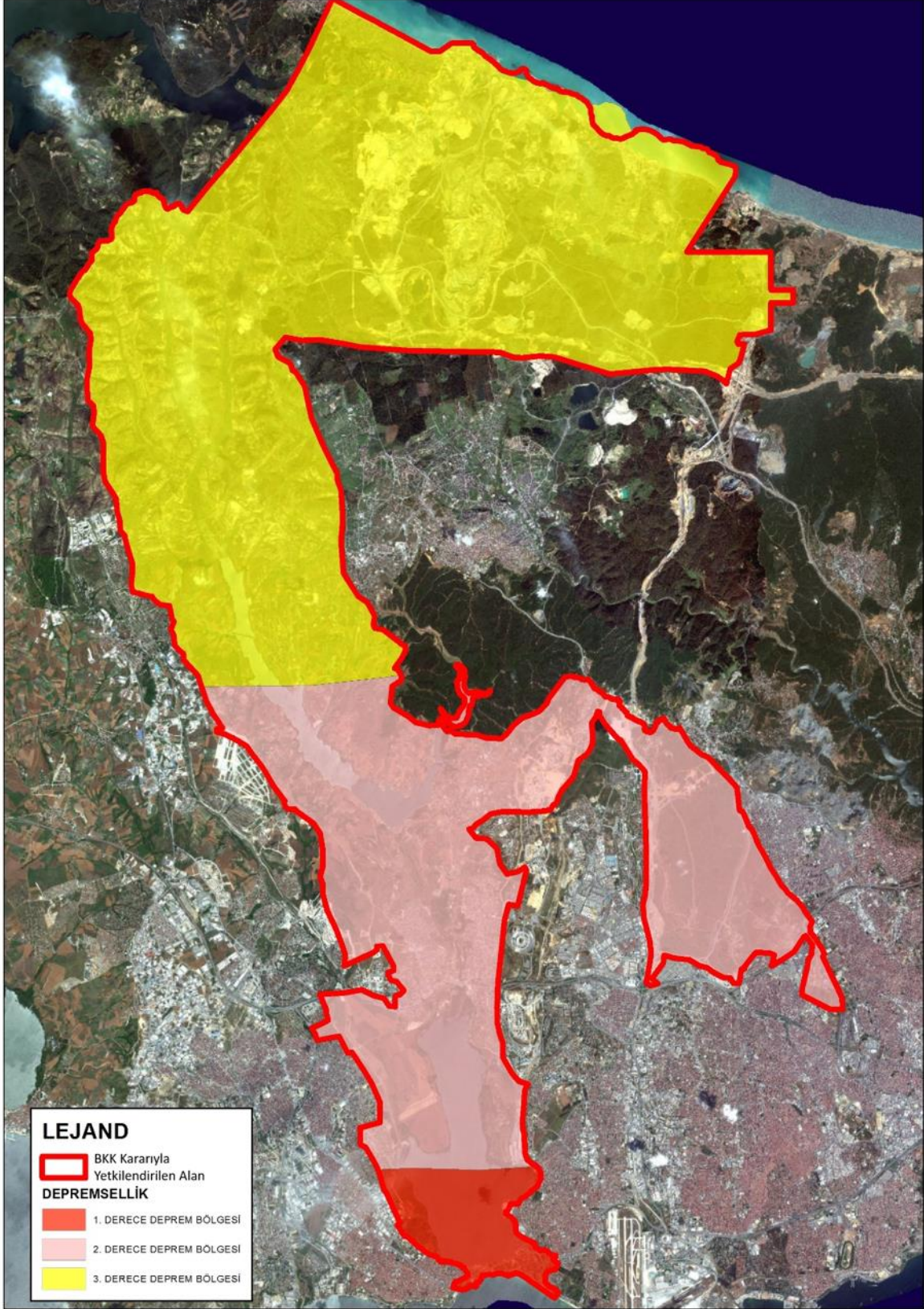
Planlama alanında 1., 2. ve 3. derece deprem bölgeleri bulunmaktadır.

Planlama alanının küçük bir kısmının dahil olduğu 1. Derece deprem bölgesi sınıfına giren alanlar; alanın güney kesiminde kalmakta olup E-5 ve çevresini kapsamaktadır.

Planlama alanının yaklaşık %34 ünü kapsayan 2. Derece Deprem Bölgesi sınıfına giren alanlar; alanın orta kesiminde kalmakta olup Arnavutköy yerleşiminin güneyi olarak tanımlayabileceğimiz bölgeyi kapsamaktadır.

Planlama alanında en çok yüzdeye sahip olan (yaklaşık %63) 3. Derece deprem bölgesi sınıfına giren alanlar; alanın kuzey kesiminde kalan alanlardır.

¹² <http://www.deprem.gov.tr/tr/kategori/deprem-bolgeleri-haritasi-28841> , Ağustos 2017



Harita 2.23. Zemin Durumuna Göre Depremsellik Analizi

2.6.6.3. MESKUN ALANLAR İÇİN DEPREMSELLİK ANALİZİ

Depremsellik analizinde; Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü'nün 2012 yılında yapmış olduğu “*Afet Risk Yönetimi İçin Megaşehir Gösterge Sistemi*” çalışmasından faydalanılmıştır. Söz konusu çalışmaya ait raporda “Mega Şehir Gösterge Sistemi”nin; afet önleme ve risk yönetimi çalışmalarında, karar verici ve yöneticilerin doğru stratejiler geliştirebilme ve uygun risk azaltma kararları almasına yardımcı olması yanında, risklere ilişkin tüm bilgilerin ve risk unsurlarının, afet önleme ve risk yönetimi sürecindeki tüm paydaşlara aktarılabilmesine de olanak sağlayacağı ifade edilmektedir. Böylece afet önleme ve risk azaltma karar ve yatırımlarının doğrulanması (validasyon) imkânının da sağlanmış olacağı belirtilmektedir. Buna göre Mega Şehir Gösterge Sistemi, üç bileşenden oluşmaktadır:

1. Fiziksel riskler ve sosyal hasar görebilirliğin değerlendirildiği, “Kentsel Sismik Risk İndeksi”,
2. İBB'nin deprem sonrası acil durum anında mücadele kapasitesinin değerlendirildiği, “Mücadele Kapasitesi İndeksi”,
3. İBB'nin ilgili çalışmalar kapsamındaki performansı belirli kıstaslar dikkate alınarak analiz edilen, “Performans Bazlı Yönetimsel İzleme Süreci”.

Megaşehir Gösterge Sisteminin temel amacının; Bütünleşik Afet Risk Yönetiminin yürütülmesi aşamasında, süreçteki tüm adımlar için ve diğer planlama süreçlerinde temel olarak kullanılabilecek bir “GÖSTERGE SİSTEMİ” kurulması olarak ifade edilmektedir.

Megaşehir Gösterge Sistemi, temel olarak 3 farklı ve birbirini tamamlayan bileşenden oluşmakta ve bu sayede afet risklerinin azaltılması kapsamındaki faaliyetlerin bütüncül bir biçimde incelenmesi mümkün olmaktadır.

- Kentsel Sismik Risk İndeksi
- Mücadele Kapasitesi İndeksi
- Performans Bazlı Yönetimsel İzleme Süreci

Olası bir deprem sonrası, bina ve altyapı bazlı fiziksel hasarın ve bunların etkilerini ağırlaştırarak sosyal hasar görebilirlik yapısı “Kentsel Sismik Risk” bileşenini oluşturur ve kentin genel risk dokusunu tanımlar.

Fiziksel Risk Göstergeleri:

- Hasarlı Bina Sayısı (Ağır Hasar, Orta Hasar, Hafif Hasar ve Hasarsız)
- Ölü-Yaralı Sayısı (Ölü, Ağır Yaralı, Orta Yaralı, Hafif Yaralı)
- Yangın Sayısı (Yanıcı Madde Tesisleri ve Ahşap Binalara Dayalı)

- Su ve Kanalizasyon Borusu Hasarı
- Doğalgaz Borusu Hasarı

Sosyal Hasar Görebilirlik Göstergeleri:

Sosyal Kırılabilirlik Faktörleri

- Aile yapısı
- Fakirlik
- Engellilik
- İşsizlik
- Mülkiyet Sahipliği Durumu

Direnç Faktörleri

- Dayanışma
- Hareket Kabiliyeti
- Eğitim Durumu
- Sağlık Hizmetlerine Erişim
- Toplumsal Hazırlık

Bu çalışmada Kentsel Sismik Risk tüm İstanbul için ele alınmışken, “Mücadele Kapasitesi” yalnızca İBB için tasarlanmıştır. Bu doğrultuda İBB’nin deprem sonrası acil durum ile mücadele edebilme yeteneği-kapasitesi değerlendirilmiştir.

Mücadele Kapasitesi Göstergeleri:

Kurtarma & Yardım Kapasitesi

- Arama & Kurtarma Kapasitesi
- Yangınla Mücadele Kapasitesi
- Mezarlık Kapasitesi

Acil Barınma Alanlarını Destekleme Kapasitesi

- Ekmek Dağıtım Kapasitesi
- İçme Suyu Dağıtım Kapasitesi
- Yemek Dağıtım Kapasitesi

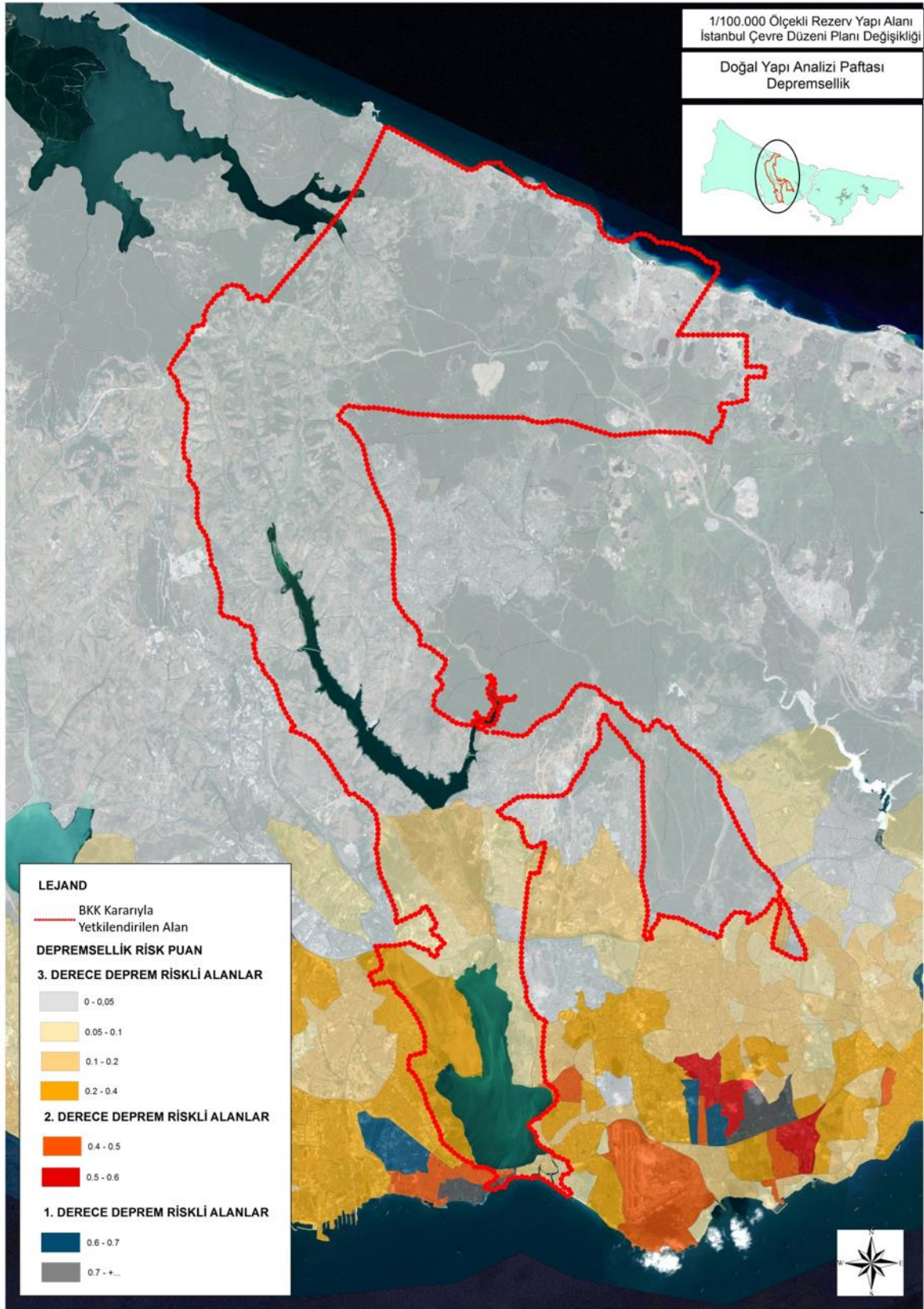
Enkaz Kaldırma Kapasitesi

Altyapı İyileştirme Kapasitesi

- İSKİ Acil Durum Müdahale Kapasitesi
- İGDAŞ Acil Durum Müdahale Kapasitesi

Bununla beraber söz konusu çalışmada mahalle ve ilçe bazında depremsellik açısından risk grupları değerleri belirlenmiş ve sınıflandırılmıştır. Buna göre; tüm İstanbul için 1. Derece Deprem Riskli Alanlar, 2. Derece Deprem Riskli Alanlar ve 3. Derece Deprem Riskli Alanlar belirlenmiştir.

Bu kapsamda planlama alanı genel olarak 3. Derece deprem riskli alanda kalmakta olup, planlama alanının güneyinde Avcılar ilçesi Küçükçekmece Gölü kıyısında 1. Derece ve 2. Derece deprem riskli alanlar bulunmaktadır.



Harita 2.24. Meskun Alanlar İçin Depremsellik Analizi

2.7. SU YOLU PROJESİNE YÖNELİK ARAŞTIRMALAR

Mülga Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), 1.bölge Müdürlüğü tarafından 21.10.2013 tarih ve 167420 sayılı yazı ile İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) İnşaat Fakültesi'nden Su Yolu İstanbul Projesinin güzergâhının değerlendirilmesi; genel, ekonomik ve teknik açılardan bütüncül ele alınması talep edilmiştir. Bu kısımda yer alan bilgiler, söz konusu talep sonucunda İTÜ tarafından hazırlanan rapordan alınmıştır.

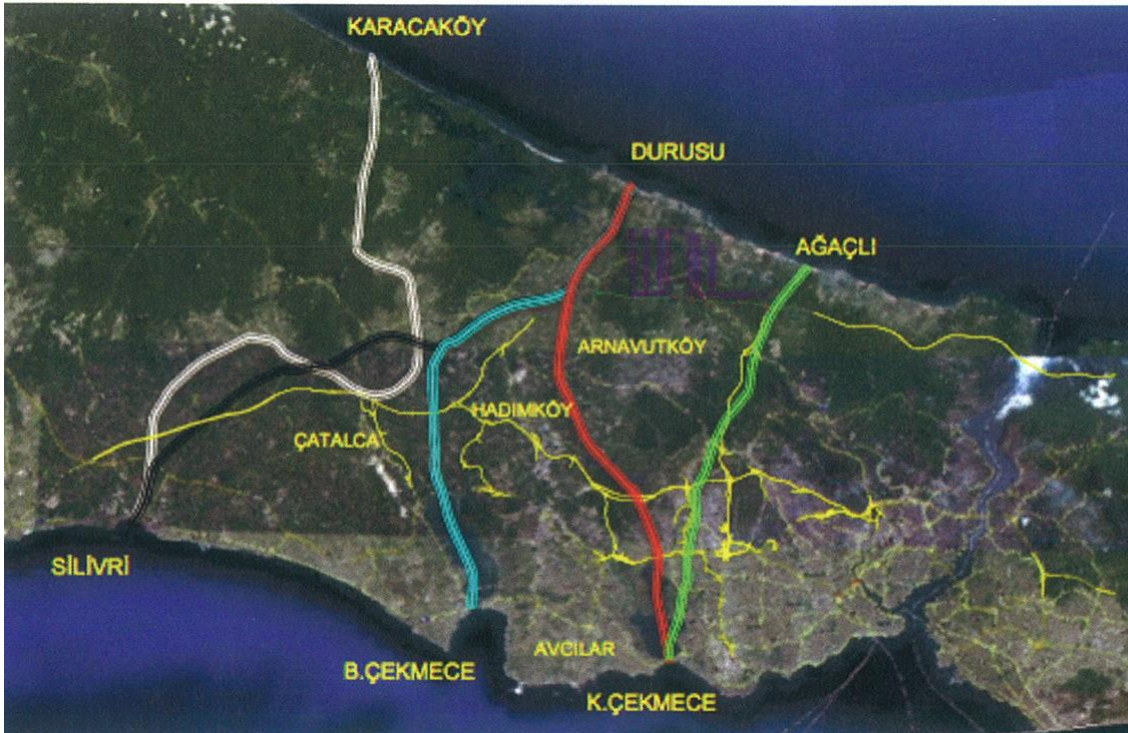
2.7.1. İTÜ ULAŞTIRMA ANABİLİM DALI DEĞERLENDİRMESİ

2.7.1.1. GÜZERGÂH ARAŞTIRMASI

İstanbul Teknik Üniversitesi'nin hazırladığı raporda, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından hazırlanan çalışmanın, uygun yaklaşımla, belirli ilke, prensip ve kurallar çerçevesinde “Kanal İstanbul Geçişi” ile ilgili bir “ön inceleme” ve “etüd” gerçekleştirildiğinin anlaşıldığı ve bahse konu çalışmanın “ön inceleme” safhası sırasında, toprak işleri, sanat yapıları vb. hususlar maliyetin çok yüksek olacağı aşikar olan, jeolojik oluşumla ve geoteknik yönden uygunsuzluğu belirginlik taşıyan, büyük işletme ve bakım giderlerinin söz konusu olması muhtemel görülen seçeneklerin elendiği, kalan ve ilk yaklaşımda makul ve mümkün görülen 5 güzergâh seçeneğinin belirlendiğinin görüldüğü belirtilmektedir.

Çalışmanın ikinci aşamasını oluşturan “etüd” sırasında ise, ilk yaklaşımda mümkün görülen bu güzergâh koridorlarında çok daha ayrıntılı ve geniş çalışmalar gerçekleştirilerek değerlendirmelerde bulunulduğu belirtilerek, KGM tarafından gerçekleştirilen çalışmanın “etüd” aşaması sonunda saptanan 5 güzergâh seçeneği koridoru aşağıdaki gibi olduğu belirtilmektedir.

1. Silivri – Çatalca - Karacaköy Seçeneği Koridoru
2. Silivri - Çatalca - Durusu Seçeneği Koridoru
3. Büyükçekmece - Yassıören – Durusu Seçeneği Koridoru
4. Küçükçekmece - Sazlıdere – Durusu Seçeneği Koridoru
5. Küçükçekmece - Başakşehir – Ağaçlı Seçeneği Koridoru



Harita 2.25. Su Yolu Projesi Alternatif Koridorları

İlk seçenek olan **Silivri – Çatalca – Karacaköy Güzergâhı**, İstanbul İli, Silivri İlçesi Merkezi, Marmara Denizi Sahilinden başlamakta, sırasıyla Alipaşa, Fenerköy, Kurfalı'nın batısından geçip, Bekirli ve Kabakça köylerinin güneyini takiben devam etmekte, Kestanelik, Dağyenice, Kalfa, Başak ve Ormanlı Köylerini geçtikten sonra Karadeniz'e ulaşmakta olup, toplam uzunluğu 64,1 km'dir.

İkinci seçenek olan **Silivri - Çatalca - Durusu Güzergâhı**, ilk seçeneğe benzer olarak İstanbul İli, Silivri İlçesi Merkezi sahilinden başlamakta, Alipaşa'nın batısını takiben İnceğiz ve Gökçeali Köylerinin kuzeyinden geçip, Örçünlü Köyü güneyinden Kızılcaali, Yassıören, Boyalık ve Zafer Köylerini aşmakta ve Karaburun'un doğusunda Karadeniz'e varmaktadır. Söz konusu güzergâh seçeneğinin toplam uzunluğu 53,6 km'dir.

Büyükçekmece - Yassıören – Durusu Güzergâhı üçüncü seçeneği oluşturmakta olup, İstanbul İli, Büyükçekmece İlçesi göl/deniz arakesitinde başlayıp, İzzettin, Nakkaş köyleri arasından geçerek Örçünlü Köyü'ne ulaşmakta, bu kesimden sonra Silivri – Çatalca – Durusu seçeneği ile aynı eksene oturarak Karaburun'un doğusunda Karadeniz'de sonlanmaktadır. Söz konusu güzergâhın 7,2 km uzunluktaki kısmı Büyükçekmece Gölü içinden, 36,5 km uzunluktaki kısmı ise karadan devam etmekte, toplam uzunluk 43,7 km'yi bulmaktadır.

Küçükçekmece - Sazlıdere – Durusu Güzergâhı, dördüncü güzergah olup, İstanbul ili, Küçükçekmece İlçesi, göl/deniz arakesitinde başlayıp, Küçükçekmece ve Sazlıdere Barajları üzerinden geçerek Arnavutköy'ün batısına varmakta, Baklalı Köyü üzerinden ve Zafer Köyü yakınlarından Karadeniz'e çıkmaktadır. Bu güzergâhın 8 km uzunluktaki kısmı Küçükçekmece ve Sazlıdere gölleri içinden geçmekte, toplam uzunluk 45 km'yi bulmaktadır.

KGM tarafından yapılan çalışmada belirlenen son seçenek ise **Küçükçekmece - Başakşehir – Ağaçlı Güzergâhı** olmaktadır. Bu seçenek yine, İstanbul İli Küçükçekmece İlçesi, göl/deniz arakesitinden başlayıp, kuzeyde mevcut demiryolu istasyonu üzerinden geçmekte, dere vadisi boyunca uzayıp, taş ocakları mevki ve Fenertepe Mahallesi'nin batısını takiben orman sahasına

girerek, Pirinççi Çayı'nı kesip, Odayeri ve Ağaçlı Köyleri üzerinden Karadeniz'e varmaktadır. Bu güzergâh toplam uzunluğu 3,7 km'si göl içinde kalmak üzere toplam 35,6 km olarak belirlenmiştir.

İTÜ tarafından hazırlanan raporda, KGM çalışmasında, yukarıda belirtilen her bir geçki seçeneği için;

- Güzergâhın içinden geçtiği bölgenin topografik durumu,
- Güzergâh koridoru boyunca jeolojik oluşum ve geoteknik yapı, heyelan bölgeleri ve taşıma gücü zayıf yerler,
- Yüzey ve yeraltı suları ile ilgili mevcut, etkilenecek baraj ve havzaların durumu,
- Diğer ulaştırma sistemlerine ait altyapı ve güzergâh kesişmeleri ve etkileşimleri,
- Yeni yapılması gerekli köprü, galeri ve her türlü sanat yapıları yer, cins ve boyutları,
- Geçkinin toplam uzunluğu,
- Toprak işleri miktarı,
- Kamulaştırma durumu,
- Çevre ve ekolojik durum,

ile ilgili ayrıntılı veri toplanıp, çalışmaların bu bilgiler temelinde gerçekleştirilerek değerlendirilmelerde bulunmaktadır.

2.7.1.2. GÜZERGÂHLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ VE KARŞILAŞTIRILMASI

İTÜ tarafından hazırlanan raporda, Karayolu, demiryolu, Su Yolu geçişi gibi ulaştırma yapılarına ilişkin "*Güzergâh Araştırması*" çalışmalarında prensip olarak bazı önemli koşulların sağlanması gerektiği ve bunların aşağıdaki gibi ele alınıp, KGM raporundaki çalışmalar ve alternatif güzergâhlar ile birlikte değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Bu kapsamda söz konusu raporda güzergahların ana amacı sağlamaya uygun teşkil edilmesi noktasında yapılan değerlendirmeye göre, Su Yolu Projesi ile ilgili ana amaç, mevcut gemi trafiğinin, İstanbul Boğazı'nın yanı sıra oluşturulacak bir su yolu ile, gelecekteki miktar ve gemi özelliklerindeki değişimlerde nazara alınarak Karadeniz'den Marmara Denizi'ne geçişinin hızlı, güvenli ve ekonomik olarak sağlanması, İstanbul Boğaziçi'ndeki yoğun gemi geçiş trafiğinden kaynaklanan çok yönlü sorunların çözümlenmesi olarak belirtilmektedir. Bununla birlikte mevcut veriler itibariyle değerlendirilme yapıldığında, ele alınan bu beş güzergahın da ana amacı gerçekleştirmeye genel olarak uygun oldukları görülmekle birlikte, içlerinden en uygun olanın seçilmesi gerekeceği ve KGM çalışması ile bu anlamda önemli sonuçlara varıldığı görüldüğü belirtilmektedir.

Söz konusu raporda, amaca uygun geçişi sağlayacak güzergahlarla ilgili irdelenmesi gerekli bir diğer husus, güzergahların, başlangıç ve son noktalarının taşıdıkları özelliklerin olması gerektiği belirtilerek, güzergah seçenekleri kuzey uçları itibariyle değerlendirildiklerinde, tüm seçeneklerde su yolu girişinin deniz üzerinden gerçekleşeceği, topoğrafik olarak bakıldığında, su yolu inşaatı bakımından birini diğerlerine göre önemli ölçüde farklı kılacak bir topoğrafyanın söz konusu olmadığı, tüm güzergah seçenekleri için benzer giriş çıkış tertibatlarının tesis edilebileceğinin anlaşıldığı belirtilmektedir.

Güzergahların güney uçlarına bakıldığında ise, söz konusu çalışmada Büyükçekmece - Karacaköy, Küçükçekmece - Durusu ve Küçükçekmece - Ağaçlı seçeneklerinin, mevcut göl ağzı girişi, göl içine özgün batimetrik oluşum nedeniyle, göl doğal çanağından yararlanarak ilerlemeden kaynaklanan avantajlar ile Silivri – Karacaköy ve Silivri - Durusu seçeneklerine göre öne çıktıklarının görüldüğü tespiti yer almaktadır.

Bu doğrultuda İTÜ tarafından hazırlanan raporda, öne çıkan Büyükçekmece - Karacaköy, Küçükçekmece - Durusu ve Küçükçekmece - Ağaçlı seçenekleri kendi aralarında karşılaştırıldıklarında; kente su temini bakımından taşıdığı önem göz önüne alındığında Büyükçekmece Gölü'nün, mevcut hali ile korunmasının gerekli olduğu düşünüldüğü ve Büyükçekmece – Karacaköy seçeneğinin bu yönden uygun olmayacağı tespiti yer almaktadır. Ayrıca, Büyükçekmece Gölü'nün, Küçükçekmece Gölü'ne nazaran sığ olması nedeniyle su altında tarama ile daha yüksek hacimde malzeme çıkarılmayı gerektirmesi ve mevcut tarihi eserlerin korunabilmesi için, girişte yerleşim bölgeleri üzerinden geçirilmek zorunda kalınacak olması bu güzergahın olumsuz diğer özellikleri olarak vurgulanmaktadır.

Sonuç olarak söz konusu rapora bakıldığında, güneydeki uç özellikleri yönünden, geriye kalan Küçükçekmece – Durusu ve Küçükçekmece - Ağaçlı güzergahlarının gerek göl ağzı girişi bakımından uygun topoğrafyaya sahip olmaları, gerekse Küçükçekmece Gölü'nün kente su temini bakımından kullanılmıyor olması, maksimum taban derinliği ile diğer batimetrik özelliklerinin daha uygun olması bakımından, irdelenen anlamda diğerlerine nazaran daha uygun seçenekler olduğu belirtilmektedir.

Söz konusu raporda, güzergahların ulaştırma aks ve tesisleri ile kesişmelerinin en azda kalmasının sağlanması, zorunlu kesişmeler için uygun çözümler üretilmesine yönelik gereken çalışmaların yapılması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu doğrultuda, güzergah seçeneklerinin, ulaşım ağı içinde yer alan mevcut ve öngörülmüş yapı ve tesisler ile kesişmelerinin en azda olmasının, kesişmenin kaçınılmaz olduğu hallerde ise nispeten ekonomik çözümlere imkan sağlaması gerektiği ve kesişmelerde çözüm olarak üretilecek sanat yapılarının, mevcut ve öngörülen alt yapı ile bütünleşmenin ötesinde, ulaşımına genel olarak olumlu katkı sağlayacak özellikler taşımasının da önemli olduğu belirtilmektedir.

Yukarıda belirtilen hususlar esas alınarak İTÜ tarafından hazırlanan raporda yapılan değerlendirmeler sonucunda, Küçükçekmece - Sazlıdere - Durusu Güzergah seçeneğinin, devlet karayolu, mevcut ve planlanan otoyol ve demiryolu ile kesişmelerde, topoğrafyanın müsait olması nedeniyle, diğer güzergah seçeneklerine göre daha kısa açıklıklı köprüler ile geçişe uygun olduğunu ortaya koyulmaktadır. Köprülerin, diğer güzergahlar üzerinde tesis edilecek olanlara nazaran daha kısa boyda teşkil edilebilmelerinin, yapım, bakım ve işletme maliyetleri üzerinde olumlu etki sağlayacağı açıktır. Aynı olumlu etkinin, koridor topoğrafyasının karayolu ve raylı sistem ortak geçişlerine uygun köprü tasarımına kolayca imkan vermesi ile de sağlanacağı görülmektedir. Keza, söz konusu seçenek ile su yolunun iki yakası arasında mevcut güzergahların yatay doğrultularının büyük ölçüde korunabileceği de anlaşılmaktadır.

Sonuç olarak İTÜ tarafından hazırlanan raporda Ulaştırma Anabilim Dalı tarafından yapılan değerlendirmede, "**Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu Güzergah**" seçeneğinin mevcut ulaşım ağının bütünlüğünün bozulmaması, mevcut ulaşım alt yapısına katkı, teknik kolaylık ve maliyet yönünden diğer tüm seçeneklere nazaran avantaj sağlayacağı görüşüne varıldığı belirtilmektedir.

2.7.2. İTÜ DENİZCİLİK ANABİLİM DALI DEĞERLENDİRMESİ

İTÜ tarafından hazırlanan raporda, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından Su Yolu Projesi için hazırlanan raporda güzergahların belirlenmesi amacı ile detaylı incelemelerin yapıldığı ve güzergahların belirlenmesi ve Su Yolu Güzergahı için denizcilik alanına ilişkin aşağıdaki genel değerlendirmelerin yapılabileceği belirtilmiştir.

Söz konusu raporda KGM Raporundaki güzergâh planlaması için göz önünde bulundurulacak aşağıdaki,

- Her ölçekteki deniz aracının geçişinin sağlanması,
- Topoğrafik ve fiziki yapı,
- Su yolunun kendisi ve su yolunu kullanacak gemilerin çevreye olan etkileri; su havzaları ve yer altı su kaynakları, orman alanları, yerleşim ve sosyal hayat,
- Ekonomik ve maliyet değerlendirmesi,
- Su yolundan çıkarılan malzemenin tekrar kullanılması,

esaslarının kabul edilebilir olduğu belirtilerek planlamada bu esasların yanı sıra değerlendirilmesinin önemsendiği diğer unsurlar ise;

- Su yolunun stratejik önemi,
- Siyasi ve politik önemi,
- Deniz emniyet ve güvenliği olarak sıralanmıştır.

2.7.2.1. GÜZARGAHLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ VE KARŞILAŞTIRILMASI

Söz konusu raporda, alternatif su yolu güzergahlarının birbiri ile kıyaslanması sonucunda özet olarak aşağıdaki Tablo 2.7'nin hazırlandığı ve alternatiflerin birbirine göre avantaj/dezavantaj olan özelliklerinin 1-5 puanlaması ile (5 alternatif olduğundan, öncelik veya tercih sırasında içermesi açısından) yapıldığı belirtilmektedir. Buna göre en düşük puana sahip olan en avantajlı/tercih edilen alternatif olarak değerlendirilmiştir.

Tabloda yer alan karşılaştırma kriterlerinin belirlenmesinde,

- a) PIANC-World Association for Waterborne Transport Infrastructure (özellikle su yolunun jeofiziksel koşulu, gemi boyutu, rota dönüş açıları, vb.),
- b) PAWSA-Ports and Waterways Safety Assessment (gemi, trafik, seyir ve su yolu koşulları, mevcut ve sonraki sonuçları, vb.),
- c) IALA Waterway Risk Assessment Program (seyir yardımcıları, gemi büyüklüğü veya hızı, rüzgâr, akıntı ve çevresel şartlar vb.) ve
- d) Denizcilik örf ve adetlerine uygun iyi uygulamaların (Best Practices) esas alındığı belirtilmektedir.

Tablo 2.7. Seyir Açısından Güzergahların Kıyaslanması

Karşılaştırma Kriteri	G-1	G-2	G-3	G-4	G-5
Kanal yapısı ve su yolu şartları (genişlik, en, dizayn, dip yapısı, topoğrafik ve fiziki şartlar, vb.)	Aynı	Aynı	Aynı	Aynı	Aynı
Kanalı kullanacak gemilere bağlı kriterler (Tip, yük, tonaj, boy, en, su üstü yükseklik, derinlik, hız, makine yardımcıları (iterler vb.), yaş, klas, bayrak, donanım, seyir yardımcıları, manevra karakteristiği, sigorta, gemi kondisyonu, vb.)	Aynı	Aynı	Aynı	Aynı	Aynı
Deniz trafik şartları (Ticari trafik hacmi, küçük deniz araçları, trafik karışımı, sıkışıklık, vb.)	Aynı	Aynı	Aynı	Aynı	Aynı
Seyir şartları (Rüzgarlar, su hareketleri, kısıtlı görüş, engeller, vb.)	Aynı	Aynı	Aynı	Aynı	Aynı
Kanal uzunluğu (Rota uzunluğu)	64154 m 5	53588 m 4	44 km 3	43725 m 2	35633 m 1
Gemi seyir zorluğu (rota değişim miktarı)	14 defa 5 110°	11 defa 3	8 defa 1	8 defa 2	12 defa 4
Gemi seyir zorluğu (En fazla rota değişim açısı)	5 (Acil durumlar gözetilerek bu tür geniş açıldaki keskin dönüşler için römorkör gerekebilir)	65° 3	80° 4 (Römorkör gerekebilir)	50° 1	60° 2
Gemi kaynaklı deniz ve hava kirliliği (Mesafe arttıkça yakıt artacağından)	5	4	3	2	1
Planlanan gemi bağlama ve manevra alanları	5	4	3	1	2
Toplam puan	25	18	14	8	10
Tercih sıralaması	5	4	3	1	2

Sonuç olarak İTÜ tarafından hazırlanan raporda, Tablo 2.7’de görüldüğü üzere söz konusu kriterler doğrultusunda yapılan değerlendirmede dördüncü güzergâh olan “*Küçükçekmece – Sazlıdere - Durusu*” güzergâhının diğer tüm seçeneklere nazaran avantaj sağlayacağını tespit edildiği belirtilmektedir.

2.7.3. İTÜ JEOLOJİ VE HİDROJEOLOJİ BİLİMDALI DEĞERLENDİRMESİ

İTÜ tarafından hazırlanan raporda güzergâhların belirlenmesi ve Su Yolu Güzergâhı için jeoloji ve hidrojeolojiye ilişkin kısımda yer alan bilgilerin KGM Jeolojik - Hidrojeolojik - Mühendislik Jeolojisi Raporundan (2013) alındığı görülmektedir. Ayrıca İTÜ’nün raporunda bölgesel jeolojinin genel olarak birçok araştırmacının yayınlarına dayanılarak ortaya konduğu ve yapılan çalışmaların bilimsel olarak uygun ve yeterli görülmüş olduğundan ana hatları ile yine KGM’ nin raporuna dayandırıldığı belirtilmektedir.

İTÜ tarafından detaylı olarak incelenen ve sonuçta İstanbul ve çevresine en faydalı olabilecek güzergahın belirlenmesi amacı ile yapılan bu çalışmada 4. ve 5. Güzergahların Su Yolu Projesi için en uygun alanlar olduğu tespiti yer almaktadır. Yine söz konusu güzergahların gerek jeolojik yapısı gerek su tutma ve geçirimsizliği ile maliyet ve yapılabirlik açısından bakıldığında en uygun güzergahlar olduğu sonucuna varılmıştır.

Ayrıca söz konusu raporda güzergahların birbirleri ile karşılaştırılmasında tuzlu suyun girişi, yeraltı suyuna etkisi, su kaynaklarının olumsuz etkilenmesi, kazı malzemelerinin taşınması ve depolanması ile kazım maliyetleri, kazıdan çıkarılacak malzemelerin değerlendirilmesi ve kullanılması, orman alanlarının tahribat derecesi, karayollarının etkilenmesi ve üst yapının yapılması anlamında 1., 2. ve 3. Güzergahlar en olumsuz; 5. Güzergah 1, 2 ve 3'e göre daha olumlu, ancak 4. Güzergah en uygun olan güzergah olarak tespit edilmiştir.

Yine kazım maliyetleri açısından farklı litolojik birimleri geçmekte maliyet ve zaman açısından olumsuzluk oluşturduğu ve bu bağlamda jeolojik olarak bakıldığında en az litolojik birimi geçen 4. Güzergahın yine en avantajlı güzergah olduğu vurgulanmaktadır.

Sonuç olarak İTÜ tarafından hazırlanan raporda Jeoloji ve Hidrojeoloji Bilim Dalı tarafından yapılan değerlendirmede 4. ve 5. Güzergahlar en uygun su yolu alanı olduğu ve aralarında kıyaslandığında ise 4. Güzergahın 5. Güzergaha göre daha uygun olduğu sonucuna varıldığı belirtilmektedir.

2.7.4. İTÜ SU KAYNAKLARI VE ÇEVRE BİLİMDALI DEĞERLENDİRMESİ

İTÜ tarafından hazırlanan raporun bu bölümde eldeki 5 güzergâhın su kaynakları ve çevre açısından irdelendiğinde en makul olan ikisinin Güzergâh 2 ve 4 olduğu ve bunların burada ilave bilgilerle değerlendirilmesine öncelik verileceği belirtilmektedir.

2.7.4.1. GÜZERGÂHLARIN HAVZALARA VE DENİZ SUYUNA OLASI ETKİLERİ

2.7.4.1.1. GÜZERGÂH 4 KORİDORUNUN ETKİSİ

Söz konusu raporda güzergah 4 üzerinde Sazlıdere ve Terkos havzaları olmak üzere, iki adet su havzası bulunduğu ve su yolu içine dolacak deniz suyunun muhtemel etkilerinin aşağıdaki gibi değerlendirilebileceği belirtilmektedir.

Küçükçekmece Gölüne etkisi: söz konusu raporda projenin 8 km'lik kısmını oluşturan Küçükçekmece Gölü'nün Marmara Denizi ile bağlantısı olmasına rağmen gölü besleyen tatlı suların Sazlıdere Barajı tarafından tutulduğu için göl içerisindeki su sirkülasyonu ve tatlı su girişinin azalmasına paralel olarak tuzluluk oranının ve kirliliğinin arttığı belirtilmektedir. Su yolu projesinin hayata geçmesi ile göl sularının tuzlu olacağı ancak temiz deniz suyu sirkülasyonu nedeniyle kirliliğin azalacağı ve göl içerisindeki yaşamın çeşitleneceği öngörülmektedir.

Küçükçekmece Gölü ile Sazlıdere Barajı arasında kalan bölüm: 7 Km olan bu kesimin tamamının yerleşim alanı içerisinde kalması nedeniyle, bu kesimin su yolu nedeniyle, deniz suyu etkisinin olumsuzluk yaratması beklenmediği belirtilmektedir.

Sazlıdere Barajı Havzasında kalan bölüm: Söz konusu çalışmada, Sazlıdere baraj havzası alanının 170 km² olduğu ve güzergah 2 ve 3'ün Sazlıdere Barajı Havzası'nın 20 km²'lik kısmını etkilediğinin tespit edildiği bilgisi yer almaktadır.

Bununla birlikte söz konusu raporda güzergah 4'ün 15 Km²'lik bölümü, Sazlıdere Barajı Havzasında kaldığı bilgisi yer almaktadır. Aynı raporda iki bölümden oluşan havzanın büyük bölümünü, barajı besleyen en önemli kısım olan Şamlar Bendinin oluşturduğu ve Su Yolu Güzergahı'nın geçtiği ikinci bölümde ise daha çok dar tarım alanlarının yer aldığı tespit edildiği belirtilmektedir. Ayrıca, çevresindeki yerleşimlerin artması ile İstanbul'da en hızlı kirlenen baraj gölleri arasında (Alibey Barajı, Elmalı Barajı, Sazlıdere Barajı,...) Sazlıdere Barajı'nın 3. sırada yer aldığı ve su yolu projesi ile Sazlıdere Barajı'nın iptal edileceği bilgisi verilmektedir. Söz konusu raporda, Sazlıdere baraj havzasına su sağlayan kaynakların, baraj havzasının doğusundaki ormanlık alanlar olduğu ve bu ormanlık alanlardan gelen suların, Şamlar Bendinde biriktiği, bu nedenle, Sazlıdere Barajı Havzasının önemli bir bölümünün, su yoluna dolacak olan deniz suyundan etkilenmeyeceğinin tespit edildiği belirtilmektedir. Bununla birlikte Su Yolu Projesi, Su Yolu genişliği kadar olan Sazlıdere Vadisinden geçmekte olup vadi tabanından sonra, hızla yükselen sırtların, deniz seviyesine göre yüksekliği 45 m'den başlayan Sazlıbosna ve Dursunköy yerleşimlerinin bile deniz suyundan etkilenmesinin beklenmediği belirtilmektedir.

Terkos Barajı Havzasında Kalan bölüm: İTÜ tarafından hazırlanan raporda Terkos Baraj Gölü Havza alanının 740 km² olduğu, 7 km'lik bölümü Terkos Baraj Gölü Havzasından geçen Su Yolu projesi ile birlikte etkilenen alanın diğer ilk üç güzergahta olduğu gibi, 16 - 17 km² kadar olduğunun tespit edildiği bilgisi yer almaktadır. Bununla birlikte söz konusu raporda su yolu projesinin, Terkos Baraj gölüne en yakın yerinin 1750 m olduğu ve gölün konumu ile su yolunun konumu incelendiğinde, havza dışında kalacak olan 9-10 km² dışında, deniz suyunun bu havzayı olumsuz etkilemesi beklenmediği tespiti yer almaktadır.

Karadeniz Kesiminin Etkilenmesi: İTÜ tarafından hazırlanan raporda Su Yolu Projesinin son 1 km'sini oluşturan bu kesimdeki arazi topografyasının 63 m kotundan 0 kotuna inmekte olduğu ve deniz suyunun bu kesimi olumsuz etkilemesi beklenmediği belirtilmektedir.

2.7.4.1.2. GÜZERGAH 2 VE 4 KORİDORLARININ BÜYÜKÇEKMECE HAVZASINA ETKİSİ

İTÜ tarafından hazırlanan raporda, Büyükçekmece gölü ve Barajının yer aldığı havzanın büyüklüğünün, 633 km² (Şekil 8) olduğu ve Su Yolu Projesi alternatif güzergahlarından ilk üçünün, bu havzanın içerisinde geçtiği, diğer iki koridorun ise havza dışında kaldığı belirtilmektedir.

Söz konusu raporda havzayı etkileyen güzergahlar,

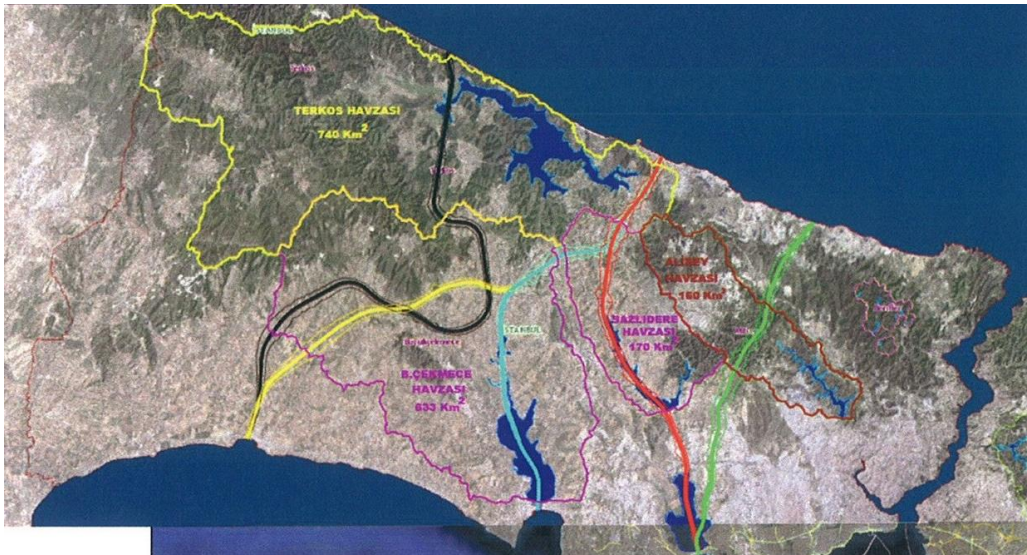
Güzergah 1: Büyükçekmece havzasını 241 km²,

Güzergah 2: Büyükçekmece havzasını 246 km²,

Güzergah 3: Büyükçekmece havzasının tamamı şeklinde sıralanmaktadır.

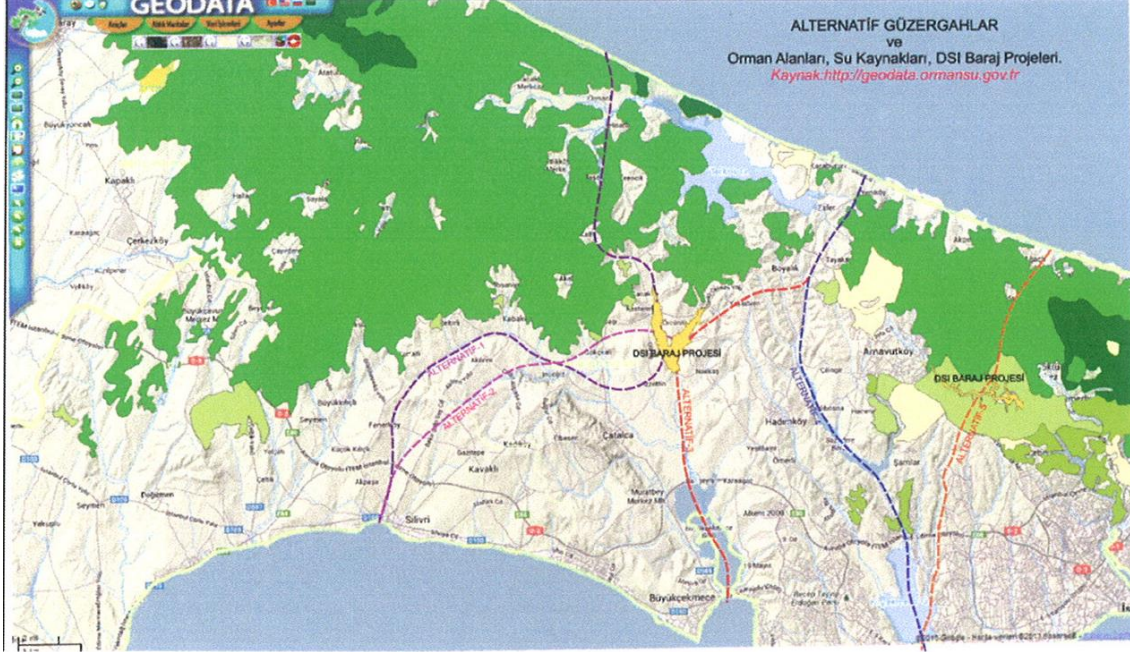
Bununla birlikte söz konusu raporda, mevcut su kaynaklarının korunması perspektifinden bakıldığında Güzergah 4'ün geçtiği yıllık verimi 55 milyon m³ olan Sazlıdere Havzası'nın kaybının %60 olmasına rağmen net su kaybı 33 milyon m³ su iken bu miktar Güzergah 2'nin geçtiği net su kaybı 38 milyon m³ olan Büyükçekmece Havzasına göre daha iyi sonuç verdiği belirtilmektedir. Ayrıca Güzergah 2'nin Sazlıdere Barajı havzasının 20 km²'lik alanını da etkileyeceğinden bu güzergahın su havzalarını devre dışı bırakma açısından Güzergah 4'e göre daha da olumsuz olacağı vurgulanmaktadır.

Harita 2.26. Avrupa Yakası Su Havzaları ve Güzergahlar



2.7.4.1.3. GÜZERGAH 2 VE 4 KORİDORLARININ YAPILMASI PLANLANAN DSİ BARAJINA ETKİSİ

Harita 2.27’de DSİ tarafından yapılması planlanan barajlara su yolu güzergahlarının etkileri açıkça görülmektedir. İTÜ tarafından hazırlanan raporda genel olarak 1, 2 ve 3 nolu güzergahların seçilmesi durumunda söz konusu barajın yapılmasının mümkün olmayacağı, bu durumun Güzergah 4 ve 5 için geçerli olmadığı belirtilmektedir. Söz konusu raporda, ayrıca bu barajın yapılabilirliğini konumu gereği sağlayan Güzergah 4’ün, su yolu projesi sebebi ile yok olan Sazlıdere barajının iptalinin telafisini sağlamakta olduğu ve bu önemli artı değerın kıyaslandığı Güzergah 2 için geçerli olmadığı vurgulanmaktadır.



Harita 2.27. Güzergahların DSİ baraj projesi ile ilişkisi

2.7.4.1.4. SU YOLU PROJESİNİN MARMARA DENİZİ VE TÜRK BOĞAZLAR SİSTEMİNE ETKİSİ

İTÜ tarafından hazırlanan raporda, İstanbul Boğazı’ndan güncel verilerle bir yılda geçiş yapan gemi sayısı 50~55 bin civarında olup bunun üzerindeki trafik yoğunluklarında gemi geçişlerinde ciddi sorunlar yaşanması öngörüldüğü ve gemi trafiğinin yoğunlaşması dolayısıyla, Boğaz’dan geçiş yapacak gemilerin Boğaz girişlerinde uzun süre beklemeleri gerekliliğinin Boğaz’daki seyir güvenliği olumsuz yönde etkilendiği bilgisi yer almaktadır. Büyük ekonomik kayıplara yol açabilecek söz konusu uzun bekleme sürelerinin önlenmesi ve seyir güvenliğinin artırılması amacıyla İstanbul Boğazı’na paralel ikinci bir su yolu (Kanal İstanbul) yapımı projesinin ülkemiz için hayati derecede önem taşıyan öncelikli bir Milli Yatırım olarak öne çıktığı belirtilmektedir. Sonuç olarak söz konusu raporda, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Karayolları Genel Müdürlüğü 1. Bölge (İstanbul) Müdürlüğü* Koordinatörlüğünde yürütülmekte olan Su Yolu Projesi Güzergâh alternatifleri araştırması çalışmaları sonucunda, incelenen 5 alternatif arasından, başta teknik ve ekonomik yapılabilirlik ile navigasyon güvenliği olmak üzere çok sayıda parametrenin dikkate alınmasıyla “Küçükçekmece – Sazlıbosna – Durusu (Terkos’un Doğusu) Koridorunun (4 no’lu seçenek)” uygun güzergah olarak tespit edildiği belirtilmektedir (Harita 2.28).

- Karayolları Genel Müdürlüğü Koordinatörlük görevi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce yürütülmektedir.



Harita 2.28. Küçükçekmece – Sazlıbosna – Durusu (Terkos’un Doğusu) Koridoru (4 no’lu seçenek)

2.7.4.2. GENEL DEĞERLENDİRME

Mülga Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), 1.bölge Müdürlüğü tarafından, 21.10.2013 tarih ve 167420 sayılı yazı ile İstanbul Teknik Üniversitesi, 17.05.2013 tarih ve 68112 sayılı yazı ile Işık Üniversitesi ve Okan Üniversitesi’nden Su Yolu Projesine ilişkin tespit edilen söz konusu 5 güzergâhının değerlendirilmesi; genel, ekonomik ve teknik açılarından bütüncül ele alınması talep edilmiştir. Bu kapsamda söz konusu üniversitelerin, ilgili uzmanları tarafından yapılan inceleme, araştırma ve değerlendirmeler sonucunda hazırlanan raporlar incelendiğinde Güzergah 4 olan “*Küçükçekmece – Sazlıbosna – Durusu*” güzergahının en uygun güzergah olarak tespit edildiği görülmektedir.

2.8. DEMOGRAFİK YAPI

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) hazırlamış olduğu 2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarına göre İstanbul'un (İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve bağlı belediyelerin sınırları içindeki nüfus) toplam nüfusu 14.377.018 kişidir. Planlama alanı içerisine giren ve planlama alanının nüfusunu büyük ölçüde etkileyen 4 ilçe mevcuttur. Söz konusu ilçeler Arnavutköy, Avcılar, Küçükçekmece ve Başakşehir’dir.

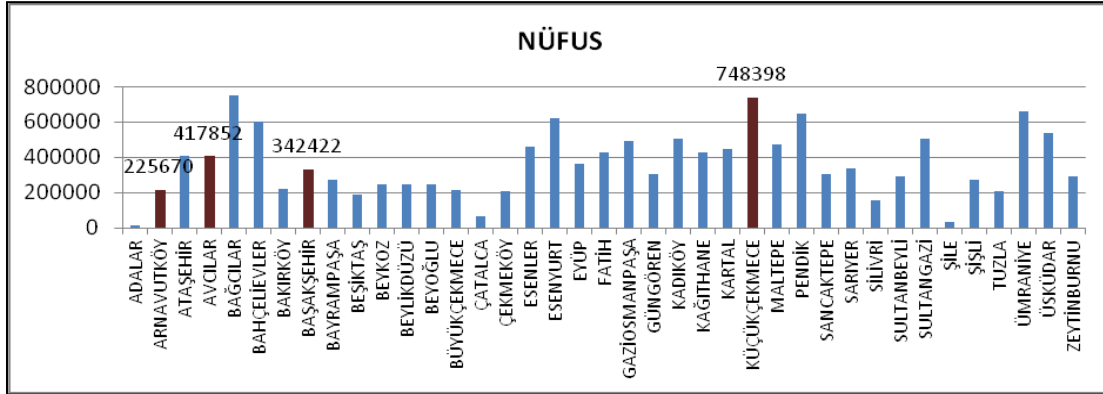
Tablo 2.8. İstanbul İlçeleri Nüfusu

İLÇE ADI	NÜFUS	İLÇE ADI	NÜFUS
ADALAR	16052	GAZİOSMANPAŞA	498120
ARNAVUTKÖY	225670	GÜNGÖREN	303371
ATAŞEHİR	408986	KADIKÖY	482571
AVCILAR	417852	KÂĞITHANE	432230
BAĞCILAR	754623	KARTAL	450498
BAHÇELİEVLER	599027	KÜÇÜKÇEKMECE	748398
BAKIRKÖY	221594	MALTEPE	476806
BAŞAKŞEHİR	342422	PENDİK	663569
BAYRAMPAŞA	269809	SANCAKTEPE	329788
BEŞİKTAŞ	188793	SARIYER	337681
BEYKOZ	248071	SİLİVRİ	161165
BEYLİKDÜZÜ	262473	SULTANBEYLİ	315022
BEYOĞLU	241520	SULTANGAZİ	513022
BÜYÜKÇEKMECE	223324	ŞİLE	32823
ÇATALCA	67843	ŞİŞLİ	272380
ÇEKMEKÖY	220656	TUZLA	221620
ESENLER	458857	ÜMRANİYE	674131
ESENYURT	686968	ÜSKÜDAR	534970
EYÜP	367824	ZEYTİNBURNU	287223
FATİH	419266	Genel Toplam	14.377.018

Kaynak: TÜİK 2014

2014 yılı TÜİK verilerine göre Arnavutköy İlçesi 225.670, Avcılar İlçesi 417.852, Küçükçekmece 748.398, Başakşehir İlçesi 342.422 nüfusa sahiptir. Tüm İstanbul nüfusunun %5.20 sini oluşturan Küçükçekmece İlçesi İstanbul içerisinde nüfusu en büyük ikinci ilçe olarak yer almaktadır. Arnavutköy İlçesi ise alansal olarak planlama alanının en büyük kısmını oluşturmasına rağmen mahallelerinin genel olarak kırsal nitelikli olması nedeniyle nüfus açısından en az etkili ilçedir.

Grafik 2.4. İstanbul İlçeleri Nüfusu



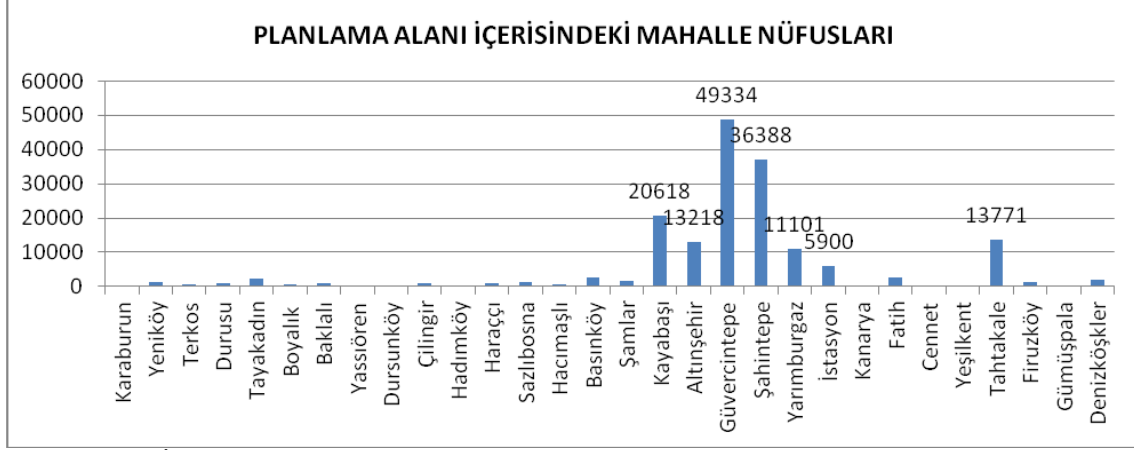
Kaynak: TÜİK 2014

Planlama alanı demografik yapısını etkileyen ilçeler sırasıyla, Arnavutköy, Başakşehir, Avcılar, Küçükçekmece, Bakırköy İlçeleridir. Söz konusu ilçelerin planlama alanı içerisinde kalan mahalleleri ise Arnavutköy İlçesi; Karaburun, Yeniköy, Terkos, Durusu, Tayakadın, Boyalık, Baklalı, Yassıören, Dursunköy, Çilingir, Hadımköy, Haraççı, Sazlıbosna, Hacımaşlı Mahalleleri, Başakşehir İlçesi; Şamlar, Kayabaşı, Altınşehir, Güvercintepe, Şahintepe Mahalleleri, Avcılar İlçesi; Yeşilkent, Tahtakale, Firuzköy, Gümüşpala, Denizköşkler

Mahalleleri, Küçükçekmece İlçesi, Yarımburgaz, İstasyon, Kanarya, Fatih, Cennet Mahalleleri ve Bakırköy İlçesi; Basıncıköy Mahallesi'dir.

Planlama alanı nüfusunu etkileyen mahallelerin toplam nüfusu aşağıdaki tabloda yer almakta olup en yüksek nüfusu içeren ilçeler sırasıyla Avcılar, Başakşehir ve Küçükçekmece İlçeleridir.

Grafik 2.5. Planlama Alanı Mahalle Nüfusları



Kaynak: TÜİK 2014

Tablo 2.9. Planlama Alanındaki Mahallelerin Nüfusları

İLÇE	MAHALLE	TUİK NÜFUS	PLANLAMA ALANINDA KALAN NÜFUS	YÜZDE (%) ¹³
ARNAVUTKÖY	Karaburun	1368	311	0.18
	Yeniköy	1376	1376	0.81
	Terkos	965	738	0.43
	Durusu	798	798	0.48
	Tayakadın	2556	2423	1.41
	Boyalık	671	507	0.29
	Baklalı	809	805	0.47
	Yassiören	466	11	0.01
	Dursunköy	457	457	0.26
	Çilingir	1064	1064	0.59
	Hadımköy	19668	211	0.12
	Haraççı	7479	1085	0.63
	Sazlıbosna	1228	1228	0.71
	Hacımaşlı	549	549	0.32
BAKIRKÖY	Basıncıköy	6056	2634	1.53
BAŞAKŞEHİR	Şamlar	1455	1496	0.87
	Kayabaşı	57410	20618	11.97
	Altınşehir	13218	13218	7.52
	Güvercintepe	49334	49334	28.33
	Şahintepe	36388	36388	21.52
KÜÇÜKÇEKMECE	Yarımburgaz	11101	11101	6.45
	İstasyon	35891	5900	3.43
	Kanarya	65124	71	0.04
	Fatih	12055	2480	1.44
	Cennet	31026	225	0.13
AVCILAR	Yeşilkent	69857	212	0.12
	Tahtakale	44196	13771	8.00
	Firuzköy	21348	1393	0.81
	Gümüşpala	40511	69	0.04
	Denizköşkler	45823	1885	1.09
TOPLAM		580.244	172.358	100.00

Kaynak: TUİK 2014

Yukarıdaki tabloda planlama alanı içerisinde kalan mahallelerin 2014 yılı mahalle nüfusları yer almaktadır. Tabloya göre planlama alanında en yüksek nüfusa sahip mahalleler Başakşehir İlçesi'nde yer alan Güvercintepe, Şahintepe ve Kayabaşı Mahalleleri'dir.

Ayrıca planlama alanındaki nüfus analizi kapsamında incelenen diğer bir konu 1/5000 ölçekli nazım imar planlarıdır. Planlama alanı sınırları içerisinde yer alan ve bölgeye nüfus getiren 36 adet 1/5000 ölçekli plan bulunmaktadır. Söz konusu planların toplam alanı yaklaşık 6963 ha olup, plan kararları ile bölgede yaklaşık 361498 kişinin yaşaması öngörülmüştür. Planlama alanı içerisinde en yüksek nüfus öngören planlar Başakşehir İlçesinde yer alan Altınşehir Güvercintepe Nazım İmar Planı, Şahintepe Revizyon Nazım İmar Planı, Ispartakule Toplu Konut Alanı Revizyon Ve İlave Nazım İmar Planı, Kayabaşı Kentsel Gelişme Alanı Revizyon Nazım İmar Planı, Kayabaşı Toplu Konut Alanı Revizyon Nazım İmar Planı'dır.

¹³Söz konusu oranlar planlama alanı içerisinde yer alan mahalle nüfuslarının toplam plan alanı nüfusuna oranıdır.

Tablo 2.10. Meri Plan Nüfusları

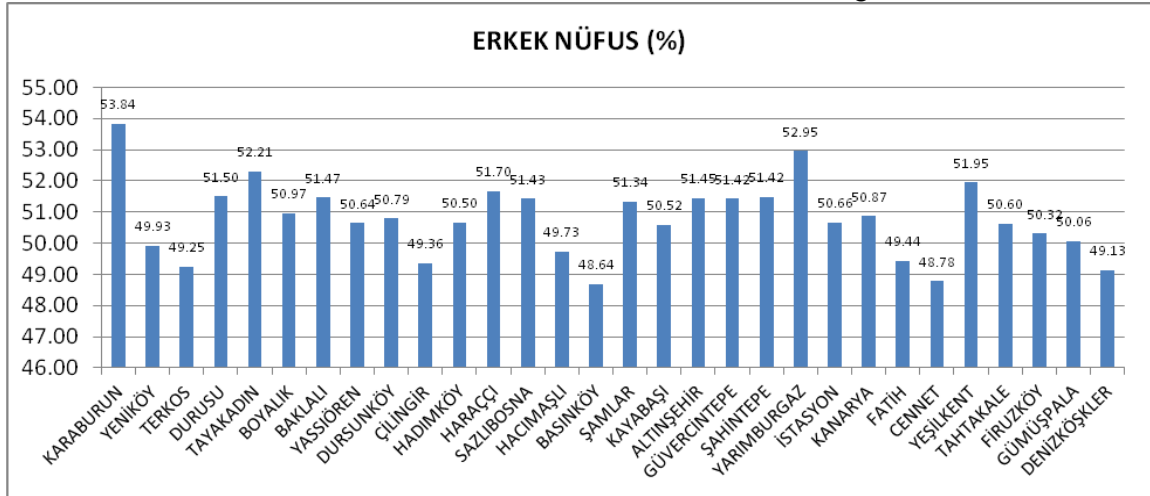
SAYI	PLAN ADI	NÜFUS	ALAN (ha)
1	HALKALI 3490-3491-441-793-792-4902 PARSEL MIP	31	59
2	HADIMKOY MERKEZ BOLGESI NIP	48	1
3	DURUSU BOYALIK KOYU DELIYUNUS CIFTLIGI NIP	77	12
4	KUCUKCEKMECE MERKEZ RNIP	83	2
5	DURUSU BOYALIK 4 PAFTA MIP	127	6
6	ARNAVUTKOY ILCESI DERBENT MEVKI NIP	174	6
7	HALKALI 577 ADA 1 PARSEL MIP	211	1
8	TATARCİK NIP	227	6
9	BAKIRKOY FLORYA ZUMRUTYUVA KISMI NIP	362	14
10	KARABURUN NIP	363	80
11	AVCILAR RNIP	456	12
12	SULTANGAZI NIP	471	39
13	KAPADIK MEVKII NIP	496	251
14	HACIMASLI KOYU NIP	1172	55
15	BAKIRKOY FLORYA VE CEVRESI NIP	1335	16
16	BAHCESEHIR TOPLU KONUT ALANI KISMI RNIP	1407	7
17	BOYALIK KOYU NIP	1570	68
18	BAHCESEHIR RNIP	1654	3
19	BAKLALI KOYU NIP	1693	128
20	AVCILAR ISPARTAKULE RNIP	1730	140
21	AVCILAR F21D19CPAFTA 7PARSELMIP	1957	13
22	TAYAKADIN NIP	2721	1208
23	DURUSU 1 VE 2 ETAP NIP	3080	200
24	KUCUKCEKMECE HALKALI NIP	4333	22
25	AVCILAR TEM VE D100 KARAYOLLARI ARASI NIP	5307	136
26	HADIMKOY MERKEZ NIP	5921	95
27	ARNAVUTKOY MERKEZ VE CEVRESI RNIP	6855	1566
28	ALTINSEHIR RNIP	10687	318
29	AVCILAR TAHTAKALE TATARCİK ISPARTAKULE TOPLU KONUT NIP	11447	22
30	ALTINSEHIR ISPARTAKULE NIP	13731	444
31	KUCUKCEKMECE YARIMBURGAZ RNIP	18939	152
32	KAYABAŞI TOPLU KONUT ALANI RNİP	39074	449
33	KAYABASI KENTSEL GELISME ALANI RNIP	42318	464
34	ISPARTAKULE TOPLU KONUT ALANI REVİZYON VE İLAVE NAZIM İMAR PLANI	52912	443
35	SAHİNTEPE RNIP	56088	207
36	ALTINSEHIR GUVERCİNTEPE NIP	72444	321
	TOPLAM	361498	6963

Tablo 2.11. Planlama Alanı Mahalle Nüfuslarının Cinsiyete Göre Dağılımı

İLÇE ADI	MAHALLE ADI	TOPLAM_2014	ERKEK_2014	ERKEK (%)	KADIN_2014	KADIN (%)
ARNAVUTKÖY	KARABURUN	1368	736	53.84	632	46.16
	YENİKÖY	1376	687	49.93	689	50.07
	TERKOS	965	475	49.25	490	50.75
	DURUSU	798	411	51.50	387	48.50
	TAYAKADIN	2556	1337	52.21	1219	47.79
	BOYALIK	671	342	50.97	329	49.03
	BAKLALI	809	416	51.55	393	48.45
	YASSIÖREN	466	236	50.64	230	49.36
	DURSUNKÖY	457	232	50.79	225	49.21
	ÇİLİNGİR	1064	525	49.36	539	50.64
	HADIMKÖY	19668	9965	50.50	9703	49.50
	HARAÇCI	7479	3865	51.70	3614	48.30
SAZLIBOSNA	1228	632	51.43	596	48.57	
HACIMAŞLI	549	273	49.73	276	50.27	
BAKIRKÖY	BASINKÖY	6056	2948	48.64	3108	51.36
BAŞAKŞEHİR	ŞAMLAR	1455	747	51.34	708	48.66
	KAYABAŞI	57410	29044	50.52	28366	49.48
	ALTINŞEHİR	13218	6801	51.45	6417	48.55
	GÜVERCİNTEPE	49334	25081	51.42	23695	48.58
	ŞAHİNTEPE	36388	18732	51.42	17656	48.58
KÜÇÜKÇEKMECE	YARIMBURGAZ	11101	5878	52.95	5223	47.05
	İSTASYON	35891	18228	50.66	17663	49.34
	KANARYA	65124	33129	50.87	31995	49.13
	FATİH	12055	5960	49.44	6095	50.56
	CENNET	31026	15134	48.78	15892	51.22
AVCILAR	YEŞİLKENT	69857	36291	51.95	33566	48.05
	TAHTAKALE	44196	22372	50.60	21824	49.40
	FİRÜZKÖY	21348	10742	50.32	10606	49.68
	GÜMÜŞPALA	40511	20280	50.06	20231	49.94
	DENİZKÖŞKLER	45823	22513	49.13	23310	50.87
TOPLAM	580244	294012	50.67	286232	49.33	

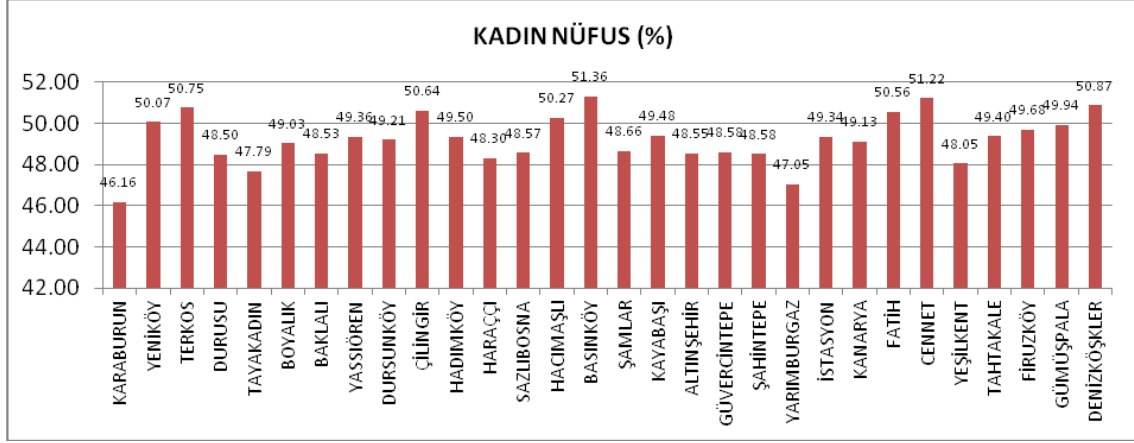
Kaynak: TÜİK 2014

Grafik 2.6. Planlama Alanındaki Erkek Nüfusunun Mahallelere Göre Dağılımı



Kaynak: TÜİK 2014

Grafik 2.7. Planlama Alanındaki Kadın Nüfusunun Mahallelere Göre Dağılımı



Kaynak: TÜİK 2014

Planlama alanında yer alan mahallelerin toplam nüfusunun %50.67'sini erkek nüfus, %49.33'ünü ise kadın nüfus oluşturmaktadır. Söz konusu mahalleler tek tek incelendiğinde ise erkek nüfus oranının en yüksek olduğu mahallenin Karaburun Mahallesi, kadın nüfusunun en yüksek olduğu mahallenin ise Basıncıköy Mahallesi olduğu görülmektedir.

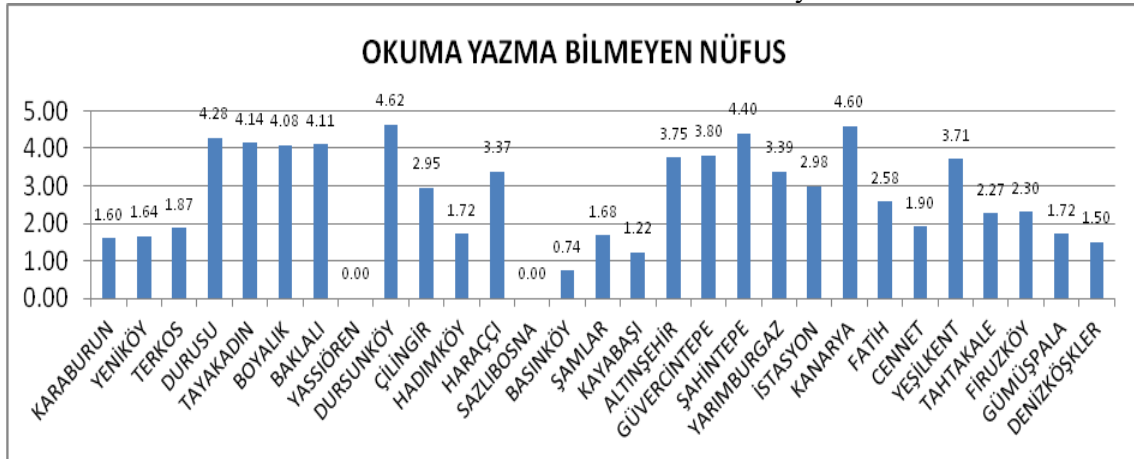
Planlama alanında yer alan mahallelerin toplam nüfusunun %68.48'ini çalışabilir nüfus yani 15-64 yaş arası nüfus grubu oluşturmaktadır. Söz konusu mahalleler içerisinde en yüksek çalışabilir nüfusun olduğu mahalleler sırasıyla Denizköşkleri, Gümüşpala ve Cennet Mahalleleridir.

Tablo 2.12. Planlama Alanı Mahalle Nüfuslarının Yaş Grubuna Göre Dağılımı

İLCE ADI	MAHALLEADI	YAS_0_14	YAS_15_64	YAS_65+	YAS_0_14 (%)	YAS_15_64 (%)	YAS_65+ (%)
ARNAVUTKÖY	KARABURUN	259	922	173	19.13	68.09	12.78
	YENİKÖY	229	1002	167	16.38	71.67	11.95
	TERKOS	147	693	155	14.77	69.65	15.58
	DURUSU	172	574	85	20.70	69.07	10.23
	TAYAKADIN	606	1703	224	23.92	67.23	8.84
	BOYALIK	126	448	95	18.83	66.97	14.20
	BAKLALI	154	586	78	18.83	71.64	9.54
	YASSİÖREN	87	307	72	18.67	65.88	15.45
	DURSUNKÖY	70	312	59	15.87	70.75	13.38
	ÇİLİNGİR	206	719	98	20.14	70.28	9.58
	HADIMKÖY	5656	12685	522	29.98	67.25	2.77
	HARAÇÇI	2202	4714	294	30.54	65.38	4.08
SAZLIBOSNA	249	838	138	20.33	68.41	11.27	
HACIMAŞLI	116	384	53	20.98	69.44	9.58	
BAKIRKÖY	BASINKÖY	1151	4256	558	19.30	71.35	9.35
BAŞAKŞEHİR	ŞAMLAR	418	975	103	27.94	65.17	6.89
	KAYABAŞI	17306	35901	939	31.96	66.30	1.73
	ALTINŞEHİR	4010	8570	362	30.98	66.22	2.80
	GÜVERCİNTEPE	16762	31030	984	34.37	63.62	2.02
	ŞAHİNTEPE	11925	24207	918	32.19	65.34	2.48
KÜÇÜKÇEKMECE	YARIMBURGAZ	3165	7541	395	28.51	67.93	3.56
	İSTASYON	8867	25396	1628	24.71	70.76	4.54
	KANARYA	18265	43833	3026	28.05	67.31	4.65
	FATİH	2003	8596	1456	16.62	71.31	12.08
	CENNET	5284	22825	2917	17.03	73.57	9.40
AVCILAR	YEŞİLKENT	21499	45178	1428	31.57	66.34	2.10
	TAHTAKALE	12242	26128	946	31.14	66.46	2.41
	FİRÜZKÖY	4827	15023	1255	22.87	71.18	5.95
	GÜMÜŞPALA	8249	29478	2210	20.66	73.81	5.53
	DENİZKÖŞKLER	8126	34277	3348	17.76	74.92	7.32
TOPLAM		154378	389101	24686	27.17	68.48	4.34

Kaynak: TÜİK 2013

Grafik 2.8. Planlama Alanı Mahallelere Göre Okuma Yazma Bilmeyen Nüfus Oranı



Kaynak: TÜİK 2013

Tablo 2.13. Planlama Alanı Nüfusunun Mahallelere Göre Eğitim Durumu Oranı

İLCEADI	MAHALLEADI	OKUMA YAZMA BİLEN FAKAT BİR OKUL BİTİRMEYEN	İLKOKUL MEZUNU	İLKÖĞRETİM MEZUNU	ORTAOKUL VE DENGİ OKUL MEZUNU	LİSE VEYA DENGİ OKUL MEZUNU	YÜKSEKOKUL VE ÜZERİ
ARNAVUTKÖY	KARABURUN	16.22	36.90	17.47	5.61	17.11	6.68
	YENİKÖY	13.81	39.34	17.29	5.82	17.45	6.30
	TERKOS	13.48	43.93	18.76	4.61	14.04	5.17
	DURUSU	19.60	34.73	21.61	2.31	14.41	7.35
	TAYAKADIN	20.84	31.05	25.09	9.17	10.68	3.17
	BOYALIK	20.24	42.08	22.24	0.00	15.43	0.00
	BAKLALI	18.76	42.69	26.14	0.00	10.04	2.36
	YASSİÖREN	15.05	54.30	22.58	0.00	8.06	0.00
	DURSUNKÖY	14.24	52.73	25.15	0.00	7.88	0.00
	ÇİLİNGİR	17.80	31.26	28.45	5.15	14.40	2.93
	HADIMKÖY	22.32	19.34	25.00	4.86	19.61	8.87
HARAÇCI	27.56	26.25	26.02	5.07	11.82	3.28	
SAZLIBOSNA	13.94	44.50	20.64	3.85	11.47	5.60	
BAKIRKÖY	BASINKÖY	14.41	12.75	11.56	6.26	29.52	25.51
BAŞAKŞEHİR	ŞAMLAR	22.63	34.80	26.23	3.84	9.89	2.61
	KAYABAŞI	22.64	17.18	20.66	4.18	20.75	14.58
	ALTINŞEHİR	29.38	27.18	27.02	3.08	10.44	2.89
	GÜVERCİNTEPE	32.71	24.07	26.33	3.15	9.96	3.77
	ŞAHİNTEPE	31.31	25.76	28.81	2.70	9.06	2.37
KÜÇÜKÇEKMECE	YARIMBURGAZ	26.07	25.09	26.39	3.66	13.36	5.43
	İSTASYON	20.83	22.26	21.01	4.57	19.21	12.12
	KANARYA	28.49	24.44	24.67	4.43	13.54	4.43
	FATİH	13.86	23.61	14.81	7.75	26.18	13.79
	CENNET	13.84	20.31	14.54	6.47	27.47	17.37
AVCILAR	YEŞİLKENT	27.58	25.55	30.23	2.84	10.77	3.03
	TAHTAKALE	25.03	19.49	21.01	3.32	15.80	15.36
	FIRUZKÖY	18.25	20.50	21.31	6.80	24.07	9.06
	GÜMÜŞPALA	15.89	17.59	18.56	6.48	27.27	14.21
	DENİZKÖŞKLER	13.88	17.52	15.04	7.08	28.94	17.54
TOPLAM		23.21	22.07	22.55	4.61	17.94	9.63

Kaynak: TÜİK 2013

Planlama alanı içerisinde yer alan mahallerin toplam nüfusunun %23.1'i okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen, %22.07'si ilkokul mezunu, %22.55'i ilköğretim mezunu, %4.61'i ortaokul veya dengi okul mezunu, %17.94'ü lise veya dengi okul mezunu, %9.63'ü yüksek okul ve üzeri okul mezunu olarak eğitim seviyesine sahiptir.

Söz konusu mahalleler içerisinde yüksek okul ve üzeri eğitim seviyesi en yüksek mahalle %25.51 oranla Basıncıköy Mahallesi'dir. Basıncıköy Mahallesi'ni sırasıyla Denizköşkler Mahallesi (%17.54) ve Cennet Mahallesi (%17.37) izlemektedir.

Grafik 2.9. Planlama Alanı Yüksekokul ve Üzeri Eğitim Seviyesine Sahip Nüfusun Mahallelere Göre Oranı



Kaynak: TUIK 2013

2.9. EKONOMİK YAPI

Planlama alanının ekonomik yapısını etkileyen ilçeler Arnavutköy, Başakşehir, Avcılar ve Küçükçekmece İlçeleri'dir. Bu ilçeler sahip oldukları farklı ekonomik yapılarıyla planlama alanında karma bir istihdam yapısı oluşturmuştur. Sırasıyla planlama alanının ekonomik yapısını etkileyen ilçelerin ekonomik durumu genel olarak aşağıdaki gibidir:

Planlama alanının yüzölçümü olarak en büyük alanını kapsayan Arnavutköy İlçesi'nde bulunan Baklalı, Balaban, Boyalık, Hacımaşlı, Karaburun, Tayakadın, Yassıören ve Yeniköy Mahalleleri orman köyü niteliğinde olup bu mahallelerde yaşayanlar genel olarak ormancılık, tarım ve hayvancılıkla uğraşmaktadır. Bunun haricinde ilçenin merkeze yakın bölgelerinde yaşayanlar sanayi sektöründe çalışmaktadır. Bölgede yaşayanların istihdam ettiği sanayi sektörü iş kollarında aşağıdaki tablo 2.11'de görülen çeşitlilik söz konusudur.

Arnavutköy İlçesi sınırları içinde, 65 farklı iş kolunda toplam 315 adet sanayi tesisi bulunmaktadır. Bu tesislerde toplam 13.255 kişi çalışmaktadır. Bunların büyük çoğunluğu Hadımköy Bölgesi'nde yer almakta olup, bu veriler doğrultusunda Hadımköy Bölgesi'nin sanayi bölgesi konumunda olduğu görülmektedir.

Tablo 2.14. Arnavutköy'deki Sanayi Tesislerinin Meslek (İş) Kollarına Göre Dağılımı

SIRA NO	MESLEK (İŞ) KOLU	MESLEK (İŞ) KOLU	ÇALIŞAN SAYISI
1	ASFALT İMALATI	1	21
2	BOYA VE VERNİK İMALATI	4	73
3	PLASTİK HAMMADDELERİ İMALATI	4	63
4	AHŞAP ÜRÜNLERİ İMALATI	4	49
5	ALÜMİNYUM VE ALÜMİNUM ÜRÜNLERİ İMALATI	12	274
6	AYDINLATMA ÜRÜNLERİ İMALATI	8	278
7	BAKIR VE BAKIR ÜRÜNLERİ İMALATI	5	152
8	BİSİKLET VE ÇOCUK GEREÇLERİ İMALATI	2	256
9	CAM MAMULLERİ İMALATI	3	60
10	CİLA, KREM VE TOZ İMALATI	2	80
11	ÇELİK VE ÇELİK ÜRÜNLERİ İMALATI	6	235
12	ÇİKOATA, ŞEKERLEME İMALATI	3	81
13	ÇİVİ VE İĞNE İMALATI	1	10
14	ÇORAP İMALATI	5	228
15	DEMİR, ÇELİK VE ALÜMİNYUMDAN MUTFAK EŞYALARI İMALATI	3	236
16	DERİ VE SUNİ DERİ ÜRÜNLERİ (AYAKKABI, BAVUL...) İMALATI	6	221
17	DIŞ GIYİM İMALATI	25	2229
18	DÖKME DEMİR ÜRÜNLERİ İMALATI	2	30
19	DÖKÜM İŞLERİ (HAFİF METAL, DEĞERLİ METAL V.B.)	5	175
20	ECZACILIK MUHTAZARLARI İMALATI	1	33
21	ELEKTRİK VE ELEKTRONİK ÜRÜNLERİ İMALATI	4	80
22	ELEKTRİKLİ EV ALETLERİ İMALATI	4	279
23	ET, BALIK VE SÜT ÜRÜNLERİ İMALATI	3	133
24	FIRIN ÜRÜNLERİ, TAZE PASTANE ÜRÜNLERİ İMALATI	2	21
25	GAZLI YAKIT ÜRÜNLERİ İMALATI	1	22
26	HAZIR BETON İMALATI	3	111
27	HAZIR YEMEK İMALATI	2	175
28	HİDROLİK GEREÇ VE GÜÇ ÜNİTELERİ İMALATI	3	65
29	ISLAK MENDİL İMALATI	3	94
30	İÇ GIYİM İMALATI	2	26
31	İNŞAAT AMAÇLI ÜRÜN İMALATI	2	54
32	İPLİK İMALATI	5	80
33	İZOLASYON MALZEMESİ İMALATI	1	17
34	KABLO VE KABLOLAMA GEREÇLERİ İMALATI	7	137
35	KAĞIT, KAĞIT ÜRÜNLERİ VE MUKAVVA İMALATI	15	600
36	KAPALI ALANLAR (BÜRO, OKUL V.B.) İÇİN MOBİLYA İMALATI	9	333
37	KAUÇUK ÜRÜNLERİ İMALATI	6	257
38	KİMYEVİ MADDELER İMALATI	3	194
39	KUMAŞ, KUMAŞ ÜRÜNLERİ, TEKSTİL ÜRÜNLERİ İMALATI	19	1833
40	MAKİNA VE YEDEK PARÇALARI İMALATI	18	548
41	MATBAACILIK, CİLTLEME, KART İMALATI VE BASKI HİZMETLERİ	6	258
42	MERMER İMALATI	1	10
43	METAL DIŞI ATIKLAR, HURDALAR V.B. GERİ KAZANILMASI	4	54
44	METAL MUTFAK EŞYASI İMALATI	2	59
45	METAL YAPI PARÇALARI İMALATI	3	141
46	METAL ÜRÜNLERİ İMALATI	18	913
47	MEYVE, SEBZE ÜRÜNLERİ İŞLENMESİ VE İMALATI	2	57
48	MOBİLYA İMALATI	7	185
49	MOTOR VE TÜRBİNLERİN BAKIM VE ONARIM	1	119
50	MOTORLU KARA TAŞITLARI İÇİN KAROSER, KABİNV.B. İMALATI	8	155
51	ORTOPEDİK ÜRÜNLER İMALATI	1	31
52	OTO VE SANAYİ YAĞ KEÇELERİ İMALATI	1	39
53	OYUNCAK İMALATI	2	22
54	PARFÜM VE KOKU VERİCİ KOZMETİK ÜRÜNLER İMALATI	2	51
55	PLASTİK KALIP VE DÖKÜM MODELİ İMALATI	4	257
56	PLASTİK VE HER TÜRLÜ PLASTİK ÜRÜNLERİ İMALATI	23	583
57	PÜSKÜRTME CİHAZLARI (YANGIN SÖNDÜRÜCÜ V.B.) İMALATI	2	52
58	SANAYİ TİPİ SOĞUTUCU İMALATI	2	74
59	SERAMİK ÜRÜNLERİ İMALATI	1	25
60	SICAK ASFALT İMALATI	1	10
61	SİHHİ TESİSAT ÜRÜNLERİ İMALATI	4	135
62	TOZ HARÇ İMALATI	3	50
63	TRAŞ KÖPÜĞÜ İMALATI	1	46
64	YAPIŞTIRICI ÇEŞİTLERİ İMALATI	1	21
65	PLAKA İMALATI	1	65
	TOPLAM	315	13255

Kaynak: İstanbul Sanayi Odası, Temmuz 2013

İstanbul Ticaret Odası verilerine göre, Arnavutköy İlçesi sınırları içerisinde, İstanbul Ticaret Odası üyesi toplam 824 adet ticari müessese bulunmaktadır. Bunların 443 tanesi Arnavutköy Bölgesi'nde, 381 tanesi de Hadımköy Bölgesi'ndedir. Ticari müesseseler, 308 ayrı meslek (iş) kolunda faaliyet göstermektedir.

Arnavutköy İlçesi, zengin tarım ve orman alanlarına sahiptir. Orman alanları ilçe topraklarının %52'sini (259,4 km²), tarım alanları ise %35'ini (176,4 km²) oluşturmaktadır.

Tablo 2.15. Arnavutköy'deki Tarım Arazilerinin Kullanım Amacına ve Niteliğine Göre Dağılımı

Arazi Cinsi	Alan (Ha)
Çayır Alanı	35
Meyvelik Alan	66
Sebzelik Alan	666
Tarla Alanı	6.630
Mera Alanı	2.233
Kullanılmayan Alanlar	8.010
TOPLAM	17.604

Kaynak: Arnavutköy Belediyesi, Park ve Bahçeler Müdürlüğü, Temmuz 2009.

İlçedeki ekili tarım arazilerinde ağırlıklı olarak buğday ve ayçiçeği ekimi yapılmaktadır. Bunları sırasıyla arpa, mısır, yulaf, fiğ ve diğer bitkiler izlemektedir.

Tablo 2.16. Arnavutköy'de Yetiştirilen Tarım Ürünleri

Ürün Adı	Alan (ha)	Oran (%)
Buğday	2.890	43,6
Ayçiçeği	2.687	40,5
Arpa	323	4,9
Mısır	307	4,6
Yulaf	140	2
Fiğ	109	1,6
Diğerleri (Kanola, korunga vb.)	174	2,8
TOPLAM	6.630	100

Kaynak: Arnavutköy Belediyesi, Park ve Bahçeler Müdürlüğü, Temmuz 2009.

İlçedeki köylerin önemli geçim kaynaklarından birisi de hayvancılıktır. Genelde süt üretimine yönelik hayvancılık yapılmaktadır. Hayvancılık, büyük çiftliklerden ziyade küçük aile sürüleri şeklinde devam etmektedir. 2008 yılı verilerine göre, büyükbaş hayvancılık yapan 1.150 aile bulunmakta olup toplam 14.800 adet büyükbaş hayvan yetiştirilmektedir. Küçükbaş hayvancılık yapan 96 aile bulunmakta olup toplam 12.200 adet küçükbaş hayvan yetiştirilmektedir.

Küçükçekmece, Başakşehir ve Avcılar İlçelerinde ise istihdam edilen hâkim sektör genel itibarıyla sanayi sektörüdür. Bu ilçelerin ekonomik yapısı aşağıdaki gibidir:

Küçükçekmece İlçesi'nin planlama alanı sınırları içerisine giren Yarımburgaz, İstasyon, Kanarya, Fatih ve Cennet Mahalleri'nde yaşayanların da yoğun olarak istihdam ettiği sektör sanayi sektörüdür. Genel olarak Küçükçekmece İlçesi'nde faaliyet gösteren 10.000 civarında iş yeri mevcuttur. Bunlardan yaklaşık 200 kadarı orta ve büyük işletmelerdir. Bu nedenle de, nüfusun yoğunluğunun işçiler ve onların ailelerinin oluşturduğu söylenebilir. Ayrıca Tem otoyolu güneyinde, parsel kullanım tespitlerine göre düşük oranda olsa da parsellerin tarım

alanı olarak kullanıldığı ortaya konmuştur. İlçenin sınırları içinde, son dönemde yapılan Atatürk Olimpiyat Stadı ve kooperatifler ve İkitelli Organize Sanayi Bölgesi gibi yatırımlarla ilçe ekonomisinde hızlı bir büyüme olduğu görülmektedir.

Başakşehir İlçesi'nde de sanayi sektörü, planlama alanı içerisinde yer alan Kayabaşı, Altınşehir, Güvercintepe ve Şahintepe Mahalleleri'nde ekonomik yapı içinde önemli bir yer tutmaktadır. Ancak Şamlar Mahallesi'nde planlama alanında yer alan diğer mahallelerden farklı olarak gelir kaynaklarını tarım, hayvancılık ve balıkçılık üzerine kurulu. Genç nüfus ise genellikle endüstri sektöründe çalışmaktadır. Bununla birlikte söz konusu ilçede İstanbul Metropolitan Alanı içerisinde yer alan iki organize sanayi bölgesinden biri olan ve TEM otoyolunun hemen kuzeyinde 700 hektar alan üzerinde kurulu İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi, ilçede sanayi sektörünün diğer sektörler içinde büyük bir yüzde ile yer almasını sağlamıştır. Ayrıca, Başakşehir İlçesi sınırları içerisinde yer alan Kayabaşı Mevkiinde, parsel ölçüğünde faaliyetlerini sürdüren muhtelif sanayi tesisleri bulunmaktadır.

Avcılar ilçesinde sanayi tesislerinin gelişmesiyle birlikte sanayi, ticaret ve rekreasyon (eğlence-dinlenme) tesisleri yoğunlaşmaktadır. Planlama alanı içerisinde yer alan Yeşilkent, Tahtakale, Firuzköy, Gümüşpala ve Denizköşkler Mahalleleri'nin hepsinde hakim sektör sanayi sektörüdür. İlçede genel olarak başta madeni eşya, dokuma, giyim eşyası olmak üzere irili ufaklı 250'den fazla sanayi tesisi faaliyettedir. Buna göre çalışan nüfusun en büyük kısmını sanayi çalışanları oluşturmaktadır.

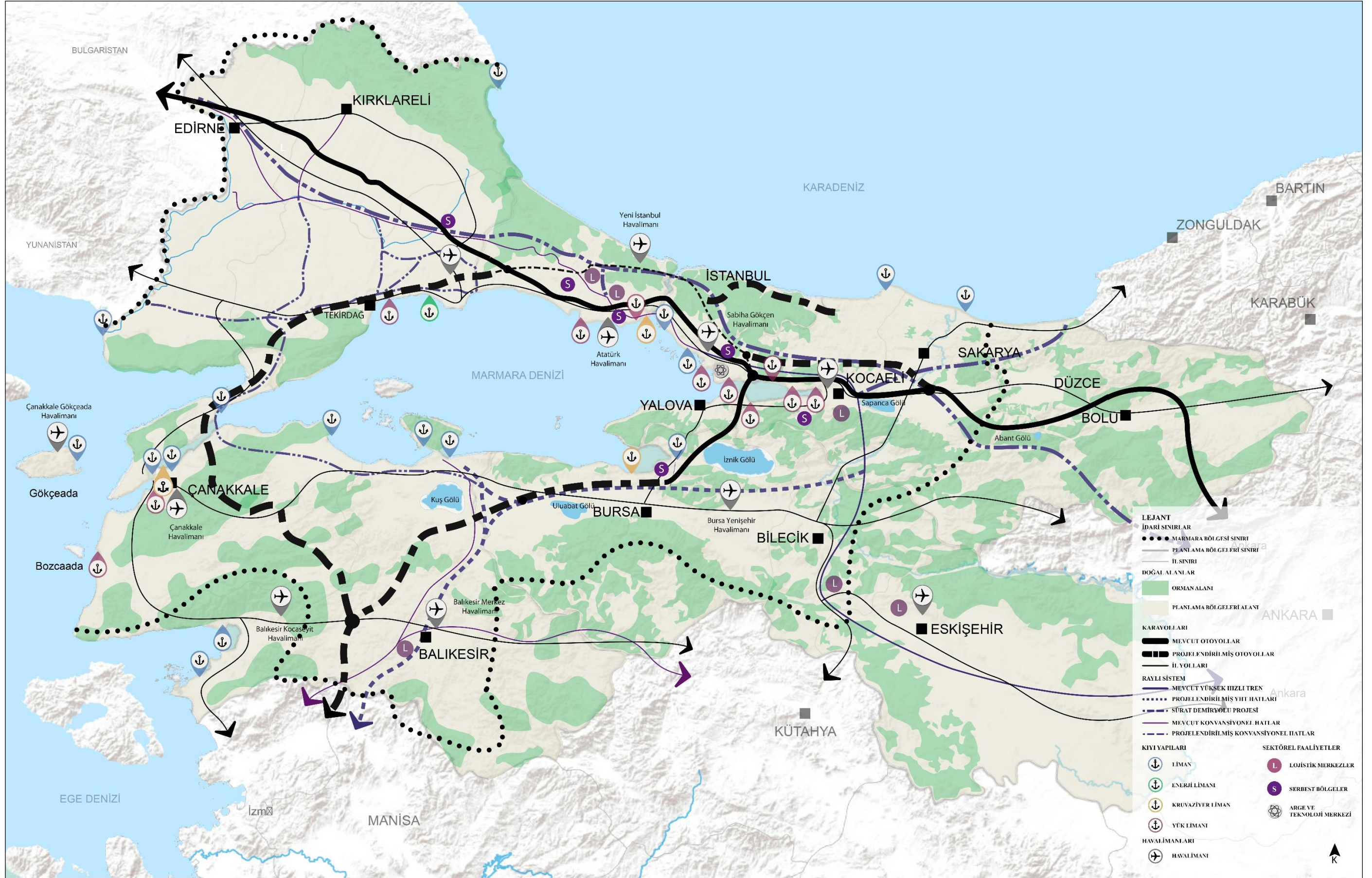
2.10. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

2.10.1. ULAŞIM

2.10.1.1. BÖLGENİN ULAŞIM ALTYAPISININ TESPİTİ

Bölgenin ulaşım alt yapısının tespiti çalışması, İstanbul uluslararası, bölgesel, şehirlerarası ve kentsel ölçekte karayolu sistemi, havayolu sistemi, denizyolu sistemi ve raylı sistem olmak üzere farklı ulaşım türleri için analiz edilmiştir.

Ulaşım ağı, karayolu, havayolu, denizyolu ve raylı sistemler olmak üzere dört ana ulaşım türüne ait alt yapı bilgileri esas alınarak incelenmiştir. Uluslararası düzeyde İstanbul'un diğer dünya şehirleri ile olan bağlantılarını sağlayan mevcut ve planlanan önemli güzergâhlar değerlendirilmiş bölgesel ve şehirlerarası düzeyde ulaşım ağıyla olan ilişkisi ortaya konulmuştur.

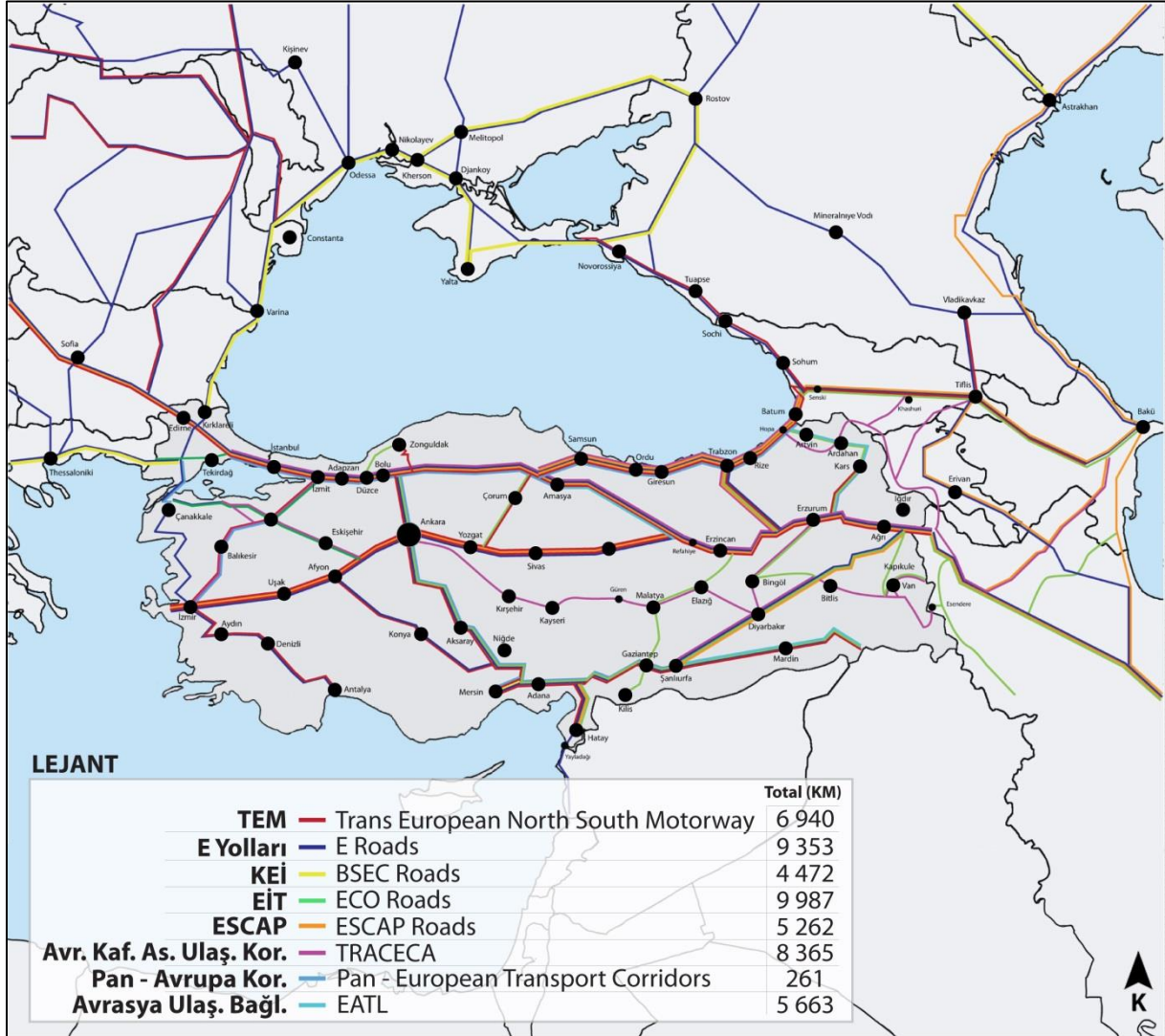


Harita 2.30. Marmara Bölgesi Ulaşım Ağı

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

2.10.1.1.1. Karayolu Sistemi

Uluslararası konumu itibariyle stratejik bir öneme sahip olan İstanbul'dan geçen uluslararası ve bölgesel karayolu sistemi ile şehirlerarası karayolu altyapı ve tesisi yatırımları incelenmiştir.



Harita 2.31. Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Uluslararası Karayolu Koridorları

Kaynak: (mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Uluslararası karayolu koridorları Türkiye uzantıları farklı renkler ile ifade edilmiştir. E-Yolları, A-Yolları, Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu (TEM), Pan-Avrupa Yol Ağı (TEN) ve Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) yollarının bir kesimi Marmara Bölgesi'nden ve İstanbul'dan geçmektedir.

Küresel ölçekten bakıldığında İstanbul; Asya, Avrupa ve Ortadoğu'yu sosyo-kültürel, ekonomik ve coğrafi açıdan birleştiren stratejik bir konuma sahiptir. İstanbul, kıtalar ve bölgelerarası ulaşım ağları bakımından sahip olduğu stratejik konumla bölgesel bir etki alanına sahip olmuştur.¹⁴ Bu nedenle İstanbul Metropolitan Alanı ulaşım politikaları geliştirilirken,

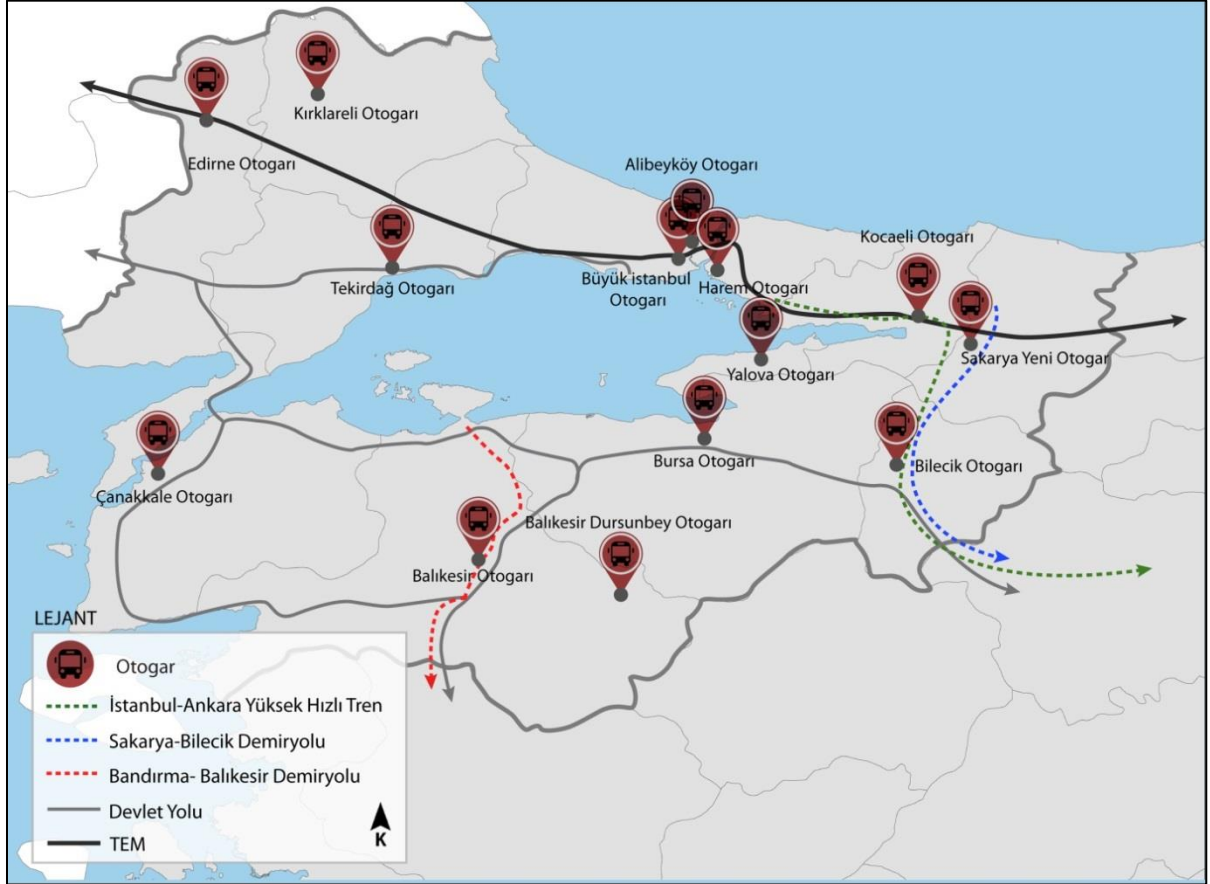
¹⁴ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, *İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı*, 2011, s.1

İstanbul'un içinde bulunduğu bölgesel ve uluslararası ulaşım ağını da göz önüne almak gerekmektedir.

İstanbul kent içinden geçen, bölgesel karayolu ağı adı altında toplanan ulaşım bağlantıları, kentin hem yurt içi hem yurt dışı ilişkilerine yön vermektedir. Bu noktada ulaşım bağlantılarına hizmet eden ve bir yerde düzenleyen otogarlar ön plana çıkmaktadır.

Otogarlar

Marmara Bölgesi'nde bulunan 14 adet otogar aşağıdaki haritada konumlandırılmıştır.



Harita 2.32. Marmara Bölgesi'ndeki Otogarlar

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

İstanbul Avrupa Yakası'nda Büyük İstanbul Otogarı ve Alibeyköy Cep Otogarı, Anadolu Yakası'nda Harem Otogarı yurtiçi ve yurtdışı ulaşım bağlantılarının sağlandığı otogarlardır.

Bunun yanında 2009 İstanbul Metropolitan Bölgesi Çevre Düzeni Planı'nda; Harem Otogarı'nın kent için yetersiz kalması ve bulunduğu yerde önemli sorunlar oluşturması sebebiyle Harem Otogarı'nın kaldırılması, oluşan otogar ihtiyacının ise yeni önerilen "cep otogarları" ile karşılanması öngörülmüştür. Bu kararın uygulama sürecinde günümüze kadar Harem Otogarı'nın konumunda değişiklik yapılmamış ancak öneri cep otogarlarının tamamlanmasıyla Harem Otogarı'nın kaldırılacağı açıklanmıştır.

Harem Otogarı'nın zamanla atıl durumda kalmasında etkili olan sebepler; özel cep otogarlarının etkisi, Harem Otogarı'nın ulaşım sistemleriyle etkileşimi ve yakalar arasındaki nüfus farkı kapsamında ele alınmıştır.

Öneri cep otogarlari kapsamında yapılan cep otogari mevcutta Alibeyköy Cep Otogari'dır. Otogar ve cep otogarlari dışında, Ümraniye'de Dudullu Otobüs Terminali ve Sancaktepe'de Samandıra Otobüs Terminali bulunmaktadır.

Proje aşamasında olan cep otogarlari şöyledir; Esenler, Sefaköy, Bahçeşehir, Silivri, Ataşehir, Kavacık, Ataşehir İMES ve Pendik Cep Otogarlari'dır.¹⁵

Karayolu Yatırımları:

İstanbul kent içi trafiğini hafifletmesi beklenen "Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü Projesi" inşaatının büyük bölümü tamamlanmış olup 2016 yılı içerisinde bitirilmesi hedeflenmekteydi. İstanbul'un Bursa, Eskişehir, İzmir gibi büyükşehirlerle karayolu ulaşımında yolculuk süresini kısaltmasını sağlayacak "Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu (İzmit Körfez Geçişi) Projesi" yapımının 2020 yılında bitmesi beklenmektedir¹⁶ görüşü ilgili kurumca verilmiş olmakla birlikte söz konusu otoyol 04.08.2019 tarihinde kullanıma açılmıştır.

Kuzey Marmara Otoyolu Projesi ve 3. Köprü Projesi

Karayolu projesinin, Odayeri Kavşağı'ndan başlayarak Paşaköy Kavşağı sonuna kadar otoyol kesimi ve bağlantı yolları ile birlikte büyük bölümünün inşaatı tamamlanmıştır.

78 km uzunluğundaki Kınalı-Odayeri Kesimi güzergâhı ve 176 km. uzunluğundaki Kurtköy-Akyazı Kesimi güzergâhı; Kuzey Marmara Otoyolu'nun Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile birlikte trafiğe açılan Odayeri-Paşaköy Kesimine bağlantıyı sağlayacaktır.¹⁷ Otoyolun iki kıta arasındaki bağlantısını sağlayacak Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Karadeniz yakınında, Avrupa Yakası'nda Garipçe ve Asya Yakası'nda Poyraz arasında Boğaz'ın üstünden geçmektedir. Köprü, 2x4 şeritli bir otoyol ve yüksek hızlı demiryolu hattı taşımaktadır.

¹⁵ İspark Resmi İnternet Sitesi, 2016a, *Cep Otogarlari*, <http://ispark.istanbul/projeler/cep-otogarlari/>, (11 Mart 2016)

¹⁶ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Altyapı Genel Müdürlüğü, Kurum Görüşü, 2016a.

¹⁷ T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü 1. Bölge Müdürlüğü, *Kuzey Marmara Otoyolu Kurum Görüşleri ve Altyapı Deplasmanları*, 27.10.2016.



Harita 2.33. Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü Projesi

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2015) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Her iki yönde; günde 135.000 aracın köprüyü kullanacağı tahmin edilmektedir.¹⁸ Toplam 344 km otoyol ve bağlantı yolu şeklinde inşa edilecek Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü Projeleri ile,

- Otoyolun İstanbul'un şehir içi ile bağlantılarını sağlaması ve TEM Otoyolu'ndaki yoğun trafiği rahatlatması
- Araçların kesintisiz bir şekilde transit geçiş yapabilmesi ve İstanbul'un şehir içindeki ve mevcut boğaz köprülerindeki trafiğinin azalması, böylece önemli ölçüde yakıt tasarrufu sağlanması
- Yük taşıyan araçların ulaşım kısıtlamasının ortadan kalkmasıyla, ithalat ve ihracattaki zaman maliyetinin düşmesi
- 3. Boğaz Köprüsü'nün tasarımıyla İstanbul için simgesel bir değer oluşturması beklenmektedir.⁴⁷

Kınalı – Tekirdağ – Çanakkale – Savaştepe 1. Ve 2. Kesim Otoyol Projesi (Çanakkale Boğaz Köprüsü)

Avrupa ile Asya'yı İstanbul boğaz geçişleri dışında Çanakkale Boğaz Köprüsü ile birbirine bağlayacak alternatif bir ulaşım ağı sağlayacak Kınalı – Çanakkale – Balıkesir Otoyolu koridorunun 'Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Boğaz Köprüsü' projesiyle de bütünleşerek bölgenin çevre illerle olan ulaşımının rahatlamasına katkıda bulunması beklenmektedir.

2.10.1.1.2. Havayolu Sistemi

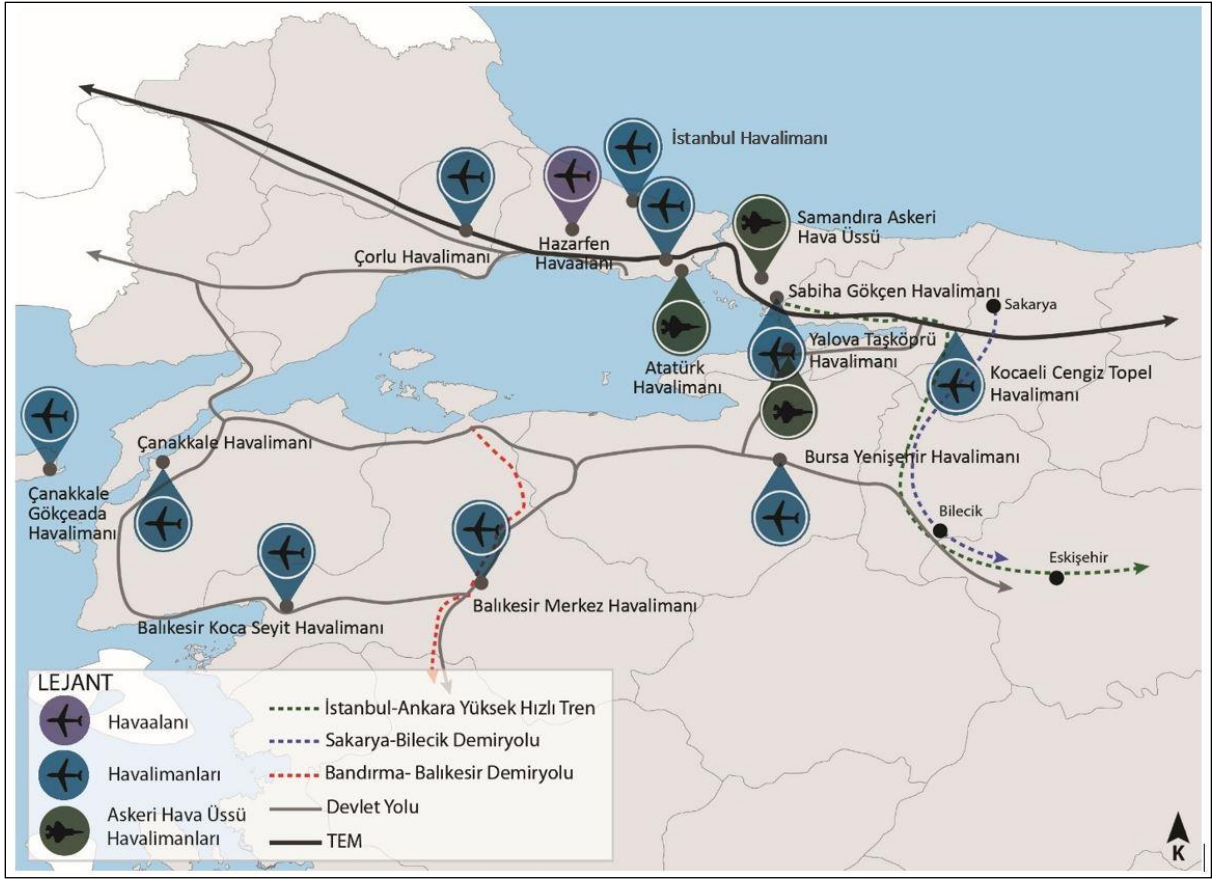
Ekonomik ve teknolojik gelişmelerden etkilenen havayolu ulaşımı özellikle hız faktörünün etkisiyle tercih edilmekte ve küresel ölçekte erişimi kısaltmaktadır.

İstanbul'da, Balıkesir'de ve Çanakkale'de 2'şer adet; Bursa'da, Kocaeli'de ve Tekirdağ'da 1'er adet olmak üzere Marmara Bölgesi'nde toplam 9 adet havalimanı vardır.

İstanbul'un bölgesel ve uluslararası havayolu ulaşımını sağlayan havalimanları Yeşilköy'deki Atatürk Havalimanı ve Kurtköy'deki Sabiha Gökçen Havalimanıdır. Atatürk Havalimanı (İstanbul Havalimanının kullanıma açılmış olması nedeniyle yolcu taşımacılığına kapalıdır.), Sabiha Gökçen Havalimanı, Bursa Havalimanı, Çanakkale Havalimanı ve Kocaeli Havalimanı uluslararası havalimanlarıdır.

¹⁸ AECOM, *Kuzey Marmara Otoyolu (3.Boğaz Köprüsü Dâhil) Projesi için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Raporu*, 2013.

⁴⁷ ICA Üçüncü Köprü Projesi ve Kuzey Marmara Otoyolu İnternet Sitesi, 2016, <http://www.3kopru.com/proje/PROJE-KUNYESI/3> (4 Mart 2016).



Harita 2.34. Marmara Bölgesi Havalimanları

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

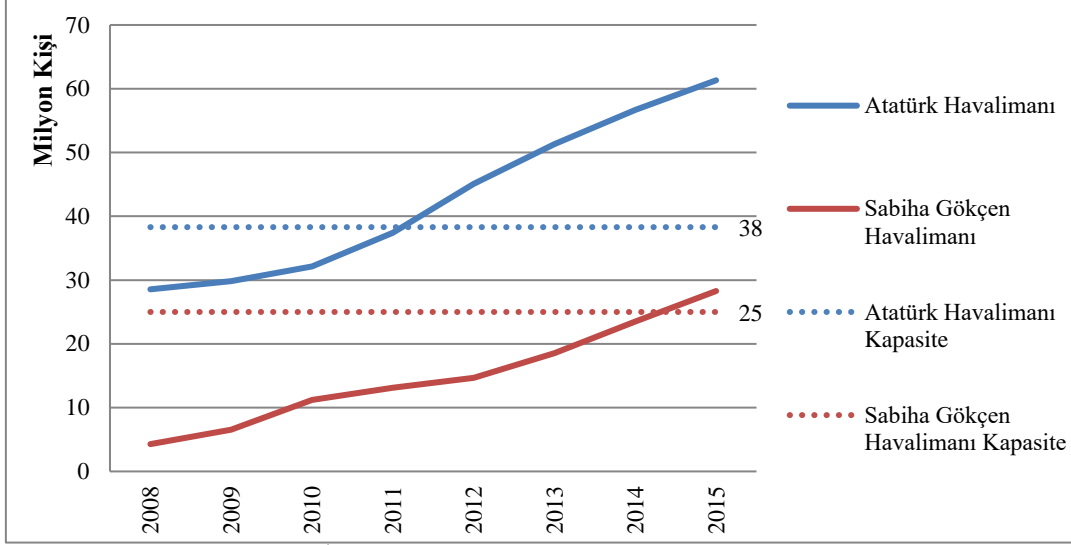
Marmara Bölgesindeki havalimanlarının yıllık yolcu sayılarına bakıldığında Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanının bölgedeki yıllık yolcu yükünün tamamına yakını taşımaktadır.

Şehir merkezine uzaklığı 24 kilometre olan Atatürk Havalimanı; uçak park yerleri, iç-dış-transit kargolar için işlem ve depolama mahallerinden oluşan terminal binası; idari blok, giriş kontrol binası, otopark ve bağlantı yollarından oluşan bir komplekstir. Karayolu ve havayolunun dışında raylı sistem ulaşımının da sağlandığı İstanbul Atatürk Havalimanı, Yenikapı-Havalimanı M1 metro hattı güzergâhında bulunmaktadır.

İstanbul Anadolu Yakası'nda Pendik / Kurtköy'de bulunan Sabiha Gökçen Havalimanı, Kadıköy'e 40 km, Pendik'e 12 km, Taksim'e ise 50 km mesafededir. TEM otoyoluna 1,5 km, D-100 karayoluna ise 5 km uzunlukta bağlantısı vardır. Karayolu ile ulaşım sağlanabilen havalimanına raylı sistem hattı ile ulaşılabilmeyi sağlamak amacıyla Pendik Metro-Sabiha Gökçen Havalimanı Hattı projelendirilmiştir ve inşaatı devam etmektedir.

2015 yılı itibari ile ulusal ve uluslararası yolcu taşımacılığına hizmet eden Atatürk Havalimanı 65 milyon, Sabiha Gökçen Havalimanı ise 30 milyon yolcu ile toplamda kapasitelerinin yaklaşık 30 milyonu üzerinde yolcuya hizmet vermektedir.

Grafik 2.10. Yıllara Göre Gerçekleşen Yolcu Sayısı (Kişi)



Kaynak: (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2016a) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Avrupa Yakası'nda bulunan Atatürk Havalimanı kapasitesinin yaklaşık 2 katı ve Anadolu Yakası'nda bulunan Sabiha Gökçen ise 1,2 katı kapasitede çalışmaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere 3. bir havalimanına gereksinim ortaya çıkmakta ve kapasite kullanım oranlarına göre bu havalimanının Avrupa Yakası'nda olması gerekmektedir.

Hava yolu ile yolcu taşımacılığında ayrıca bölgesel ölçekte Bursa'dan, Atatürk Havalimanı, Kadıköy ve Şişli'ye yapılan heliport seferleri bulunmaktadır. Ayrıca Haliç ve Gemlik arasında deniz uçağı seferleri yapılmaktadır.¹⁹

¹⁹ Burulaş Resmi İnternet Sitesi, 2016a, <https://www.burulas.com.tr/denizucagi-terminalleri.aspx> (11 Nisan 2016).



Harita 2.35. Marmara Bölgesi Heliport Alanları
Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

Yolcu taşımacılığının yanı sıra, Yeşilyurt'ta, ufak çapta uçakların iniş ve kalkışına müsait askeri havalimanı bulunmaktadır. Ayrıca Sancaktepe, Yalova ve Tuzla'da askeri pistler mevcuttur.

Genel havacılık ve eğitim uçuşlarına ağırlıklı olarak hizmet eden İstanbul Hezarfen Havalimanı, İstanbul'un Arnavutköy ilçesi sınırları içinde olup, Büyükçekmece Gölü'nün kuzeyinde, 500 dönümlük bir alana sahiptir.

Türkiye'nin uluslararası tescilli ilk özel havalimanı olarak 1992 yılından bu yana hizmet vermektedir. Ayrıca motokros parkuru, 120 metre uzunluğunda model uçak pisti ve helikopter pisti bulunmaktadır. Hezarfen Havalimanı'nda, sivil ve genel havacılığa hizmetin yanında etkinlikler de düzenlenmektedir.

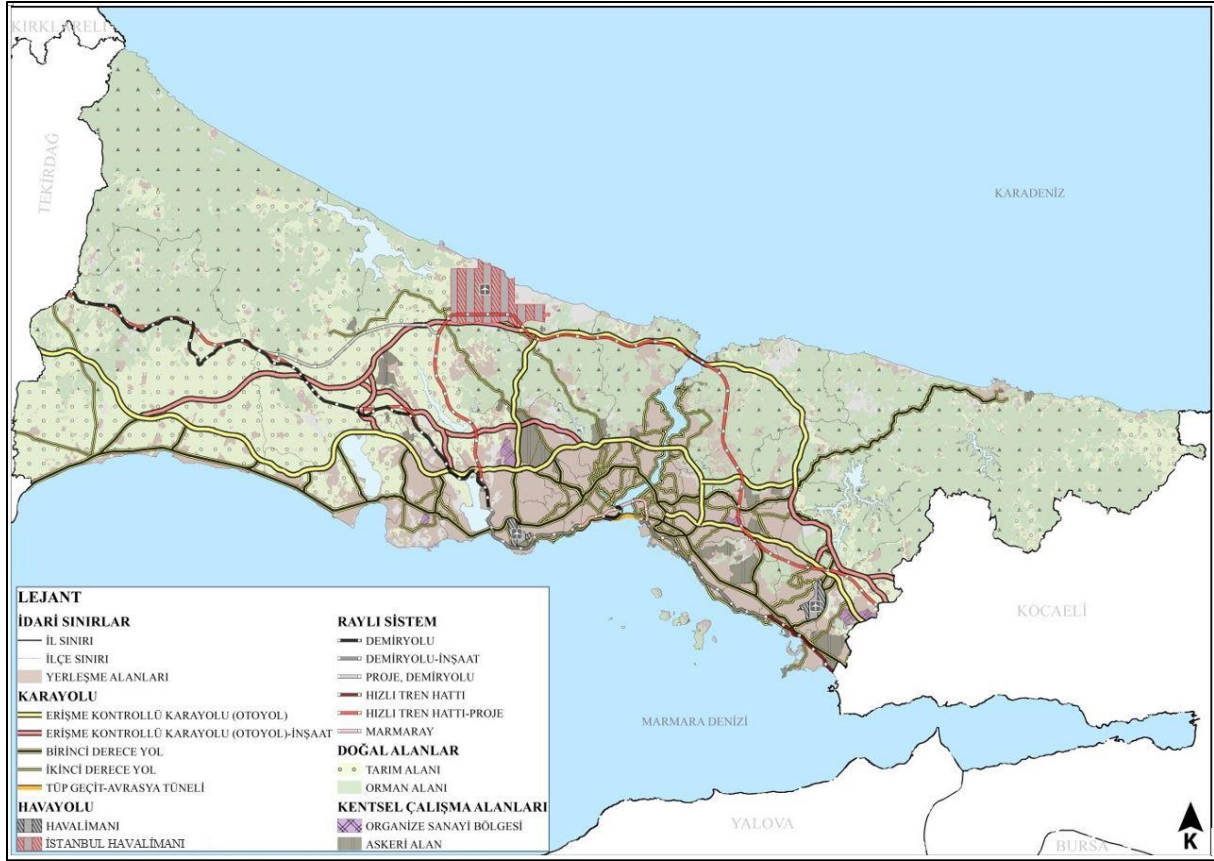
Havayolu Yatırımları:

İstanbul'a yapılacak olan 3. havalimanı hem bölgesel hem de uluslararası ölçekte bir yatırım olup, Türkiye için küresel anlamda önem taşımaktadır.

İstanbul Yeni Havalimanı Projesi

T.C. Ulaştırma, ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından İstanbul İli Avrupa Yakası'nda Arnavutköy ve Eyüp İlçelerinde, İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı (İstanbul Havalimanınının 1. Etap çalışmaları tamamlanmış ve kullanıma açılmıştır.) Projesinin yapımına başlanılmıştır. Proje alanı toplam 76.500.000 m²'dir.²⁰

²⁰ Ak-Tel Mühendislik, *İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu*, 2013, s. 1.



Harita 2.36. İstanbul Havalimanı Proje Alanı

Kaynak: (mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014d) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Toplam 1.471.096 m² kapalı alanı bulunacaktır. Belirlenen takvime göre İstanbul havalimanının ilk etabı 29 Ekim 2018 tarihinde hizmete girmiştir. Birinci ve ikinci etaplar yıllık 90 milyon yolcu kapasiteyle, üçüncü etap 120 milyon yolcu kapasiteyle hizmete girecektir. Yıllık yolcu kapasitesi 150 milyon kişiye ulaşılacak üçüncü etap 2039 yılında tamamlanacaktır.²¹

Yeni havalimanı ile ulaşım sistemleri bağlantısını kurmak amacıyla, Gayrettepe-İstanbul Havalimanı-Halkalı Raylı Sistem Hattı ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden geçecek Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı planlanmıştır. Yeni havalimanını kent içi raylı sistemler ile entegre edecek Gayrettepe- İstanbul Havalimanı--Halkalı Raylı Sistem Hattı, merkezi noktalardan havalimanına hızlı erişimi sağlayacak ve kent içinde havalimanı kaynaklı trafik yoğunluğunu azaltacaktır.²²

Kırklareli-Edirne Bölgesel Havalimanı Projesi

Kırklareli-Edirne Bölgesel Havalimanı, Edirne ve Kırklareli'nin içinde bulunduğu bölgenin havayolu ulaşımı ihtiyacını karşılamak amacıyla planlanmıştır. Konvansiyonel boyutlarda bir havalimanı yatırımı için Hasköy-Arizbaba-Kocahıdır Mevkii alternatif alan olarak önerilmiştir.²³

²¹ Ak-Tel Mühendislik, *İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu*. Ankara, 2013.

²² Mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014a, *Demiryolu Sektör Raporu*, 2014, s. 171.

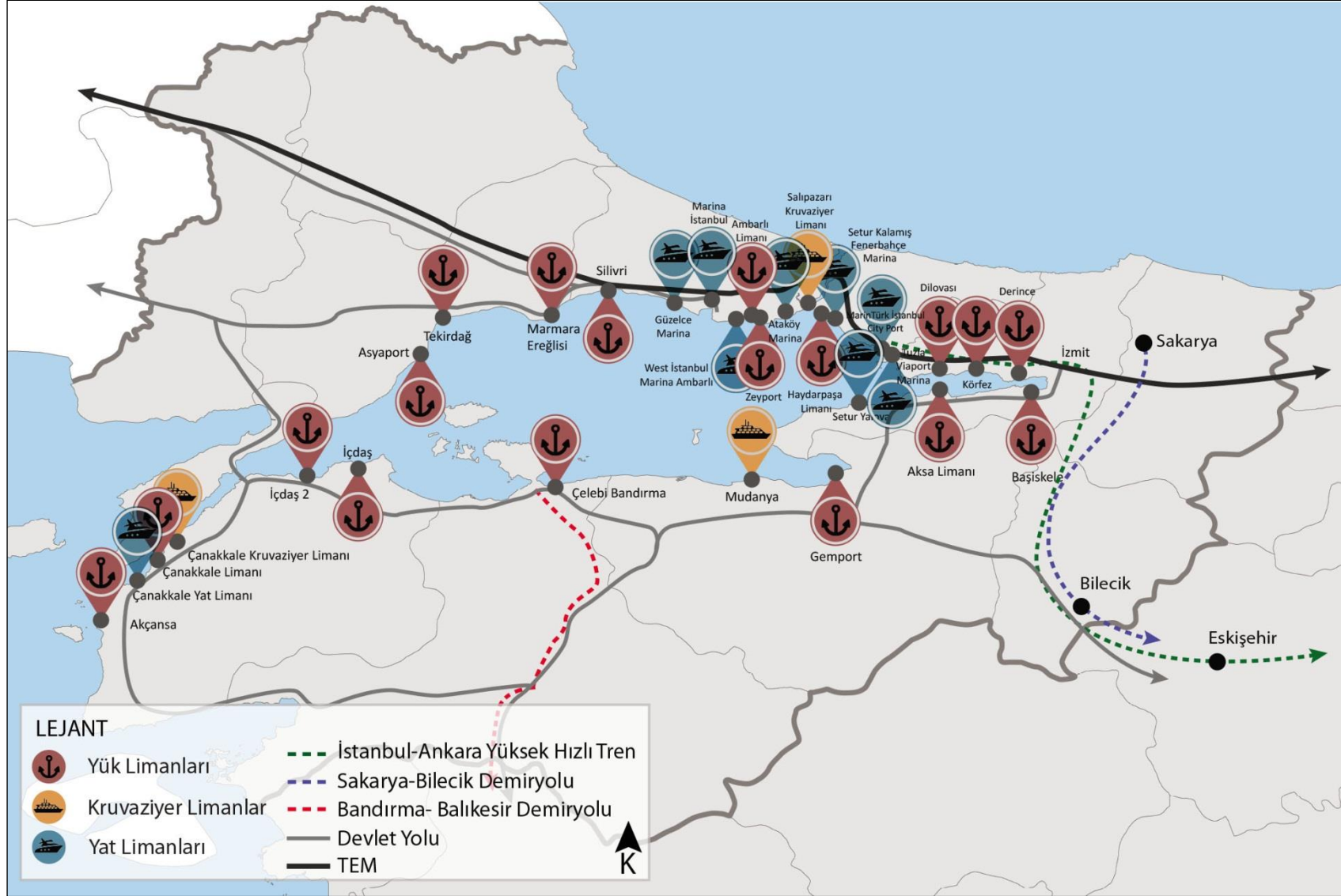
²³ Mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Ulaşım ve İletişimde Kırklareli 2003-2015*, <http://www.udhb.gov.tr/iller/Kirklareli/index.html> (7 Nisan 2016).

2.10.1.1.3. Denizyolu Sistemi

Marmara Bölgesi Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile yük ve yolcu taşımacılığı yönünden büyük bir potansiyele sahip olup bu ulaşım ağının odak noktası olma özelliği göstermektedir. Marmara Bölgesi'nde, 3 kruvaziyer liman, 8 yat limanı, 21 yük limanı bulunmaktadır.

İstanbul, konumu itibariyle ticari bir geçit noktası olma özelliğiyle hem yolcu hem yük taşımacılığının yapıldığı limanları barındırmaktadır. Haydarpaşa, Ambarlı ve Pendik Limanı lojistik liman özelliği gösterirken İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) Limanı turistik amaçlı kruvaziyer liman olma özelliği göstermektedir. 1998 yılında İstanbul Limanının yetersiz kalması sonucu 1999 yılında hizmete açılan Zeytinburnu Limanı, İstanbul'da hem yük hem yolcu taşımacılığı yapan tek limandır. Deniz yoluyla sınırdan giriş yapan turist potansiyeli kruvaziyer limanlara ek olarak kent içi yat limanlarında da bulunmaktadır.

Kentin her iki liman türüne sahip olması, İstanbul'un bölgesel ve uluslararası denizyolu ulaşım ağında önemini arttırmaktadır. Uluslararası denizyolu ulaşım ağındaki limanların yanı sıra yukarıda bahsedildiği gibi bölgesel ve kentsel yolcu taşımacılığına yönelik birçok iskele bulunmaktadır.



Harita 2.37. Marmara Bölgesi'ndeki Limanlar

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

Turistik Amaçlı Limanlar

Turistik amaçlı limanlar denizin eğlence ve yolculuk aracıyla birlikte kullanılmasından doğmaktadır. Turistik amaçlı limanlar başlığı altında sadece bölgeye ya da Türkiye'ye değil, çeşitli kıtalara yönelmiş bir ticari faaliyet içinde bulunan, İstanbul'un en büyük ve en işlek kruvaziyer limanı olan İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) Limanı ve yat limanları yer almaktadır.

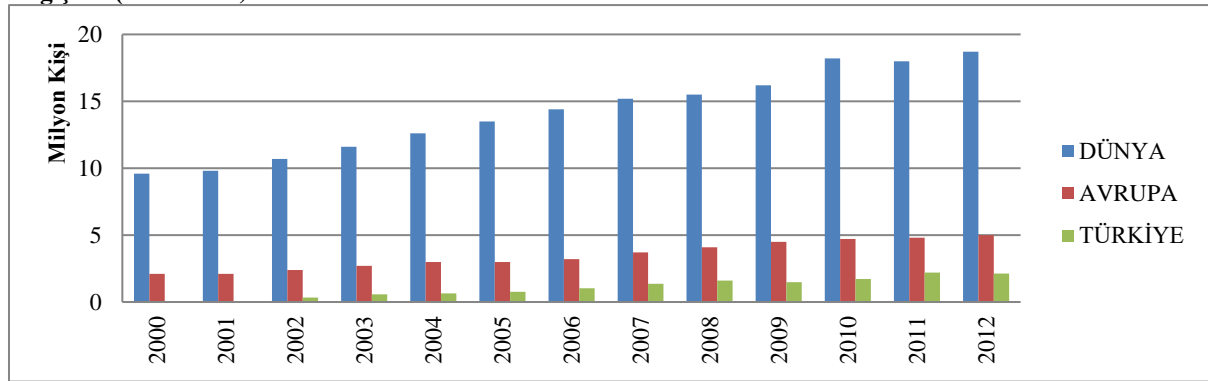
Kruvaziyer Liman

Kruvaziyer turizmi, deniz turizminin bir sektörü olarak dünya çapında hızla gelişme göstermektedir.

Dünyada kruvaziyer sektörünün yolcu sayıları bazında aldığı pay 2000 yılı ile 2012 yılı arasında %95 oranında artmıştır.

Günümüzde %40 ile kruvaziyer turizmdeki en yüksek paya Karayipler bölgesi sahiptir. Karayipler'i %21 pay ile Akdeniz bölgesi takip etmektedir.²⁴

Grafik 2.11. Dünya'daki, Avrupa'daki ve Türkiye'deki Kruvaziyer Yolcu Sayılarının Yıllara Göre Değişimi (2000-2012)



Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü, 2013b) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Gelişme eğilimleri ve barındırdığı potansiyeller açısından Akdeniz ve Karadeniz'in önemli doğal ve tarihi değerlerine sahip Türkiye'ye, Avrupa kruvaziyer turizminden düşen pay oldukça azdır. İstanbul'a gelen kruvaziyer gemileri, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne bağlı Liman Başkanlığı kontrolündeki tek kruvaziyer liman olan Salıpazarı'nda bulunan İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) Limanı'na yanaşmaktadır. Karaköy-Salıpazarı Limanı, Karadeniz ve Ege Denizi'ne açılan bir kapı rolü üstlenmiş olmasına rağmen mevcut potansiyelinden daha düşük oranda kruvaziyer gemi çekmektedir.

2005 ve 2015 yılları karşılaştırıldığında Türkiye'deki limanlara uğrayan kruvaziyer gemi sayısı %70 artarken, İstanbul'da %39 artmıştır. Aynı yıllar arasında Türkiye'de kruvaziyer turizmi yolcu sayısı %237'lik bir artış gösterirken, İstanbul'da %149'luk bir artış olmuştur.

Yat Limanları

Kruvaziyer turizmin yanında, Türkiye yat turizmi açısından da çeşitli olanaklar sunmaktadır. Türkiye'nin Akdeniz çanağı içerisinde bulunması büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. Her yıl

²⁴ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü, *İstanbul'da Kruvaziyer Turizmi ve Kruvaziyer Limanlar*, 2013b, s. 5.

Akdeniz çanağında yaklaşık 1 milyon yat dolaşmaktadır. Bu yatların yaklaşık %75'lik kısmını Fransa, İtalya ve İspanya ağırlamaktadır.²⁵

Bu ülkelerin yat turizminde sahip oldukları yüksek pay, yat limanları için yaptıkları yatırımlar sonucu genişlettikleri kapasiteleri ile doğrudan ilişkilidir. Aşağıda Akdeniz çanağında yıllık uğrayan yat sayısı bakımından lider olan ülkeler ile Türkiye'nin kapasite bakımından karşılaştırması verilmiştir.

Grafik 2.12. 2013 Yılı Yat Turizminde Lider Ülkeler ve Türkiye'nin Marinaların Bağlama Kapasiteleri Bakımından Karşılaştırılması



Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü, 2013a) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Akdeniz çanağında yer alan ülkelerde en yüksek bağlama kapasitesi %44 oran ile Fransa'ya aittir. Fransa'yı %21 ile İspanya ve %16 ile İtalya izlemektedir. Türkiye'nin bağlama kapasitesi ise %4'tür.

Türkiye limanları 2014 yılında toplam 152.490 yat ağırlamıştır. Bunların %28'i Türk, %72'si yabancı bandıralı yatlardır.

Tablo 2.17. Ülkemiz Limanlarına Gelen (Ticari + Özel) Yatların Bandıralarına ve Limanlara Göre Dağılımı

	Karaköy	Bodrum	Fethiye	Göcek	Marmaris	Diğer	Toplam
Yabancı Toplam	9.940	16.564	11.172	11.136	20.080	41.442	110.334
Türk	1.393	6.963	6.397	4.922	9.801	12.680	42.156
Genel Toplam	11.333	23.527	17.569	16.058	29.881	54.122	152.490

Kaynak: (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2014) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Gelen yatlar bazında Türkiye içerisindeki paylara bakıldığında Marmaris'in ön sırada olduğu görülmektedir.

Türkiye'deki toplam 51 marinadan 7'si Marmara Bölgesi'nde bulunmaktadır. Marmara Bölgesindeki marinalar, Büyükçekmece yat limanında Güzelce Marina ve Marina İstanbul, Beylikdüzü'nde West İstanbul Marina, Bakırköy'de Ataköy Marina, Kalamış'ta Setur Kalamış-Fenerbahçe, Pendik'te Marintürk İstanbul City Port, Tuzla'da Tuzla Viaport ve Yalova'da Setur Yalova Marinadır. Marmara denizi kıyılarında bulunan marinaların toplam yat kapasitesi 5.753 olup bu kapasite içerisindeki en yüksek pay Kadıköy-Setur Kalamış ve Fenerbahçe Marina'ya aittir.

²⁵Mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014b, *Denizcilik Sektör Raporu*, 2014, s. 345.

Ekspresleri, Pendik-Arifiye, Arifiye-Sakarya ve Balıkesir-Bandırma bölgesel tren hatları bulunmaktadır.



Harita 2.39. Bölgesel Tren Güzergâhları

Kaynak: (mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014a) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İstanbul kalkışlı uluslararası taşımacılık yapan trenler Kapıkule'den geçerek Avrupa'ya ulaşmaktadır. İstanbul'dan Avrupa yönüne ve Avrupa yönünden İstanbul'a yolculuk; İstanbul-Kapıkule-Svilengrad- Dimitrovgrad-Plovdiv-Sofya-Russe-Bükreş ve Bükreş- Russe- Sofya-Plovdiv- Dimitrovgrad- Svilengrad-Kapıkule-İstanbul güzergâhlarında yapılmaktadır. Bunun dışında, İstanbul-Sofya, İstanbul-Bükreş, İstanbul-Plovdiv ekspres seferleri de mevcuttur.²⁶ Yurtiçi demiryolu ulaşımında İstanbul (Pendik)-Eskişehir-Konya-Ankara güzergâhında her gün işleyen yüksek hızlı trenler mevcuttur. Ulaşımındaki demiryolu payının artırılmasını sağlayarak hızlı, konforlu ve güvenli bir ulaşım imkânı oluşturan yüksek hızlı trenler; Ankara-İstanbul ve İstanbul-Konya arasındaki seyahat süresinin azaltılmasını sağlamıştır. Bunun dışında İstanbul (Pendik)-Sakarya (Arifiye) bölgesel tren hattı vardır.²⁷

İstanbul'da bölgesel ve uluslararası ölçekte demiryolu ulaşımı 19.06.2013 tarihine kadar Haydarpaşa Garı ve 12.08.2013 tarihine kadar Sirkeci Garı ile sağlanmaktaydı. Marmaray Projesi 'Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi, İnşaat İş'i' kapsamında; Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı'nda seferlere ara verilmiştir.²⁸

Haydarpaşa Garı kapanma tarihlerinden itibaren hat kesimlerinde iyileştirme çalışmalarına başlanmıştır.²⁹ Marmaray projesinin tamamlanmasıyla birlikte, tarihi garların merkez gar

²⁶ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İnternet Sitesi, 2016e, <http://www.tcdd.gov.tr/uluslararasi+m101> (24 Mart 2016).

²⁷ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İnternet Sitesi, 2016f, <http://www.tcdd.gov.tr/yuksekhizli-tren+m96> (23 Mart 2016).

²⁸ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Faaliyet Raporu*, Ankara, 2015, s. 74.

²⁹ Marmaray Resmî İnternet Sitesi, 2016a, *Marmaray Özellikleri, Marmaray Gebze-Halkalı*, <http://www.marmaray.gov.tr/icerik/marmaray/Marmaray-Gebze-Halkalı/60> (22 Mart 2016).

işlevlerinden evrilerek kültürel ve sanatsal fonksiyonlar yüklenmesi ve bu şekilde değerlendirilmesi beklenmektedir.³⁰

Raylı Sistem Yatırımları:

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın verilerine göre uluslararası demiryolu taşıma koridorlarının geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi üzerine politikalar üretilmektedir. Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki yılda yaklaşık 75 milyar dolarlık taşımacılık hacmi pastasındaki payını artırma hedefindeki Türkiye'nin 6 farklı güzergâhta uluslararası demiryolu koridoru projesi bulunmaktadır. Bu projeler içinde İstanbul odaklı olan güzergâhlar; 'İstanbul-Kars-Tiflis-Bakü', 'İstanbul-Halep-Mekke', 'İstanbul-Halep-Kuzey Afrika güzergâhlarıdır. Uluslararası demiryolu taşıma koridorlarının dışında ülke içindeki raylı sistem alt yapısını geliştirmek ve mevcut hatların entegrasyonunu sağlamak amacıyla şehirlerarası yüksek hızlı tren projeleri geliştirilmektedir. Bu projeler için 'Halkalı-Kapıkule Demiryolu İnşaatı Projesi', Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren hattını Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden İstanbul Havalimanı ve Halkalı'ya bağlayacak bir hat oluşturulacaktır.

İstanbul-Ankara Sürat Demiryolu

İstanbul'u en kısa güzergâh ile Ankara'ya bağlayacak olan Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu hattının toplam uzunluğu 390 km olup; 350 km/saat tasarım hızına göre projelendirilmiştir. İstanbul-Ankara Sürat Demiryolu Projesi ile Türkiye'nin en büyük iki kenti olan Ankara ve İstanbul arasının 90 dk içerisinde alınması planlanmaktadır.³¹

Ankara ve Edirne arasında yüksek hızlı tren bağlantısını oluşturacak olan üç etap İstanbul-Ankara Sürat Demiryolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü- İstanbul Havalimanı -Halkalı Demiryolu Projesi ve Halkalı-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Projesidir.

³⁰İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *Haydarpaşa ve Taksim ile İlgili Açıklamalar*, (2012a), <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=19998#.Vs7nui9Oly9> (22 Mart 2016).

³¹ Yüksel Proje Resmi İnternet Sitesi, <http://www.yukselproje.com.tr/tr/projedetayi/demiryollari?projectType= proje-detayi>, (9 Mayıs 2016).

Projesi'nin devamı niteliğinde olan Halkalı-Kapıkule Yüksek Hızlı Demiryolu hattının yapılması ile birlikte ülkemiz ile Balkan ülkeleri arasında kısa sürede yük ve yolcu taşınabilecek bir demiryolu güzergâhı elde edilebilecektir.³²

Bunun sonucunda Bulgaristan-İstanbul (Halkalı) hattının, Avrupa standardında bir hat haline gelmesi planlanmıştır. Aşağıda Halkalı-Kapıkule demiryolu güzergâhı verilmiştir.



Harita 2.41. Halkalı Kapıkule Mevcut Demiryolu Hattı ve Planlanan Demiryolu Projesi

Kaynak: mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.10.1.2. İSTANBUL KENT İÇİ ULAŞIM SİSTEMİ

Kent içi ulaşımı; karayolu sistemi, havayolu sistemi, denizyolu sistemi ve raylı sistem başlıkları altında dört bölüm olarak incelenmiştir. Alt başlıklarda ulaşım sistemlerinin mevcut durumları, ve bu sistemlere ait ileriye dönük yatırım projeleri ele alınmıştır.

2.10.1.2.1. Karayolu Sistemi

Karayolu sisteminde, İstanbul Metropolitan Alanı içinde yer alan mevcut yol ağının durumu, karayolu toplu taşıma sistemi ve karayolu projeleri anlatılmaktadır.

³² Mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, 2015, <http://www.udhb.gov.tr/iller/Istanbul/index.html#p=43> (09 Mayıs 2016).

Karayolu Ulaşım Ağı Bilgileri

Karayolu ulaşımı İstanbul'un şehirlerarası ve şehir içi ulaşımında en ağırlıklı paya sahip ulaşım türüdür. İstanbul'dan geçen otoyol, bağlantı yolları ve kent içi toplayıcı yolların toplam uzunluğu 8.928 km'dir.³³

06.03.2008 tarihinde kabul edilen 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ile İstanbul Büyükşehir Belediyesinin mekânsal sınırları genişlemiş olup, yetki alanında olan yol ağı toplamı da artmıştır. İstanbul Metropolitan Alanında ana arterler İstanbul Büyükşehir Belediyesi yetkisinde iken, otoyollar ve devlet yolları Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yetki alanındadır. İBB sorumluluğundaki arterler; birinci derece yollar, ikinci derece yollar ve üçüncü derece yollar şeklinde kademelendirilmektedir.³⁴

Yaklaşık 260 km uzunluğundaki TEM ve 262 km uzunluğundaki D-100 karayollarının³⁵ ikiye böldüğü İstanbul Metropolitan Alanı kent formu bu iki ana aks doğrultusunda gelişmiştir. Doğuda Gebze'den Batıda Silivri'ye kadar bir kentsel kullanım söz konusudur. Karayolu taşımacılığının ağırlıkta olduğu İstanbul'da her gün trafiğe katılan özel araçlarla birlikte karayolunda trafik sıkışıklığı günden güne artmaktadır.

İstanbul mevcut karayolu ağı ve yapım aşamasında olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Otoyolu güzergâhı aşağıda gösterilmiştir.

³³ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, *Karayolları Verileri*, 2016. (Şerit sayıları dahil edilmemiştir.)

³⁴ Karayolları Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi, <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Root/default.aspx> (10 Mart 2016).

³⁵ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, *Üst Yapı Projeler Müdürlüğü*, *Karayolları Verileri*, 2016.



Harita 2.42. İstanbul Karayolu Ulaşım Ağı

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

2.10.1.2.2. Havayolu Sistemi

Kent içi havayolu araçları heliport ve deniz uçağıdır. Bu bölümde özel sektör tarafından işletilen heliport ve deniz uçaklarının iniş ve kalkış noktaları, kapasiteleri ve kullanım amaçları anlatılmaktadır.

Kent İçi Havayolu Heliportlar:

Heliportlar; helikopter taksi, ilkyardım, ambulans, turizm ve ticari amaçlı olarak kullanılmaktadır. Kent içi yolcu taşımacılığında kullanılan heliport alanları Kadıköy ve Üsküdar Kısıklı'da bulunmaktadır.³⁶

Birçok işletme tarafından işletilen özel ve kamuya ait heliportlar kent içinde özellikle iki yaka arasındaki boğaz trafiğine girmeden ulaşımı sağlamaktadır.

Tablo 2.18. 2016 Yılı Mevcut Heliport Alanları

Heliportlar	İşletmeci	Kullanım Amacı	Taşıma Kapasitesi (Ton/ m ²)
Ataköy Heliport	Ataköy Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Ticari	6
Ataşehir Heliport	Ağaoğlu Turizm İnşaat A.Ş.	Ticari	6,5
Beşiktaş Heliport	Sinpaş Yapı Endüstri ve Tic. A.Ş.	Özel	12
Beşiktaş Heliport	Özbek Turizm San ve Tic. A.Ş.	Özel	4
Bağcılar Heliport	Bağcılar Eğitim ve Araştırma Hastanesi	Kamu	25
Beşiktaş Heliport	Çırağan Sarayı ve İşletmeleri Geliştirme İnşaat ve Turizm A.Ş.	Ticari	30
Kadıköy Heliport	İspark	Ticari	10
Kartal Heliport	Dr.Lütfi Kırdar Kartal Eğitim ve Araştırma Hastanesi	Kamu	20
Şişli Heliport	Polat Tower Residence Yöneticiliği	Özel	9
Şişli Heliport	Palmira Turizm Ticaret A.Ş.	Ticari	7
Şişli Heliport	Amerikan Hastanesi Sağlık Hizmetleri ve Tic. A.Ş.	Özel	7
Şişli Heliport	Özel Şişli Florence Nightingale Hastanesi A.Ş.	Özel	6,4
Şişli Heliport	Eczacıbaşı Havacılık A.Ş.	Ticari	5,3
Sarıyer Heliport	Akdağ Turizm ve İnşaat San. ve Tic. A.Ş.	Ticari	6,5
Sarıyer Heliport	Acıbadem Sağlık Hizmetleri A.Ş.	Özel	15
Tuzla Heliport	Setair Hava Taşımacılığı ve Hizmetleri A.Ş.	Özel	20
Üsküdar Heliport	İspark	Ticari	10

Kaynak: (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2016)

BURULAŞ tarafından kullanılan diğer heliport noktaları:

Gemlik'ten Şişli, Kadıköy ve Atatürk Havalimanına seferler yapılmaktadır. Helitaksilerde 2 pilot bulunmakta olup, 5-6 kişilik yolcu kapasitesine sahiptir. Helitaksi uçuş noktaları:

- Atatürk Havalimanı Heliport
- Burulaş Havacılık Heliport Terminali (Bursa)
- Kadıköy İspark
- Şişli Belediyesi Evlendirme Dairesi Otoparkı ³⁷

³⁶ İspark İnternet Sitesi, 2016b, <http://spark.istanbul/projeler/hava-taksi-heliport/> (15 Nisan 2016).

³⁷ Burulaş, Resmi İnternet Sitesi. 2016b, <https://www.burulas.com.tr/helitaksi-ulasim-noktalari.aspx> (15 Nisan 2016).

2.10.1.2.3. Denizyolu Sistemi

Denizyolu sisteminde, İstanbul kıyı alanı içinde yer alan mevcut ulaşım ağının durumu, denizyolu toplu taşıma sistemi ve denizyolu projeleri ele alınmıştır.

Denizyolu Ulaşım Ağı Bilgileri

İstanbul kent içi denizyolu ulaşımı; İstanbul Büyükşehir Belediyesi kuruluşu olan Şehir Hatları A.Ş., İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından özelleştirilen İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. (İDO) ve özel sektör kuruluşları tarafından sağlanmaktadır.

İstanbul içi yolcu taşımacılığında en çok kullanılan iskeleler merkezi iş alanlarıyla ilişkili olacak şekilde Kadıköy, Üsküdar, Eminönü, Beşiktaş ve Kabataş iskelesi olarak sıralanmaktadır. Yolcuların genellikle, mesafenin uzak olduğu Kadıköy, Eminönü iskeleleri arasında Şehir Hatlarını tercih ettiği görülürken; mesafenin kısa olduğu Beşiktaş, Kabataş ve Üsküdar iskeleleri arasında yolcu motorlarını tercih ettiği görülmektedir. Bu tercihte denizyolu ulaşım aracının boyut ve hız özellikleriyle birlikte sefer sıklığının rol oynadığı söylenebilir. İstanbul içi hatlardan sonra en fazla sefer sayısı Bostancı-Adalar Hattı'nda bulunmaktadır. Bostancı-Adalar Hattı'ndaki seferlerin büyük çoğunluğu, yolcu motoru kooperatiflerinden biri olan Mavi Marmara tarafından sağlanmaktadır.

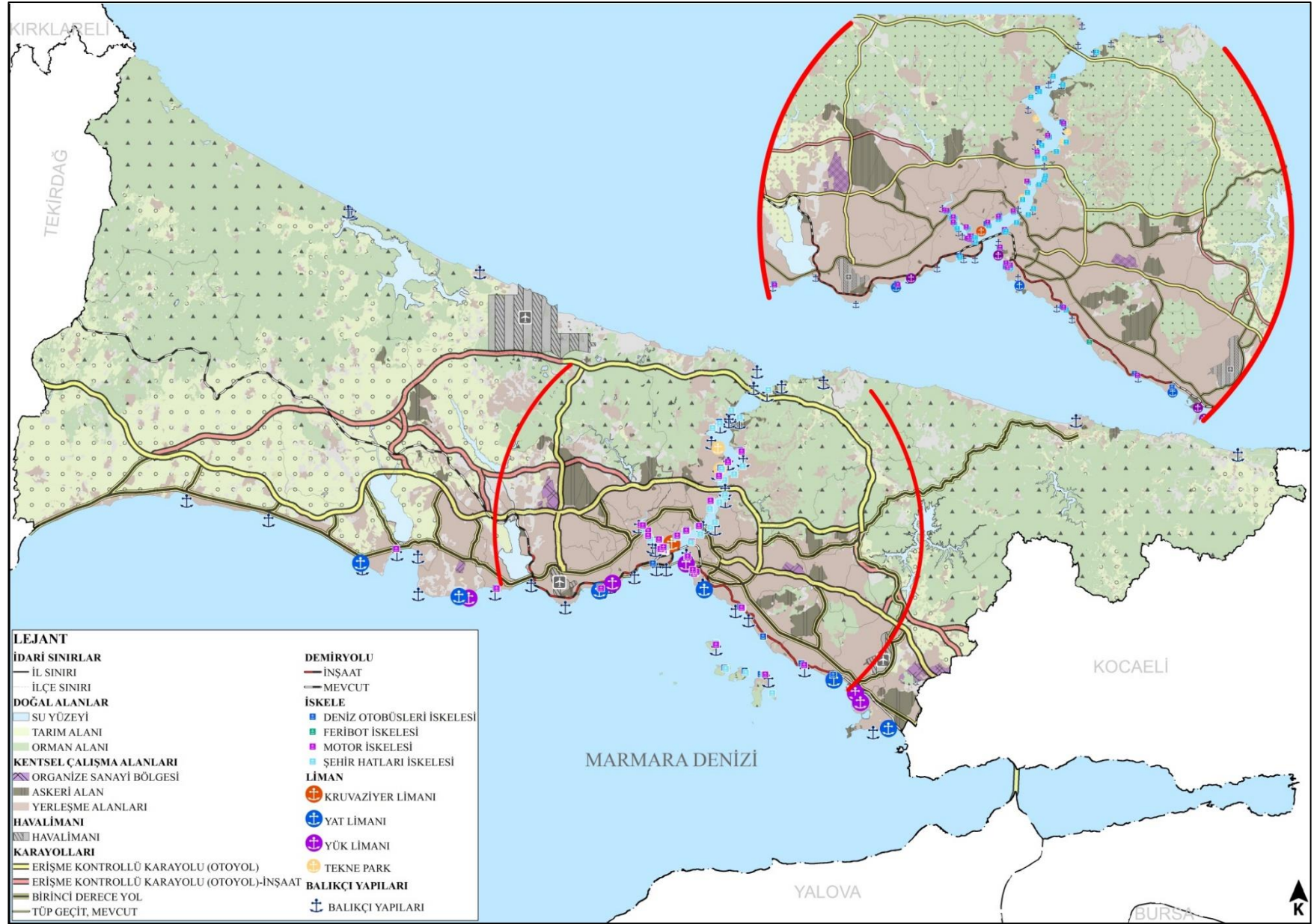
Tablo 2.19. Denizyolu Ulaşımında Yer Alan Firmaların Tekne Sayıları ve Günlük Yolcu Sayıları

Kurum/Kooperatif	Tekne Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı
Şehir Hatları	28	271.735
İDO A.Ş. Deniz Otobüsü-Arabalı Vapur	42	209.453
Yolcu Motorları	414	144.325
Deniz Taksi	35	16
Toplam	519	625.529

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İstanbul içi denizyolu yolcu taşımacılığında günlük yolcu sayısındaki en yüksek değerler sırasıyla şehir hatları, yolcu motorları, feribot ve İDO şeklinde sıralanmaktadır.

İskele ve yolculuklar seferlerin yapıldığı hatlara göre İstanbul içi, Boğaz, Adalar, Haliç ve Deniz Otobüsü hatları olmak üzere 5 gruba ayrılmıştır.



Harita 2.43. Kıyı Yapıları

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2016) verilerinden yararlanılarak ve analiz çalışmaları ile güncellenerek hazırlanmıştır.

2.10.1.2.4. Raylı Sistemler

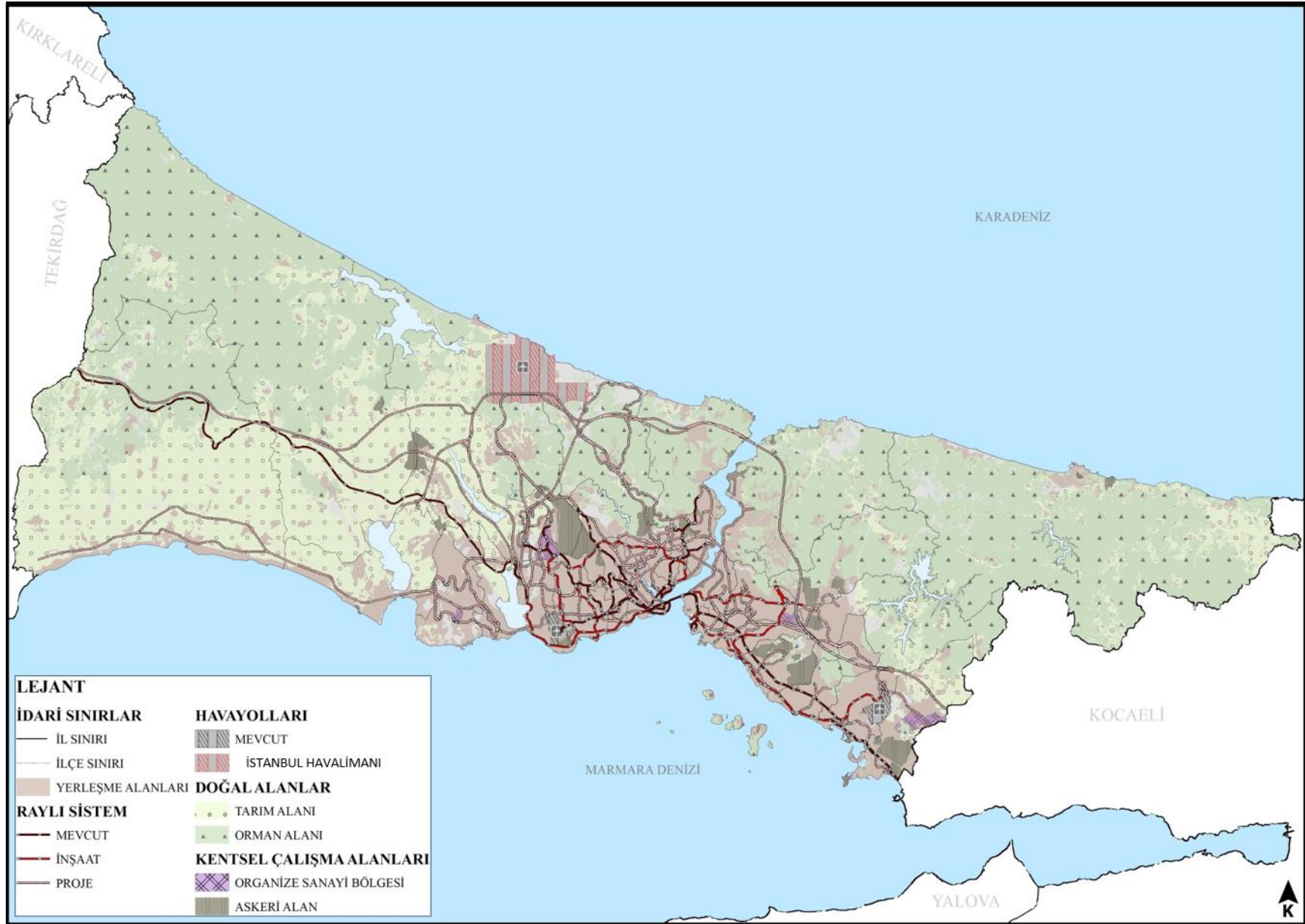
Raylı sistemler başlığı altında, İstanbul kent içinde yer alan mevcut raylı sistem ağı ve raylı sistem projelerine yer verilmiştir.

Raylı Sistem Ağ Bilgileri

İstanbul ili hâlihazırda, 64,4 km metro, 41,4 km hafif metro, 33,8 km tramvay, 1,1 km föniküler, 4,2 km nostaljik tramvay, 0,72 km teleferik ve 13,6 km tüp geçiş (Marmaray) olmak üzere toplam 145,45 km raylı sistem ağına sahiptir. Tünel-Karaköy Föniküleri ve İstiklal Caddesi (Tünel-Taksim) Nostaljik Tramvayı İETT tarafından işletilmekte olup, Marmaray TCDD'ye bağlıyken, diğer raylı sistemler İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olan İstanbul Ulaşım A.Ş. tarafından işletilmektedir.³⁸

Mevcut, inşaat ve proje halinde olan İstanbul raylı sistem güzergâhları aşağıda verilmiştir.

³⁸ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım A.Ş. Resmi İnternet Sitesi, 2016b, *Raylı Sistemler*, <http://www.ulasim.istanbul/rayli-sistemler.aspx> (22 Mart 2016).



Harita 2.44. Raylı Sistem Güzergâhları

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2016), (mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Toplam 128,9 km inşaat halinde ve 2019 yılında tamamlanması planlanan 207,75 km proje halinde olan metro çalışmaları bittikten sonra İstanbul'un raylı sistem ağ uzunluğu 482,10 km olacaktır. Bu sayede toplu taşımının lastik tekerleklide bulunan ağırlığı raylı sisteme çekilmeye devam edecektir.³⁹ Mevcut raylı sistem ağının türlerine göre uzunlukları ve istasyon sayıları tabloda gösterilmektedir.

Tablo 2.20. 2016 Yılı Mevcut Raylı Sistemler

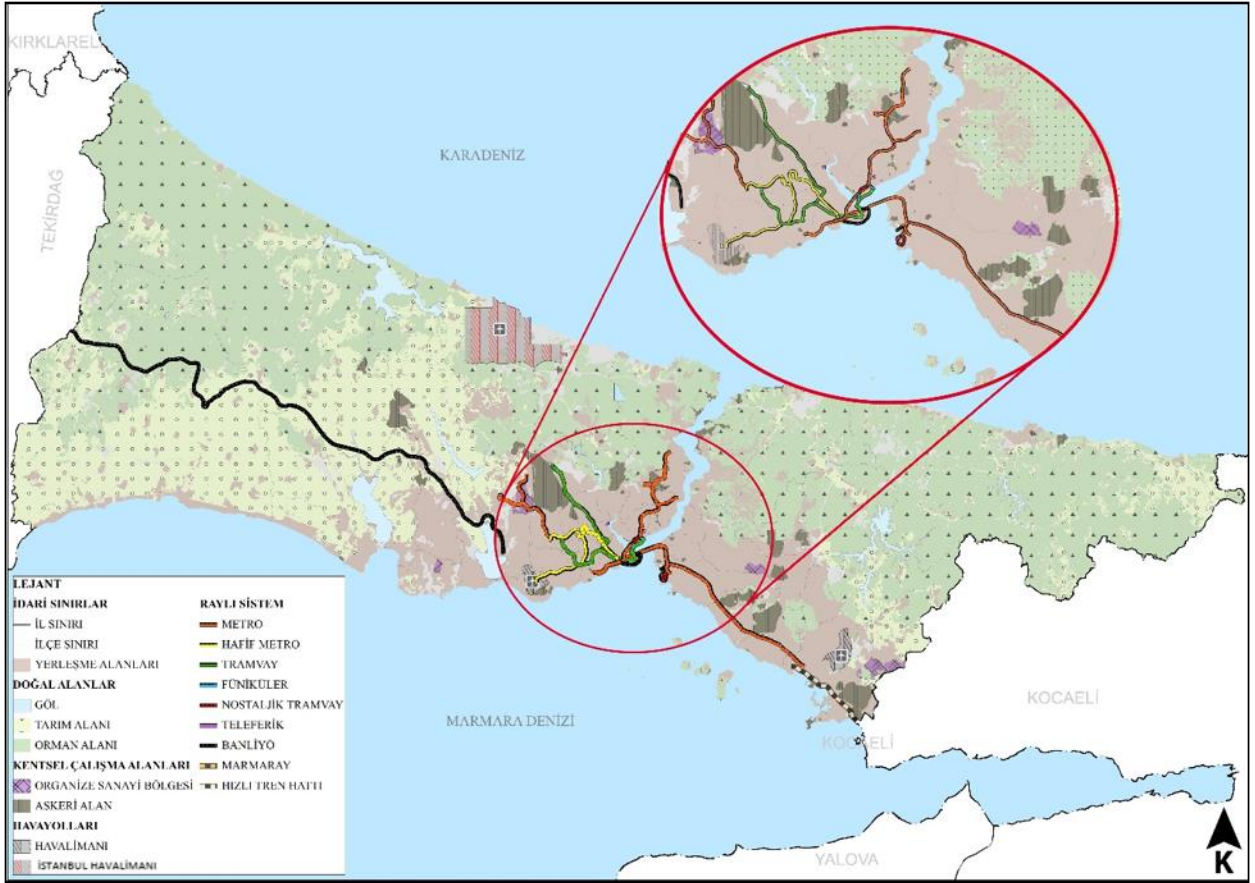
Kod	Hat Adı	İşletme	Tür	Uzunluk (km)	İstasyon Adedi	Günlük Yolcu Kapasitesi	Sefer Süresi (dk)	Günlük Sefer Sayısı (Tek Yön)	Sefer Sıklığı (Peak Saat) (dk)	
M1A	Yenikapı-Atatürk Havalimanı Metro Havalimanı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Hafif Metro	21	23	400.000	35	170	2.5	
M1B	Yenikapı-Kirazlı Metro Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Hafif Metro	5,8	5		10	170	2.5	
M2	Yenikapı-Hacıosman Metro Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Metro	23,49	16	480.000	33	275	Yenikapı-Hacıosman	2.5
									Sanayi Mahallesi-Seyrantepe	11
M3	Kirazlı-Olimpiyat-Başakşehir Metro Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Metro	15,9	11	70.000	20	-	6.4	
M4	Kadıköy-Kartal Metro Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Metro	21,7	16	70.000	32	-	4	
M6	Levent-Boğaziçi Ü. /Hisarüstü Metro Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Metro	3,3	4	-	7	156	5	
F1	Taksim-Kabataş-Füniküler Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Füniküler	0,64	2	35.000	2.5	195	3	
F2	Karaköy-Beyoğlu Tarihi Tünel	İETT	Füniküler	0.6	2	125.000	1.5	200	3.5	
T1	Bağcılar-Kabataş Tramvay Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Tramvay	19,3	31	320.000	65	295	2	
T2	Taksim-Tünel Nostaljik Tramvay	İETT	Nostaljik Tramvay	1,6	2	2.500	-	-	2	
T3	Kadıköy-Moda Tramvay Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Nostaljik Tramvay	2,6	10	1.800	20	41	10	
T4	Topkapı-Mescid-i Selam Tramvay Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Tramvay	15,3	22	95.000	42	82	5	
TF1	Maçka-Taşkışla Teleferik Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Teleferik	0,3	2	1.000	3.5	45	5	
TF2	Eyüp-Piyerloti Teleferik Hattı	İstanbul Ulaşım A.Ş.	Teleferik	0,42	2	4.000	2.75	100	5	
	Marmaray	TCDD	Tüp Geçiş	13,5	5	1.200.000*	18	-	10	

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım A.Ş., 2016), (Marmaray, 2016b) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

* Marmaray günlük yolcu kapasitesi, banliyö hatlarının iyileşmesi projesi de tamamlandığında ulaşılabilecek olan kapasiteyi ifade etmektedir.

Mevcut raylı sistemler içinde 23,5 km ile en uzun ağa sahip olan hat, Yenikapı-Hacıosman Metro Hattı'dır. Bunu 2013 yılında açılan 21,7 km ile Kadıköy-Kartal Metro Hattı takip etmektedir. Mevcut raylı sistem hatları aşağıda gösterilmiştir.

³⁹ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım A.Ş. Resmi İnternet Sitesi, 2016b, *Raylı Sistemler*, <http://www.ulasim.istanbul/rayli-sistemler.aspx> (22 Mart 2016).



Harita 2.45. 2016 Yılı Raylı Sistem Türleri

Kaynak: : (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İstanbul'da mevcut raylı sistemler; tramvay, teleferik, nostaljik tramvay, metro, hafif metro, füniküler, banliyö ve Marmaray'dır.

Raylı Sistem Yatırımları:

İstanbul'daki mevcut raylı sistem hatlarının yanında inşaat ve proje halinde bulunan raylı sistemler aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 2.21. 2016 Yılı İnşaat Halindeki Raylı Sistemler

Hat Adı	Sistem	Uzunluğu (Km)	İstasyon Sayısı	Sefer Süresi (Dk)	Bitiş Tarihi
Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy-Sancaktepe	Metro	17	16	27	2016
Kartal-Kaynarca	Metro	4,4	-	-	2016
Halkalı-Gebze-Marmaray	Metro	63	38	115	2016
Kabataş-Beşiktaş-Mecidiyeköy-Mahmutbey	Metro	24,5	19	37	2018
Bakırköy İDO-Bağcılar-Kirazlı	Metro	9	9	13,5	2018
Sabiha Gökçen Havalimanı-Pendik	Metro	10,6	-	-	2018

Kaynak: : (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2016) ve (mülga T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

- *Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy-Sancaktepe Metro Hattı*

Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy-Sancaktepe Metro hattı 16 adet istasyondan oluşmakta olup toplam 17 kilometre uzunluğunda bir metro hattıdır. Metronun tamamlanması ile Üsküdar-Sancaktepe arasının raylı sistem ile 27 dakikada alınması öngörülmektedir.⁴⁰

- *Kartal-Kaynarca Metro Hattı*

Kadıköy-Kartal Metro Hattının Kaynarca istikametine doğru uzatılması kararı ile 4,4 kilometrelik bir hat planlanmıştır. Hat, Kartal'dan sonra Yakacık-Pendik-Kaynarca istasyonlarından oluşacaktır.⁴¹

- *Halkalı-Gebze Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi:*

Avrupa Yakası'nda bulunan Halkalı ile Asya Yakası'nda bulunan Gebze ilçelerinin Marmaray üzerinden kesintisiz bağlantısının sağlanacağı demiryolu projesidir. Projenin ilk aşaması olan demiryolu boğaz tüp geçişi Marmaray gerçekleştirilmiş olup, ikinci aşamasını İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesi almaktadır. Banliyö hatlarının iyileştirilmesi projesi Halkalı-Gebze arası 63 km uzunluğunda bir demiryolu hattını kapsamaktadır. 38 adet istasyondan oluşan hattın toplam sefer süresinin 115 dakika olması beklenmektedir.⁴²

Projenin amaçları; İstanbul Tarihi Yarımada'daki araç sayısının azaltılması, iki kıta arasında kesintisiz demiryolu ulaşımının sağlanması, boğaz köprülerindeki trafik yükünün azaltılması, mevcut banliyö hattının elektromekanik bir sisteme kavuşturulmasıdır.

- *Kabataş-Mecidiyeköy-Mahmutbey Metro Hattı:*

Kabataş-Mahmutbey arası toplam 19 adet istasyondan oluşan raylı sistem hattı, Kabataş-Beşiktaş-Mecidiyeköy ve Mecidiyeköy-Kâğıthane-Alibeyköy-Mahmutbey olmak üzere iki etapta projelendirilmiştir. 24,5 kilometrelik hattı 37 dakikalık sefer süresi içerisinde alması beklenmektedir.⁴³

- *Bakırköy İDO-Bağcılar-Kirazlı Metro Hattı:*

Toplam hat uzunluğu 9 km olarak planlanan 9 adet istasyonu bulunan Bakırköy İDO-Bağcılar-Kirazlı metro hattı Bakırköy İDO ile Kirazlı arasını toplam ile 13,5 dakikada alacaktır.⁴⁴

- *Sabiha Gökçen Havalimanı-Pendik Metro Hattı:*

Havalimanları ile kent içi ulaşım sistemlerinin entegre olması amacıyla; İstanbul 3. Havalimanının ve Sabiha Gökçen Havalimanının şehir içi raylı sistemlerle bağlantılarını sağlayacak raylı sistem projeleri planlanmıştır.

Sabiha Gökçen Havalimanı-Kaynarca-Pendik Hattı, iki etapta hayata geçirilecektir. Sabiha Gökçen Havalimanı-Kaynarca ve Kaynarca-Pendik olarak iki etaptan oluşacak olan Sabiha Gökçen Havalimanı-Kaynarca-Pendik Hattı 10,6 km uzunluğundadır.⁴⁵

⁴⁰ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Resmi İnternet Sitesi, 2016f, *Üsküdar Ümraniye Çekmeköy Metrosu*, 2016-2019 <http://www.uskudarumraniyecekmekeymetrosu.com/teknik-bilgiler/guzergah.aspx> (25 Nisan 2016).

⁴¹ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım A.Ş. Resmi İnternet Sitesi, 2016a, *Raylı Sistem Hatları*, <http://www.istanbulunmetrosu.com/Sayfalar/6/RayliSistemHatları?Kod=0> (13 Mayıs 2016).

⁴² Marmaray Resmi İnternet Sitesi, Marmaray Özellikleri, 2016a, *Marmaray Gebze-Halkalı*, <http://www.marmaray.gov.tr/icerik/marmaray/Marmaray-Gebze-Halkalı/60> (22 Mart 2016).

⁴³ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım A.Ş. Resmi İnternet Sitesi, 2016a, *Raylı Sistem Hatları*, <http://www.istanbulunmetrosu.com/Sayfalar/6/RayliSistemHatları?Kod=0> (13 Mayıs 2016).

⁴⁴ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım A.Ş. Resmi İnternet Sitesi, 2016a, *Raylı Sistem Hatları*, <http://www.istanbulunmetrosu.com/Sayfalar/6/RayliSistemHatları?Kod=0> (25 Nisan 2016).

⁴⁵ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Faaliyet Raporları, 2014.

Tablo 2.22. 2016 Yılı Proje Halindeki Raylı Sistemler

Hat Adı	Sistem	Uzunluğu (Km)	İstasyon Sayısı	Sefer Süresi (Dk)	Bitiş Tarihi
Mecidiyeköy-Zincirlikuyu-Altunizade-Çamlıca	Teleferik	15	6	22	2016
Bakırköy-Avcılar-Esenyurt-Beylikdüzü-Büyükçekmece Tüyap	Metro	25	18	37,5	2018
Yenikapı-İncirli-Sefaköy	Metro	14	11	21	2019
Ataköy-Basın Ekspres-İkitelli	Metro	13	12	19,5	2019
Ümraniye-Ataşehir-Göztepe	Metro	13	11	17	2019
Kaynarca-Pendik-Tuzla	Metro	4,1	7	12	2019
Çekmeköy-Sultanbeyli	Metro	10,9	9	16	2019
Kirazlı-Halkalı	Metro	9,7	10	15	2019
Dudullu-Bostancı	Metro	14,3	12	22	2019
Başakşehir-Kayaşehir	Metro	6,2	5	10	2019
Mahmutbey-Bahçeşehir-Esenyurt Tem	Metro	16,24	11	25	2019

Kaynak: : (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2016) ve (mülga T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.10.1.2.5. Yaya ve Bisiklet

2012 yılında Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından hazırlanan İstanbul Hane Halkı Araştırma Raporu'na göre İstanbul'da yolculukların %51,3'ü⁴⁶ yaya olarak yapılmaktadır. Bisiklet ve yaya ulaşımı kısa mesafeli yolculuklarda öne çıkmaktadır.

Tüm yolculuklar içerisinde bisiklet ulaşımının oranı ise %0,05'tir. İstanbul kent içi bisiklet ve yaya ulaşımında karşılaşılan başlıca sorunlar; yollarda yaya kaldırımlarının olmaması ya da yetersiz olması ve bisiklet yollarının diğer ulaşım sistemleri ile entegre olacak şekilde planlanmamasıdır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi birimlerinden olan Ulaşım Koordinasyon Birimi (UKOME); Ulaşım Planlama Müdürlüğü, Altyapı Projeler Müdürlüğü, İspark ve ilçe belediyelerinin yaya ve bisiklet sistemi güzergâh önerilerini değerlendirerek karar almaktadır. Aynı zamanda çeşitli ulusal ve uluslararası fonlar tarafından desteklenmektedir.

Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından 2006 yılında başlanan "İstanbul Geneline Bisiklet Yolları ve Yaya Yollarının Etüt, Planlama, Projelendirilmesi Çalışması" kapsamında oluşturulan bisikletli ve yaya ulaşım sistemine göre mevcut bisiklet yolu toplam 83,3 kilometredir. Uygulama projeleri tamamlanan bisiklet yolları ise 82,3 kilometredir.

Mevcutta yer alan bisiklet yolları kıyılarda yoğunlaşmaktadır. Proje halinde 1. öncelikli bisiklet yolları Haliç kıyı şeridi, Tarihi Yarımada ve Eminönü-Beşiktaş hattını birbirine bağlayacak şekilde planlanmıştır.

⁴⁶ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, *Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması*, 2012.

bisiklet park yerleri, otobüs durakları, park et & devam et tesisleri, taksi durakları vb. bulunmalıdır.

İstanbul genelinde ulaşım düğüm noktaları olarak farklı ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlandığı Üsküdar, Eminönü, Kabataş, Beşiktaş, Kadıköy gibi geleneksel merkezler bulunmaktadır.⁴⁸ Bunların yanında ulaşım sistemi türleri arasındaki entegrasyonu sağlamak amacıyla aktarma merkezleri belirlenmiştir. İstanbul'daki aktarma merkezleri ve park et & devam et alanları tabloda verilmiştir.

Tablo 2.23. 2016 Yılı Aktarma Merkezleri ve Park Et Devam Et Alanları

	İnşaat Aşaması	Proje Aşaması	Etüt Aşaması
Aktarma Merkezi Alanı	1	39	11
Aktarma Merkezleri Ve Otopark Alanı	-	1	4
Aktarma Merkezleri Ve Triyaj Alanı	1	2	1
Park Et & Devam Et Alanı	-	2	7
Toplam	2	44	23

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2015) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İnşaat aşamasındaki transfer merkezleri; Şişli Transfer Merkezi ve Seyrantepe Transfer Merkezi/Trijaj Alanıdır. Proje aşamasındaki aktarma merkezleri Ataşehir, Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Başakşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Büyükçekmece, Fatih, Kadıköy, Kartal, Küçükçekmece, Maltepe, Pendik, Sarıyer, Şişli, Ümraniye, Üsküdar ve Zeytinburnu ilçelerinde bulunmaktadır. Bu aktarma merkezleri karayolu sistemi (lastik tekerlekli, toplu taşıma, özel araç), denizyolu sistemi (İDO, Şehir Hatları...) ve raylı sistemler (metro, hafif metro, tramvay, füniküler...) arasındaki entegrasyonu sağlayacaktır.

⁴⁸ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, *İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı*, 2011.



Harita 2.47. Aktarma Merkezleri

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2015) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.10.2. LOJİSTİK HİZMETLER

2.10.2.1. İSTANBUL'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜN GELİŞİMİ

Kentin Avrupa Yakası'nda yer alan ilk sanayi alanları 1980 öncesinde Kâğıthane, Topkapı, Bayrampaşa ve Zeytinburnu'nda, Asya Yakası'nda ise Kartal'da ortaya çıkmıştır. Bu nedenle lojistik alanları da buralarda yer seçmiştir.

1980-1990 yılları arasında özellikle Tarihi Yarımada, Kâğıthane ve Haliç çevresindeki küçük ve orta boy sanayi işletmelerinin meskun alanlar dışına alınmasıyla Avrupa Yakası'nda İkitelli'de, Asya Yakası'nda Dudullu'da açılan yeni sanayi alanları lojistik alanların da buralara kaymasına neden olmuştur.

1990'lara kadar İstanbul'daki lojistik bölgeler, merkezi iş alanlarında ve E-5 çevre yolu boyunca sıralanırken, 1990'dan sonra şehirdeki nüfus artışının yayılmasıyla arazinin kurulu karakterinde değişiklikler oluşmuştur. Depolama ve üretim amaçları için kullanılan araziler değer kazanıp ticari ve konut kullanımı için daha cazip bir hale gelmiştir. Zaman içindeki bu değişim ve Boğaz Köprüsüyle TEM çevreyolunun yapımı, lojistik bölgelerin merkezi konumlardan uzağa ve şehir merkezinin dışına taşınmasına neden olmuştur.

Lojistik bölgeler, İstanbul'un başlıca iki büyük çevreyolu olan ve büyük nakliye araçları için uygun erişim sağlayan, hem E-5 hem de TEM çevreyollarıyla güçlü bağlantıları olduğu için;

Avrupa Yakası'nda Hadımköy, Beylikdüzü ve İkitelli-Yenibosna, Anadolu Yakası'nda Samandıra, Ümraniye, Sarıgazi, Dudullu ve Tuzla'da yer almaktadır.⁴⁹

Bu bölgelerin yanı sıra yapılan planlarda sanayi alanlarının İstanbul dışına çıkarılmasına yönelik belirlenen kararlarla Çorlu, Çerkezköy, İzmit, Adapazarı, Gümüşyaka ve Silivri de gelişen lojistik bölgeler arasında yer almaktadır.



Harita 2.48. İstanbul'da Yer Alan Sanayi ve Lojistik Alanların Tarihsel Gelişimi

Kaynak: (Türker, 2010) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Yük taşımacılığına ait en büyük pay karayolu yük taşımacılığında, en küçük pay ise demiryolu yük taşımacılığındadır. İstanbul'da Ataşehir, Ümraniye, Küçükçekmece, Sancaktepe ve Bağcılar ilçelerinde karayolu taşımacılığı diğer ilçelere oranla daha fazladır. Kadıköy, Üsküdar, Kartal ve Tuzla ilçeleri ise denizyolu taşımacılığında öne çıkmaktadır.

Planlama Alanına Giren Lojistik Merkezler

İstanbul'da, kamu sektöründe kent içi lojistik faaliyetlere hizmet eden TCDD'ye ait Halkalı lojistik merkezi ve Tuzla – Orhanlı'da özel sektöre ait lojistik merkezi bulunmaktadır. Ayrıca Anadolu Yakası'nda Tuzla'da ve Avrupa Yakası'nda Hadımköy'de özel sektöre ait küçük çapta lojistik kümelenmeler bulunmaktadır.

Planlama alanına giren Halkalı Lojistik Merkezi: TCDD'nin yurt çapında belirlediği 20 lojistik merkezinden biridir. Projeler tamamlandığında, Marmaray banliyö trenlerinin ve İstanbul'a gelen hızlı trenlerin Avrupa Yakası'ndaki varış noktası olacaktır.⁵⁰

İstanbul'da yük taşımacılığında Avrupa Yakası'nda Halkalı semti ön plana çıkmaktadır. Nitekim karayolu ve demiryolu ile taşınan uluslararası yüklerin yarıdan fazlası TCDD Halkalı tesislerinden ve gümrüğünden geçmektedir. Bu durum semtin trafik yoğunluğunu artırmakta ve

⁴⁹ Ali Durmuş, *Lojistikte Depo Yer Seçimine Etki Eden Faktörlerin Modellenmesi: İstanbul Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.

⁵⁰ Rail Turkey, *Halkalı Terminali*, <https://tr.railturkey.org/2015/03/10/halkali-terminali-2/> (27 Nisan 2016).

kentsel gelişimi olumsuz yönde etkilemektedir. Halkalı 'da kurulmakta olan lojistik merkez bu sorunları en aza indirmeyi ve ulaştırma hizmetlerini modernize etmeyi hedeflemektedir.

Halkalı Lojistik Merkezi bazı farklılıklar bünyesinde barındırmakta olup, bunlardan biri Ro-La taşımacılığına olanak sunmasıdır. Bunun için uygun yollar ve rampalar inşa edilmiştir. Halkalı gümrüklü ambarlar sahasında kantar çevresinin betonlama işlemleri tamamlanmıştır. Genişleme alanı olarak Ispartakule mevki belirlenmiş, bunun için tevziat planı hazırlanmıştır. Buna göre gelecekte birbiriyle bağlantılı iki lojistik merkez ortaya çıkacaktır. Bunların faaliyete geçmesiyle birlikte 944.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 2.000.000ton/yıla çıkacaktır.⁵¹

2.10.2.2. LOJİSTİK ODAKLAR

Lojistik odaklar; yük üretim ve çekim merkezleri olarak yoğun yük trafiğinin bulunduğu sanayi alanları, haller, depo ve stok alanları, perakende dağıtım merkezleri, kent içi hizmet veren sektörlerin kümelendiği düğüm noktalarıdır.

Lojistik odaklar,

- Organize Sanayi Bölgeleri (OSB)
 - Küçük Sanayi Siteleri
 - Nakliye Ambarları
 - Haller
 - Atık Lojistiği
 - Antrepo ve Depolar
 - Patlayıcı ve Parlayıcı Madde Depoları
- olarak sıralanmaktadır.

2.10.2.2.1. Organize Sanayi Bölgeleri

Ağır sanayi ve entegre tesisler dışında kalan, çeşitli sektörel üretimleri uyumlu ve birbiriyle tamamlayıcı bir nitelikte olan küçük ve/veya orta sanayi ölçek ve boyutundaki imalat ünitelerinin, kapsamlı bir biçimde sınırları tayin edilmiş bir alanda, yerleşimi, altyapısı, gerekli sosyal ve teknik hizmetleri ve ortak yapıları ile organize edilmiş bölgelere “organize sanayi bölgeleri” denir.⁵²

OSB’lerin diğer sanayi bölgelerinden farklı olarak daha düzenli altyapıya (yol, arıtma tesisi vb) sahip olmaları bu alanların cazibesini arttırmaktadır. Beylikdüzü OSB dışında tüm OSB’ler TEM otoyolu üzerinde kurulmuştur. Bu sayede üretilen mallar ve gelen hammadde şehir içi trafiğe fazla karışmadan taşınabilmektedir. Fakat son yıllarda TEM otoyolunun şehir içi ulaşımında da aktif olarak kullanılmaya başlanmasıyla OSB’ler şehir içi trafiğe zarar vermeye başlamıştır. Bununla birlikte OSB’lerin TEM ile bağlantılarının yeterince iyi kurulmaması ulaşımı kötü yönde etkilemektedir.⁵³

İstanbul’da Küçükçekmece, Büyükçekmece, Ümraniye ve Tuzla’da yer alan toplam 8 adet organize sanayi bölgesi (Dudullu, İkitelli, İstanbul Deri, Tuzla, Anadolu Yakası, Birlik, Kimya Sanayicileri ve Beylikdüzü) bulunmaktadır.

⁵¹ Vedat Karadeniz ve Erdal Akpınar, *Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi*, Marmara Coğrafya Dergisi, sayı 23, s.49-71, 2011.

⁵² TMMOB Makine Mühendisleri Odası, *Organize Sanayi Bölgeleri, Küçük Sanayi Siteleri, Teknoparklar Oda Raporu*, MMO/584, 2012.

⁵³ İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi: *OSB Raporu*, 2005b.



Harita 2.49. İstanbul Organize Sanayi Bölgelerinin Konumları

Kaynak: (mülga Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2015) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 2.24. OSB'lerin Adları, Buldukları İlçeler, Kapladıkları Alan, Parsel Sayıları ve Doluluk Oranları

İstanbul Organize Sanayi Bölgeleri Adı	Yeri	Alanı (ha)	Toplam Parsel	Doluluk Oranı(%)
İst. Dudullu	Ümraniye	283	2310	100
İkitelli	Küçükçekmece-Başakşehir	715	24000	100
İst. Tuzla	Tuzla	60	166	60,4
İst. Birlik	Tuzla	52	85	94,1
İst. Anadolu Yakası	Tuzla	72	156	94,9
İst. Tuzla Kimya Sanayicileri	Tuzla	74	162	96,9
İst. Deri	Tuzla	742	381	100
Beylikdüzü	Büyükçekmece	151	249	99,6
Toplam		2.149	27509	99,7

Kaynak: (mülga T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Bölgeleri Müdürlüğü, 2016)

İstanbul'daki OSB'lerin kapladıkları toplam alan 2.149 ha'dır. En fazla alana sahip OSB 742 ha ile İstanbul Deri OSB, en az alana sahip OSB ise İstanbul Birlik OSB'dir.

2.10.2.2.2. Küçük Sanayi Sileri

Genellikle aynı üretim kolunda, çeşitli mal ve hizmet imalatına yönelik atölye ve küçük fabrika ünitelerine çeşitli olanaklar sağlayan, altyapı ve gerekli sosyal-tekniik hizmetleri ortak, diğer bakışla, esnaf ve sanatkârların toplandığı dükkân şeklindeki sanayi çarşıları da çok küçük

ölçekli sınaî altyapı organizasyonları olarak ele alınabilir. Ortak özellik, satış hacmi, istihdam yapısı ve üretim yelpazesi ile sınırlı, küçük ölçek ve boyutlu atölyeleri içermesidir.⁵⁴

Tablo 2.25. 2016 Yılı İstanbul'daki Küçük Sanayi Sitelerinin Yakalara Göre Alansal Büyüklükleri ve Yüzde Oranları

Küçük Sanayi Sitesi	Avrupa Yakası		Anadolu Yakası		İstanbul Geneli	
	Ha	Oran (%)	Ha	Oran (%)	Ha	Oran (%)
	398,9	73	150,0	27	548,9	100

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

Avrupa Yakası'nda 398,9 ha ve Anadolu Yakası'nda 150 ha olmak üzere İstanbul genelinde 548,9 ha küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. Küçük sanayi sitelerinin %73'ü Avrupa Yakası'nda yer alırken, %27'si Anadolu Yakası'nda yer almaktadır.

2.10.2.2.3. Nakliye Ambarları

İstanbul'da nakliye ambarı olarak işlevlendirilen tek alan Topkapı Nakliyeciler Sitesi'dir.



Harita 2.50. Nakliye Ambarları

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi CBS Müdürlüğü, 2016) verileri analiz kapsamında güncellenerek hazırlanmıştır.

İstanbul Topkapı semtinde Ambarlar olarak bilinen mekân 1965 yılında İstanbul şehrinin ihracat ve ithalatında oluşan yük taşımacılığı hizmetlerini karşılamak amacıyla kurulmuş ve Nakliyeciler Sitesi olarak hizmete başlamıştır.

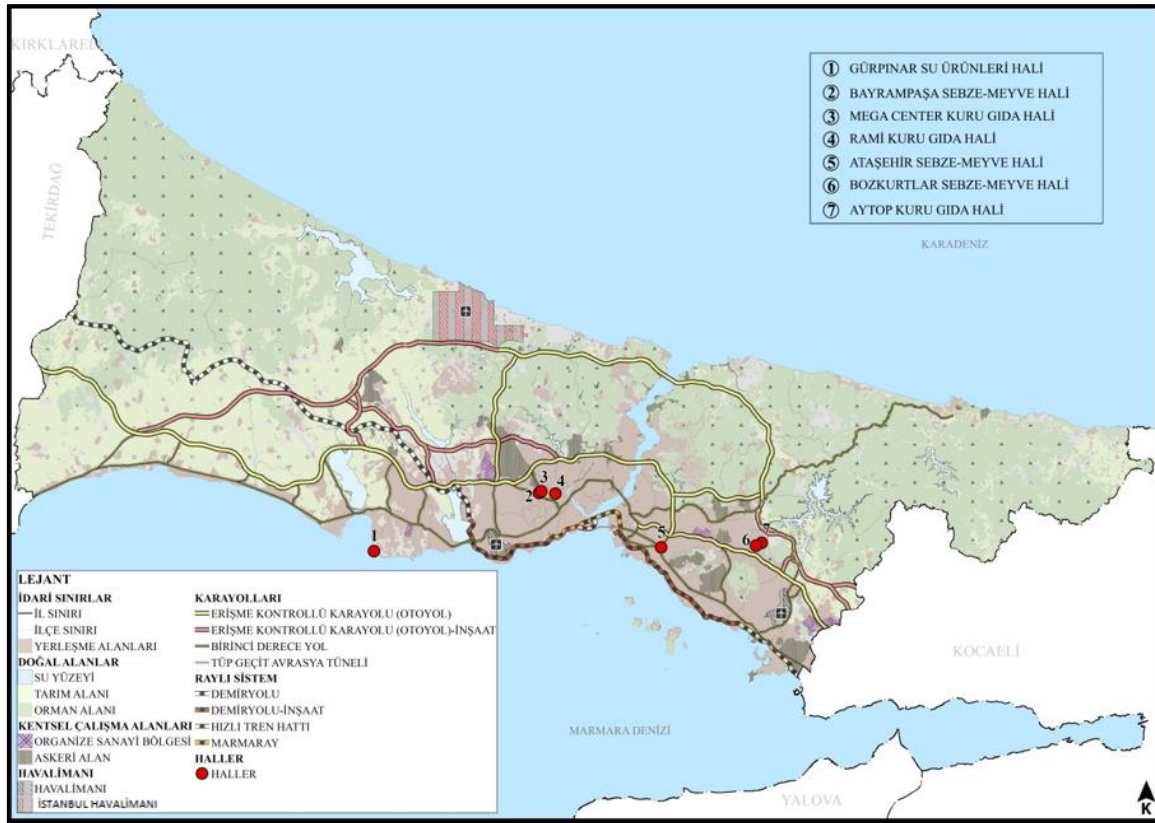
Topkapı'da bulunan ambarda yaklaşık 1.200 iş sahibi, 1.500 işçi, 1.000 kamyon şoförü, 600 muavin, 500 adet müşavir ve 5.000'in üstünde insan çalışmaktadır. Şehir içinde; kamyonet veya

⁵⁴ TMMOB Makine Mühendisleri Odası: Organize Sanayi Bölgeleri, Küçük Sanayi Siteleri, Teknoparklar Oda Raporu, MMO/584, 2012.

pikaplarla ev ve işyerlerinden Topkapı ambarlarına mal gelmekte ve yüklenen kamyonlar ise saat 10:30-21:00 arasında çıkış yapmaktadır. Günde 5.000 ile 10.000 araç giriş-çıkışının yapıldığı ambarın en yoğun günü cuma, en az yoğun günü ise pazartesidir. Haftanın beş günü faaliyette olan ambarda cumartesi-pazar günleri taşımacılık yapılmamaktadır. Ambardan mal almak üzere ayda ortalama 10.000 adet kamyon giriş-çıkış yapmakta, bu giriş saat 14:00'ten itibaren başlayarak akşam 22:00'ye kadar devam etmektedir.⁵⁵

2.10.2.2.4. Haller

İstanbul'da 3 sebze ve meyve hali, 3 kuru gıda hali ve 1 su ürünleri hali olmak üzere toplam olarak 7 adet hal yer almaktadır.



Harita 2.51. İstanbul Hal Konumları

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi CBS Müdürlüğü, 2016) verileri analiz kapsamında güncellenerek hazırlanmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı çalışmalar sonucunda Anadolu Yakası'nda yer alan sebze-meyve halinin, şehir trafiğinin içinde kalması sebebiyle ve şehir içinde oluşturduğu kamyon trafiğini azaltmak amacıyla halin Tuzla'ya taşınması kararı alınmıştır. Ayrıca Avrupa Yakası'nda da bir hal yapılması düşünülmektedir.

2.10.2.2.5. Atık Lojistiği

Bu bölümde katı atık aktarma istasyonları, düzenli depolama alanları, hafriyat toprağı ve inşaat yıkıntı atıkları alanları, kompost ve geri kazanım tesisleri ve tıbbi atık tesisi incelenmiştir.

⁵⁵ Zeytinburnu Belediyesi Resmi İnternet Sitesi, *Ambarlar Sitesi, Topkapı Nakliyat Ambarı İstanbul'un tüm yükünü çekiyor*, <http://www.zeytinburnu.com.tr/Sayfa/36/sectorler/ambarlar-sitesi.aspx> (08 Mart 2016).

2.10.2.2.5.1 Katı Atık Aktarma İstasyonları

Anadolu Yakası'nda Aydınlı, Küçükbakkalköy, Hekimbaşı ve Şile; Avrupa Yakası'nda ise Baruthane, Yenibosna, Halkalı ve Silivri olmak üzere toplamda 8 adet katı atık aktarma istasyonu bulunmaktadır.



Harita 2.52. İstanbul'daki Katı Atık Aktarma İstasyonları

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü, 2015a) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İstanbul genelinde toplanan ve düzenli depolama sahalarında bertaraf edilen günlük evsel katı atık miktarı 16.500 tona ulaşmıştır. Bu evsel katı atığın ortalama 14.500 tonu ilçe belediyesi çöp kamyonları tarafından ortalama 600-700 sefer arasında şehrin muhtelif yerlerinde hizmet veren 8 adet katı atık aktarma istasyonuna ve buradan da Avrupa ve Asya Yakası'ndaki Düzenli Depolama Sahalarına taşınmaktadır.⁵⁶

Tabloda Avrupa Yakası'nda bulunan katı atık aktarma istasyonları, ortalama günlük atık miktarları, ortalama günlük sefer sayıları, yüzölçümleri ve atık üreten ilçeler gösterilmektedir.

⁵⁶ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Atık Yönetimi Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi, 2016b, *Katı Atık Aktarım İstasyonları*, <http://atikyonetimi.ibb.gov.tr/hizmetlerimiz/kati-atik-aktarim-istasyonlari/> (08 Mart 2016).

Tablo 2.26. Avrupa Yakası'ndaki Katı Atık Aktarma İstasyonlarının Ortalama Atık Miktarı, Yüzölçümü ve Atık Üreten İlçeler

	Avrupa Yakası Aktarma İstasyonları	Ortalama Atık Miktarı (Ton/Gün)	Ortalama Günlük Sefer Sayısı	Yüzölçümü (m ²)	Atık Üreten İlçeler
5	Baruthane Aktarma İstasyonu	2.300	123	6.000	Beşiktaş, Beyoğlu, Fatih, Eyüp, Kâğıthane, Şişli, Gaziosmanpaşa, Sarıyer
6	Yenibosna Aktarma İstasyonu	2.750	136	33.000	Bahçelievler, Bakırköy, Fatih, Zeytinburnu, Bağcılar, Güngören
7	Halkalı Aktarma İstasyonu	3.300	156	35.000	Avcılar, Başakşehir, Bayrampaşa, Beylikdüzü, Büyükçekmece, Esenyurt, Esenler, Sultangazi, Küçükçekmece
8	Silivri Aktarma İstasyonu	560	27	11.950	Silivri, Çatalca, Büyükçekmece

Kaynak: (<http://atikyonetimi.ibb.gov.tr>, (2016b), Erişim Tarihi:08.03.2016)

Avrupa Yakası'nda günlük en fazla atık gelen aktarma istasyonu Halkalı'dır. Bu istasyona en fazla atık üreten ilçeler ise Küçükçekmece ve Esenyurt ilçeleridir.

İlçe belediyeleri topladıkları katı atıkları en yakın aktarma istasyonuna getirmektedir.

Avrupa Yakası'ndaki belediyeler; Beşiktaş, Beyoğlu, Fatih, Eyüp, Kâğıthane, Şişli, Gaziosmanpaşa ve Sarıyer ilçeleri Baruthane aktarma istasyonuna; Bahçelievler, Bakırköy, Fatih, Zeytinburnu, Bağcılar ve Güngören ilçeleri Yenibosna aktarma istasyonuna; Avcılar, Başakşehir, Bayrampaşa, Beylikdüzü, Büyükçekmece, Esenyurt, Esenler, Sultangazi ve Küçükçekmece ilçeleri Halkalı aktarma istasyonuna; Silivri, Çatalca ve Büyükçekmece ilçeleri ise Silivri aktarma istasyonuna getirmektedir. Arnavutköy ilçesi ise topladığı atıkları, katı atık aktarma istasyonuna döküm yapmadan direkt Odayeri Düzenli Depolama İstasyonu'na getirmektedir.

Katı atık aktarma istasyonlarından düzenli depolama sahalarına yapılan günlük ortalama sefer sayılarına bakıldığında en fazla seferin günlük ortalama katı atık miktarı en fazla olan Halkalı aktarma istasyonundan yapıldığı görülmektedir. Ayrıca en az sefer de günlük ortalama katı atık miktarı en az olan Şile aktarma istasyonundan yapılmaktadır.

Gelişmiş ülkelerin fazla nüfuslu şehirlerinde katı atık aktarma istasyonu sayısı 50.000-100.000 kişi için yaklaşık 1 iken İstanbul'da yaklaşık 2.000.000 kişi için bir istasyon düşmektedir. Bu nedenle kent içinde yer alan 8 katı atık aktarma istasyonuna ilaveten Başakşehir, Sancaktepe, Büyükçekmece, Esenler ve Hasdal'da 5 katı atık aktarma istasyonu yapılması planlanmaktadır.⁵⁷

2.10.2.2.5.2 Düzenli Depolama Alanları

İstanbul'da toplanan ve transfer merkezlerine getirilen katı atıklar Asya Yakası'nda Şile/Kömürcüoda Düzenli Depolama Alanı ile Avrupa Yakası'nda Eyüp/Odayeri Düzenli Depolama Alanı ve Silivri/Seymen Düzenli Depolama Alanı'nda depolanarak bertaraf edilmektedir.⁵⁸

⁵⁷ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı, 2016a, *Kurum Görüşleri* (25 Nisan 2016).

⁵⁸ İstanbul Büyükşehir Belediyesi: *Faaliyet Raporu*, 2014, s. 160-162.



Harita 2.53. Düzenli Depolama Alanları Konumları

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü, 2015b) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tabloda İstanbul'daki düzenli depolama alanları, ortalama atık miktarı, toplam alan, kalan depolama kapasitesi ve tahmini ömürleri gösterilmektedir.

Tablo 2.27.: İstanbul'daki Düzenli Depolama Alanlarının Ortalama Atık Miktarı, Toplam Alan, Toplam Depolama ve Tahmini Ömürleri

Düzenli Depolama Alanları					
Bölge	Alan	Ortalama Atık Miktarı (Ton/Gün)	Toplam Alan (ha)	Kalan Depolama Kapasitesi (Ton)	Tahmini Ömür
Anadolu Yakası	Kömürcüoda Düzenli Depolama Alanı	5.500	233	40 milyon	2030
Avrupa Yakası	Odayeri Düzenli Depolama Alanı	10.500	260	62 milyon	2030
Avrupa Yakası	Silivri Seymen Düzenli Depolama Alanı	500	227	74 milyon	2047

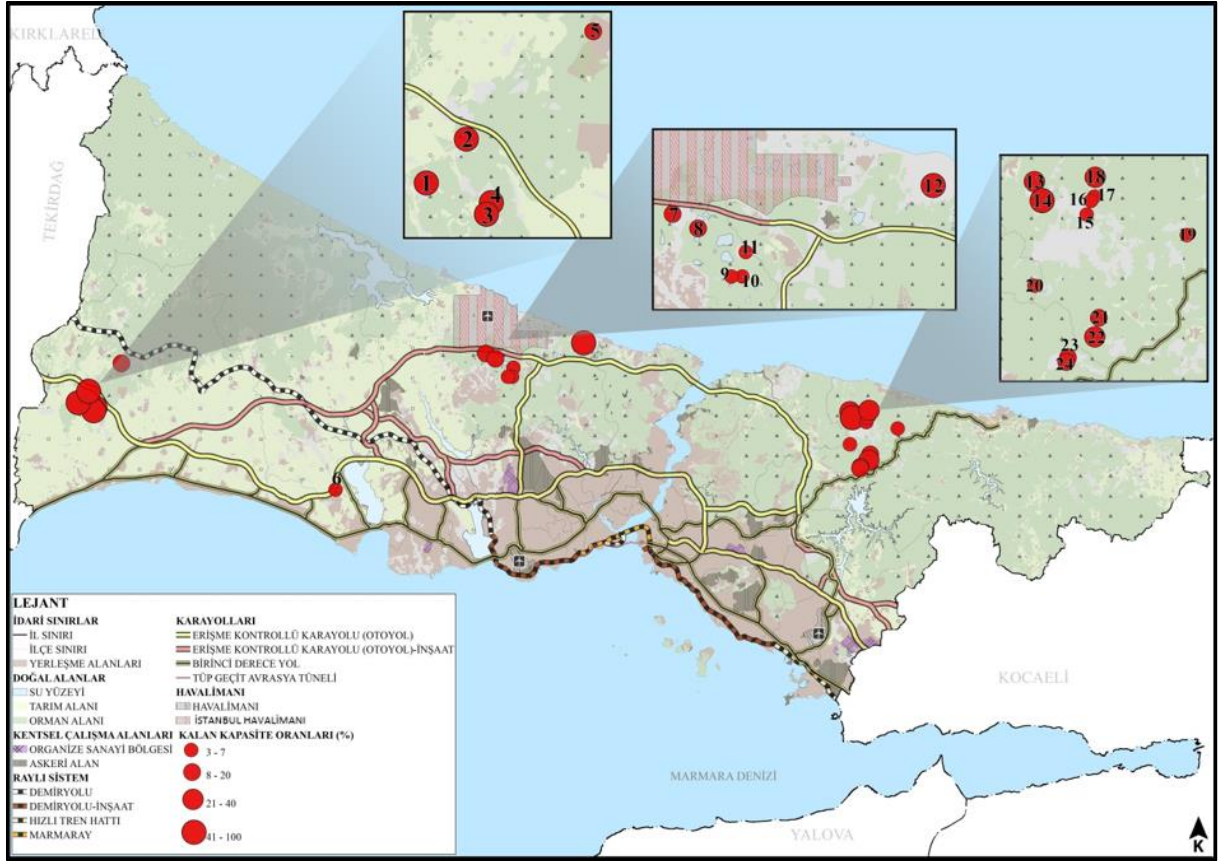
Kaynak: (İSTAÇ, 2015) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İstanbul'daki katı atık miktarı daha çok Odayeri Düzenli Depolama Tesisi'ne getirilmektedir.

Depolama tesisleri incelendiğinde ise Silivri Seymen Düzenli Depolama Tesisi'nin diğer tesislere göre kalan kapasitesi ve kalan ömrü daha fazladır.

2.10.2.2.5.3 Hafriyat Toprağı ve İnşaat Yıkıntı Atıkları

Kent içinde yer alan hafriyat toprağı ve inşaat yıkıntı atıklarının tekrar kullanılması ve geri kazanılmasıyla ilgili İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştirak firmasına ait olan alanlar haritada gösterilmektedir.



Harita 2.54. Hafriyat Toprağı ve İnşaat Yıkıntı Atıklarının Tekrar Kullanılması ve Geri Kazanılması İle İlgili Alanlar
Kaynak: (İSTAÇ A.Ş., 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Avrupa Yakası'nda 12, Anadolu Yakası'nda da 12 olmak üzere toplam 24 hafriyat toprağı ve inşaat yıkıntı atıklarının tekrar kullanılması ve geri kazanılmasıyla ilgili alan bulunmaktadır. Bu alanlarda ortalama kalan kullanım kapasitesi yaklaşık %30 civarındadır.

Antrepoların gümrük müdürlüklerine göre dağılımı Tabloda gösterilmektedir.

Tablo 2.28. 2014 Yılı Gümrük Müdürlüklerine Bağlı Antrepoların Sayısı

Gümrük	Antrepo Sayısı
Halkalı Gümrük Müdürlüğü	135
Erenköy Gümrük Müdürlüğü	81
Ambarlı Gümrük Müdürlüğü	64
A.H.L. Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü	38
A.H.L. Kargo Gümrük Müdürlüğü	31
Karaköy Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü	22
Haydarpaşa Gümrük Müdürlüğü	37
Sabiha Gökçen Havalimanı Gümrük Müdürlüğü	13
Yeşilköy Gümrük Müdürlüğü	9
Beylikdüzü Akaryakıt Gümrük Müdürlüğü	8
İstanbul Deri Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğü	1
Toplam	439

Kaynak: (İstanbul Kalkınma Ajansı, 2014b, s. 112)

İstanbul Ticaret Odası verilerine göre kent içinde depolama ve ambarlama yapan firma sayısı 290 adettir.

2.10.2.2.7. Parlayıcı ve Patlayıcı Madde Depoları

International Maritime Organization ve International Maritime Classification Organization sınıflamasına göre Class 2-9'a giren yanıcı, parlayıcı ve tehlikeli (yüksek parlayıcılık özelliğine sahip olan bomba, roket mermisi, dinamit vb. hariç) kimyasal maddeler bu depolarda saklanmaktadır.

İstanbul'da parlayıcı ve patlayıcı madde depolama alanları sadece gümrüklerde bulunmakta, kentin ayrı bir alanında arazi kullanım kararı bulunmamaktadır.

Parlayıcı ve patlayıcı madde bulunduran gümrüklerin antrepo sayıları tabloda gösterilmektedir.

Tablo 2.29. Parlayıcı ve Patlayıcı Madde Bulunduran Gümrüklerin Antrepo Sayıları

Parlayıcı ve Patlayıcı Madde Bulunduran Antrepolar	Antrepoların Sayısı
Halkalı Gümrük Müdürlüğü	2
Beylikdüzü Akaryakıt Gümrük Müdürlüğü	8
Ahl Gümrük Müdürlüğü	5
Haydarpaşa Gümrük Müdürlüğü	3
Erenköy Gümrük Müdürlüğü	3
Toplam	21

Kaynak: (mülga T.C. Gümrük Bakanlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü, 2016)

5 gümrük müdürlüğüne ait 292 antreponun %7,19'u parlayıcı ve patlayıcı madde bulundurmaktadır.

2.10.2.2.8. Değerlendirme

İstanbul'daki lojistik odaklar başlıca; 8 organize sanayi bölgesi, farklı bölgelerde yer alan küçük sanayi siteleri, nakliye ambarı, 7 hal, 8 katı atık aktarma tesisi ve 439 adet antrepodur. Lojistik odaklar kent içinde dağınık halde bulunmaktadır.

OSB'lerin kent içinde kapladıkları toplam alan 2.149 ha olup, bu alanlarda yaklaşık 310.000 kişi istihdam edilmektedir.⁶²

İstanbul'daki OSB'lerin TEM otoyolu üzerinde bulunması sebebiyle kent içi ulaşımında aktif olarak kullanılmakta ve kent trafiğini arttırmaktadır. Bu da kent içi ulaşımını olumsuz yönde etkilemektedir.

Kent içindeki küçük sanayi sitelerine bakıldığında; Avrupa Yakası'nda 398,9 ha ve Anadolu Yakası'nda 150 ha olmak üzere İstanbul genelinde 548,9 ha küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. Küçük sanayi sitelerinin ilçelere dağılımına bakıldığında %11,87 oranla Bayrampaşa, %11,68 oranla Beylikdüzü ve %10,48 oranla Esenyurt ilçelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. İlçe merkezlerinde yoğunlaşan küçük sanayi siteleri kent içinde trafiğin oluşmasında önemli bir paya sahiptir.

Kent içi lojistik odaklardan biri olan nakliye ambarı Topkapı'da olup, TEM yoluna 15 km mesafede yer almaktadır. Daha önce uluslararası karayolu ağında 1.derecede öneme sahip iken bugün ise 2. derece yol niteliğindeki D100 karayoluna 500 m mesafede konuşlanmış olup stratejik öneme sahip bir alandır. Bulunduğu mevkii itibarı ile şehir merkezinde olması, İstanbul trafik uygulamalarında Boğaziçi Köprüsü'nün kamyon-kamyonet trafiğine kapalı olması ve belirli saatlerde şehir içi trafiğinin önemli akslarında kamyon yasağının bulunması nedeni ile ulusal ulaşım şebekesi ile entegrasyonunda problemler mevcuttur. Ulaşılabilirlik açısından ise uygun bir bölgede yer almamaktadır. D100 karayoluyla bağlandığı noktalarda birçok kavşak sorunları ile karşı karşıyadır. Yol ve kavşak standartları kamyon trafiğine rahat imkân sağlamadığından dolayı sorunlar oluşturmaktadır.⁶³

Topkapı Ambarı, İstanbul'un mevcut nüfusuna ve hizmet vermekte olduğu bölgeye göre yeterli kapasite ve niteliğe sahip değildir. Artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılaması amacıyla mekânsal büyüyebileceği; ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve kapasite bakımından daha uygun alanlara tasfiyesi gereklidir. Bu amaçla yer seçiminde İstanbul'un mevcut ulaşım yoğunluğuna artı yük getirmeyecek, sanayi bölgelerine ve büyük mekânlar isteyen kentsel hizmet alanlarına yakın olacak yeterli büyüklükte bir alanın ayrılması gereklidir.⁶⁴

Hallere bakıldığında ise; kent içinde 3 sebze ve meyve hali, 3 kuru gıda hali ve 1 su ürünleri hali olmak üzere toplam olarak 7 adet hal yer almaktadır.

Bayrampaşa Sebze ve Meyve Hali, D100 ve TEM otoyollarının tam ortasında yer alan, karayoluna ulaşım bağlantıları bulunan anayol üzerinde stratejik öneme sahip bir alanda konumlanmıştır. Şehrin içinde olması, buna karşın yerleşim yeri içine fazla girmemiş olması ve ana ulaşım bağlantılarının yanında bulunması, bu sayede İstanbul'un en önemli iki yolu ile de

⁶² T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Bölge Müdürlüğü, *Kurum Görüşü*, 2016.

⁶³ İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi, *Nakliye Ambarları Raporu*, 2005a.

⁶⁴ Zeytinburnu Belediyesi Resmi İnternet Sitesi, Ambarlar Sitesi, *Topkapı Nakliyat Ambarı İstanbul'un tüm yükünü çekiyor*, <http://www.zeytinburnu.com.tr/Sayfa/36/sectorler/ambarlar-sitesi.aspx> (08 Mart 2016).

direk ulaşılabilme olanağına sahip olması itibariyle ulaşım açısından son derece avantajlı bir konumdadır.

Ataşehir Sebze ve Meyve Hali, D100 Otoyolu üzerinde bulunan Kozyatağı Kavşağı'nda ve TEM Otoyolu'na bağlanan önemli bir noktada konumlanmıştır. Ancak bulunduğu bölge, halin kurulduğu tarihten bu yana oldukça gelişmiştir. Bu nedenle hal giderek şehrin içinde kalmıştır. şu anda ise hal gibi yoğun trafik oluşturan bir iş bölgesinin D100 ve TEM otoyollarına bağlanan özel yollarının olmaması nedeniyle şehir içi trafiğine büyük bir yük gelmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı çalışmalar sonucunda Anadolu Yakası'nda yer alan sebze ve meyve halinin, şehir trafiğinin içinde kalması sebebiyle ve şehir içinde oluşturduğu kamyon trafiğini azaltmak amacıyla halin Tuzla'ya taşınması kararı alınmıştır. Ayrıca Avrupa Yakası'nda da bir hal yapılması dūřünölmektedir.

Anadolu Yakası'nda Aydınlı, Küçükbakkalköy, Hekimbaşı ve şile; Avrupa Yakası'nda ise Baruthane, Yenibosna, Halkalı ve Silivri olmak üzere toplamda 8 adet katı atık aktarma istasyonu kent içinde yer alan lojistik odaklardandır.

İstanbul'da en fazla atık depolanan düzenli depolama sahası Odayeri'dir. Odayeri ve Kömürcüoda depolama tesislerinin tahmini ömürleri 2030 yılında son bulacağı için yeni düzenli depolama alanlarına ihtiyaç doğacaktır. Ayrıca 3. Havalimanının açılmasıyla Odayeri Düzenli Depolama Alanı'nda açık yakma işlemi yapılamayacağından bu işlem için alternatif bir alana ihtiyaç vardır.

Atık lojistiğinde yer alan hafriyat döküm alanları incelendiğinde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki ve diğer özel firmalara ait olan hafriyat alanları, 18 adet Avrupa Yakası'nda ve 14 adet Anadolu Yakası'nda olmak üzere toplamda 32 adettir. Hafriyat döküm alanlarının, kentin yeni gelişim gösteren alanlarına yakın mesafelerde konumlandığı gözlenmektedir.

Lojistik hizmetlerin depolama aşamasında yer alan antrepolar, gümrüklerin içerisinde hizmet vermekte, depo alanları ise kent içinde dağınık halde bulunmaktadır. İstanbul'da parlayıcı ve patlayıcı madde depolama alanları sadece gümrüklerde bulunmakta, kentin ayrı bir alanında arazi kullanım kararı bulunmamaktadır.

2.10.2.3. LOJİSTİK TERMİNALLER

Lojistik terminaller; yükün şehir içi hareketinde başladığı, sona erdiği ya da idare edildiği yerler olup hem ulusal hem de uluslararası düzeydeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtımını ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işleticiler tarafından yürütüldüğü bölgelerdir. Ayrıca lojistik terminaller yüklerin toplandığı birleştirildiği ve dağıtımının yapılmış olduğu deniz, hava, kara terminalleri olarak hizmet vermektedir.

İstanbul İli genelinde lojistik terminaller,

- Limanlar
 - Havalimanları
 - Demiryolu Yükleme Terminalleri
 - Gümrük Alanları
- olarak sıralanmaktadır.

2.10.2.3.1. Limanlar

İstanbul'da lojistik hizmeti veren limanlar Haydarpaşa Limanı, Ambarlı Limanı, Pendik Limanı, Tuzla Limanı, Silivri Limanı ve Zeyport Limanı'dır.



Harita 2.58. İstanbul'daki Limanların Konumları

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.10.2.3.2. Havalimanları

İstanbul'da Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı havayolu yük taşımacılığına hizmet etmektedir. Ancak İstanbul Havalimanının ilk etabının hizmete girmesiyle Atatürk Havalimanı yolcu taşımacılığına kapatılmıştır. Ayrıca İstanbul Havalimanı (3. Havalimanı) Arnavutköy civarında planlanmış ve ilk etabı hizmete girmiş ve diğer etaplarıyla ilgili inşai faaliyetler devam etmektedir.



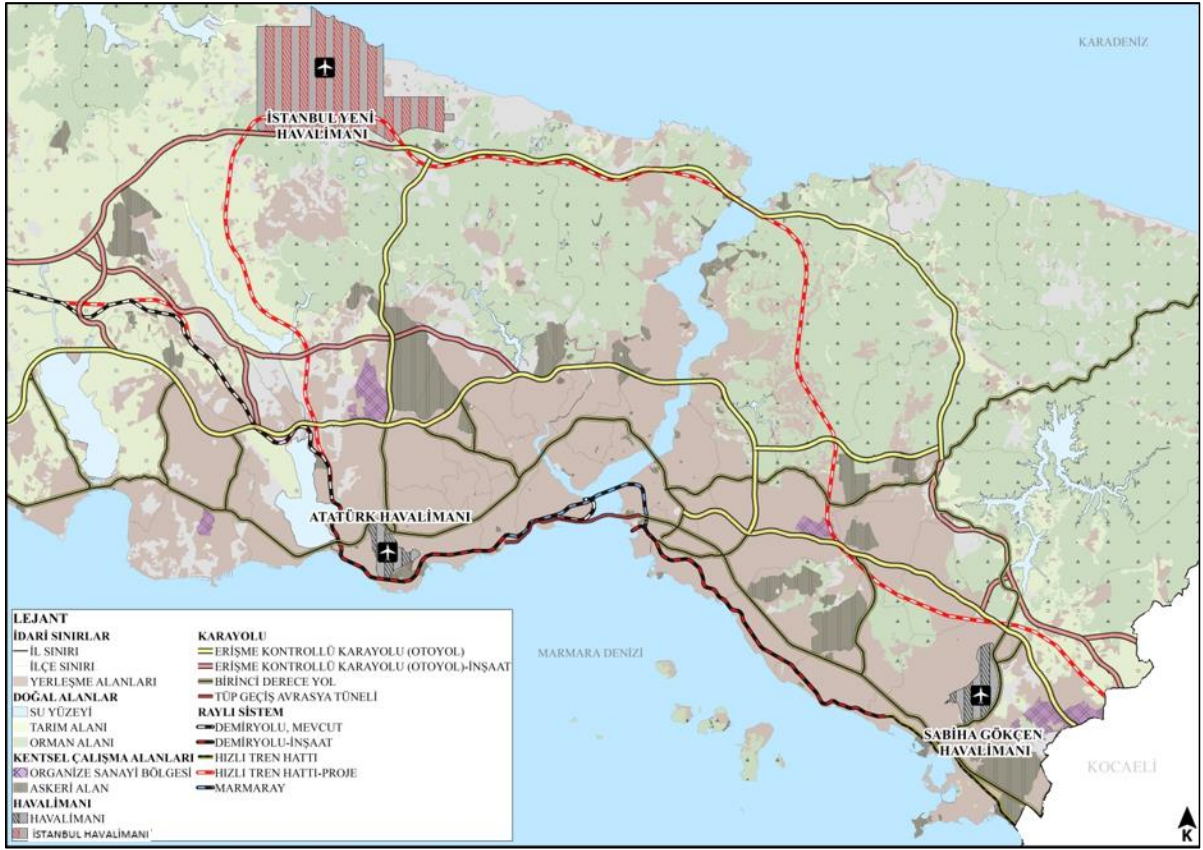
Harita 2.59. Havalimanları Konumları

Kaynak: (mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015); (mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014d) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İstanbul Havalimanı

İstanbul; ekonomik yapısı, ulaşım, ulaştırma yönüyle ve ülkelerarası insan-yük taşıma ve aktarma yapmak için önemli bir konuma sahiptir. Bu sebepten dolayı mevcut havalimanlarının kapasitesini doldurduğu ve Atatürk Havalimanı'nın şehir içinde kalması sebebiyle büyüme gösteremediği görülmektedir. Bu nedendendir ki İstanbul, yeni havalimanına ihtiyaç duymaktadır.

Bu ihtiyaca cevap verecek bölgesel ölçekte bir havalimanı Arnavutköy'de planlanmıştır. 29 Ekim 2018'de hizmete giren İstanbul Havalimanı ekonomik açıdan İstanbul için büyük bir önem arz etmektedir.



Harita 2.60. İstanbul Yeni Havalimanı Konumu ve Bağlantı Yolları

Kaynak: (İstanbul Ulaşım Haberleşme ve Güvenlik Teknolojileri A.Ş., 2015) verileriyle düzenlenmiştir.

İstanbul Havalimanı, İstanbul'un kuzeyinde Karadeniz sahiline ve Terkos Gölü'ne yakındır. Arnavutköy-Göktürk-Çatalca Kavşağı ile Akpınar ve Yeniköy köyleri arasındaki 7700 hektarlık alanda yer almaktadır.

Havalimanının % 80'i kamuya ait alanlardan oluşmaktadır. Havalimanına, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu ve D020 Devlet Yolu (Edirne-Adapazarı arası 11 bölümden oluşan devlet yolu) ile lastik tekerlekli taşıtların ulaşımı sağlanacaktır.

Metro ve hızlı tren ile raylı sistem bağlantıları sağlanıp, havalimanının toplu taşıma sistemi ile entegrasyonu sağlanacaktır.⁶⁵ İstanbul Havalimanı'nın yapılması ile birlikte hem yük hem de yolcu taşımacılığı açısından İstanbul ve Türkiye, Dünya'da önemli lojistik merkezlerden biri haline gelecektir.

İlk aşamada 1,4 milyon m²'lik bir alanın kurulması, ilerleyen aşamalarda 200.000 m² daha eklenerek 1,6 milyon m² büyüklüğe ulaştırılması planlanan kargo/lojistik merkezi, İstanbul Yeni Havalimanı'nı lojistik konusunda önemli hale getirecektir. Kargo/lojistik merkezinin ilk aşamada yıllık çevrilebilecek hava kargo tonaj kapasitesi maksimum 5,5 milyon ton olacaktır. İkinci ve üçüncü aşamalar için ise kargo kapasitesi yıllık 6 milyon tona kadar çıkartılabilecek genişleme alanları bırakılmıştır.⁶⁶

⁶⁵ İstanbul Ulaşım Haberleşme ve Güvenlik Teknolojileri A.Ş., İstanbul Yeni Havalimanı Trafik Etki Analizi Final Raporu, 2015.

⁶⁶ İGA Resmi İnternet Sitesi, İstanbul Yeni Havalimanı, Kargo-Lojistik Merkezi, <http://igairport.com/istanbul-yeni-havalimani/ticari-i-sbirlikleri/kargo-lojistik-merkezi> (6 Mayıs 2016).

Bu durumda Türkiye'deki havaalanlarında taşınan yük miktarı %179 oranında, Marmara Bölgesi'ndeki havaalanlarında taşınan yük miktarının büyük bir bölümü İstanbul'daki havaalanlarından karşılandığından taşınan yük miktarları %263 oranında artış göstererek hava kargo taşımacılığında İstanbul çok önemli hale gelecektir.

Buna göre söz konusu projeksiyon yılları için havalimanının kapılarından giriş-çıkış yapan taşıtlardan otomobilin oranı ortalama %79'dur. Kamyonların payı yıllara göre pek bir değişiklik göstermeyerek %11 civarındadır. Panelvanlar %6 ve servis araçları ise %4 olarak paylarını korumuşlardır. İstanbul Yeni Havalimanı'na günlük gelen-giden ağır taşıt, kamyon ve kamyonet dağılımları aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 2.30. Yeni Havalimanı Günlük Gelen-Giden Ağır Taşıt, Kamyon ve Kamyonet Dağılımı

	2018	2019	2021	2023	2025	2030	2035
Gelen Taşıt	9.520	9.886	10.677	11.213	11.533	14.706	16.739
Giden Taşıt	9.375	9.737	10.516	11.043	11.359	14.484	16.489
Toplam	18.895	19.623	21.193	22.256	22.892	29.190	33.228

Kaynak: (İstanbul Ulaşım Haberleşme ve Güvenlik Teknolojileri A.Ş., 2015)

Yeni havalimanı projesinde yer alan fonksiyonların tamamlanma süreci doğrultusunda lojistik taşımacılığında kullanılan taşıtlarda artış olduğu görülmektedir.

Aynı anda 30'un üzerinde geniş gövdeli kargo uçağının yanaşabileceği kargo/lojistik merkezinde antrepo, acente binaları, gümrük ofisleri ve tüm kargo/lojistik operasyonlar bir arada yer alacaktır. Alan içerisinde çalışanların ve iş amaçlı bu bölgeyi kullanan kişilerin işlerini kolaylaştırmak adına bankacılık hizmetleri, araç otoparkları ve tır parkları, test laboratuvarları gibi hizmetler de bulunacaktır. Yoğun saatlerde yolcu ve çalışanların alana trafiksiz ulaşması için ayrı bir giriş yolu da planlanmıştır.⁶⁷

2.10.2.3.3. Demiryolu Yükleme Terminalleri

İstanbul'da kent içinde yer alan TCDD'ye ait demiryolu yük terminalleri Halkalı, İspartakule ve Çatalca terminalleridir. Bunlardan İspartakule ve Çatalca terminali 2016 yılı itibariyle faaliyette olan terminallerdir. Haydarpaşa terminali ise 2013 yılından itibaren hizmet vermemektedir.

⁶⁷ İGA Resmi İnternet Sitesi, İstanbul Yeni Havalimanı, *Kargo-Lojistik Merkezi*, <http://igairport.com/istanbul-yeni-havalimanı/ticari-i-sbirlikleri/kargo-lojistik-merkezi> (6 Mayıs 2016).



Harita 2.62. İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'ne Bağlı Gümrükler

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

Mart 2016'da Halkalı Gümrük Müdürlüğü Çatalca/Muratbey mahallesine taşınmıştır. Bu gümrüğün yerine Halkalı Gar Gümrük Müdürlüğü açılmıştır.

Gümrüklerin ihracat-ithalat değerlerine göre en fazla ihracat değerine sahip gümrük 19.754.115.430 \$ ile Halkalı Gümrük Müdürlüğü, en fazla ithalat değerine sahip gümrük ise 18.419.487.727 \$ ile Atatürk Havalimanı Kargo Gümrük Müdürlüğü'dür.

2.10.2.3.5. Değerlendirme

Kent içi lojistik mekânsal fonksiyonlardan biri olan lojistik terminaler; limanlar, havalimanları, demiryolu yükleme terminaleri, gümrükler ve serbest bölgelerdir.

Türkiye'de bulunan limanların çoğu Marmara Bölgesi'nde yer almaktadır. Bununla birlikte Marmara Denizi, kıyı yapılarının en yoğun olduğu bölgedir. İstanbul'da yüke hizmet eden Haydarpaşa Limanı, Ambarlı Limanı, Pendik Limanı, Tuzla Limanı, Silivri Limanı ve Zeyport Limanı olmak üzere 6 liman yer almaktadır.

Marmara Bölgesi'nde Ambarlı Liman Tesisleri ve Haydarpaşa Limanı dışında ciddi bir konteyner kapasitesine sahip liman yoktur. Özellikle de Ambarlı Liman Tesisleri neredeyse en üst kapasitede konteyner elleçleme hizmeti vermekte ve yatırımlarla bu kapasiteyi daha da artırma çabasıdadır. Ancak bu tesis konumu itibariyle zaten yoğun olan İstanbul karayolu trafiğine çok yük bindirmektedir. Ambarlı Limanı'na gelen bir konteyner karayoluyla buradan yola çıkıp Anadolu'ya gitmektedir. Bu da çok uzun bir karayolu yolculuğu demektir ve bu yol trafiğin en yoğun yaşandığı kent olan İstanbul üzerinden geçmektedir. Bunun dışında Ambarlı Limanı'nın önemli sorunlarından biri limanın hemen arkasında hızla kentleşen bölgedir. Hızlı

kentleşme ile mevcut karayolu altyapısının ihtiyaca cevap veremez hale gelmesi kuvvetle muhtemeldir. Bu da limanın art bölgeyle olan bağlantılarını büyük ölçüde aksatacaktır. Kentleşmenin bir sonucu olarak tıpkı Haydarpaşa örneğinde olduğu gibi Ambarlı Limanı'nın da bir süre sonra yerleşim birimi içinde kalması ve bunun yerleşimi olumsuz etkileyeceğinin öne sürülmesi gelecekteki muhtemel sıkıntılar arasında yer almaktadır.⁷¹

Ambarlı Limanı yük hareketleri bakımından incelendiğinde; 2015 yılında Türkiye'deki liman elleçlemelerinin %9'unu, transit yük elleçlemelerinin %13'ünü ve konteyner elleçlemelerinin %38'ini gerçekleştirmiştir.⁷² Limanın 2011-2014 yılında bölge ve ülke çapındaki payı giderek artarken 2015 yılında azalma göstermiştir. Bunun nedeni Marmara Bölgesi'nde Tekirdağ ve Kocaeli limanlarının, Türkiye'de ise BOTAŞ (Ceyhan) ve İskenderun limanlarının toplam yük elleçlemede öne çıkmasıdır.

Ülkemiz coğrafi konum itibarıyla transit taşımacılık açısından elverişli bir konumda bulunmasına rağmen, transit yük taşımacılığı toplam uluslararası yük taşımacılığının %1,2'si civarındadır. Transit taşımacılık son yıllarda Türkiye'yi Avrupa-Ortadoğu ve Avrupa-Asya transit taşımacılık koridorlarının dışında bırakan gelişmeler nedeniyle ciddi şekilde düşmüştür.⁷³ Haydarpaşa Limanı yük hareketleri bakımından incelendiğinde ise; 2015 yılında Türkiye'deki liman elleçlemelerinin %0,8'ini ve konteyner elleçlemelerinin %1'ini gerçekleştirmiştir.⁷⁴ Haydarpaşa Limanı'nda transit yük elleçlemesi yapılmamaktadır. Limanın 2011-2014 yılında bölge ve ülke çapındaki payı giderek artarken 2015 yılında azalma göstermiştir. Bunun nedeni Marmara Bölgesi'nde Tekirdağ ve Kocaeli limanlarında elleçlenen yük miktarından etkilenmesi ve bu iki limanın hinterlandından yük çekmesinden dolayıdır. Türkiye'deki payında olan düşüşün nedeni ise BOTAŞ (Ceyhan) limanının toplam yük elleçlemede öne çıkmasıdır. Türkiye'deki limanlarda Ro-Ro seferlerinde taşınan araç sayısının %45'ini Haydarpaşa Limanı, %40'ını ise Pendik Limanı gerçekleştirmektedir.⁷⁵ Bu limanların İstanbul ve Marmara Bölgesi içindeki payı 2014 yılından itibaren azalış göstermiştir. Bunun nedeni o dönemde Derince ve Tuzla limanlarında taşınan araç sayısından etkilenmeleridir. 2015 yılında ise Pendik Limanı önemli bir atılım gerçekleştirerek diğer limanlar içindeki payını yükseltmiştir.

İstanbul'da bulunan Atatürk ve Sabiha Gökçen havalimanları yolcu ve yük taşımacılığına hizmet etmektedir. Ayrıca yapılmakta olan İstanbul Havalimanı tam kapasite ile faaliyete geçtiğinde Türkiye'deki havaalanlarında taşınan yük miktarı %179 oranında, Marmara Bölgesi'ndeki havaalanlarında taşınan yük miktarının büyük bir bölümü İstanbul'daki havaalanlarından karşılandığından taşınan yük miktarları %263 oranında artış göstererek hava kargo taşımacılığında İstanbul çok önemli hale gelecektir.⁷⁶

Havayolu yük taşımacılığına bakıldığında; Atatürk Havalimanı'nda taşınan yük yıllık ortalama %13 oranında, Sabiha Gökçen Havalimanı'nda taşınan yük yıllık ortalama %16 oranında artış

⁷¹ Özgür Zorlu, *Türkiye Limanlarının İşletme Verimliliğinin İrdelenmesi ve Transit Liman İhtiyacı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008.

⁷² T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Planlama ve İstatistik Dairesi Başkanlığı, *İstatistiki Bilgi Sistemi*, 2015.

⁷³ T.C. Devlet Demiryolları, *Sektör Raporu*, 2013.

⁷⁴ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Planlama ve İstatistik Dairesi Başkanlığı, *İstatistiki Bilgi Sistemi*, 2015.

⁷⁵ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Planlama ve İstatistik Dairesi Başkanlığı, *İstatistiki Bilgi Sistemi*, 2015.

⁷⁶ Yüzdelik rakamlar Tablo 142'deki Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün Resmi sitesi olan <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> internet adresinden alınarak artış oranı hesaplama yöntemine göre hesaplanarak bulunmuştur.

göstermektedir. 2015 yılı verilerine göre Atatürk Havalimanı yıllık toplam yük trafiği, Sabiha Gökçen Havalimanı yıllık toplam yük trafiğinin yaklaşık 5 katıdır. Bu kapsamda Atatürk Havalimanı'nın daha yoğun bir odak olduğu ancak Sabiha Gökçen Havalimanı'nın da yük trafiğinde Atatürk Havalimanı'ndan daha yüksek oranda artış gösterdiği görülmektedir.⁷⁷

İstanbul'da lojistik yük akışının denetiminin yapıldığı 17 gümrük müdürlüğü bulunmaktadır. Bu gümrükler; İstanbul'un trafiğini rahatlatmak, tır trafiğini azaltmak, kazaların önüne geçmek ve kent içinde kalmalarını önlemek amacıyla kentin çeperlerine taşınmaya başlanılmıştır.

⁷⁷ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi, 2016a, *İstatistikler*, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (Erişim Tarihi: 10.03.2016).

LOJİSTİK TERMİNALLER



İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRE BAŞKANLIĞI
ŞEHİR PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ

1:100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL İLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI REVİZYONU VE 1:25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI ÇALIŞMALARINA AITLIK OLUŞTURACAK VERİ TOPLAMA VE MEKANSAL PROJEKSİYONLAR İLE HİZMET VE SANAYİ SEKTÖRÜNÜN EĞİLİM VE POTANSİYELERİNİN ARAŞTIRMASI İŞİ

LOJİSTİK TERMİNALLER

LEJANT

SINIRLAR
 --- İL SINIRI
 --- İLÇE SINIRI

YERLEŞME ALANLARI
 --- YERLEŞME ALANLARI

KARAYOLLARI
 --- İRİŞİM KONTROLLÜ KARAYOLU (OTUYOL)
 --- İRİŞİM KONTROLLÜ KARAYOLU (OTUYOL)-İNŞAAT
 --- İKİNCİ DERECE YOL
 --- TİP GACET AYRINTIYA TENEİLİ

RAYLI SİSTEM
 --- DEMİRYOLU
 --- DEMİRYOLU-İNŞAAT
 --- HIZLI TREN HATTI

DOĞAL ALANLAR
 --- SU YÜZEYİ
 --- TARIM ALANI
 --- ORMAN ALANI

KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI
 --- ASKELİ ALAN
 --- KÜÇÜK SANAYİ ALANI
 --- ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ
 --- SANAYİ ALANI

HAVALİMANI
 --- HAVALİMANI (HAVA LİMANI, MEVCUT)
 --- İSTANBUL HAVALİMANI

LOJİSTİK TERMİNALLER
 --- HAVALİMANI
 --- YÜK LİMANI
 --- DEMİRYOLU YÜKLEME TERMİNALI
 --- GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ

KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2016); (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015); (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014d); (T.C. Gümrük Bakanlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

ÖLÇEK 1:140.000

PROJE EKİBİ

İSİM	ŞİRKET	İSİM	ŞİRKET	İSİM	ŞİRKET
...

BİMTAŞBELDE

İSİM	ŞİRKET	İSİM	ŞİRKET	İSİM	ŞİRKET
...

MÜYÜRKENÇİ

ŞİRKET

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRE BAŞKANLIĞI
ŞEHİR PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ
KONTROL EKİPİ

İSİM	ŞİRKET	İSİM	ŞİRKET
...

İNŞAAT
 --- İNŞAAT

YÜKLEME TERMİNALI
 --- YÜKLEME TERMİNALI

Harita 2.63. Lojistik Terminaller ve Ulaşım İlişkisi

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2016); (mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015); (mülga T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014d); (mülga T.C. Gümrük Bakanlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü, 2016) verilerinden yararlanılarak analiz çalışması kapsamında hazırlanmıştır.

2.10.2.4. YÜK AKIŞLARI

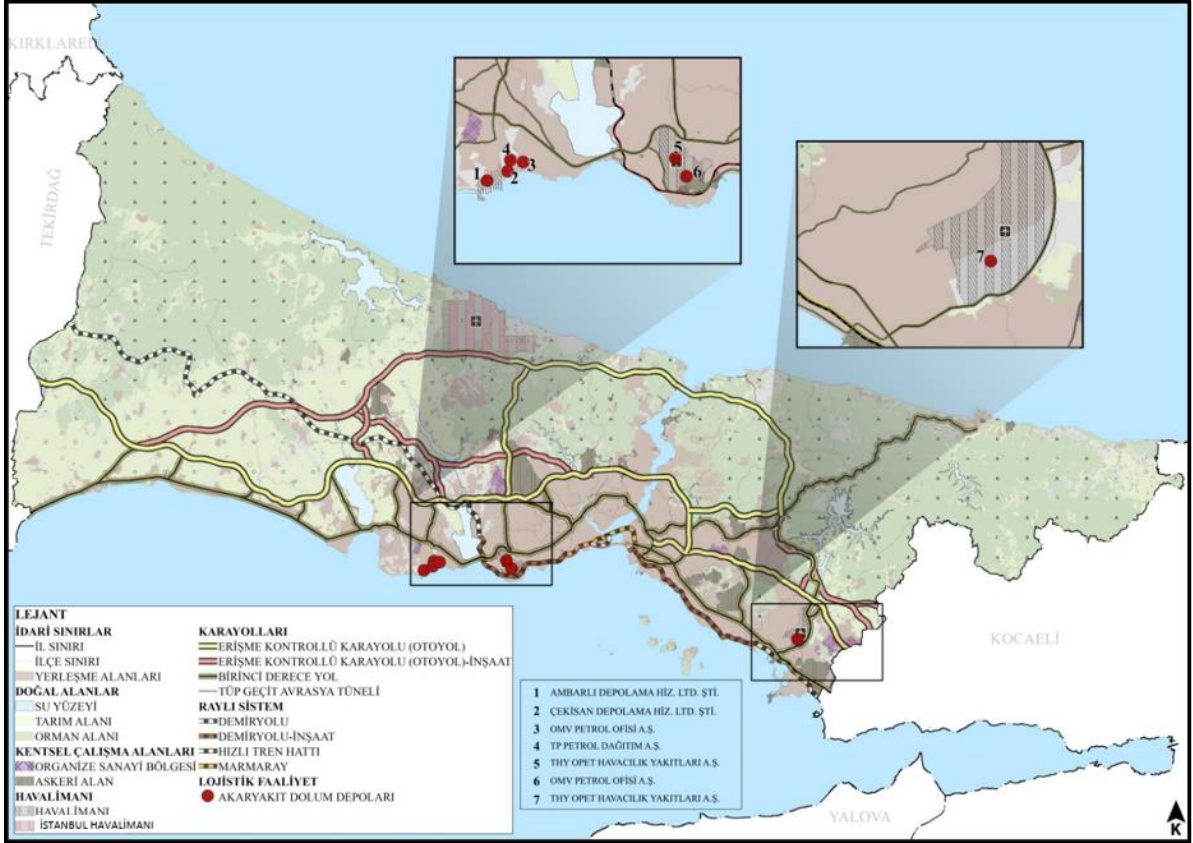
Yük akışları; üretim noktasından nihai nokta olan satış ve tüketim noktalarına malların hareketinde gerçekleşen faaliyetlerin toplamıdır. Ayrıca yük akışları şehirdeki lojistik mekânsal fonksiyonlar arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır.

İstanbul İli genelinde yük akışları,

- Petrol Dağıtım Lojistiği
 - Kargo Dağıtım
 - Perakende Sektörü
 - Acil Durum Lojistiği
- olarak sıralanmaktadır.

2.10.2.4.1. Petrol Dağıtım Lojistiği

İstanbul'da Anadolu Yakası'nda Pendik ilçesinde 1 adet, Avrupa Yakası'nda Beylikdüzü ve Bakırköy ilçelerinde 2'şer adet, Avcılar ve Büyükçekmece ilçelerinde ise 1'er adet olmak üzere çeşitli firmalara ait 7 adet akaryakıt dolum deposu bulunmaktadır.



Harita 2.64. İstanbul'daki Akaryakıt Dolum Depolarının Konumları

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

Tablo 2.31. 2016 Yılı Akaryakıt Dolum Depolarının Konum ve Kapasiteleri

Sayı	Dolum Deposu	Konum	Toplam Kapasite (m ³)
1	Ambarlı Depolama Hizmetleri Limited Şirketi	Beylikdüzü	65.827.000
2	Çekisan Depolama Hizmetleri Limited Şirketi	Büyükkçekmece	76.070.000
3	OMV Petrol Ofisi Anonim Şirketi	Avcılar	101.188.000
4	TP Petrol Dağıtım Anonim Şirketi	Beylikdüzü	66.000.000
5	THY Opet Havacılık Yakıtları Anonim Şirketi	Bakırköy-Atatürk Havalimanı	16.450.000
6	OMV Petrol Ofisi Anonim Şirketi	Bakırköy-Atatürk Havalimanı	19.197.000
7	THY Opet Havacılık Yakıtları Anonim Şirketi	Pendik-Sabiha Gökçen Havalimanı	22.075.000
Toplam			366.807.000

Kaynak: (<http://lisans.epdk.org.tr>, Erişim Tarihi: 02.05.2016, 2016b)

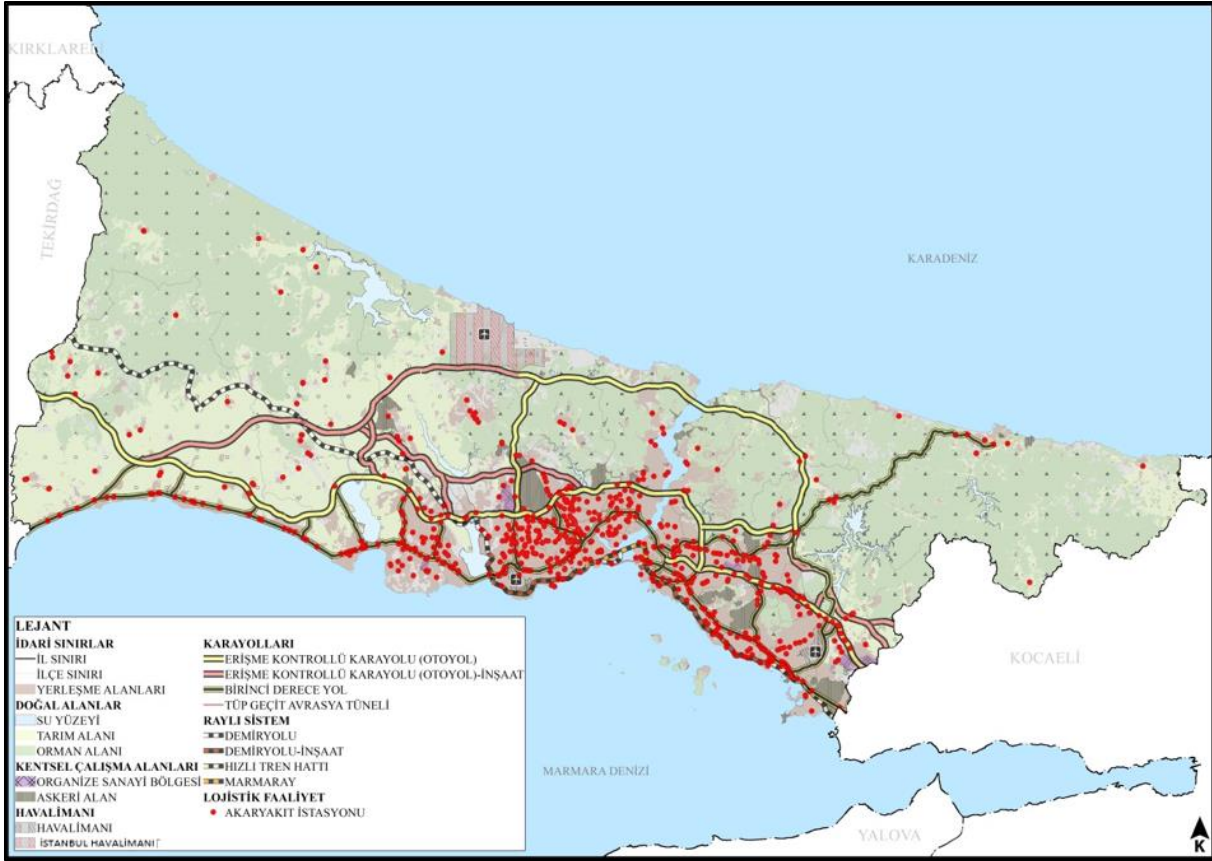
İstanbul tüm ülke akaryakıt depolama tesisi kapasitesinin (5.154.236.880 m³) %7'sini oluşturmaktadır.⁷⁸

İstanbul'da 7 adet akaryakıt dolum depolarına ilaveten 56 adet dağıtıcı lisansına sahip işletme bulunmaktadır.⁷⁹

Ayrıca İstanbul'da 854 akaryakıt istasyonunun konumları haritada gösterilmektedir.

⁷⁸ Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Resmi İnternet Sitesi, 2016a, *Petrol Piyasası Lisans İstatistikleri*, <http://lisans.epdk.org.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/petrollstatistik/petrollstatistik.xhtml> (2 Mayıs 2016).

⁷⁹ Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Resmi İnternet Sitesi, 2016a, *Petrol Piyasası Lisans İstatistikleri*, <http://lisans.epdk.org.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/petrollstatistik/petrollstatistik.xhtml> (2 Mayıs 2016).



Harita 2.65. İstanbul'daki Akaryakıt İstasyonları

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Yeraltı doğal gaz depolama lisansına sahip Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından işletilen İstanbul'un Silivri ilçesinde 1 adet depolama tesisi bulunmaktadır. Ayrıca İstanbul'a en yakın LNG depolama tesisi Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ) tarafından işletilmekte ve Tekirdağ'ın Marmara Ereğlisi'nde bulunmaktadır.

Tablo 2.32. 2015 Yılı Doğalgaz ve LNG Dolum Depoları Konum ve Kapasiteleri

Şirket Adı	Tesis Türü	Konum	Depolama Kapasitesi (Sm ³)
BOTAŞ	LNG	Marmara Ereğlisi / Tekirdağ	255.000
TPAO	Yer Altı	Silivri / İstanbul	2.661.000.000
EGE GAZ A.Ş.	LNG	İzmir / Aliğa	140.000

Kaynak: (Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, 2015) (<http://www.egegaz.com.tr>, Erişim Tarihi: 30.09.2016) verileriyle düzenlenmiştir.

İstanbul, tüm ülke doğalgaz depolama tesisi kapasitesinin (4.161.535.000 m³) %64'ünü oluşturmaktadır.⁸⁰

2.10.2.4.2. Kargo Dağıtımı

Kargo sözlük anlamı itibariyle “yük, hamule” anlamında kullanılmaktadır. Kargo taşımacılığı ise herhangi bir yük, mal veya malzemenin taşıyıcı tarafından verilen bir makbuz, bir fatura

⁸⁰ Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, *Doğalgaz Piyasası Sektör Raporu*, 2013.

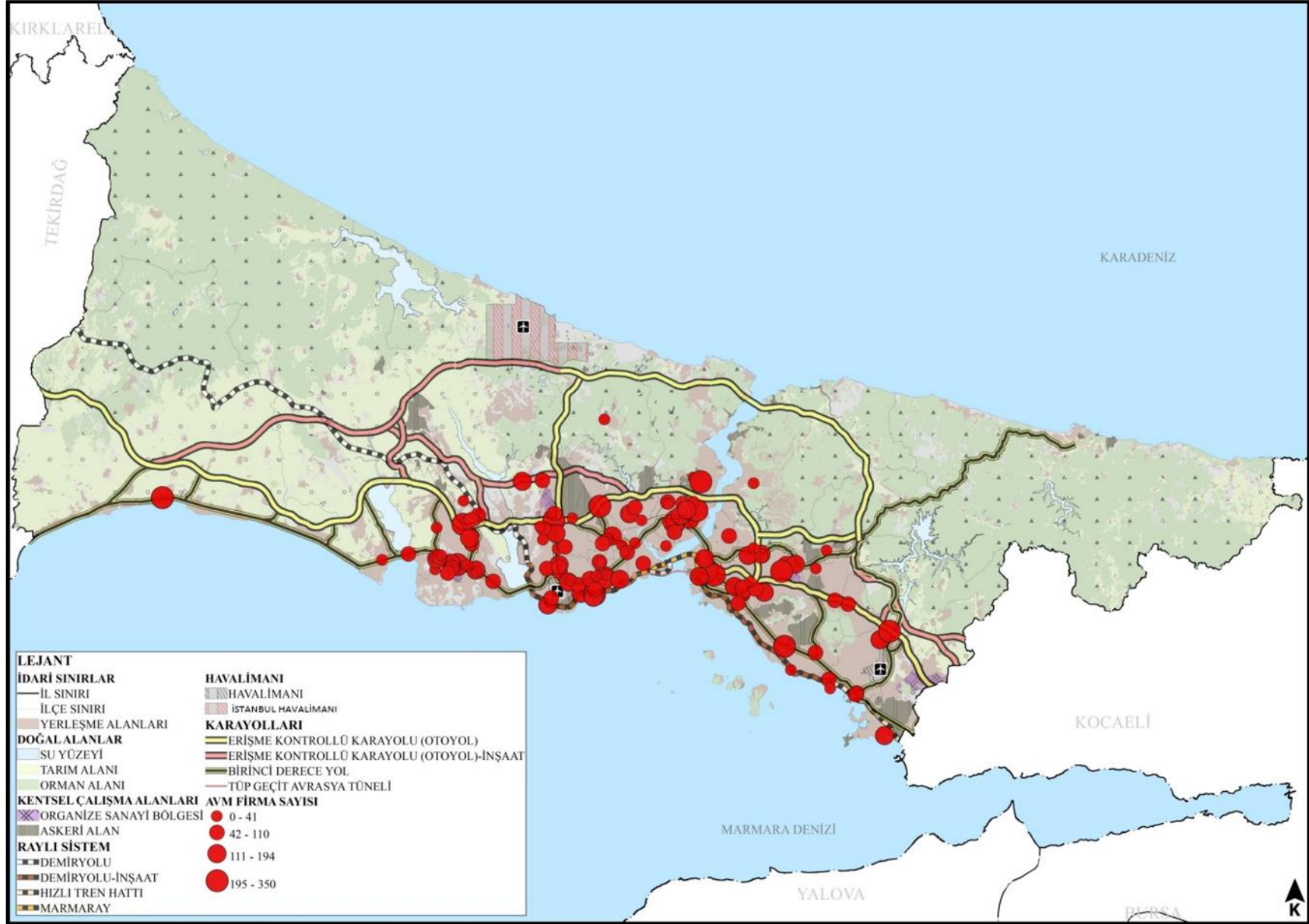
süpermarketler en büyük paya sahiptir. Ayrıca perakende sektörünün son zamanlarda hızla gelişmesini tetikleyen alışveriş merkezi (AVM) perakendeciliği ile internet perakendeciliğidir.

Türkiye’de 2015 yılı son çeyreği itibariyle 10 milyon m² AVM alanı bulunmaktadır. Türkiye genelinde 1000 kişi başına düşen ortalama AVM alanı 127 m²’dir.⁸²

27 AB üye ülkesinde (Kıbrıs hariç) ise toplam brüt alanı 154 milyon m²’ye ulaşmış olup 1000 kişi başına düşen ortalama alan 268,7 m²’dir. 2015 yılı itibariyle Norveç, 666 m²/1.000 kişi ortalamasıyla en yüksek AVM yoğunluğuna sahip ülkedir. İstanbul’da 2016 yılı itibariyle yaklaşık 4 milyon m² AVM alanı bulunmaktadır. 1000 kişi başına düşen ortalama AVM alanı ise 288 m²’dir.⁸³ İstanbul’da yer alan AVM alanı Türkiye’nin toplam AVM alanının %40’ını oluşturmaktadır. Ayrıca İstanbul’da 1000 kişi başına düşen ortalama AVM alanı ülke ortalamasının 2 katından daha yüksek ve Avrupa ortalamasından da fazladır.

⁸² DTZ, *Gayrimenkul Haberleri Türkiye 2015 4.Çeyrek*, 2016.

⁸³ İstanbul Boğaziçi İnşaat Müşavirlik A.Ş., *Kurum Görüşleri*, AVM Araştırması, 2016.

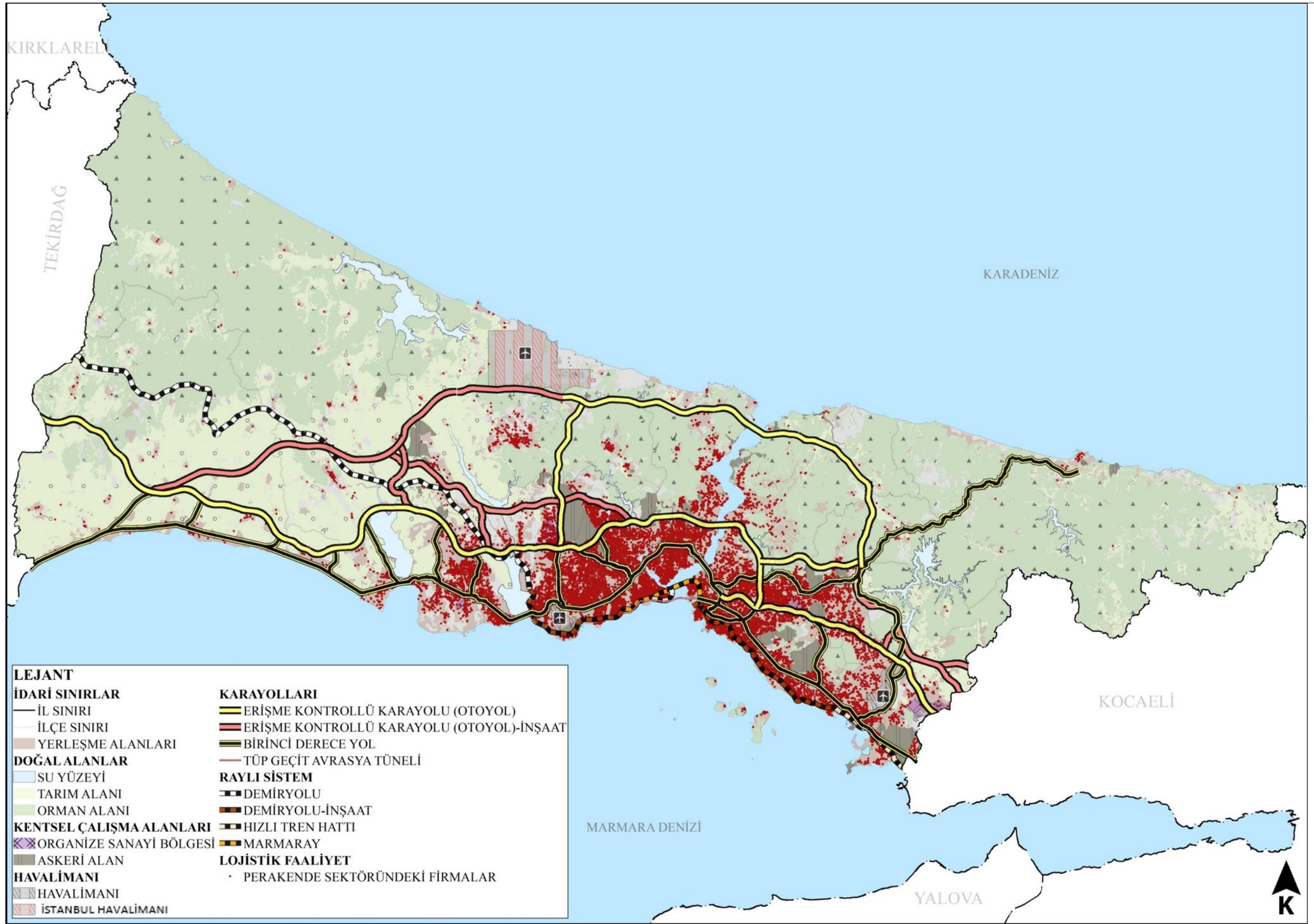


Harita 2.67. İstanbul'daki AVM Alanlarının Firma Sayılarına Göre Dağılımı

Kaynak: (BİMTAŞ, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İstanbul'da kent içinde bulunan AVM'lerin ana yollar üzerinde yer seçtiği görülmektedir. AVM'lerin Avrupa Yakası'nda Esenyurt, Bakırköy, Şişli, Başakşehir ve Beylikdüzü ilçelerinde, Anadolu Yakası'nda ise Ümraniye, Ataşehir ve Pendik ilçelerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

Perakende sektöründe, AVM ve internet perakendeciliği dışında kent içinde faaliyet gösteren firmalar da bulunmaktadır. Perakende sektöründe hizmet veren bu firmaların kent içindeki dağılımı aşağıdaki haritada gösterilmektedir.



Harita 2.68. Perakende Sektöründe Hizmet Veren Firmaların Kent İçindeki Dağılımı

Kaynak: (İstanbul Ticaret Odası, 2016) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.10.2.4.4. Acil Durum Lojistiği

Deprem kuşağında bulunan ülkemizde afet ve acil durumlar ile sivil savunmaya ilişkin hizmetleri yürütmek üzere, Başbakanlığa bağlı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) kurulmuştur.⁸⁴

AFAD'tan başka ülkemizde Türk Silahlı Kuvvetleri ile Kızılay da afet ve acil durum konusunda hizmet sağlamaktadır. İstanbul için ise bu kurumlara ilave olarak AKOM görevlendirilmiştir.

Aşağıda AKOM, AFAD ve Kızılay'a ait lojistik destek merkezlerinin konumları gösterilmektedir.



Harita 2.69. Lojistik Destek Merkezi

Kaynak: Analiz çalışmaları kapsamında hazırlanmıştır.

AFAD, afetlerin önlenmesi ve zararlarının azaltılması, afetlere müdahale edilmesi ve afet sonrasındaki iyileştirme çalışmalarının süratle tamamlanması amacıyla gereken faaliyetlerin planlanması, yönlendirilmesi, desteklenmesi, koordine edilmesi ve etkin uygulanması için ilgili kurum ve kuruluşların arasında işbirliğini sağlamaya çalışan kurumdur.⁸⁵

AFAD, afetlerin önlenmesi ve zararlarının azaltılması, afetlere müdahale edilmesi ve afet sonrasındaki iyileştirme çalışmalarının süratle tamamlanması amacıyla gereken faaliyetlerin planlanması, yönlendirilmesi, desteklenmesi, koordine edilmesi ve etkin uygulanması için ilgili kurum ve kuruluşların arasında işbirliğini sağlamaya çalışan kurumdur.⁸⁶

⁸⁴ 5902 sayılı **Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun.**

⁸⁵ T.C. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Resmi İnternet Sitesi, <https://www.afad.gov.tr/TR/icerikDetay.aspx?ID=1> (17 Mayıs 2016).

⁸⁶ T.C. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Resmi İnternet Sitesi, <https://www.afad.gov.tr/TR/icerikDetay.aspx?ID=1> (17 Mayıs 2016).

Kızılay'ın ülkemiz çapında 9 adet bölge ve yerel afet yönetim merkezi ve bu merkezlere bağlı 34 lojistik destek merkezi bulunmaktadır. Bunlardan Marmara Bölgesi'nde İstanbul'da 2 adet, İzmit'te, Yalova'da ve Bursa'da da 1'er adet olmak üzere toplam 5 lojistik destek merkezinin 66.000 hedef kişilik kapasitesi bulunmaktadır. İstanbul'da ise bu lojistik destek merkezleri Kartal(50.000 hedef kişi kapasiteli) ve Tuzla(1.000 hedef kişi kapasiteli) ilçelerindedir.⁸⁷

İstanbul'da afetin en az zararlarla atlatılmasını ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına bağlı kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyonu sağlamak amacıyla Afet Koordinasyon Merkezi (AKOM) kurulmuştur.

Avrupa Yakası'nda AKOM'un emrine girerek olağan ve olağanüstü durumlarda İstanbul genelinde ihtiyaç duyulan yiyecek, içecek, battaniye ve çadır gibi acil sosyal talepleri karşılayacak bir lojistik destek merkezi kurulmuştur.

Alibeyköy'deki lojistik destek merkezi, 20 bin m² kapalı olmak üzere toplam 30 bin m² alana kurulu olup genel olarak 4 ana depo, 1 araç kademe binası ve 4 idari ofis olmak üzere 9 birimden oluşmaktadır. Ayrıca 9 bin metrekarelik araç park alanı, 5 bin 240 metrekare depolama ve 3 bin metrekareye yakın mutfak alanına sahiptir. Olağanüstü durumlarda günlük 230.000 kişilik yemek üretme kapasitesine sahiptir. Lojistik destek merkezinde toplam 4.500 m² alana kurulu ve 750.000 koli kapasiteli 3 farklı depolama alanı bulunmaktadır. Depolama alanları; yemek üretim ünitesi ve sosyal tesis malzemelerinin stoklandığı 3.000 m²'lik kuru gıda deposu, 1.000 m²'lik afet deposu ve serin, soğuk ve şok olmak üzere 3 bölümden oluşan 500 m²'lik soğuk hava deposundan oluşmaktadır.⁸⁸

2.10.2.4.5. Değerlendirme

Kent içindeki yük akışı genel olarak karayoluyla gerçekleştirilmektedir. Karayolları ve boğaz geçişleri yük hareketleri incelendiğinde; Avrupa ve Asya yakaları arası geçişlerde lojistik faaliyetlerde kullanılan ağır araçlar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün belirli saatlerde yoğunluğunu arttırmaktadır. Bu kapsamda Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün de içinde bulunduğu Kuzey Marmara Otoyolu Projesi, Avrupa Yakası'nda Hadımköy ve Anadolu Yakası'nda ise Orhanlı bölgesinde kurulması planlanan lojistik merkezlere bağlantılar öngörmesi nedeniyle önemlidir.

İstanbul'da bulunan 7 akaryakıt dolum deposu kentin akaryakıt ihtiyacını karşılamakta, bunlara ilave olarak dağıtıcı lisansına sahip 56 işletme İstanbul içinde bayilere, limanlara ve havalimanlarına petrol dağıtımını yapmaktadır. İstanbul tüm ülke akaryakıt depolama tesisi kapasitesinin %7'sini, doğalgaz depolama tesisi kapasitesinin ise %64'ünü oluşturmaktadır.⁸⁹

Diğer bir kent içi yük akışını oluşturan sektörlerden biri olan kargo taşımacılık hizmetlerinde de pek çok hizmette olduğu gibi işletmenin müşteriye yakın olması önem arz etmektedir. Dolayısıyla kargo taşıma firmalarının kuruluş yeri seçiminde dikkat ettikleri hususlar pazara yakın olmak, kargo aktarma merkezleri ve hizmet şubelerini müşterinin olabildiğince yakına kurmak gibi sıralanabilir. İstanbul'da faaliyet gösteren kargo taşıma firmaları dağıtım stratejileri açısından incelendiğinde dağıtım yöntemlerini çeşitlendirdikleri, elektronik kanalları kullanmaya başladıkları, şubelerde hizmet sunmakla beraber müşterilere gitmek suretiyle de hizmet verdikleri ve fazla sayıda şube açarak müşterilere yakın olmaya çalıştıkları

⁸⁷ Türk Kızılayı, *Kurum Görüşü*, 2016.

⁸⁸ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sosyal Tesisleri, *Lojistik Destek Merkezi Dergisi*, 2015.

⁸⁹ Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Resmi İnternet Sitesi, 2016a, *Petrol Piyasası Lisans İstatistikleri*, <http://lisans.epdk.org.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/petrolIstatistik/petrolIstatistik.xhtml> (2 Mayıs 2016).

görülmektedir.⁹⁰ İstanbul'da kargo sektöründe yer alan 858 firmanın Fatih, Şişli, Ümraniye, Kadıköy, Kâğıthane, Bahçelievler, Beyoğlu, Esenyurt ve Bağcılar ilçelerinin öne çıktığı görülmektedir.⁹¹

Kent içi perakende sektörü, yaklaşık 40 bin firma ve 400.000'in üzerinde çalışanla yük akışında önemli yer tutmaktadır. Perakende sektörü ana yollar üzerinde yer seçmesi nedeniyle, kent içi trafiğine kayda değer yük getirmektedir. Bu sektörde hizmet veren firmalar Fatih, Kadıköy, Şişli, Ümraniye ve Bağcılar ilçelerinde yoğunlaşmaktadır.⁹² Bu firmalara ilave olarak AVM ve internet perakendeciliği de perakende sektörünün önemli bir ayağıdır. AVM'ler kent içindeki perakende hizmeti veren firmaların %35'ini oluşturmakta ve internet üzerinden yapılan alışverişlerin payı gittikçe büyümektedir.

Sürdürülebilir kentler için bir kavram olan ve lojistik sektöründe de yerini alan acil durum lojistiği (afet lojistiği) konusunda Türkiye için AFAD, Kızılay ve Türk Silahlı Kuvvetleri; İstanbul için ise bu kurumlara ilave olarak AKOM yetkilendirilmiştir.

⁹⁰ Kadir Kaan Göncü, *Lojistik Sektöründe Kargo Taşımacılığında Uzak Nokta Çözümleri*, Yüksek Lisans Tezi, Edirne, 2010.

⁹¹ İstanbul Ticaret Odası, *Kurum Görüşleri*, 2016.

⁹² İstanbul Ticaret Odası, *Kurum Görüşleri*, 2016.

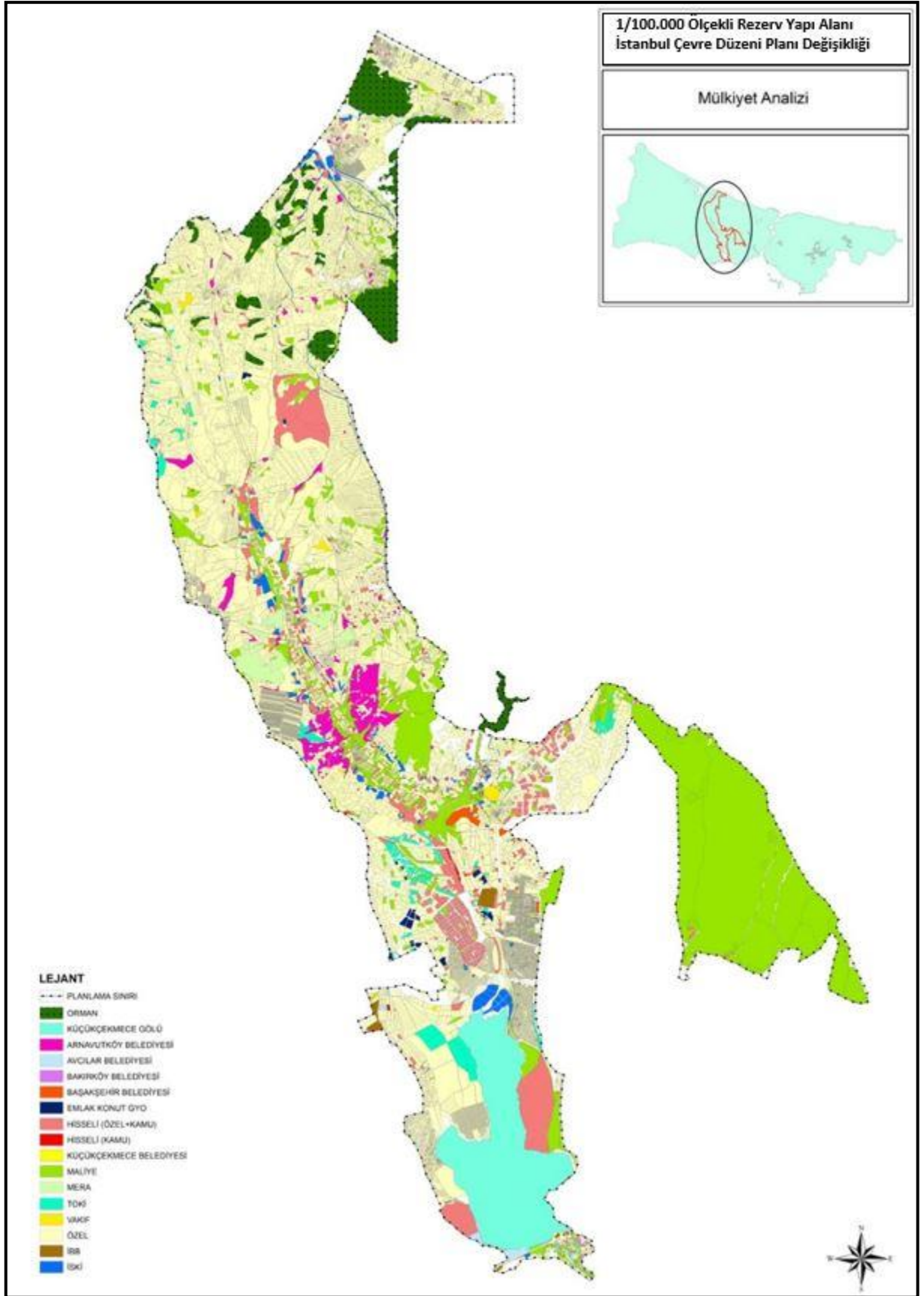
2.11. MÜLKİYET

“Rezerv Yapı Alanı”na ilişkin mülkiyet verileri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü’nün 20.03.2015 gün ve 50880659-708.05/178693 sayılı yazısı ekinde yer alan veriler ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nden elde edilen veriler sentezlenerek elde edilmiştir.

Mülkiyet analizi kapsamında; 36453 ha büyüklüğünde planlama alanının 3. Havalimanı inşaatının olduğu bölge hariç tutulduğunda geriye kalan 26538 ha’lık kısmındaki mülkiyet verileri analiz edilmiştir. Mülkiyet dağılımı incelendiğinde; özel mülkiyetli alanlar 13267.74 ha’lık alana sahip olup tüm alan içerisindeki yüzdesi %59.2’dir. Planlama alanında maliye hazinesi mülkiyetindeki alanlar 4827.82 ha büyüklüğünde ve 21.66’lık bir yüzdeye sahiptir. Ayrıca planlama alanında 1019.85 ha orman alanı ve 301.47 ha mera alanı bulunmaktadır. Alanda bulunan Küçükçekmece Gölü (1649.1) ve tescil dışı alanlar (2768.6) çıkarıldığında planlama alanında kadastral mülkiyet bulunan alanların toplamı 22291.5 ha kalmaktadır. Planlama alanı mülkiyet dağılımını gösteren tablo aşağıdaki gibidir:

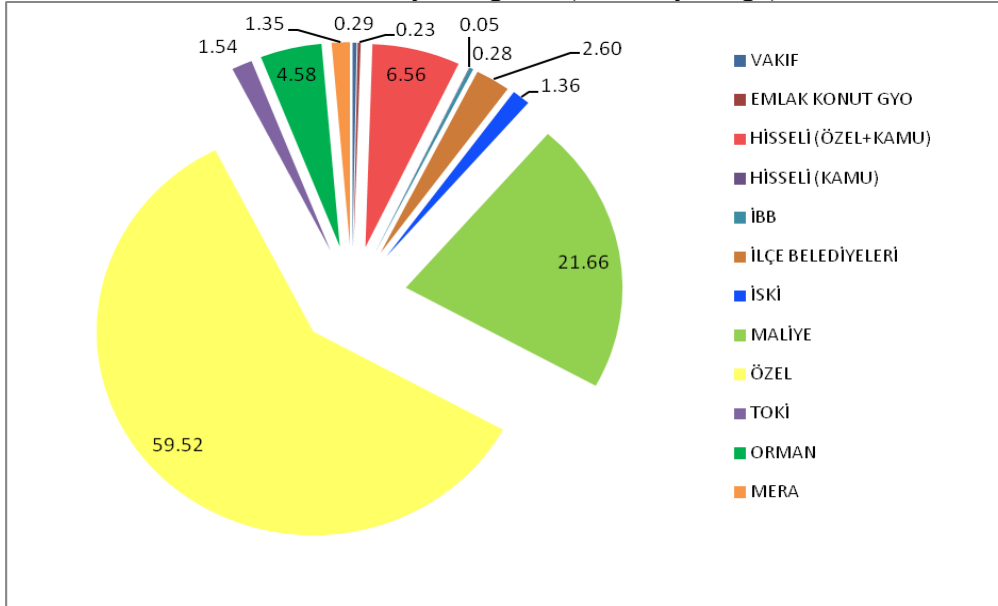
Tablo 2.33. Planlama Alanı Mülkiyet Dağılım Tablosu (Alan Büyüklüğü)

MÜLKİYET	ALAN (HA)	%
VAKIF	64.49	0.29
EMLAK KONUT GYO	50.57	0.23
HİSSELİ (ÖZEL+KAMU)	1461.93	6.56
HİSSELİ (KAMU)	11.73	0.05
İBB	61.97	0.28
ARNAVUTKÖY BELEDİYESİ	469.71	2.11
AVCILAR BELEDİYESİ	36.45	0.16
BAKIRKÖY BELEDİYESİ	5.01	0.02
BAŞAKŞEHİR BELEDİYESİ	63.77	0.29
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYESİ	4.3	0.02
İSKİ	302.27	1.36
MALİYE	4827.82	21.66
ÖZEL	13267.74	59.52
TOKİ	342.42	1.54
ORMAN	1019.85	4.58
MERA	301.47	1.35
TOPLAM ALAN	22291.5	100.00



Harita 2.71. Planlama Alanı Mülkiyet Analizi

Grafik 2.13. Planlama Alanı Mülkiyet Dağılımı (Alan Büyüklüğü)

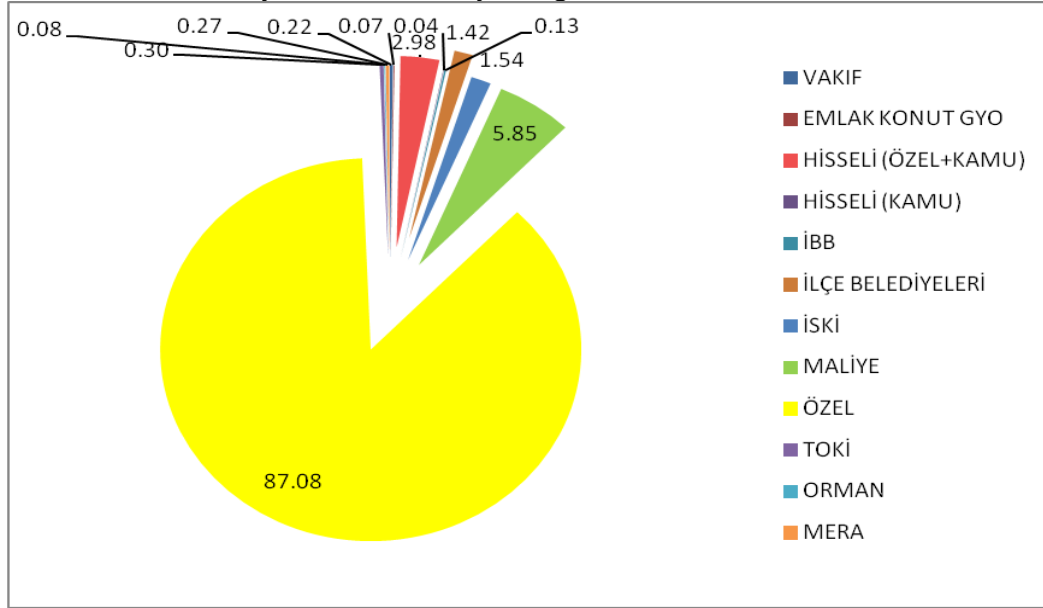


Parsel sayısına göre mülkiyet dağılımı incelendiğinde alanda toplam 42733 adet parsel bulunmakta olup bunlardan 37214 tanesi özel mülkiyet, 2500 tanesi maliye hazinesi, 1275 tanesi ise hisseli (özel+kamu) mülkiyetten oluşmaktadır. Parsel sayısına göre oluşturulan mülkiyet dağılım ve tablosu aşağıdaki gibidir:

Tablo 2.34. Planlama Alanı Mülkiyet Dağılım Tablosu (Parsel Sayısı)

MÜLKİYET	PARSEL SAYISI	%
VAKIF	94	0.22
EMLAK KONUT GYO	31	0.07
HİSSELİ (ÖZEL+KAMU)	1275	2.98
HİSSELİ (KAMU)	18	0.05
İBB	56	0.13
ARNAVUTKÖY BELEDİYESİ	405	0.95
AVCILAR BELEDİYESİ	21	0.05
BAKIRKÖY BELEDİYESİ	19	0.04
BAŞAKŞEHİR BELEDİYESİ	136	0.32
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYESİ	25	0.06
İSKİ	660	1.54
MALİYE	2500	5.85
ÖZEL	37214	87.08
TOKİ	130	0.30
ORMAN	34	0.08
MERA	115	0.27
TOPLAM PARSEL SAYISI	42733	100.00

Grafik 2.14. Parsel Sayısına Göre Mülkiyet Dağılımı



2.12. SİT ALANLARI

Planlama alanının fiziksel ve mekânsal yapısı, kuruluşundan başlayarak günümüze kadar geçirdiği süreçte oluşan katmanlar ile bunlar arasındaki değişimler ve dönüşümler sonucunda oluşmuştur. Uzun bir tarihsel süreç boyunca yerleşim görmüş olup, günümüzde de bu özelliğini devam ettirmiş yeraltında ve yerüstünde bu tarihsel sürecin izlerini barındırmaktadır. Farklı dönemlere ait fiziksel kalıntı ve izlerin yatayda, düşeyde veya farklı açılarda dizildiği bu tür yerleşimlerde farklı kültürlerle ait katmanların birlikteliği, kentin geçirdiği evrelerin tanımlanmasını ve günümüzdeki dönüşümün çözümlenmesini sağlamakta, günümüze ulaşamayan toplumların ve yaşam biçimlerinin anlaşılmasına katkıda bulunmaktadır. Aynı zamanda planlama alanı doğal topoğrafik özellikleri, kıyı alanları ve peyzaj değerleri bakımından doğal, kültürel ve rekreasyonel potansiyellere sahip bir alandır. Barındırdığı bu tarihsel ve doğal özellikler neticesinde planlama alanında arkeolojik, tarihi ve doğal sit alanları yer almaktadır. İstanbul I Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından tarafımıza iletilmiş olan 29.04.2015 1355 sayılı Kurul Kararına göre planlama alanında bulunan sit alanları aşağıdaki gibidir:

1. Küçükçekmece İç Dış Kumsal Arkeolojik ve Doğal Sit Alanı (Avcılar-Küçükçekmece)
2. Küçükçekmece Gölü ve Çevresi Arkeolojik Sit Alanı (Avcılar-Başakşehir)
3. Resneli Çiftliği Arkeolojik ve Tarihi Sit Alanı (Başakşehir)
4. Filiboz Viranlığı Arkeolojik Sit Alanı (Arnavutköy)
5. Spradon 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı (Avcılar)

Küçükçekmece İç Dış Kumsal Arkeolojik ve Doğal Sit Alanı

I. Derece, 2.Derece ve 3. Derece Doğal Sit Alanı olan çalışma alanı toplam 153 ha'dır.13.11.1976 gün ve 9509 sayılı karar ile sit alanı olarak ilan edilmiştir. Söz konusu alan doğal sit olmakla birlikte, tespit edilen 2 yapı ve kalıntıya ait kronolojik dönem analizini incelediğimizde 1 adet Osmanlı Dönemi Fabrika yapısına ve 1 adet fabrikaya ait müstemilata rastlanılmıştır.



Harita 2.72. İç-Dış Kumsal Doğal Sit Alanı



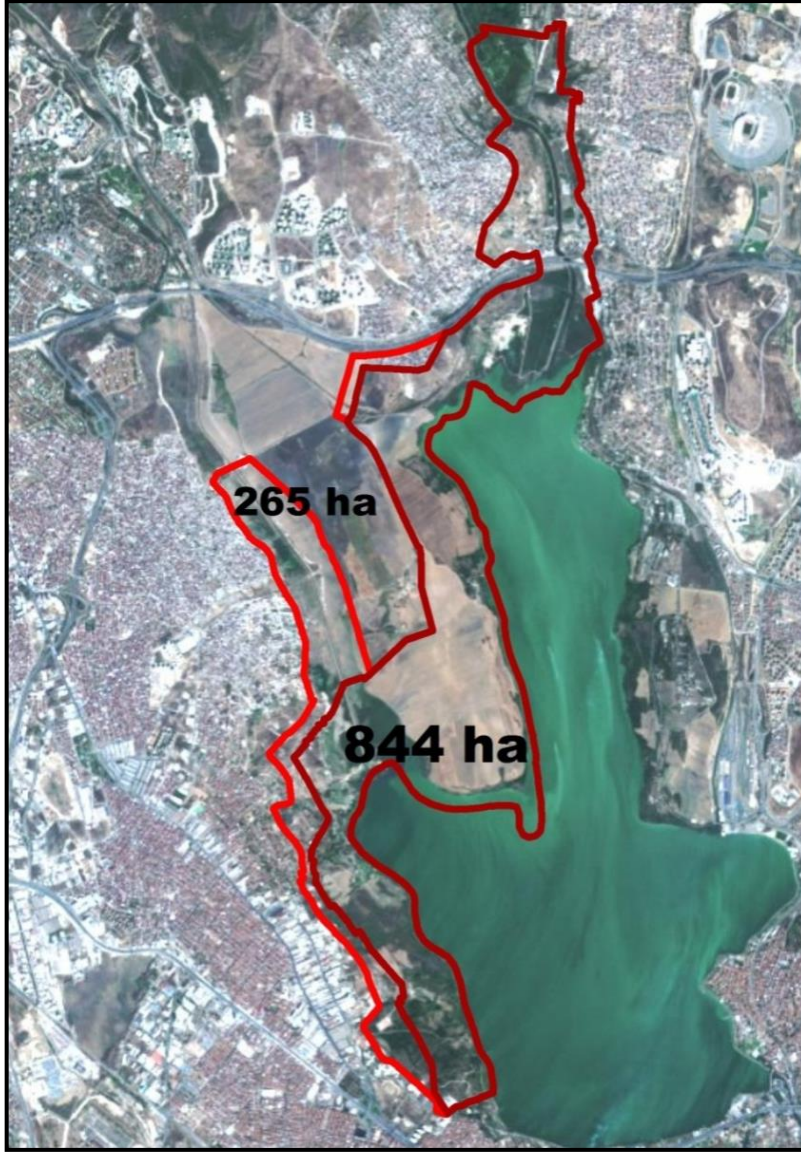
Resim 2.9. İç-Dış Kumsal Doğal Sit Alanı



Harita 2.73. İç-Dış Kumsal Doğal Sit Alanı Kibrit Fabrikası ve Konumu

Küçükçekmece Gölü ve Çevresi Arkeolojik Sit Alanı (Avcılar-Başakşehir)

Sit Alanı yaklaşık 844 ha, 3. Derece arkeolojik sit alanı ise yaklaşık 265 ha'dır. Söz konusu arkeolojik sit alanlarının sınırlarına ilişkin nihai 09/10/2010 gün ve 1362 sayılı Kurul kararı bulunmaktadır. Söz konusu arkeolojik sit alanında yer alan en önemli değer Yarımburgaz Mağarası ve çevresinde yer alan kalıntılardır. Yarımburgaz Mağarası Türkiye'de bilinen en eski yerleşim yerlerindedir. Mağarada Alt Paleolitik Çağdan erken Bizans Dönemine kadar yerleşmenin olduğu tespit edilmiştir. Alt Paleolitik Çağın (M.Ö.600–150.bin yıl) eski evrelerine ait araç- gereç ve bazı hayvanlara ait fosiller bulunmuştur. Bu bölgenin arkeolojik buluntuları henüz tam olarak ortaya çıkarılmamışsa da mağaranın ve gölün etrafındaki yerin tarih öncesi çağlar için yaşam açısından çok elverişli yerler olduğu görülmektedir.



Harita 2.74. Yarımburgaz 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı



Resim 2.10. Yarımburgaz Mağaraları-2009



Resim 2.11. Şahintepe Tarafındaki Mağara ve Çevresi–2009

Resneli Çiftliği Arkeolojik ve Tarihi Sit Alanı

Sit Alanı yaklaşık olarak 32 ha'dır. Söz konusu arkeolojik ve tarihi sit alanının niteliği ve derecesine ilişkin nihai 03/05/2011 gün ve 465 sayılı Kurul kararı bulunmaktadır. Söz konusu sit alanı içerisindeki en önemli yapı Azatlı Baruthanesi'dir. Baruthane Nazırı Mehmet Şerif Efendi'nin önerisiyle inşa edilen baruthane, tarihe Azatlı Baruthanesi diye geçmiştir. Yapımı bir kaç ayda bitirilen tesisin 1795-1796'da kurulduğu anlaşılmaktadır.



Harita 2.75. Azatlı Baruthanesi 2. Derece Arkeolojik ve Tarihi Sit Alanı



Resim 2.12. Tarihi Azatlı Baruthanesi

Filiboz Viranlığı Arkeolojik Sit Alanı

Sazlıbosna Filiboztepe 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı yaklaşık olarak 56 ha'dır. Söz konusu alan 22/02/1994 tarih ve 3384 sayılı Kurul kararı ile Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir. Söz konusu sit alanına adını veren Filiboz Viranlığı (Filiboz Çiftliği) mevkiinde, tarihte çok da fazla adı geçmeyen antik bir yerleşimin varlığı belirlenmiştir. Bu bağlamda Arnavutköy sınırları içinde en eski yerleşim birimi, Sazlıbosna-Kayabaşı yolunun doğusunda Filiboz Viranlığı (Filiboz Çiftliği) olarak adlandırılan antik Filiboz şehridir.



Harita 2.76. Sazlıbosna Filiboztepe 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı

Spradon Arkeolojik Sit Alanı

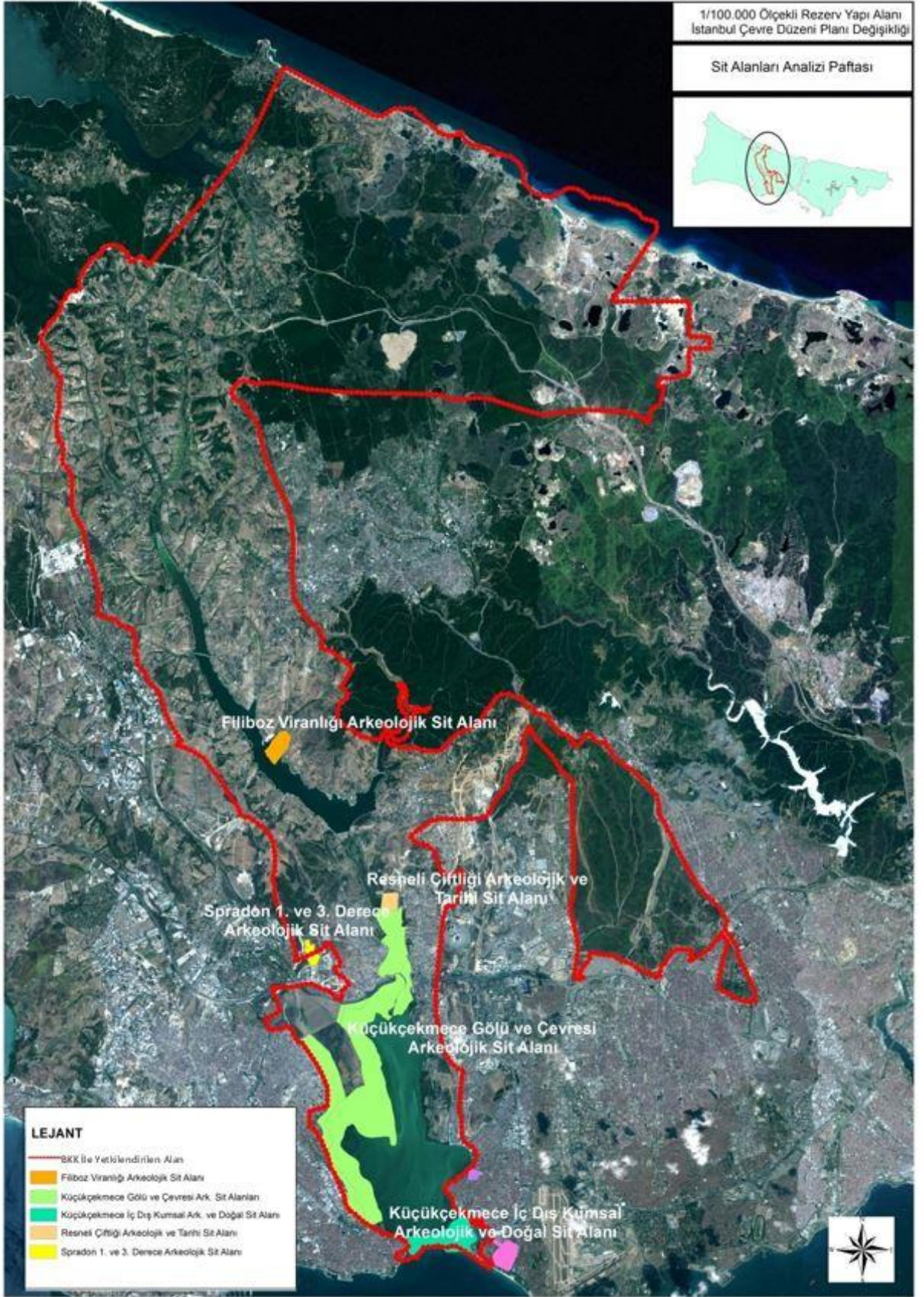
İstanbul İli Avcılar İlçesi, Tahtakale Mahallesi, Ispartakule Mevkiinde yer alan ve Spradon Antik Kenti olarak tanımlanan alanda farklı zamanlarda sınırları belirlenerek tescil edilmiş olan I. ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanları yer almaktadır. Söz konusu sit alanları kuzey ve güney sit alanları olup, güneyde yer alan I. Derece Arkeolojik Sit Alanının büyük bir kısmı Rezerv Yapı Alanının dışında bulunmaktadır. Kuzeydeki I. ve III. Derece Arkeolojik Sit Sınırlarının tamamı Rezerv Yapı Alanı içerisinde kalmaktadır.

İstanbul İli Avcılar İlçesi, Tahtakale Mahallesi, Ispartakule Mevkiinde yer alan ve Spradon Antik Kenti olarak tanımlanan, sit alanlarından güneyde yer alan bölge İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 28.11.2002 tarih 6505 sayılı kararı ile I. derece arkeolojik sit alanı olarak belirlenmiştir.

Bu alanın kuzeyinde yer alan ve İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 26.05.2011 tarih 1468 sayılı kararında “İstanbul İli, Avcılar İlçesi, Tahtakale Mahallesi, ekli paftada gösterilen alanın I. ve III. Derece arkeolojik sit alanı olarak ilan edilmesi gerektiği” belirtilmiştir.



Harita 2.77. Spradon I. Derece Arkeolojik Sit Alanı



Harita 2.78. Sit Alanları Analizi

2.13. MEVCUT ARAZİ KULLANIM

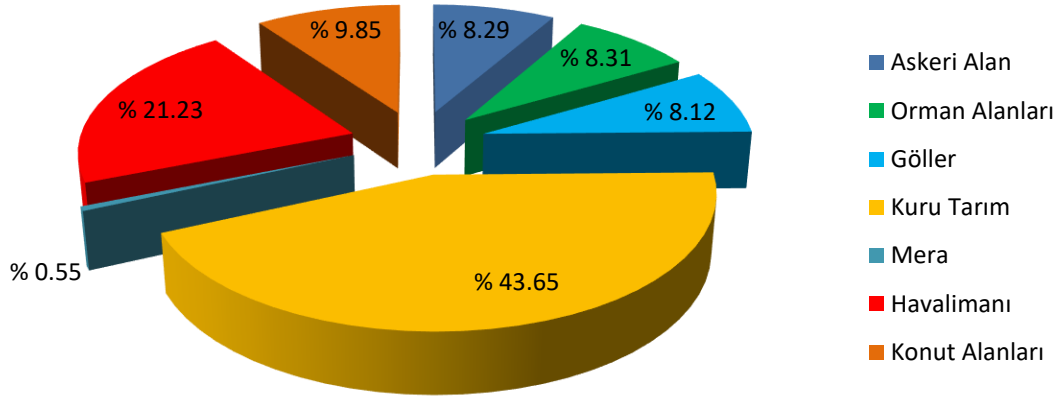
Planlama alanının mevcut arazi kullanım analizi incelendiğinde; alanın %43.65'inin tarım alanı, % 21.23'ünün 3. Havalimanı, % 9.85'inin konut alanı olduğu görülmektedir. Konut alanları planlama alanının güneyinde yoğunlaşmakta olup, kuzeyinde de köy yerleşik alanları bulunmaktadır. Planlama alanının kuzeyinde de orman alanları bulunmakta olup, planlama alanının % 8.31'i orman alanıdır.

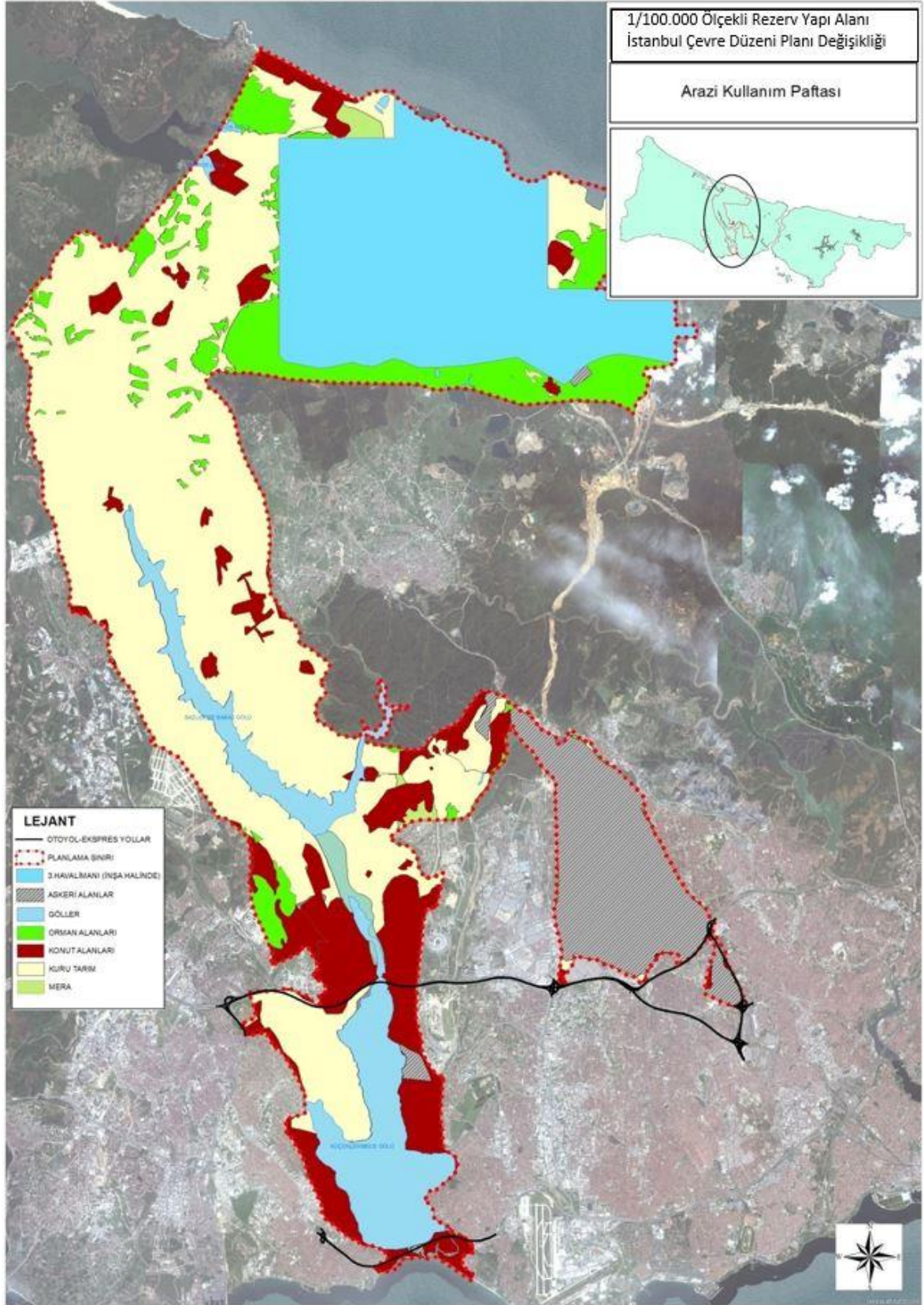
Tablo 2.35. Mevcut Arazi Kullanım Dağılımı

Arazi Kullanım	Alan (ha)	Yüzde (%)
Askeri Alan	3023	8.29
Orman Alanları	3030	8.31
Göller	2960	8.12
Kuru Tarım	15910	43.65
Mera	200	0.55
Havalimanı	7740	21.23
Konut Alanları	3590	9.85
Toplam	36453	100.00

Grafik 2.15. Mevcut Arazi Kullanım Dağılımı (%)

ARAZİ KULLANIM DAĞILIMI





Harita 2.79. Mevcut Arazi Kullanım Analizi

BÖLÜM 3. SENTEZ

3. BÖLÜM: SENTEZ

Planlama alanına ilişkin verilerden doğal eşiklere ilişkin olan; tarım alanları, orman alanları, göller, dereler, havza sınırı, tabiat parkları, yerleşime uygunluk ve korunması gerekli alanlar vb. veriler ile yapay eşiklere ilişkin olan; su yolu projesi, sit alanları, 3. havaalanı ve gürültü etki alanı, yerleşim alanları, sanayi alanları, dolgu alanları ve askeri alanlardan yararlanılarak doğal ve yapay sınırları tanımlayan sentez paftası üretilmiştir.

Doğal kaynaklara ilişkin mevzuatın ve ilgili kurum görüşlerinin etkin yönlendiriciler olarak rol oynadığı doğal eşikler kapsamında ele alınan korunması gerekli alanlar; alanının kuzeyinde önemli yaşam destek sistemlerini bünyesinde barındıran ve bu yaşam destek sistemlerinin birbirleriyle ve kentsel alanlarla etkileşimini güçlendiren ekolojik koridorlara doğal olarak sahip alanlardır. Korunması gerekli alanlar kuzeyde orman alanları ile planlama alanının doğusunda bulunan Şamlar Tabiat Parkıdır. Şamlar Tabiat Parkı planlama alanı sınırı dışında kalmaktadır ancak planlama alanı ile sınır oluşturduğundan dolayı korunması gerekli bir doğal eşiktir. Bu kapsamda söz konusu Tabiat Parkı ile entegre plan kararları üretilmelidir.

İçme suyu havza sınırları ve havzaları besleyen derelerin yoğunlaştığı alanların keşişiminden oluşan alanlar da korunması gerekli alanlardır. Bu kapsamda; planlama alanının kuzeyinin bir kısmı Terkos Havzası Uzun, Orta, Kısa ve Mutlak Mesafeli Koruma Alanı ile Alibeyköy Havzası Uzun Mesafeli Koruma Alanı sınırları içerisinde

Planlama alanının kuzeyinde içme suyu havzalarını besleyen derelerin yoğunlaştığı alanlarda da yoğun yapılaşmadan kaçınılmalı, kuzeye baskının azaltılması için sürdürülebilir şekilde kullanılacak ve kısıtlı kullanıma imkan verecek plan kararları üretilmelidir. Bu bölgelerde bölgenin doğal özelliklerini korumak için, koruma kullanma dengesi gözetilecek şekilde fonksiyonlar önerilmelidir.

Buna göre;

1. Doğal eşikler açısından planlama alanının kuzeyinde yoğun yapılaşmanın önerilmesinin uygun olmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca bu alanlarda mutlak korunması gerekli göller ve orman alanlarının, içme suyu havzasının yer aldığı görülmektedir.
2. Yapılan doğal eşik analizleri ve sentezler sonucunda yukarıda bahsedilen alanlar dışında kalan alanlar doğal eşikler açısından yerleşime uygun alanlar olarak tespit edilmiştir.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Değişikliği planlama alanını etkileyen doğal eşikler haricinde meskun konut alanları, köy yerleşik alanları ve arkeolojik sit alanları vb. yapay eşikler bulunmaktadır. Bunlara ek olarak planlama sınırı komşuluğunda yer alan sanayi alanları ve İstanbul Havalimanı da dikkate alınması gereken yapay eşikler olarak göze çarpmaktadır. Çevre Düzeni Planı Değişikliği sürecinde doğal eşiklerin yanında yapay eşikler de göz önünde bulundurulacak plan kararlarının oluşturulması gerekmektedir.

Çevre Yerleşimler ve Sanayi Alanları

Planlama alanı içerisinde yaklaşık 1154 ha meskun konut alanı bulunmaktadır. Alanın doğusunda yer alan Arnavutköy yerleşmesinin mevcut gelişimi ve yapısıyla birlikte planlama alanı ile ilişkisinin kurulması gerekmektedir. Planlama alanının içinde bulunan Güvercintepe, Altınşehir ve Şahintepe mahallelerini kapsayan bölgenin yapılaşması çoğunlukla düzensiz ve fiziksel olarak sağlıklı değildir. Söz konusu bölgelerin mevcut durumları incelenerek plan kararlarının oluşturulması gerekmektedir.

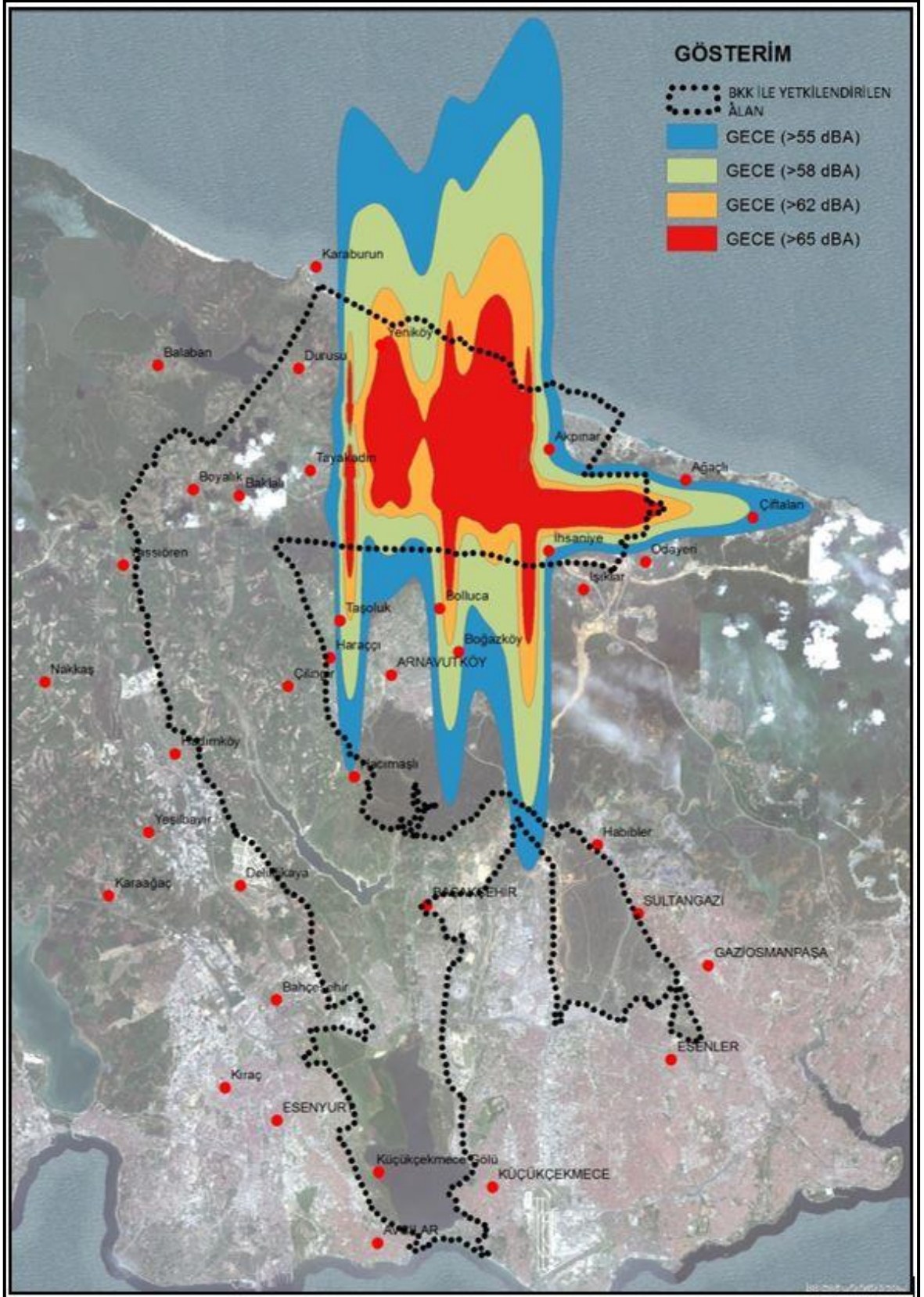
Sanayi alanları plan sürecinde değerlendirilmesi gereken önemli yapılar arasındadır. Planlama alanının batısında bulunan Hadımköy yerleşmesinde yoğun sanayi yapılaşması, Başakşehir bölgesinde ise küçük sanayi alanları bulunmaktadır.

Sit Alanları

Küçükçekmece Gölünün etrafındaki ve güneyinde yer alan arkeolojik sit alanları plan kararlarında dikkate alınması gereken yapılar arasındadır. Bu alanların korunması gereken alanlar olarak göze çarpmaktadır.

Ulaşım Aksları

Planlama alanındaki ulaşım bağlantıları incelendiğinde E5 ve TEM Karayolları ile Kuzey Marmara Otoyolu ve bağlantı yollarının planlama alanındaki ana karayolu bağlantıları olduğu görülmektedir.



Harita 3.2. Havalimanı Gürültü Analizi

Tablo 3.1. Gürültü Ölçüm Değerleri ve Bu Değerlerde Yapılabilecek Fonksiyonlar

Alan	Gün (dBA)	Gece (dBA)	Lakşam (dBA)
Hassas Alanlar: Eğitim, kültürel ve sağlık tesisleri ve yazlık evler ve kamplarla nüfusun yoğun olduğu alanlar	65	60	55
Rezidanslar, ticari alanlar ve gürültü hassas yapıların birarada olduğu alanlarla nüfusun yoğun olduğu alanlar	68	63	58
Ticari yapılar ve gürültü hassas yapıların yoğun olduğu alanlar	72	67	62
Endüstriyel alanlar	75	70	65

Su Yolu:

İstanbul'un Avrupa yakasında, Marmara denizi, Küçükçekmece Gölü civarından başlayıp kuzeyde Terkos gölünün doğusundan Karaburun köyü yakınlarından Karadeniz'e bağlanan bir su yolu projesi olan "Kanal İstanbul"a ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 20.07.2018 tarih ve 56780 sayılı "Kanal İstanbul Projesi" konulu yazısı ekindeki bilgiler planlama çalışmalarında kullanılmıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan ÇED komisyonunca uygun görülerek 23.12.2019 tarihinde askıya çıkarılan "Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu"na esas olan kurum ve kuruluş görüşleri, planın su yolu ve kıyı yapılarına ilişkin bölümlerine esas kurum görüşleri olarak değerlendirilmiştir.

Bu bağlamda Su Yolu'nun varlığı Çevre Düzeni Planı Değişikliği Çalışmasını, plan kararlarını yönlendiren önemli bir yapay eşik olarak etkilemektedir.

Planlama alanı ve çevresinde yer alan doğal ve yapay eşikler değerlendirilerek oluşturulan eşik sentezi aşağıdaki gibidir;

BÖLÜM 4. PLANLAMA YAKLAŞIMI

4. BÖLÜM: PLANLAMA YAKLAŞIMI

4.1. AMAÇ VE PLANLAMA İLKELERİ

Günümüzde küresel şehirler, sanayi üretiminde yoğunlaşmayı bırakmış olup, bilgi ve teknoloji üretimine ağırlık vererek, üst düzey hizmetler, finans ve bilişim sektörlerinde rekabetçi öğelerini geliştirmektedirler. Bu doğrultuda, Yenişehir’de küresel platformda rekabet üstünlüğü sağlamak üzere kapsamlı ve bütüncül bir planlama anlayışı ile geliştirilmesi gerekmektedir.

Yenişehir turizm, ekolojik kentsel gelişme, finans, bilim ve teknoloji, kongre, fuar, spor, sağlık, ulaşım ve lojistik konularında büyük potansiyele sahiptir.

Turizm alanında; Yenişehir’de kültür turizmi, kongre turizmi, eko turizm gibi farklı turizm çeşitleri dikkate alınmıştır. Tarih ve kültür öğelerinin yansıtıldığı şehir dokularına yönelik kültür turizmi yanında, açığa çıkmamış keşif turizminin yaygınlaştırılarak, bölgesel ve küresel platformlara taşınması benimsenmektedir. Böylelikle, kitle turizmine alternatif entelektüel turizmin desteklenmesi ve çeşitlendirmeye gidilmesi mümkün olabilecektir. Söz konusu turizm faaliyetlerinin ve etkinliklerinin Türkiye’nin kültürel geçmişini, birikimini ve deneyimlerini de yansıtan türden olması gerekmektedir.

Sürdürülebilir ekolojik kentsel gelişme alanında; planın vizyonu; planlama alanının bir bütünlük içinde, kamu yararı esas alınarak, kent ve çevresinde yaşayanların dinlenme ihtiyaçlarını karşılayan; tarihi bağlam içerisinde doğal çevre değerlerini nitelikli bir biçimde geliştirmeye imkan sağlayan; koruma-kullanım dengesini gözeten, işlevsel, yenilikçi ve ekolojik çözümleri ortaya koyan, sosyal yaşam ve kültürü ile kent yaşamı arasında mekânsal ilişki kuran ve böylelikle bölgenin kent yaşamına kazandırılmasını amaçlamaktadır. Bu kapsamda; yerleşmenin kimliği, tarihi ve kültürel dokusu, peyzajı ve silüetinin korunması ekolojik değerlerinin ön plana çıkartılması, ekolojik bütünlük içerisinde ilişkisinin kurulmuş olması önem kazanmaktadır.

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren insanların doğa üzerindeki olumsuz etkileri görülmeye başlanması ile birlikte nüfus artışı, kirlilik, çarpık kentleşme, farklı sosyo-ekonomik düzeye sahip insanlar arasındaki yabancılaşma, atıkların doğaya verdiği zarar, enerji tüketiminin fazlalığı, geri dönüştürülemeyen enerji, bu nedenlerden dolayı insan sağlığındaki bozulmalar, yanlış arazi kullanımı, yetersiz yeşil alan, sağlıksız sanayileşme, azalan ve tükenen kaynaklar kentlerde meydana gelen sorunlar olarak görülmektedir. Bu süreç içerisinde planlama literatüründe ekolojik çözüm arayışları gündeme gelmiştir. Ekolojik anlamda kente yeni bir anlam katmak hedefiyle ortaya çıkan eko- kentler, kent için akla gelen bütün noktasal çözümleri bir araya toplayan sistem tasarımıdır. Doğaya saygılı ekolojik yaklaşım ilkeleriyle geleceğin kentleri olarak görülen eko- kentler, kent anlayışına yeni bir boyut kazandırmayı hedeflemektedir. Bu yaklaşımın hedefleri; kentin çevre üzerindeki etkisinin azaltılması, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı, en düşük düzeyde atık üretimi vb. olarak tanımlanmaktadır.⁹³

Bu doğrultuda planlama yaklaşımı doğaya duyarlı bütünsel bir ekolojik vizyonla ele alınmakta olup, planlama literatüründe doğaya duyarlı ekolojik yaklaşım kentlerin

⁹³Çetinkaya,Ç., 2013. Eko-Kentler: Kentve Doğa İlişkisinde Yeni Bir Sistem Tasarımı, Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi 6(1):12-16.

büyümesi ve büyük oranlarda artan enerji kullanımını minimize etmeyi, teknolojiyi bilinçli kullanarak, sistemdeki eksiklikleri az girdiyle ve ekonomik çözümlerle tamamlamayı hedefleyen⁹⁴ bir yaklaşım olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda planlama alanının İstanbul içerisindeki doğal eşikler açısından hassas konumu itibarıyla sürdürülebilir ekolojik kentsel gelişme stratejisi ve sürdürülebilir ekolojik yerleşim yaklaşımı önem kazanmaktadır.

Finans alanında; Şehirlerin küresel sistemin işleyişine etki edebilme güçlerinin ana kaynaklarından birini finans kapital oluşturmaktadır. Yenişehir'in gelişmiş dünya şehirleri ile olan bağlantılarında onların işlevleri doğrultusunda rol üstlenmek yerine, küresel ve bölgesel güç paylaşımında kendisine pay sağlaması arzu edilen vizyondur.

Yenişehir'in küresel ve bölgesel finans konusunda İstanbul'a özgün bir açılım yapabilmesi, hem altyapı başta olmak üzere yeterli gelişmeye, hem de banka ve finans sektörüne getirilmeye çalışılan güven ortamının sağlanmasına bağlıdır.

Böylesine zor bir hedefi gerçekleştirmek için uluslararası finans kurumlarının bölgeye gelmesini çekici kılmak gerekmektedir. Yenişehir'in buradaki rolü, yaşam kalitesi ve doğal değerleri açısından zengin bir altyapı imkânı ve finans sektörü için yeni olanaklar sunmasıdır.

Bununla birlikte, yeni finans kurumlarının kazanılması hedeflenirken, doğal değerlerin korunmasına yönelik önlemler de alınmalıdır.

Bilim ve Teknoloji alanında; Yenişehir'in bilim ve teknoloji alanında bölgesel etkinliği olan bir merkez olması; Dünya'nın çeşitli ülkelerinden gelerek öğrenim gören, akademik çalışmalar ve araştırmalar yapan kesimlerin, niceliğinin ve niteliğinin yükseltilmesine yönelik özendirici önlemlerin alınması ile uzman kişilerin küresel teknoloji üretiminde ve yarışında, yenilikçi hedeflere yönlendirilmesinin gerektirdiği altyapının hazırlanması hedeflenmektedir. Dolayısıyla, hem eğitim hem de araştırma faaliyetlerinin üst düzeylere çıkartılmasında kaydedilecek başarı düzeyleri, küresel teknoloji yarışında Yenişehir için önem kazanmaktadır.

Bununla beraber Yenişehir'de tarihi ve kültürel mirasın korunması açısından modern ve geleneksel öğelerin uyum içerisinde bir beraberliği yansıtan uyarlamalar şeklinde gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.

Spor alanında; Yenişehir'in uluslararası spor müsabakaların düzenlenmesinde Dünya ve Avrupa Şampiyonaları'na ev sahipliği yapma yeterliliğine ulaşması, gerekli altyapının sağlanması amaçlanmaktadır.

Sağlık alanında; İstanbul dış ülkelere açılımda son yıllarda önemli başarılar göstermektedir. Bu başarının, hizmet sunumunda da çeşitliliğe gidilerek, Yenişehir'de küresel ve bölgesel düzeyde devam ettirilmesi gerekmektedir.

Ulaşım ve Lojistik alanında; planda belirlenen hedefler doğrultusunda Yenişehir, yük taşımacılığında kombine ulaşım merkezi, yolcu taşımacılığında ise geçişli taşımacılık merkezi olma konumunu yakalayabilecektir. Yük ve yolcu taşımacılığının ayrıştırılmasında temel önlemler alınması, toplu taşımacılık sisteminin ağırlıklandırılması ve farklı ulaşım sistemleri arasında etkin bağlantıları kuracak entegrasyon altyapısını

⁹⁴Berkes, F. ve Kışlalıoğlu, M., 2010. Çevre ve Ekoloji, Remzi Kitabevi, İstanbul, Türkiye.

oluşturması, küresel düzeyde yarışabileceği sektörü güçlendirmesi bakımından gerekmektedir.

4.1.1. AMAÇ

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin amacı; *“Sahip olduğu su yolu ve dünyanın en büyük havalimanı projeleri ile özdeşleşen ve bütünleşen, öncelikle turizm potansiyelinin ön plana çıkarıldığı, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, İstanbul genelinde gerçekleşen deprem odaklı kentsel dönüşümlere büyük bir ivme kazandıran, bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dayanan, küresel ölçekte güçlü ve yeni açılımlar getiren, yaşam kalitesi yüksek yeni bir şehir oluşturmak.”* olarak belirlenmiştir.

Bu amaç doğrultusunda, tamamlayıcı nitelikte olmak üzere bir dizi destek amaçlar da tanımlanmıştır. Söz konusu amaç bileşenleri:

- Doğal çevreye uyumlu, doğal ve yapay risklere karşı **güçlü bir kentsel bölge sisteminin kurulması,**
- Yaşam kalitesinin yükseltilmesine ilişkin **sosyo-kültürel gelişmişlik seviyesinin artırılması**
- Kentsel hizmet maliyetlerini düşürecek işlevsel ve mekânsal optimizasyona giderek, ekonomik çeşitlilik düzeyinin artırılması ve böylelikle **yüksek ekonomik rekabet gücüne ulaşılması,**
- Ulaşım, haberleşme, şehirler arası işbirliği, iş ve yatırım olanakları oluşturarak **kendi bölgesel hinterlandı ile güçlü bağlantıların kurulmasıdır.**

4.1.2. PLANLAMA İLKELERİ

Yenişehir'in yaşam destek sistemleri olan doğal alanların, altyapının ve yaşam kalitesinin iyileştirilebilmesi ve şehir yönetiminin sürdürülebilir olabilmesi için; uluslararası dinamikler ile ülke, bölge ve şehir dinamikleri göz önünde bulundurularak, insan odaklı bir planlama anlayışıyla tanımlanan ilkeler;

- Mekânsal gelişmenin kültürel mirasa saygılı, gelecek nesillerin ihtiyaçlarını gözeten, doğal ve kültürel çevreyle uyum içinde olması
- Mekânsal büyüme eğilimlerinin İstanbul'un taşıma kapasitesi (nüfus, kaynaklar, ekoloji, büyüme sınırları vb.) doğrultusunda yönlendirilmesi
- İnsan faaliyetlerinin yaşam destek sistemlerine, hassas ve kritik ekosistemlere zarar vermeyecek nitelik ve nicelikte gerçekleştirilmesi
- Kendi içinde alt merkezler belirlenerek, merkezler kademelenmesinin sağlanması
- Kentin gelişimini destekleyecek yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sistemi oluşturularak bütüncül bir ulaşım sisteminin kurgulanması
- Estetik, işlevsel ve yapısal yaşam kalitesinin yükseltilmesi

- Kentsel hizmetlerin şehir bütününde dengeli bir şekilde dağıtımı yapılarak, şehrin sunduğu imkânlarla erişimde adaletin sağlanması
- Ekoloji-ekonomi dengesi gözetilerek ekonomide yeniden yapılanmanın sağlanması ve uluslararası rekabet üstünlüğü taşıyan veya taşıyabilecek sektörlerin desteklenmesi
- Bilgi teknolojilerinin ve Ar-Ge faaliyetlerinin üniversite ve sanayi işbirliği içerisinde geliştirilmesi
- Plan kararlarının, deprem başta olmak üzere afet riskleri dikkate alınarak üretilmesi
- Doğal kaynakların koruma-kullanma dengesinin öngörülerek, doğa ile uyumlu bir yerleşmenin hedeflenerek, ekolojik temelli yaklaşımın yönlendiriciliğinde alt ölçekli planlara da çözüm üreten bütüncül bir planlama yaklaşımının benimsenmesi, olarak belirlenmiştir.

4.2. HEDEF VE STRATEJİLER

HEDEF 1. KÜRESEL DÜZEYDE GÜÇLÜ BİR YENİŞEHİR

ANA STRATEJİ 1. Yenişehir'e Turizm Şehri Statüsü Kazandırmak

Kentin Turizm Potansiyelini Çevreye, Topluma ve Kültürel Varlıklara Zarar Vermeden Geliştirmek

- Turizm sektöründe gelişimin sağlanması ve kent ekonomisindeki payının artırılması için sürdürülebilir turizmin sağlanmasına yönelik plan kararlarının oluşturulması ve bu alanlarda standart ve kalitenin geliştirilmesi
- Havayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşımının geliştirilerek Yenişehir'in uluslararası ve şehir içi erişilebilirliğinin artırılması
- Konaklama olanaklarının çeşitlendirilmesi ve fiziksel kalitelerinin denetlenmesi
- Turizm ve turizm ile bağlantılı diğer hizmet sektörlerinde görev yapan insan kaynağı niceliği ve niteliğinin artırılması

Yenişehir'i Turizm Sektöründe Marka Haline Getirmek

- Sanat ve kültür forumları oluşturulması ve kongre turizminin desteklenmesi, Yenişehir'de düzenlenen sanat fuarlarının içeriklerinin zenginleştirilmesi, çeşitlendirilmesi, düşük gelir gruplarıyla buluşmasının sağlanması ve bu fuarlara uluslararası boyut kazandırılması
- Yapılacak organizasyonlarla Yenişehir'in dünyanın dört bir yanından pek çok kültür sanat insanını ve medya temsilcisini misafir etmesi
- Kitle turizmine alternatif olacak turizm faaliyetlerinin desteklenmesi

- Kültür turizmine katkı sağlayacak kültürel mirasın, tarihi yapı stokunun korunarak sunumlarının güçlendirilmesi
- Kültürel zenginliğinin sergilenmesine yönelik yaygın ve etkin organizasyonlara dayalı turizm faaliyetlerinin arttırılması
- Şehrin sahip olduğu özgün kültürel ve doğal kimliğine uygun olmak koşulu ile Şehre anlam ve değer katacak yeni anıtsal ve mimari eserlerin yapılması
- Őehirde düzenlenmesi planlanan uluslararası nitelikteki kültür, sanat vb. etkinliklerin,  aędaŐ bir anlayıŐla yönetilen müzelerin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması
- “24 Saat Yaşayan Şehir” kimliğinin geliştirilmesi
- Çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri göz önünde bulundurularak turizm faaliyetlerinin çeşitlendirilmesi
- Yenişehir’deki turizm faaliyetlerinin bölgesel turizm faaliyetleri ile iliŐkilendirilmesi

Ana Strateji 2. Bilgi ve Teknolojiye Dayalı, Yüksek Ekonomik Rekabet Gücüne Sahip Sürdürülebilir Ekonomiye Sağlamak

- Yenişehir’e bilgi ve iletişim teknolojileri ile bölgesel ekonomiyi yönlendiren yönetim ve karar mekanizmalarının bütünleştiği üst düzey hizmet/finans ve yönetim merkezi kimliğinin kazandırılması
- Ekonomik sektörlerde yeniden yapılanma sağlanarak, Yenişehir’de uluslararası rekabet üstünlüğü taşıyan veya taşıyabilecek sektörlerin desteklenmesi
- Ekonomik gücün anahtarının sağlıklı  evre olduğuna yönelik bilinçlendirmenin sağlanması
- Üretim alanları ile g c l  işlevsel ilişkileri olan uzmanlaŐmıŐ iş ve hizmet alanlarının geliştirilmesi
- Yeni teknoloji ve fikirleri kullanan iş alanlarının geliştirilebilmesi için Yenişehir’in bilgi kapasitesinin arttırılması
- Planın ilkeleri doğrultusunda, bilgi teknolojilerinin ve Ar-Ge faaliyetlerinin gerçekleştirileceği bölgelerin doğa dostu teknolojilerle geliştirilmesi

Ana Strateji 3. Yenişehir’in G c l  Yönlerini ve Fırsatlarını Kullanarak  zg n Bir Açılım Oluşturabilme Potansiyelini Harekete Geçirmek

- Yenişehir’in sosyal, ekonomik, kültürel açıdan uyumlu büyümesi, bütünleşmesi ve gelişmesi sağlanarak İstanbul’da önemli bir merkez olması
- Yenişehir’in kendi bölgesel hinterlandıyla ulaşım, haberleşme, Şehirler arası işbirliği ve yatırım olanaklarının geliştirilmesi

- Yenişehir'in turizm, finans, kültür, bilim ve teknoloji zirvelerine ev sahipliği yapan bir merkez olarak ön plana çıkartılması
- Şehrin korunması gerekli değerlerini gözeten, planın amaçları ile uyumlu yatırımlar için bir çekim merkezi olmasının sağlanması
- Kıtalar ve bölgelerarası ulaşımda stratejik konumda bulunan Yenişehir'in "geçiş kapısı" konumunun değerlendirilerek, uluslararası ulaşım ilişkilerinde yolcu transfer merkezi olarak geliştirilmesi
- Yenişehir'in bilgi ve teknoloji alanında, kongre ve fuar düzenleme faaliyetlerinde etkin bir şehir olarak konumlandırılması

HEDEF 2. YENİŞEHİR'İN MEKÂNSAL GELİŞİMİNİ, ÇEVRESEL, EKONOMİK VE TOPLUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK DOĞRULTUSUNDA KENTSEL İŞLEVSEL BÜTÜNLEŞMEYİ SAĞLAMAK

Ana Strateji 1. Yenişehir'i İhtisaslaşmış, Katma Değer ve Verimliliği Yüksek Bir Merkez Olarak Geliştirmek

- Yenişehir'in merkez alanlarının kentsel, bölgesel ölçekteki diğer merkezlerle ilişkilerinin güçlendirilmesi
- MİA üzerindeki baskıyı azaltacak, hinterlandındaki yerleşmelerin ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ikinci derece ve diğer alt merkezlerin belirlenmesi
- Yenişehir'in merkez alanlarında gece-gündüz nüfus dengesinin sağlanması için gerekli düzenlemelerin yapılması

Ana Strateji 2. Yerleşmelerin Yaşam Destek Sistemlerine ve Hassas Ekosistemlere Duyarlı Gelişmesini Sağlamak

- Orman Alanlarının ve Barındırdığı Biyolojik Çeşitliliğin Korunması
- Ekolojik Koridorların, Hassas Ekosistemlerin ve Biyolojik Çeşitliliğin Korunması
- Kıyı alanlarının 'Kamu Yararı İlkesi' Esas Alınarak Değerlendirilmesi
- İklim Değişikliğinin Uzun Dönemli Etkileri Dikkate Alınarak, İklim Değişikliğine Adaptasyon ve Zarar Azaltma Konularının Mekânsal Planlarla İlişkisinin Kurulması

Ana Strateji 3. Yenişehir'in, Enerjisini Kendi Üreten ve Kendine Yeten Bir Şehir Olarak Planlanması

- Yenişehir'de rüzgar enerjisi üretim olanaklarının değerlendirilmesi
- Güneş enerjisi potansiyelinin enerji kaynağı olarak değerlendirilmesi

- Her alanda (konut alanları, üniversiteler, iş alanları, kamusal yapılar, meydan ve sokaklar) enerji verimliliğinin sağlanması ve enerjinin tüketilmesinden dolayı ortaya çıkan atıkların azaltılması
- İleri teknolojinin kullanılması öngörülen alanlarda (eğitim, bilişim ve teknoloji alanları), bu alanların kendine yeterliliğini sağlamaya yönelik yenilenebilir kaynaklardan enerji üretimi ve enerji muhafaza sistemlerinin devreye sokulma olanaklarının araştırılması

Ana Strateji 4. Yenişehir’i Afetlere Karşı Duyarlı Geliştirmek

- Şehrin mekânsal gelişmesinin deprem ve diğer afet risk faktörleri dikkate alınarak belirlenmesi
- Doğa (deprem, heyelan, taşkın, meteorolojik vb.) ve insan kaynaklı (yangın, endüstriyel, deniz kazaları vb.) afetlere yönelik acil eylem planlarının hazırlanması ve insan kaynağının yetiştirilmesi
- Afet durumları için Yenişehir afet lojistik planlamasının yapılması
- Planlama alanında ve yakın çevresinde acil durumlarda müdahalenin sağlanması amacıyla su yolu üzerinde gerekli kıyı yapılarının oluşturulması
- Tehlikeli kullanımlar (yanıcı, patlayıcı maddeler) için güvenlik önlemlerinin alınması, gerekirse tasfiyesi, yangın söndürme için güvenlik altyapısının geliştirilmesi

Ana Strateji 5. Ulaşım Kararlarını Plan Kararları ile Uyumlu Olarak Geliştirmek

- Öncelikle araçların değil insanların ekonomik ve hızlı ulaşımının sağlanması
- Yenişehir genelinde demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, yüksek kapasiteli, kaliteli ve ulaşım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması
- Yenişehir bütünündeki ulaşım sistemlerinin birbirine entegre olacak biçimde planlanması
- Birinci derece seyahat üreten odakların yerlerinin, ulaşım stratejileri ile ilişkilendirilerek belirlenmesi
- Yenişehir’in merkez bölgelerindeki araç trafiği sınırlandırılarak, yaya ve bisiklet ulaşımının desteklenmesi
- Ulaşım akslarının başta deprem olmak üzere acil durumlar dikkate alınarak iyileştirilmesi

Ana Strateji 6. Yenişehir’de Lojistik Odaklı Fonksiyonların Mekânsal Organizasyonunu Yaparak Etkinliğini Arttırmak

- Yenişehir’de veya yakın çevresinde havalimanı, liman ve raylı sistemlerle entegre edilmiş lojistik bölgelerin kurulması ve gümrüklerin bu bölgelere taşınması

- Limanlar ile lojistik bölgeler arasında raylı sistem ulaşım ilişkisinin kurulması
- Yük taşımacılığının ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu sistemi ile yapılması

HEDEF 3. YAŞAM KALİTESİ YÜKSEK BİR YENİŞEHİR

Ana Strateji 1. Mekânsal Kalitesi Yüksek Yerleşme Alanları Oluşturmak

- Yapılaşmada mimari estetiğin ve güncel mimari akımların dikkate alınması
- Yenişehir’de yaşayacak tüm kesimleri şehirle bütünleştiren kentsel donatı alanlarının ve kamusal açık alanların şehir bütünü içinde yeterli, dengeli ve kaliteli hale getirilerek; kentsel hizmet ve fırsatlardan toplumun tüm kesimlerinin yararlanabilme olanağının geliştirilmesi
- Yüksek teknik ve sosyal donatı düzeyine ulaşmak üzere kamu–özel sektör işbirliklerinin geliştirilmesi
- Şehir bütününe hizmet verecek spor merkezleri, kültür merkezleri, eğlence ve sergi mekanları, müzeler ve sağlık merkezlerinin oluşturulması
- Farklı ulaşım türlerinin entegre olduğu ve ortalama seyahat süresini azaltan hızlı, güvenilir, temiz, konforlu toplu taşıma hatlarının planlanması
- İş-konut arasındaki mesafenin minimuma indirilmesi yönünde arazi kullanım dağılımlarının dengeli oluşturulması
- Açık-yeşil alanların artırılarak, bu alanlar arasında sürdürülebilirliğin sağlanması
- Yenişehir’in teknik altyapı şebeke sistemlerinin (kanalizasyon, su, elektrik vb.) çağdaş teknolojik gelişmeler doğrultusunda optimize edilerek yerleşme alanları ile koordineli bir şekilde planlanması

Ana Strateji 2. Çevre Kirliliğini Önlemek

Su Kirliliğinin Önlenmesi

- Yenişehir’de yaşayacak nüfusun ihtiyaç duyacağı atık su arıtma tesislerinin geliştirilmesi
- Yenişehir’de atık suyun arıtılmadan deşarj edilmesinin önlenmesi
- Su yolunu kullanacak deniz araçlarının denizi kirletmesini önlemeye yönelik denetim, atık alma ve deniz temizleme hizmetlerinin geliştirilmesi
- Yenişehir ve çevresindeki limanlardan kaynaklanan deniz kirliliğinin kontrolüne yönelik tedbirlerin alınması

Hava Kirliliğinin Önlenmesi

- Hava kirliliği izleme sisteminin geliştirilmesi

- Ulaşımdan kaynaklanan hava kirliliğinin kontrolü için toplu ulaşımın geliştirilmesi ve teşvik edilmesi
- İş-konut ulaşım ilişkilerinde trafiği azaltacak yaklaşımların geliştirilmesi
- Yenişehir’de hâkim rüzgâr yönlerini dikkate alarak hava koridorlarının oluşturulması
- Kentsel yeşil alanların ve ağaçlandırmanın geliştirilmesi

Gürültü Kirliliğinin Önlenmesi

- Havalimanı, otoyol ve ekspres yollar ile demiryolu çevrelerinde kademeli bitkilendirme, ses izolasyonu vb. uygulamalarla gürültü engelleyici perdelerin oluşturulması
- Yenişehir için gürültü kontrol planlamasının geliştirilmesi

Toprak Kirliliğinin Önlenmesi

- Atık su deşarjları ve atık dökülmesi gibi toprak kirliliğine yol açan faktörlerin engellenmesi
- Tarımsal faaliyetlerde toprağı kirletecek kullanımlara izin verilmemesi

Atık Yönetiminin Geliştirilmesi

- Kentsel atık suyun arıtılarak, “gri su” olarak tarımsal ve kent içi yeşil alan sulamasında kullanılması
- Katı atık tesislerinin etkinliğinin artırılması
- Katı atıkların toplanma, depolanma, geri kazanımı ve enerji üretme prensiplerinin benimsenmesi
- Geri kazanılamayan hafriyat, inşaat ve yıkım atıklarının düzenli depolama alanlarında depolanması
- Düzenli katı atık depolama alanlarında çöp gazından yüksek kapasiteli enerji üretiminin sağlanması
- Tehlikeli atıkların Yenişehir içerisinde kontrollü taşınmasına ve bertaraf edilmesine yönelik önlemlerin alınması
- Tehlikeli atık üreten ve bertaraf sorumluluğı olan kuruluşların izlenmesi ve denetlenmesi için sorumlu kurumlarla işbirliğine gidilmesi

Koruma-Kullanma Dengesi Çerçevesinde Aktif Korumanın Sağlanması Yönünde Çevre Koruma Yönetim Sisteminin Oluşturulması

- Yenişehir’de doğanın maliyetlendirilmesi ilkesinin ön plana alınması
- Çevre korunmasıyla ilgili izleme, araştırma-geliştirme ve erken uyarı sistemlerinin kurulması

- Yenişehir’de çevre bilincinin yaygınlaştırılmasına yönelik toplumsal programların geliştirilmesi

HEDEF 4. SOSYAL SERMAYESİ ZENGİN BİR YENİŞEHİR

Ana Strateji 1. Kentteki Nüfusu Yüksek Eğitim Düzeyine ve Kalifiye İşgücü Becerilerine Kavuşturmak

Donanımlı, Motive Edilmiş, Yoğun ve Yüksek Verimliliği Olan İşgücünün Geliştirilmesi

- Bilgi ekonomisine ve topluma geçişi sağlayacak beceri kazandırma faaliyetlerinin yürütülmesi
- İnsan kaynağının Yenişehir’de geliştirilmesi önerilen sektörler doğrultusunda eğitim almasının sağlanması
- Yenişehir’de ikamet edecek kadınlara yönelik meslek edindirme ve eğitim konularında girişimlerde bulunulması
- Yüksek nitelikli nüfusun Yenişehir’e çekilmesi için nitelikli konut ve sosyal çevre olanaklarının oluşturulması

Ana Strateji 2. Sosyal Adaleti ve Şehirle Bütünleşmeyi Sağlamak

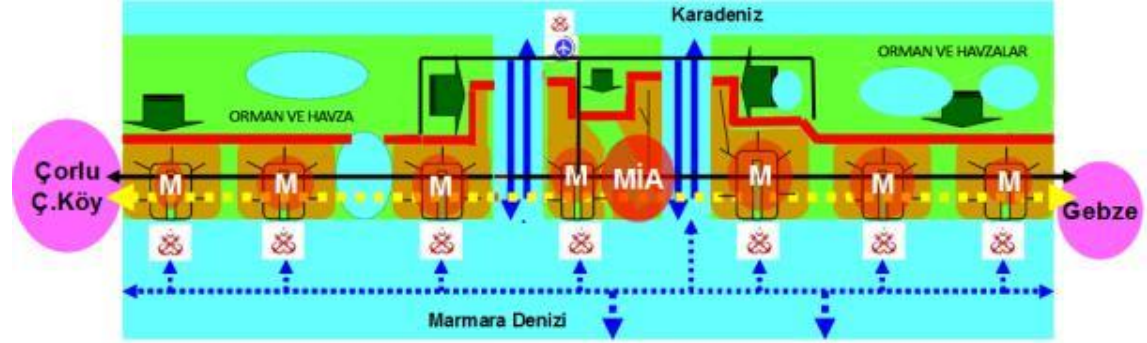
Ekonomi, Sosyal ve Sağlık Alanlarında Olanakların Artırılması

- Engellilerin ve tüm dezavantajlı grupların sosyal yaşama uyumu ve katılımı için pozitif ayrımcılık unsurları da içeren özel projelerin geliştirilmesi
- Çocuk, genç ve yaşlıların sosyal ve kültürel faaliyetlere katılabilmesi için Yenişehir’de sosyal donatı alanlarının geliştirilmesi
- Barınma ve yaşam koşullarını iyileştirmeye dönük çok yönlü sosyal programların geliştirilmesi
- Yenişehir’e gelecek olanlara yönelik, bilgi toplumu kültürüne geçişte yardımcı olacak mekanizmaların geliştirilmesi

4.3. MAKROFORM

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nde meri çevre düzeni planında İstanbul İli geneli için alınan makroform kararları göz önünde bulundurularak ilkesel makroform kararları belirlenmiştir.

İstanbul'un makroformu gerek su yolu, gerek üst ölçekli yatırım kararları sonucunda yeniden değerlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmakta olup, planlama alanının ilkesel makroform kararları meri üst ölçekli plan makroform ilkeleri, üst ölçekli yatırım kararları ile bütünlük içerisinde bu çerçevede belirlenmelidir.



Şema 4.1. İstanbul İçin Öngörülen Makroform

Bu kapsamda; planlama alanı meri üst ölçekli plan ilkeleri ile uyumlu olarak İstanbul içerisinde kuzeye doğru kontrollü gelişimi destekleyen, hassas ekosistemle uyumlu, boğaz geçişlerindeki baskıyı rahatlatan, İstanbul'un kuzeyinde gelişme baskısı altındaki yerleşimlerdeki gelişme baskısını planlı bir şekilde kontrol altına alan bir alt gelişme bölgesi olarak öngörülmektedir.

Yenişehir İçin İlkesel Makroform Tasarımı

Yenişehir'in konumlandığı coğrafya;

- Doğu-batı, kuzey-güney doğrultusunda uzanan ve şehrin kuzeyinde yer alan orman alanlarının konumlandığı,
- Kuzey ve güney arasında iklimsel farklılıkların görüldüğü ve söz konusu farklılıkların biyolojik çeşitlilik ile habitat çeşitliliğine yansıdığı,
- Şehrin kendi kendine yeterliliği anlamında önemli olan su kaynaklarının ve su havzalarının barındığı ve alanın çevresinde tarım topraklarının yer aldığı, son derece kırılğan bir yapıyı tanımlamaktadır.

Yenişehir; orman alanları, tarım toprakları, hassas ekosistemler ile önemli yaşam destek sistemlerini bünyesinde barındırmakta olup, yaşam destek sistemlerinin birbirleri ve kentsel alanlarla etkileşimini güçlendiren ekolojik koridorların bulunduğu özel bir coğrafyada yer almaktadır.

Yenişehir'in sahip olduğu önemli coğrafya, aynı zamanda deprem başta olmak üzere doğal risklerin de göz ardı edilemeyeceği bir yapıya sahiptir. Şehir, İstanbul'un bugüne kadar sergilediği çarpık ve kuralsız gelişim göz önünde bulundurulduğunda, doğal risklerin taşıdığı önemi gözardı etmeden, afetlere duyarlı gelişmesi öngörülmektedir.

Yukarıda tanımlanan coğrafi konum içinde önerilen sağlıklı yapıların ve işlevsel ilişkilerin oluşturulmasını ön plana çeken 'İlkesel Makroform Tasarımı'; çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda kontrollü gelişimini öngörmektedir. Bu kapsamda planlama alanının sürdürülebilir bir biçimde gelişmesi üst belirleyici ve aynı zamanda kısıtlayıcı olmaktadır.

Yenişehir'de yaşam olanağına olduğu kadar yüksek bir yaşam kalitesine de sahip olunabilmesi açısından vazgeçilemez önemi olan doğal kaynaklarının sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekmektedir. Bu amaçla, eşik analiz ve sentez çalışmaları sürecinde ortaya çıkan gelişme olanaklarının değerlendirilmesi gerekmektedir.

Doğal kaynaklar açısından yapılan değerlendirmeler sonucu; Küçükçekmece'den başlayan ve Karadeniz'de biten, Arnavutköy'ün batısındaki koridorun su yolu projesi ve Yenişehir için gelişme odağı olarak değerlendirilmesi öngörülmüştür. Bu kapsamda makroform kuzeyde yoğun yapılaşmanın önerilmediği ve yapılaşmanın sınırlandırılması gereken alanlar ile yerleşime uygun alanlar olarak ikiye ayrılmaktadır.

Söz konusu alanda gelişme kararlarının sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde alınması; gerek planlama ve uygulama süreçlerinde teknik önlemlerin hayata geçirilmesi, gerek doğal yapının zarar görmemesi, gerekse doğal risklerin neden olabileceği olumsuzlukların yaşanmaması açılarından önem arz etmektedir.

Bu doğrultuda; planlama alanında temel makroform stratejileri aşağıda belirtilen 3 noktaya odaklanmaktadır:

1. Ana yerleşim kütleleri sağlıklı bir biçimde yapılandırılmalıdır:

Kontrollü Gelişim Öngörülmelidir:

- Altyapının üstyapıyı yönlendirmesi ilkesi benimsenmelidir.
- Gelişme alanları planlama alanının etrafında gelişme baskısı altında olan Arnavutköy yerleşimindeki baskıyı azaltacak nitelikte belirlenmelidir.
- Kuzeye olan gelişim kontrollü sağlanmalı, kuzey ormanları, Terkos Havzası ve planlama alanının güneyindeki Küçükçekmece Gölü ve yakın çevresinin, sit alanlarının korunması ilkesi benimsenmelidir.

Mekânsal ve işlevsel dağılımlar bütünlük içerisinde değerlendirilmelidir:

- İşyeri-konut dengesi sağlanmalıdır.
- Farklı ulaşım sistemleri arasında entegrasyon sağlanarak mekânsal fonksiyonlarla ulaşım sistemlerinin bağlantısı kurgulanmalıdır.
- Alt ölçekli planlarda yoğunluk değerleri kademelenmeli ve topografya ile temel ulaşım kararlarına uygun olarak belirlenmelidir.

2. Planın amaç ve hedeflerinde belirtilen fonksiyonlara yer verilmelidir:

- Teknoloji geliştirme alanları, kültür ve turizm alanları, kongre ve fuar alanı, ticaret-finans alanları tanımlanarak yeni işlevsel alanlar geliştirilmelidir.

3. Sağlıklı makroform modeli tanımlanmalıdır:

- Çevresel sürdürülebilirliğe göre alt bölgeler belirlenmelidir.
- Söz konusu alt bölgelerin tanımı yapılmalıdır.

Bu kapsamda planlama alanında makroforma ilişkin 4 alt bölgeler belirlenmiştir. Bu alt bölgeler;

1. Ekoloji ve Teknoloji Bölgesi,
2. Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi
3. Turizm ve Dönüşüm Bölgesi,
4. Ulusal ve Uluslararası Lojistik Bölge,

Planlama alanının kuzeyi “Ekoloji ve Teknoloji Bölgesi” olarak tanımlanmaktadır. Bu alanlarda kuzeyde yer alan orman ve havza gibi doğal kaynaklarla uyumlu, yerleşme alanlarıyla doğal kaynaklar arasında geçiş oluşturan ve kuzeye doğru olabilecek gelişme baskısını engelleyecek içerikte donatı alanlarının tasarlanması düşünülmektedir. Alanda teknoloji geliştirme alanı, fuar, kültür ve kongre merkezlerinin önerilmesiyle, İstanbul’da bilgi ekonomilerinin yoğunlaştığı önemli bir merkez oluşturulması amaçlanmaktadır.

Planlama alanının Arnavutköy yerleşmesi ile sınır oluşturan bölgesi “Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi” olarak tanımlanmaktadır. Bu alanda çevreci bina konsepti az yoğunluklu yapılaşma kararlarının geliştirilmesi ile bölgedeki ekolojik ve doğal yapının korunması öngörülmektedir. Metropoliten merkez alanı ve çevre merkezler ile entegre ticaret, hizmet ve donatı alanlarının ve kültür endüstrilerinin yer alacağı merkezlerin bu alanda bulunması planlanmaktadır.

Planlama alanının güneyinde Küçükçekmece Gölü’nün yakın çevresi “Turizm ve Dönüşüm bölgesi” olarak tanımlanmaktadır. Bu alanda mevcutta yer alan doğal ve arkeolojik sit alanlarının potansiyelinden faydalanılarak turizm odaklı fonksiyonların planlanması ve sağlıklı kent dokularının iyileştirilmesi öngörülmektedir.

Planlama alanının kuzey-doğusunda İstanbul Havalimanı ve Karadeniz ile çevrelenen bölge “Ulusal ve Uluslararası Lojistik Bölge” olarak tanımlanmaktadır. Bölgenin hava, deniz, kara ve raylı sistem gibi tüm ulaşım modlarının kesişim noktasında yer alması dolayısıyla; lojistik bir üs olarak ülkenin ekonomik gelişimine ve kent içi trafik yükünün hafifletilmesine katkı vermesi amaçlanmaktadır.

4.4. NÜFUS VE İSTİHDAM

4.4.1. NÜFUS

Planlama alanı nüfusu belirlenirken göz önünde bulundurulacak hususlar aşağıdaki gibidir:

- Planlama alanında yaşayan mevcut nüfus,

- Planlama alanında 1/5000 ölçekli meri planlarında öngörölmüş nüfuslar
- Planda belirlenen hedefler doğrultusunda önerilecek bilimsel ve ileri teknolojiye dayalı yüksek ekonomik rekabet gücüne sahip fonksiyonlar, üst düzey ticaret ve hizmet fonksiyonları, Havalimanı vb. fonksiyonların ihtiyaç duyduğu istihdam için gerekli yerleşim alanlarının gerekliliği,
- Planlama alanının rezerv alan olması nedeniyle, İstanbul ölçeğinde afet riskli ve fiziksel olarak yıpranmış yapıların sağıklaştırılması ve yenilenmesi sürecinde transfer edilmesi gereken nüfusun bir kısmının bu alana aktarılacağı düşünölerek yeni konut alanları oluşturulması gerekliliği,
- Planlama alanında yeni konut alanları oluşturulurken topografya, doğal eşikler, jeolojik yapı, ulaşım bağlantıları göz önüne alınarak oluşturulan konut alanlarında nüfus yoğunluğunun belli bir eşik değeri geçmemesi amaçlanmıştır.

Söz konusu hususlar doğrultusunda planlama alanındaki nüfusa ilişkin değerleri incelediğimizde,

- Mevcut nüfusun yaklaşık 226000,
- 1/5000 ölçekli meri planların kabul nüfusunun yaklaşık 360000 olduğu görölmektedir.

Planlama alanında meri imar planlarıyla verilmiş nüfus ve yapılaşma değerleri ile mevcut nüfusun yanı sıra planlama alanına afet riskli ve fiziksel olarak yıpranmış yapıların sağıklaştırılması ve yenilenmesi sürecinde transfer edilmesi gereken nüfus ile birlikte yeni oluşturulacak istihdam alanları da göz önüne alınarak planlama alanında gelişme konut alanları önerilmiştir.

Düşük yoğunluklu alanların kentsel kalitenin artırılmasına olanak sağlaması ve ekosistem açısından hassas bölgelerde, yoğun nüfus barındırmayan doğaya duyarlı faaliyetlere yer verilmesi gerektiğinden, meri planlarla getirilen nüfus hariç, ilave olarak gelecek nüfusun 500.000 ile sınırlandırılması öngörölmüştür. Rezerv yapı alanındaki nüfus dağıllımları ise alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

4.4.2. İSTİHDAM

Planlama alanında belirlenen hedeflerden biri de İstanbul ölçeğinde yeni istihdam alanlarının oluşturulmasıdır. Bu hedef doğrultusunda planlama alanı içerisinde düzenlenen büyük ölçekli kentsel kullanımlar ve çalışma alanları ile yeni istihdam alanları oluşturulmuştur. Bu alanlar İstanbul Havalimanı alanı, teknoloji geliştirme bölgesi alanı, sağlık parkı, fuar ve kongre alanı, turizm bölgeleri, lojistik alan vb. alanlardır. Aşağıdaki tabloda bu alanların tahmini oluşturabileceği istihdam büyüklüğü verilmiştir. Tabloya göre meskun alanlar hariç planlama alanında 501.150 kişinin istihdam edeceği tahmin edilmektedir. Alt ölçekli planlarda yapılacak çalışmalarla istihdam sayıları netleştirilecektir.

Tablo 4.1. Planlama alanında önerilen istihdam alanları

FONKSİYON	İSTİHDAM (kişi)
TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGESİ	6.600
İSTANBUL HAVALİMANI (2042 yılı çalışan sayısı)	230.500
SAĞLIK PARKI	19.550
FUAR VE KONGRE ALANI	3.700
EKOLOJİK TURİZM BÖLGELERİ	800
SU YOLU PROJESİ KAPSAMINDA	20.000
LOJİSTİK ALAN	10.000
KENTSEL GELİŞME ALANLARI	210.000
TOPLAM	501.150

İstihdam sayıları hesaplanırken öncelikle alt ölçekli planlarda gelebilecek ortalama inşaat alanı büyüklükleri hesaplanmıştır. Sonrasında ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan “İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı”nda (Mayıs,2011) kullanılan kişi başına düşen inşaat alanı katsayıları kullanılarak yukarıdaki tahmini istihdam sayılarına ulaşılmıştır. İstanbul Havalimanı için ise Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 17.03.2015 tarihli ve 77586124-755.01-24746 sayılı yazısında 2042 yılı için belirtilen tahmini istihdam sayısı kabul edilmiştir.

BÖLÜM 5. PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ

5. BÖLÜM: PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ

Bu bölümde, planlama alanı için tanımlanan amaç ve planlama ilkeleri doğrultusunda belirlenen stratejik konulara ilişkin geliştirilen kararlara yönelik açıklamalar yer almaktadır.

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda havanın temizlenmesi, toprağın korunması, yeraltı sularının beslenmesi, ekolojik döngünün sürdürülebilirliği ve ekonomik girdileri gibi pek çok fonksiyon üstlenen doğal alanların; kentteki yaşamı devam ettiren ve yaşam kalitesini yükseltebilen vazgeçilmez unsurlar olduğunun ve bu nedenle, doğal kaynakların istenen ve olması gereken kalitede varlığını sürdürmesinin esas olduğu vurgulanmaktadır.

Planlama alanının kentsel gelişme eğilimi ile doğal ve yapay eşikleri göz önünde bulundurularak hazırlanan stratejiler ve kararlar sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda belirlenmiş yaşam kalitesi yüksek bir yerleşme olması hedeflenmiştir. Çevresel değerlerin korunması, çok merkezli gelişim kapsamında, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik Plan kararlarının temelini oluşturmaktadır.

Ayrıca Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporunda, su yolu ve çevresine ilişkin; doğal hayata, çevreye, ekolojiye ve sosyal yaşama olan etkiler detaylı olarak incelenmiş, mevcut durumun belirlenmesine yönelik ölçüm ve analizler yapılmış, denizel ve karasal flora-fauna çalışmaları, sosyal etki değerlendirme çalışmaları, kültürel miras etki değerlendirme çalışmaları, çevresel konularda yürütülen çalışmalar ve bunlara bağlı olarak yapılan değerlendirmeler, olası etkiler ve alınması gereken önlemler belirlenmiştir. Yapılan bu çalışmalar plan kararlarında da dikkate alınmıştır.

5.1. BUGÜNKÜ ARAZİ KULLANIMI DEVAM ETTİRİLEREK KORUNACAK ALANLAR

Çevresel sürdürülebilirlik konusu, planın temel bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. İstanbul'un ve planlama alanının hassas doğal çevresinin korunması, bu değerlerin sürekliliği açısından olduğu kadar, kentsel gelişme etkisiyle büyüyen kentin yaşam kalitesinin korunması açısından da önem arz etmektedir.

5.1.1. ORMAN ALANI

Farklı iklim kuşakları içinde bulunan İstanbul, çok zengin bir floraya sahiptir. Bu florayı zenginleştiren ve gelişimini sağlayan önemli su kaynaklarının büyük bölümü de orman sınırları içinde yer almaktadır. Planlama alanı içerisinde bulunan orman alanları mutlak korunması gerekli doğal değerlerdir.

Ormanların geliştirilmesi ve sınırlarının korunması Anayasa'nın 169.maddesi ile güvence altına alınmış ve 6831 sayılı Orman Kanunu ile de gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Buna ilave olarak, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda orman alanlarının korunması amacıyla geliştirilen kararlar aşağıdaki gibi özetlenebilir;

- Kadastral çalışmalarının tamamlanması,
- Muhafaza ormanı statüsünün kazandırılması,

- Ormana yönelik gelişme baskısının engellenmesi,
- Orman içi rekreasyon alanlarının düzenlenmesi,
- Orman alanlarında gerçekleştirilen madencilik faaliyetlerinin çevresel etkilerinin en az düzeye indirilmesi ve
- Orman vasfını kaybettiği için orman dışına çıkarılan alanlar için çevresel sürdürülebilirlik ve alanların niteliğine göre uygun plan kararlarının geliştirilmesi.

Planda orman alanları planlama alanının kuzeyinde Terkos ile Alibeyköy Havzaları arasında kalmakta olup Su yolunun doğusu ve batısında bulunan orman alanları plan kararı olarak korunan önemli bir doğal eşiktir.

5.1.2. TARIM ALANI

Planda gösterilen “**Tarım Alanları**”, planlama alanın kuzeyinde, Terkos Havzası çevresinde bulunmaktadır. Planda gösterilen tarım alanlarında mümkün olduğunca ekonomik değeri yüksek olan ekolojik ve özel ürünlerin yetiştirildiği tarımsal aktiviteler teşvik edilmelidir. Bununla beraber 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda bu alanlarda mülga Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından yapılacak üretim planlamasında toprağın verimlilik ve pedogenetik özelliklerine bağlı olarak; üretim deseni, gübreleme teknolojileri ve uygulama programlarının geliştirileceği belirtilmektedir.

5.1.3. KORUNACAK ALANLAR

5.1.3.1. SU TOPLAMA HAVZA ALANLARI

04.06.2015 tarih 286424 sayılı İSKİ Genel Müdürlüğü’nün yazısı ile; İstanbul Avrupa Yakası su kaynakları potansiyelinin muhafaza edilebilmesi için Sazlıdere Barajının yerine Balaban Barajının (Kırklareli) ve Demirköy Barajının (Kırklareli) içmesuyu amaçlı planlandığı belirtilmektedir. Bununla beraber Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü’nce Karamandere Barajı (İstanbul/Terkos), Hamzalidere Barajı (İstanbul/Büyükçekmece) ve Pirinççi Barajı (İstanbul/Alibeyköy), İSKİ Genel Müdürlüğü’nce Hisarbeyli Barajı (İstanbul/Terkos) planlanma aşamasında olan barajlardır. Buna göre planlama alanının kuzeyi Terkos ve Pirinççi Havzaları sınırları içerisinde yer almaktadır.

Planlama alanının kuzeyinde içme suyu havzalarının ve hassas ekosistemlerin korunması adına kontrollü bir gelişim önerilmekte olup, kentsel gelişme alanları planlama alanının güneyinde yoğunlaşmaktadır. Bu kapsamda planlama alanında Terkos Havzasının mutlak koruma alanı “**İçme ve Kullanma Suyu Mutlak Koruma Alanı**” olarak planlanmış, kısa mesafeli koruma alanlarında tarım ve orman alanları bulunmaktadır. Orta ve uzun mesafeli koruma alanlarında da nüfus getirecek yapılaşmalar önerilmemektedir. Planlama alanının Pirinççi Havzasında kalan kısımları Havalimanı ve orman alanı sınırları içerisinde yer almaktadır.

5.1.3.2. SİT ALANLARI

Planlama alanının tarihi, doğal, kültürel kimliğini yansıtan ve tarihsel geçmişinden gelerek günümüze ulaşan sit alanlarının koruma – kullanma dengesi ilkesi benimsenerek,

arkeolojik sit alanlarının alt ölçekte arkeolojik park alanı olarak planlanması amaçlanmaktadır.

Planda gösterilen sit alanları;

- Küçükçekmece İç Dış Kumsal Arkeolojik ve Doğal Sit Alanı (Avcılar-Küçükçekmece)
- Küçükçekmece Gölü ve Çevresi 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları (Avcılar-Başakşehir)
- Resneli Çiftliği Arkeolojik ve Tarihi Sit Alanı (Başakşehir)
- Filiboz Viranlığı 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı (Arnavutköy)
- Spradon 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları (Avcılar)
- Region 1. ve 2. Derece Arkeolojik Sit Alanları (Küçükçekmece)
- Yarımburgaz Mağarası 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı (Başakşehir)

5.1.3.3. KIYI ALANLARI

Plan'da kıyılar "kamu yararı ilkesi" esas alınarak değerlendirilmiş ve kıyılarda ağırlıklı olarak rekreatif amaçlı kullanımların olması öngörülmüştür. Planda kıyı alanları olarak;

1. Su Yolunun çevresi,
2. Küçükçekmece Gölü'nün çevresi,
3. Güneyde ise Marmara Denizi kıyısı
4. Kuzeyde Karadeniz kıyısı bulunmaktadır.

Planda su yolu güzergahı boyunca rekreatif amaçlı kullanımlar öngörülmektedir. Su yolu kıyısı ile konut alanlarının fiziksel ilişkisinin de mevcut doku içinde oluşturulacak yeşil koridorlar ile sağlanması öngörülmekte olup, böylece yeşil alanlar arasında sürdürülebilirlik sağlanması amaçlanmıştır.

Küçükçekmece Gölü'nün kıyısında yer alan sit alanlarının, meri mevzuat çerçevesinde korunarak geliştirilmesi prensibiyle kıyı alanlarının sahip olduğu doğal ve tarihi dinamiklere hassas şekilde kültür turizmi, su sporları vb. fonksiyonlarla geliştirilecektir.

Güneyde Marmara kıyısı, su yolunun batı kısmında yat, kruvaziyer, feribotlar için çok amaçlı işleve sahip bir liman ile gelişmesi, doğusunda kalan kısmın ise, geri sahasında yer alan meskun alanla bütünleşik rekreatif amaçlı kullanılması amaçlanmaktadır. Ayrıca Küçükçekmece gölünün doğu kıyısında geri sahası ile entegre yat limanı yapılması planlanmaktadır.

Kuzeyde Karadeniz kıyısında, su yolunun batısında bulunan dolgu alanlarında rekreatif amaçlı kullanımlar, doğusunda bulunan dolgu alanlarında ise lojistik bölge ve kıyı tesis alanları planlanmıştır.

5.1.3.4. AFETLER AÇISINDAN RİSKLİ ALANLAR

Planda “Afetler Açısından Riskli Alan” olarak gösterilen bölgeler, jeolojik açıdan sakıncalı alanlar olup, Küçükçekmece Gölü’nün batısında yer almaktadır. Afetler açısından riskli alan olarak belirtilen alanlarda yapılaşma sınırlandırılarak “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı” kapsamında değerlendirilmektedir.

5.2. YERLEŞİM ALANLARI

Plan’da, yaşam kalitesi yüksek sağlıklı yaşam alanlarının oluşturulması ilkesinden hareketle İstanbul’un yerleşik alanlarında yapı stokunun fiziksel durumu ve ekonomik ömrü, yoğunluk, altyapı yetersizlikleri, donatı eksiklikleri, depremsellik gibi sorun ve tehditler dikkate alınarak; ekonomik, sosyal ve doğal dengelerin korunduğu sağlıklı yapı stokunun oluşturulması, donatı, sosyal ve ekonomik çevresi itibariyle kendine yeterli yaşam alanlarının geliştirilmesi hedeflenmiştir. Planlama alanında yer alan yerleşik alanların kapsamlı analizi sonucunda belirlenecek durumuna göre; yeni yerleşime açılacak olan gelişme konut alanları ile sosyal ve yapısal dengesinin sağlanmasını hedefleyen, düzensiz gelişmiş mevcut konut alanlarının düşeyde gelişme yoluyla dönüşümünü de kapsayan, sıhhileştirme, kullanım değişikliği, gerekirse yenileme gibi farklı projeler olarak ele alınabilecek kararlar alt ölçekli planlarla belirlenecektir.

Planın hedefleri doğrultusunda “Kentsel Meskun Alan”, “Kentsel Gelişme Alanı” kullanımlarında ekosisteme duyarlı yapılaşmalar ve yaşam alanlarının oluşturulması amaçlanmaktadır.

Sürdürülebilir ekolojik kentsel gelişme alanında planın vizyonu; planlama alanının bir bütünlük içinde, kamu yararı esas alınarak, kent ve çevresinde yaşayanların dinlenme ihtiyaçlarını karşılamasını, tarihi bağlam içerisinde doğal çevre değerlerini nitelikli bir biçimde geliştirmeye imkan sağlamasını, koruma-kullanım dengesini gözeten, işlevsel, yenilikçi ve ekolojik çözümleri ortaya koyan, sosyal yaşam ve kültürü ile kent yaşamı arasında mekânsal ilişki kuran ve böylelikle bölgenin kent yaşamına kazandırılmasını amaçlamaktadır. Bu kapsamda; planda yerleşmelerin kimliği, tarihi ve kültürel dokusu, peyzajı ve silüetinin korunması, ekolojik değerlerinin ön plana çıkartılması, ekolojik bütün içerisinde ilişkisinin kurulmuş olması önem kazanmaktadır.

5.2.1. KENTSEL MESKUN (YERLEŞİK) ALAN

İstanbul’un nüfus yığılmasının dezavantajlarını yaşayan bir kent olması, deprem riski taşıması, vazgeçilmez öneme sahip doğal eşiklerin varlığı, kuzeye gelişmenin kontrol altına alınması ve kentin kontrollü gelişmesi için Plan’da gerekli stratejiler geliştirilmiştir.

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği’nde meskûn alanlarla ilgili geliştirilen planlama yaklaşımında, söz konusu planda belirlenen “Hedef2. Yenişehir’in Mekânsal Gelişimini Çevresel, Ekonomik ve Toplumsal Sürdürülebilirlik Doğrultusunda Kentsel İşlevsel Bütünleşmeyi Sağlamak” başlığı altında “Ana Strateji 2. Yerleşmelerin Yaşam Destek Sistemlerine ve Hassas Ekosistemlere Duyarlı Gelişmesini Sağlamak”, “Ana Strateji 4. Yenişehir’i Afetlere Karşı Duyarlı Geliştirmek” ve “Ana Strateji 5: Ulaşım Kararlarını Plan Kararları ile Uyumlu Olarak Geliştirmek” stratejileri ile “Hedef 3. Yaşam Kalitesi Yüksek Bir Yenişehir” başlığı altında “Ana Strateji 1. Mekansal Kalitesi Yüksek Yerleşme Alanları Oluşturmak” ve “Ana Strateji 2. Çevre Kirliliğini Önlemek” stratejileri baz alınmıştır.

“Yerleşmelerin yaşam destek sistemlerine ve hassas ekosistemlere duyarlı gelişmesini sağlamak” amacıyla bu alanlara yönelik kentleşme baskısının kontrol altına alınması elzemdir. Bunun için, alt ölçekli planlardaki arazi kullanım kararları bu konu göz önünde bulundurularak belirlenmeli; yaşam destek sistemleri ile yerleşim alanları arasında geçiş oluşturacak; sürdürülebilir koruma sağlamakla birlikte kısıtlı kullanıma da imkan verecek şekilde planlanmalıdır.

Planlama alanında yer alan mevcutta sağlıksız yapılaşmış alanların sıhhileştirilmesi ve gerekli bölgelerde tasfiyelerin yapılmasına yönelik sağlıklaştırma ve yenileme projelerinin alt ölçekli plan aşamalarında gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bununla ilgili olarak ayrıca, planlama alanında meskûn konut alanlarında yaşayan tüm kesimlerin gelişme konut alanları ile bütünleştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda kentsel donatı alanlarının ve kamusal açık alanların planlama alanı bütünü içinde yeterli, dengeli ve kaliteli hale getirilerek; kentsel hizmet ve fırsatlardan toplumun tüm kesimlerinin yararlanabilme olanakları artırılmalıdır.

Planlama alanı içerisinde oluşturulan planlama yaklaşımında doğal, tarihi ve kültürel dokunun koruma-kullanma dengesi gözetilerek planlanması öngörülmüştür.

5.2.2. KENTSEL GELİŞME ALANI

Plan çalışması kapsamında doğal yapı sentez çalışmalarından yararlanılarak yerleşilebilir alanların tespiti yapılmıştır. Bu alanlardan mevcut yerleşik doku çıkarılarak, 500.000 nüfusun yer alabileceği şekilde gelişme alanları belirlenmiştir.

Ayrıca, meri planlar 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin hedef ve ilkeleri açısından yeniden ele alınmış ve Plan'ın temel çerçevesiyle ters düşmediği sürece, meri planlarda yer alan gelişme alanları olabildiğince korunmuştur.

Gerek alt ölçekli imar planlarının, gerekse ilgili kurumlardan alınan görüşlerin değerlendirilmesi ve planlama alanının çevresinde yer alan büyük ölçekli ulaşım yatırımlarının da dikkate alınması sonucunda; Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde TEM otoyolu ile Terkos Havzası arasında kalan bölgede gelişme konut alanları önerilmiştir.

Ayrıca, planda yer alan gelişme konut alanlarında, kontrolsüz büyümeyi ve kuzeyde Terkos Gölü su havzası ile tarım alanları üzerinde oluşabilecek yapılaşma baskısını azaltmak için Yavuz Sultan Selim Köprüsü bağlantı yolunun kuzeyinde, düşük yoğunluklu konut kullanımının yer alması hedeflenmektedir.

Planlama alanında Küçükçekmece gölünün doğusunda ve kuzeyinde yer alan imar uygulamaları kısmen gerçekleşmiş ve üzerinde yasal haklar oluşmuş meskûn konut bölgesinin yenilenip, gelişme konut alanları ile bütünleştirilerek çalışma, sosyal donatı ve hizmet alanlarıyla yaşayan bir kent parçası haline getirilmesi hedeflenmiştir.

Sağlam zemin özellikleri ve son yıllarda gelişen toplu konut uygulamalarının yapıldığı Kayabaşı-Ispartakule bölgesinde de gelişme alanları önerilmiş olup; deprensellik dikkate alınarak sağlam ve güvenli konut alanlarının yer alacağı yaşam kalitesi yüksek bölgeler olarak planlanmıştır.

Plan'da, gelişme alanları önerilmekle birlikte; bölgenin sahip olduğu değerler göz önünde bulundurulduğunda, önerilen kentsel gelişme sürdürülebilir planlama ilkeleri

çerçevesinde ekolojik yapı ile yer üstü ve yeraltı sularının korunması, kirleticilerin kontrolü, infiltrasyonun düzenlenmesi gibi önlemlerle sağlanmalıdır.

Mevcut kentsel alanda yer alan nüfusun bir kısmının, kentsel dönüşüm kapsamında bu bölgeye deplase edilmesi amacıyla arazi üretilmesine yönelik çalışmalar alt ölçekli planlarda gerçekleştirilecektir. Ayrıca, kentsel gelişme alanlarında kentsel dönüşüm amaçlı imar hakkı transferi gibi yöntemler geliştirilebilir.

5.2.3. ÖZEL PROJE ALANLARI

Su yolu projesi ile ilişkilendirilerek projelendirilecek alanlardır. Alanın kesin sınırları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

5.3. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI

5.3.1. TALİ MERKEZLER

Bu merkezlerin etki alanlarında bulunan nüfusun; ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ticaret, hizmet ve donatı fonksiyonlarını barındıran merkezler olarak hizmet vermesi öngörülmüştür.

Merkezler, planlama alanında yaşaması öngörülen nüfusa ve etki alanına hizmet verecek şekilde su yolunun doğusunda ve batısında konumlandırılmıştır. Söz konusu merkezler, planda sembol olarak gösterilmiş olup kesin sınırları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

Kentin çok merkezli ihtisaslaşmış merkezler bütünlüğü içerisinde etkin çalışabilmesinin temel gerekliliklerinden biri olarak, ulaşım sistemi belirleyici olmaktadır. Bu çerçevede merkezlerin ulaşım sistemleri ile birbirlerine güçlü akslarla bağlanarak bütünleştirilmesi gerekliliği de plan kararları ile sağlanmaya çalışılmıştır.

Merkezlerin diğer merkezlerle bütünleşmesi; sunduğu ticaret ve hizmet olanakları yanında, kolay erişilebilirliğinin de sağlanarak yaşam kalitesinin yükselmesine katkıda bulunması hedeflenmektedir.

5.3.2. LOJİSTİK BÖLGE

Diğer sektörlerle birlikte ele alınması ve planlanması gereken, kentteki işleyişin verimliliğini doğrudan etkileyen konulardan birisi de lojistik sektördür. Günümüzde Türkiye'nin yıllık lojistik hareketlerinin yaklaşık %60'ı İstanbul'da gerçekleşmektedir. Lojistik sektörünün sahip olduğu bu oran ve sektörün sanayi ve ticaret ile işlevsel ilişkisi göz önünde bulundurulduğunda; İstanbul'daki lojistik alanlarının ülkenin üretim, ulaştırma ve ihracatının işlerliğindeki rolü belirginlik kazanmaktadır.

Lojistik sektörü İstanbul'un sektörel yapısının dönüşümünde önemli bir rol üstlenmek durumundadır. Çünkü, güçlü bir lojistik sistem, şehir içi ulaşım zamanının düşürülmesini dolayısıyla günümüzde önemi giderek artan üretim zamanının kısalmasını sağlamaktadır. İstanbul'daki mevcut sanayi yapısında gerçekleştirilecek teknolojik yenilikler, lojistik sektörünün işlerliğine ve üretimle entegrasyon derecesine bağlı olarak küresel pazardaki rekabet üstünlüğünü daha da arttıracaktır.

İstanbul'da kent içi ulaşım sistemini olumsuz etkileyerek, iki yaka arasındaki köprü geçişlerini sürekli gündemde tutan yük taşımacılığındaki temel sorun, ağırlıklı olarak

karayollarına bağımlı sistemlerin kullanılması ve lojistik odaklarının kent içinde kontrolsüz dağınık bir şekilde bulunmasıdır.

Bu doğrultuda, Plan'da İstanbul'un ekonomik gelişimi açısından kentin ve metropoliten bölgenin beklentilerine hizmet edebilecek nitelikte bir lojistik merkezin geliştirilmesi yönünde karar alınmış; lojistik odaklar ile lojistik bölgeler arasındaki ilişkinin iyi kurgulanmasına ve yük akışlarının karayollarından hava, demir ve deniz yollarına kaydırılmasına öncelik verilmiştir. Böylelikle, raylı sistem, hava, deniz ve karayolu sistemleriyle bütünleşerek şehir trafiğine girmeyi gerektirmeden, köprü geçişlerinde ve merkezde baskı oluşturmadan, ürün depolaması ve dağıtımına olanak tanınması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda İstanbul geneline hizmet verecek tüm ulaşım modlarının keşiştiği konumda, İstanbul Havalimanı kuzeyinde lojistik bölgeler önerilmektedir.

5.3.3. TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGESİ

1970'li yıllardan itibaren süregelen bilimsel ve teknolojik değişimdeki hızlı artış; toplumları ekonomik, sosyal ve kültürel olarak etkilemekte ve toplumların bu değişim sürecine entegrasyonu gereği yeniden yapılanmalarını gerekli kılmaktadır. Bu yapılanmanın temelinde uluslararası piyasada ülkenin rekabet gücünü koruyacak ve artıracak, ileri refah düzeyinde yaşam sağlayacak politikalar hedeflenmekte ve bilgi üretimi ve yaygınlaştırılmasını sağlayan yatırım politikaları da kilit araç olarak benimsenmektedir.

Bilgi üretimi/yaygınlaştırılması/ticarileştirilmesi amacıyla hareket eden toplumlar; uygulamada Ar-Ge merkezleri, bilim parkları, teknoloji parkları, ileri teknoloji geliştirme merkezleri ve bütün bunların merkezinde sayılabilecek teknopark oluşumları gibi yatırımlara öncelik vermekte ve yaygınlaştırmaktadırlar. Bu bağlamda küresel düzeyde öncelikli teknolojilerin geliştirilmesi ve bilgi üretiminin artırılması sağlanmakta ve ticarileştirme sonucu sadece ülke içinde istihdam olanakları oluşturulmakla kalmayıp, aynı zamanda yüksek döviz girdisine de yol açılmaktadır. Yabancı sermaye yatırımlarının artması, mali piyasalarda likidite oranının yükselişi, işsizlik oranının düşmesi, ithalat ihracat dengesinin ihracat lehinde ilerlemesi gibi ekonomik gelişmelerin hızlı bir kalkınmaya yol açması ancak bilgi toplumunu oluşturmak ve bilgi üretmekle mümkündür.

Bilgi toplumunu oluşturmak için de bilim ve teknoloji konusuna hassasiyetle eğilmek ve en verimli şekilde uygun araçların kullanımı birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkenin en önemli uğraşısı olduğu şüphe götürmez bir gerçektir.

Yukarıda açıklananlar doğrultusunda, 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan Değişikliği'nde teknoloji geliştirme alanları ile ilgili geliştirilen planlama yaklaşımında, Hedef 1. Küresel Düzeyde Güçlü Bir Yenişehir başlığı altında "Ana Strateji 2: Bilgi ve Teknolojiye Dayalı, Yüksek Ekonomik Rekabet Gücüne Sahip Sürdürülebilir Ekonomiye Sağlamak" şeklinde tanımlanmıştır. Bu strateji altında ise "Planın ilkeleri doğrultusunda, bilgi teknolojilerinin ve Ar-Ge faaliyetlerinin gerçekleştirileceği bölgelerin doğa dostu teknolojilerle geliştirilmesi" ve "Yeni teknoloji ve fikirleri kullanan iş alanlarının geliştirilebilmesi için Yenişehir'in bilgi kapasitesinin artırılması" politikaları tanımlanmıştır.

İstanbul'da bilgiyi sınırlı biçimde transfer eden patent ve lisanslarla üretim yapan bir ekonomiden, bilgi üreten bir yapıya dönüşümünün gerekliliği doğrultusunda; kentte

üniversite-özel sektör işbirliğinin artırılarak, bilginin uygulamaya dönüşmesi süreci için küvezler (inkübatörler), laboratuvarlar, teknoparklar, bilim parkları vb. ortamların oluşturulması önerilmiştir.

Bu doğrultuda, planlama alanında çekim merkezleri ve ana ulaşım akslarıyla desteklenmiş yeni oluşumlar önerilmiştir. Söz konusu oluşumlar aynı zamanda alt bölgeler halinde oluşacak makroformunu destekleyecek nitelikte olup, kent merkezinin yükünün azaltılmasında da rol üstleneceklerdir.

Önerilen bu alanlar ile küresel pazarda rekabet gücü yüksek Ar-Ge faaliyetlerini desteklemek ve geliştirmek, bunların üniversitelerle ilişkisini güçlendirmek, kaliteli iş gücünü çekecek firmaların aynı mekanda yerleşmelerini sağlayarak yığılma ve kümelenme avantajlarından yararlanmak amaçlanmaktadır.

Yukarıda açıklanan yaklaşım doğrultusunda Plan'da, **Teknoloji Geliştirme Bölgesi (TGB)** planlanmıştır. Plan'daki sınırlar yerleşilebilir alan sınırı olarak kabul edilmekte olup; nihai sınırlar alt ölçekli plan çalışmalarında detaylı talep ve sektörel projeksiyonların değerlendirilmesi sonucunda belirlenecektir.

İş alanları dışında, istihdam edilecek nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak karma kullanımlar, spor, rekreasyon ve diğer sosyal donatı alanlarının da yer alacağı teknoloji geliştirme bölgelerinin kendilerine yeterli alanlar olması amaçlanmaktadır.

Bilgi ekonomilerinin araştırma ve üretim merkezleri olan **teknoloji geliştirme bölgesinde**, ileri teknoloji kullanan firmaların, teknoparkların, üniversitelerin, ileri teknoloji enstitülerinin, Ar-Ge vb. birimlerin yer alması öngörülmektedir.

Planlama alanının kuzeyinde, kanal ile İstanbul Havalimanı arasında lojistik desteğin de sağlanabileceği bölge **teknoloji geliştirme bölgesi** olarak planlanmıştır.

5.3.4. TURİZME YÖNELİK PLAN KARARLARI

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin amacı; "Yenişehir'e; sahip olduğu su yolu ve dünyanın en büyük havalimanı projeleri ile özdeşleşen, şehrin öncelikle turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, İstanbul genelinde gerçekleşen deprem odaklı kentsel dönüşümlere büyük bir ivme kazandıran, ekonomik yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren, etkin ve katılımcı bir şehir yönetişimi yapılandırmasında, kurumsal ve mekânsal planlarını verimli bir araç olarak kullanan küresel ölçekte güçlenmiş ve yeni açılımlar getiren örnek şehir statüsü kazandırmak" olarak tanımlanmış olup; amaçta İstanbul'a küresel ölçekte güçlenmiş bir kent statüsü kazandırmada turizm ilk sıralarda yer almaktadır.

Bu doğrultuda, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin planlama yaklaşımında; "Hedef 1. Küresel Düzeyde Güçlü Bir Yenişehir" başlığı altında "Ana Strateji 1: Yenişehir'e Turizm Şehri Statüsü Kazandırmak" şeklinde tanımlanmıştır. Bu strateji altında ise "Kent'in turizm potansiyelini çevreye, topluma ve kültürel varlıklara zarar vermeden geliştirmek" ve "Yenişehir'i turizm sektöründe marka haline getirmek" politikaları tanımlanmıştır.

Turizm dünyada en hızlı gelişen sektörler arasında yer almaktadır. Ülkeler, bölgeler, kentler artan küresel rekabet ortamında sermayeyi, yatırımları ve yüksek gelir bırakan turistleri çekmek için kıyasıya bir yarış içindedir. Çoğu ülkede olduğu gibi Türkiye’de de turizm, ekonominin öncü güçlerinden birini teşkil etmekte, ayrıca istihdam oluşturmak, döviz girişi sağlamak ve yabancı sermaye yatırımlarını çekmek açısından en önemli sektörlerden biri olarak görülmektedir.

Yapılan araştırmalar, gelişen bu turizm pazarında eğilimlerin farklılaştığını, değişen değer yargıları ve tüketim kalıpları sonucu turistlerin artık özgün ve tekil olana yöneldiğini; tercihlerini kültürel açıdan deneyim zenginliğini ve çeşitliliğini en çoğa çıkaracak, tarihi ve doğal çevreye saygılı destinasyonlardan yana yaptıklarını ortaya koymaktadır. Günümüzde, turistlerin en önemli seyahat nedenleri arasında tarihi ve kültürel miras ile çeşitli sanatsal ve kültürel aktiviteler ön sıralardadır.

Anılan turist profili için İstanbul tarihi, kültürel birikimi, özgün coğrafyası ve doğal değerleri ile eşsiz bir kenttir. Bu nitelikler İstanbul’a turizm potansiyellerini kullanmak açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatları değerlendirmek ise ancak günümüzde değişen değer yargılarını, yaşam biçimlerini ve tüketim kalıplarını iyi kavramakla mümkündür.

Ayrıca, kentlerin sundukları kültürel ve sanatsal ortam, eğlence ve alışveriş olanakları ve canlı bir yaşam; kentlerin cazibesini yükselten, turistlerin kalış sürelerini uzatan ve turistlerin tekrar gelme isteğini arttıran unsurlardır. Turist ziyaret ettiği kentte, o kentin anıtsal yapılarını görmenin yanı sıra yapacak başka aktiviteler de bulabilmelidir. Bu bakımdan kentin turiste farklı olanaklar sunması önem taşımaktadır. İstanbul’un turizm potansiyelinin yeterince değerlendirilebilmesi ve mevcut yatak kapasitenin daha verimli kullanılması için, otellerin doluluk oranlarını arttıracak ve turistlerin kalış sürelerinin uzatacak stratejiler izlenmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, İstanbul’u cazip kılarak turistlerin İstanbul’da kalış süresini arttırmak ve tekrar gelmelerini sağlamak “İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği’nin turizm ile ilgili bir diğer önceliğidir.

Yukarıdaki yaklaşım çerçevesinde; İstanbul’un özgün doğal değerlerini koruyarak ve güçlendirerek kitle turizmi yerine alternatif turizm türlerinde (kültür odaklı) dünya turizm kentleriyle rekabet eden ve aynı zamanda kentlisiyle de bütünleşen sürdürülebilir turizm yaklaşımı söz konusudur.

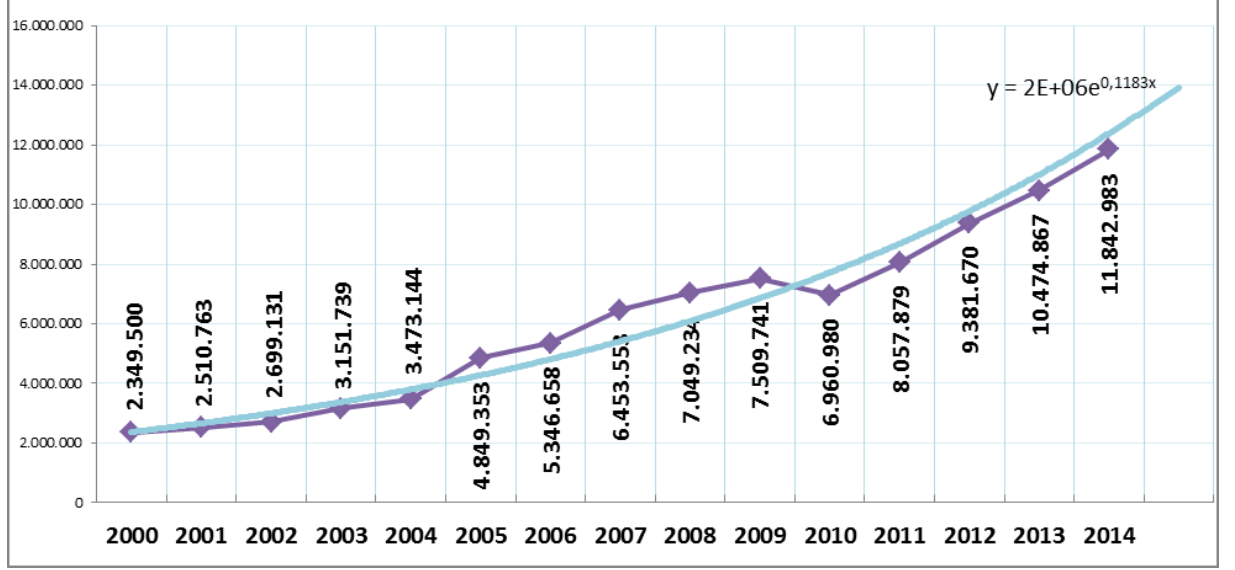
Coğrafi konumu ve tarihi geçmişinden gelen zengin bir tarihi ve kültürel mirasa sahip olan İstanbul’un bu mirası koruyarak tanıtımının, dünya kültürleriyle kaynaşma ve paylaşımının bir aracı olarak kullanması öngörülmektedir.

İstanbul’un cazip bir kültür ve turizm kenti olması için öncelikle sosyo-ekonomik politikalar ile kültür politikaları arasındaki uyumun sağlanması gerekmektedir. Kültürel altyapının geliştirilerek, bu kapsamda kültür-turizm kenti kimliği ile küresel merkez işlevini bütünleştiren tiyatro, sinema, müze, sanat galerisi, konser salonu ve kütüphanelerin hem nicelik hem nitelik olarak arttırılması, kültürel etkinliklerin yaygınlaştırılması ve bu etkinliklere erişimin arttırılmasına yönelik politikalar izlenmelidir.

İstanbul’da 2014 yılı sonu itibari ile Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri kapsamında toplam 165.000 yatak kapasitesi bulunmakta olup kısa sürede bu sayının 210.000’e

yükselmesi beklenmektedir. Özellikle son on yılda İstanbul'a gelen yabancı turist sayısında büyük artış yaşanmaktadır. Söz konusu artışın sürdürülebilmesi ve İstanbul'u ziyaret etmesi öngörülen hedef kitlenin taleplerinin nitelikli bir şekilde karşılanabilmesi noktasında, temel hususların başında, öncelikli olarak konaklama kapasitesinin de aynı oran ve nitelikte artışının sağlanması gerekmektedir.

Grafik 5.1. 2000-2014 yılları arasında İstanbul'a gelen Yabancı Ziyaretçi Sayıları



(Kaynak: www.istanbulkulturturizm.gov.tr)

İstanbul'da turizm alanında özellikle son on yılda yakalanan ivmenin artırılarak sürdürülebilmesi amacı ile planda kurgulanan diğer fonksiyonlar ile birlikte nitelikli konaklama tesislerinin yapılması planlanmıştır.

Turizme ilişkin kararlar, tarihi kültürel miras ve kültür endüstrileri ilişkisi göz önüne alınarak oluşturulmuştur. İstanbul'un, tarihi değerlerini koruyarak öncelikle kendi kültürünü tanıtmaya yönelik projeler ve yeni etkinlik alanları ile bu fırsatı değerlendirilmesi gerekmektedir.

Turizme ilişkin politika ve kararların sürdürülebilirlik kapsamında ele alınan koruma ilke ve kararlarıyla ters düşmemesi ve birbirini destekler nitelikte olmasına dikkat edilmiştir.

Planlama alanında da turizm potansiyelinin ve mevcut kapasitesinin değerlendirilebilmesi, geliştirilmesi ve Terkos gölüne olabilecek yapılaşma baskısını azaltmak amacıyla planlama alanının kuzeyinde, kanalın batısında eko turizm alanı, sağlık turizmi alanı ve kanalın doğusunda ise turizm bölgesine ilişkin kullanım kararları oluşturulmuştur.

5.3.4.1. EKO TURİZM ALANI

İstanbul'un doğal değerlerinin korunması, iyileştirilmesi ve geliştirilmesine yönelik, koruma-kullanma dengesinin sağlandığı, ekolojik yapıya uyumlu, çevresi ile bütünleşen, nüfusun dinlenme ve tatil ihtiyaçlarına yönelik rekreasyon, tarım ve turizm alanlarıdır.

Planlama alanında eko turizm amaçlı kullanılacak alanlarda eko turizmin gelişmesi için gerekli örgütlenme ve altyapı olanakları sunulacaktır. Böylelikle, bu bölgelerde yaşayan insanlar için istihdam ve gelir kaynağı sağlanması da amaçlanmaktadır. Terkos Havzası ve bölgedeki ormanların korunması temel ilke olarak benimsenmiştir.

“Alternatif turizm” kapsamında gelişimi öngörülen eko turizmin;

- Bölgenin taşıma kapasitesini zorlamayan sınırlı katılım,
- Turizmin tür, mekan ve zaman açısından yayılması
- Yavaş ve denetimli gelişim,
- Küçük ölçekli turistik işletmelerin gelişmesi,
- Çevreye uyumlu, özgün turizm mimarisi gibi çevreye olumlu katkıları bulunacaktır.

Özetle, eko turizm olumlu çevresel ve sosyal etkilere yol açabilmektedir. Daha basit ve sade hizmetlerle yetinebilen ekolojik turistler çevresel etkileri minimize edebilmektedir. Eko turizm, kitle turizminde olduğu gibi büyük yatırımlar gerektirmemekte, küçük yatırımlar yeterli olabilmektedir.

Eko-turizmde sürdürülebilirliğe yönelik sertifika sistemlerini, eko-etiketleri ve benzer uygulamaları geliştirmek için uluslararası onay kazanmış kılavuzlar kullanılmalı; eko-turizm potansiyeline sahip alanlarda öncelikle yerel girişimciler olmak üzere, bu faaliyetin özünü oluşturan mikro, küçük ve orta ölçekli girişimcilerin işe başlaması, büyümesi ve işlerini sürdürülebilir bir çerçevede geliştirmesi için teknik, mali ve insan kaynakları sağlanmalıdır.

Ayrıca bu alanlar İstanbul'un Karadeniz ve Marmara kıyılarında yerleşimin olduğu bölgelerde kentlinin ve turistlerin günlük yaşam stresinden kurtulmasına olanak veren potansiyel alanlar olduğu için, bu alanlarda doğa odaklı turizm faaliyetleri de yapılabilir. Bu alanların doğa odaklı turizm faaliyetlerine olanak sağlaması için ağaçlandırma yapılması öngörülmektedir.

Arnavutköy ilçesinin Terkos Gölü yakınlarında, su yolunun batısındaki bu alanlarda; İstanbul'un doğa turizmi (macera odaklı turizm, doğa yürüyüş alanları, atlı doğa yürüyüşü vb) potansiyelinin değerlendirilebileceği; otel, motel ve diğer konaklama tesisleri, kamp ve karavan alanları, izci kampı, spor tesisleri, yeme-içme tesisleri, sosyo-kültürel tesisler ve rekreasyon alanları, at çiftlikleri, tema parkı, bölge parkı, botanik bahçesi ve; hayvanat bahçesi yer alabilir. Ancak, mevcut tesislerin kapasitelerinin sınırlı tutulması ve gelişmelerinin doğa ile uyumlu olması gerekmektedir.

5.3.4.2. TURİZM BÖLGESİ

Kültürel ve sanatsal ortam, eğlence ve alışveriş olanakları ve canlı bir yaşam; kentlerin cazibesini yükselten, turistlerin kalış sürelerini uzatan ve turistlerin tekrar gelme isteğini

arttıran unsurlardır. Turist ziyaret ettiği kentte, o kentin anıtsal yapılarını görmenin yanı sıra yapacak başka faaliyetler de bulabilmelidir. Bu bakımdan kentin turiste farklı olanaklar sunması önem taşımaktadır.

Bunun için kentin kültürel altyapısının güçlendirilmesi, turiste sunulan olanakların çeşitlendirilmesi, farklı çekim odaklarının oluşturulması ve gerekli bilgilendirme ile bunların turiste tanıtılması, kaliteli bir kentsel çevrenin oluşturulması ve canlı bir kentsel yaşamın desteklenmesi önem taşımaktadır.

Küçükçekmece Gölü'nün doğusunda kalan bölge; çevresinde birçok doğal, arkeolojik ve tarihi sit alanının varlığı, su yolunun Marmara Denizi ile buluştuğu noktada önemli bir turizm potansiyeli taşıması, Şamlar Tabiat Parkı'nın olması ve Sazlıdere Barajı'nın bu alanda bir kolu olması sebebiyle su ögesinin iç kısımlara kadar ulaşması gerekçeleriyle turizm bölgesi olarak planlanmaktadır.

Bu alanlarda konaklama tesisleri (otel, pansiyon, butik oteller vb), ticari birimler, otopark alanları, spor tesisleri, hizmetlere yönelik fonksiyonlar (banka vb.), sosyal tesisler (müze, sergi, konser, eğlence mekanları vb.),golf sahası, park ve rekreasyon alanları yer alabilir.

Sit Alanlarının Potansiyeli:

Sit alanları kültür turizmine katkı sağlayacak önemli bileşenlerdendir. Bölgedeki sit alanları tarihi zenginliklerin ortaya çıkarılması bakımından bir avantaj olarak değerlendirilecektir. Küçükçekmece Gölü'nün çevresinde, önemli arkeolojik kalıntıların yer aldığı, ileriye yönelik Tarihi Yarım Adaya alternatif olabilecek nitelikte turizm potansiyeli barındıran Bathenoa Antik Kenti bulunmakta olup bölgeye kazandırılması amaçlanmaktadır.

Kongre ve Fuar Alanı:

Planlama alanının kuzeyinde havalimanı komşuluğunda yer alan turizm bölgesinde kongre ve fuar turizminin geliştirilmesi öngörülmektedir. İstanbul turizminin önemli bir alt sektörü de fuarcılık ve bilimsel etkinlikler (kongre turizmi) olarak öne çıkmaktadır. Bu etkinlikler, İstanbul'un küresel ve bölgesel düzeyde tanınırlığını arttırmasına, İstanbul'a iş ve akademik çevrelerden ziyaretçilerin artmasına katkı yapabilecek faaliyetlerdir.

Kongre turizmi, kişilerin oturdukları yerlerin dışına organize biçimde seyahat etmeleri,uzmanlık gerektiren bilimsel alanlarda veya meslek kollarında, belirli bir konuda bilgi alışverişi yapmak amacıyla bir araya gelmelerinden doğan seyahat türüdür. Kongre turizmi, İstanbul'un küresel rekabet gücünü artırmak ve kültür turizmini desteklemek açısından önemli bir fırsattır. Kentler arasında kongre çekmek için güçlü bir yarış bulunmaktadır.

Fuarcılık, gerek sanayi ürünlerine yeni ihracat pazarları sağlaması gerekse turizmin gelişmesi bakımından İstanbul ve ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacaktır.

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin planlama yaklaşımında, *Hedef 1.Küresel Düzeyde Güçlü Bir Yenişehir* başlığı altında “*Ana Strateji 3: Yenişehir'in güçlü yönlerini ve fırsatlarını kullanarak özgün bir açılım oluşturabilme potansiyelini harekete geçirmek*” şeklinde belirlenmiş ve bu stratejinin uygulanmasına yönelik politikalar

arasında “Yenişehir’in turizm, finans, kültür, bilim ve teknoloji zirvelerine ev sahipliği yapan bir merkez olarak ön plana çıkartılması” politikası tanımlanmıştır.

Bu doğrultuda; uluslararası konjonktürdeki son yıllarda ortaya çıkan değişimler nedeniyle, bugünküne göre çok daha fazla gelişme potansiyeli bulunan fuarcılığın bu potansiyeline uygun yeni kapasiteler oluşturulması amacıyla; üniversite ve teknoloji geliştirme alanları ile koordineli çalışacak şekilde planlama alanında bir adet fuar ve festival alanı önerilmiştir. Fuar ve kongre alanının konumunun belirlenmesinde havaalanına, teknoloji geliştirme bölgesine yakınlık ve diğer güçlü ulaşım bağlantıları göz önünde bulundurulmuştur.

5.3.5. SAĞLIK TURİZMİ

İstanbul, sahip olduğu sağlık tesisleriyle son yıllarda sağlık turizmi açısından önemini arttırmaktadır. Sağlık turizmini desteklemek amacıyla planda sağlık turizmine yönelik sağlık parkı ayrılmış olup “ST” sembolü ile gösterilmiştir.

Sağlık turizmi ile hedeflenenler arasında, yabancı sermayenin ülkeye girişini artırmak, istihdamı ve kalifiye iş gücünü artırmak, kalifiye yabancı beyin göçünü ülkemize çekmek, yüksek tıbbi teknoloji girişini hızlandırmak ve İstanbul Havalimanının Türkiye’ye, bölgede sağlayacağı fırsatları, Yenişehir’i sağlık alanında bir cazibe merkezi haline getirerek güçlü bir yöne dönüştürmektir. Bu kapsamda oluşturulması hedeflenen sağlık turizm alanı; kentsel, bölgesel, ulusal ve uluslararası ölçekte hizmet verecek tüm ihtisas dallarını bünyesinde barındıran tam donanımlı hastane, ilgili fakülte ve yüksekokullar, araştırma geliştirme birimleri, sağlıklı yaşam ve rehabilitasyon merkezi, bakımevi gibi yaşam boyu ihtiyaç duyulan her türlü sağlık hizmetini sunabilen entegre sağlık merkezleridir.

5.4. SOSYAL ALTYAPI ALANLARI

5.4.1. ÜNİVERSİTE ALANLARI

Türkiye’nin eğitim başkenti İstanbul’un sahip olduğu bu avantajının uluslararası arenaya taşınabilmesi için sektöre hem nitelik hem de nicelik açısından önemli yatırımlar yapılması gerekmektedir.

Üniversitelerin ayrıca, uluslararası rekabet üstünlüğü taşıyan veya taşıyabilecek sektörleri (kültür, turizm, finans, üst düzey hizmet, ileri teknoloji, moda gibi) destekleyecek ve bilgi ekonomisine ve toplumuna geçişi sağlayacak düzenlemelerin yapılmasında öncü rol üstlenmeleri esastır.

İstanbul’un bilgi üreten bir yapıya yönelmesi hedefi doğrultusunda, üniversite-özel sektör işbirliğini artırmak için önerilen teknoloji geliştirme bölgeleri kapsamında da ilgili sektörlerle yönelik enstitü niteliğinde yüksek eğitim kurumları da yer alabilecektir.

5.4.2. KENTSEL VE BÖLGESEL YEŞİL VE SPOR ALANLARI

Kentsel yeşil alanlar sürdürülebilir ekolojik planlama yaklaşımı açısından en önemli planlama kararlarını oluşturmaktadır. Kent de bir ekosistemdir ve kentsel ekosistemlerde sistemi oluşturan elemanlar (arazi şekli, iklim, toprak, mikroorganizmalar, bitki ve hayvan varlığı, insan ve cansız varlıklar) bir denge kurarak sistemin sürdürülebilirliğini,

yani yaşam döngüsünü sağlar. Kentsel ekosistem içerisinde sistemin en önemli elemanlarından biri kentsel açık yeşil alanlardır.

Açık-yeşil alanlar, insan ile doğa arasındaki bozulan ilişkiyi dengelemede ve kentsel yaşam koşullarının iyileştirilmesinde önemli bir konuma sahiptir. Kent içinde ve yakın çevresinde kurulan yeşil alan dokuları kendi içinde bir ekolojik sistem oluşturmakta olup, kentsel ekosistemde sürdürülebilirlik, ekosistemdeki canlılar ve cansızlar arasındaki sistemli ilişkileri bozmadan, koruyarak ve geliştirerek geleceğe aktarmak anlamı taşımaktadır. Sürdürülebilirlik; ekonomik, sosyal ve ekolojik tabanda ele alındığında, yeşil alanların fayda sistemleri ile örtüşen bir sistem göze çarpmaktadır. Ekosistemin sürdürülebilirliğini açık-yeşil alanlar boyutunda değerlendirildiğinde; ekosistemi ekolojik, ekonomik ve sosyal anlamda destekleyen en önemli birimler olduğu görülmektedir.

Yeşil alanlar, ekolojik dengenin korunması ve sağlıklı kentlerin oluşması için ekolojik işlevleriyle, kentlinin günlük yaşamla birlikte gelen stres ve birikimlerinden kurtularak yenilenmesine olanak sağlayan rekreasyonel ve görsel işlevleriyle ve özellikle kent arazi kullanımına getirdiği ekonomik işlevleri ile günümüzde kent planlamasında göz ardı edilmemesi gereken unsurlardan birisi konumundadır. Bu bağlamda planda gösterilen yeşil alanlar ve bu yeşil alanlar arasında işlevsel bağlantılar planlama yaklaşımının sürdürülebilir ekolojik boyutunun temelini oluşturmaktadır.

Planda gösterilen kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanları kentin bütününe hizmet eden, halkın eğlenme ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya yönelik aktif ve pasif yeşil alanlar ile spor alanlarıdır. Bu alanlarda parklar, hayvanat bahçeleri, spor alanları, mezarlık alanları, rekreasyon alanları ile olası afet ve kriz durumlarında toplanma ihtiyacının karşılanması amacıyla da kullanılabilir şekilde tasarlanacak kent ve bölge parkları yer alabilecektir.

Kentin bütününe hizmet eden, halkın eğlenme ve dinlenme gereksinimlerini karşılayan kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanlarının büyük bir kısmı yeşil koridorlar halinde tasarlanmıştır.

Bölgedeki yerleşme alt bölgelerini mümkün olduğunca birbirinden ayıran ve su yolu güzergahı boyunca devam eden yeşil alanlar şematik çizilmiş olup, kesin sınırları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

Plan'da ölçek sebebiyle dereler gösterilmemekle birlikte, derelerin açtığı vadiler; mevcut gelişmeler ve mer'i planlar dikkate alınarak, mümkün olduğunca yeşil koridor kullanımında değerlendirilmiş ve bu vadilerin yeşil alanlar sisteminde Marmara Denizi kıyıları ile bütünleştirilmesi öngörülmüştür.

Genelde büyük kentsel hizmet kullanımlarıyla mekânsal olarak ilişkilendirilmiş olan bu koridorların içinde yeşil alanlar olabileceği gibi, kentsel hizmet alanları ve günübirlik turistik tesisler de yer alabilecektir. Ancak bu alanlardaki yapılaşmalar, kentin nefes alabilmesi, afetler açısından riskli alanlar ve dere koruma bantları göz önünde bulundurularak sınırlı tutulacaktır.

Terkos Gölünün kuzeyinde yer alan orman alanları ile bütünleşecek şekilde rekreatif alan amaçlı karar oluşturulmuştur.

5.4.3. KENTSEL VE BÖLGESEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI

Plan'da gösterilen donatı alanları Yenişehir ve kent bütününe hizmet edecek donatı alanları olup planda “D” sembolü ile gösterilmiştir. Mevcutta yer alan ve planda gösterilen donatılar; Küçükçekmece Gölü'nün doğusunda kalan Halkalı Tren Garı ve Çekmece Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi, Güvercintepe Mahallesi'nin doğusunda kalan alan mevcut İSKİ İçme Suyu Tasfiye Merkezi'dir. Halkalı Tren Garı'nda mevcut lojistik faaliyetlerin devam ettirilmesi öngörülmektedir. Ayrıca su yolu Karadeniz girişi doğu kısmında, su yolu için idari tesislerin yer alacağı bir bölge ayrılmıştır.

5.5. ASKERİ YASAK VE GÜVENLİK BÖLGESİ

Plan'da gösterilen askeri yasak ve güvenlik bölgelerine ait sınırlar şematik olup, yasal bağlayıcılık oluşturmaz. Askeri yasak ve güvenlik bölgelerine ilişkin kesin sınırlar ilgili kurumdan alınacak görüş çerçevesinde alt ölçekli planlarda netleştirilecektir.

Planda gösterilen **Askeri Yasak ve Güvenlik Bölgeleri**, Milli Savunma Bakanlığı'nın programı dahilinde askeri alan dışına çıkarılması halinde; bu alanlar, çevre ilçelerdeki mevcutta afet riski taşıyan alanların sıhhileştirilmesi ve yenileme projelerinin yapılmasına yönelik rezerv yapı alanı olarak kullanılacak olup, planlama alanındaki Şehit Piyade Uzman Çavuş Ahmet Öztürk Kışlası'nın kuzey kesiminde kentin ihtiyacına yönelik donatı alanları ile lojistik faaliyet alanları (otogar, hal vb.) güney kesimindeki yaklaşık 30 hektarlık bir kısmında ise arıtma tesis alanı ayrılacaktır.

5.6. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

5.6.1. ULAŞIM

İstanbul, değişken nüfus ve istihdam değerlerinin oluşturduğu, arazi kullanım yapısı ve şehrsel fonksiyonlarının değişimi ile her geçen gün ulaşım ihtiyaçlarının çeşitlenerek arttığı bir şehirdir.

Plan kararları geliştirilirken, arazi kullanım-ulaşım ilişkisini göz ardı etmeyen, ulaştırma altyapı yatırımlarının kentin gelecekte öngörülen arazi kullanımının biçimlendirilebilmesi için bir araç olarak kullanıldığı, sürdürülebilir kentsel gelişmeye olanak sağlayan sürdürülebilir ulaşım planlama yaklaşımı benimsenmiştir. Tüm bu değerlendirmeler doğrultusunda, aşağıdaki ana ilkeler ve politikalar esas alınmıştır:

- Planlama alanının, İstanbul bütünü ve yeni havalimanı arasında bağlantı sağlamak.
- Kentin gelecekteki ulaşım sistemi, araçların değil insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına öncelik verilerek planlanmıştır. Bu amaçla, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımının özendirilmesi ilkesi benimsenmiştir.
- Kentin doğrusal ve kademelendirilmiş gelişimini destekleyecek toplu taşıma sistemi öngörülmüştür.
- Kent bütünündeki ulaşım sistemlerinin birbirine alternatif oluşturmak yerine, birbirini tamamlayacak biçimde planlanmıştır.
- Kent bütününde ulaşım sisteminin yaya ve bisiklet ulaşımına olanak sağlaması ilkesi benimsenmiştir.
- Trafik sorununu minimize etmek ve ulaşımın çevre üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirilmesi hedeflenmiştir.

5.6.1.1. KARAYOLU ULAŞIM SİSTEMİ

Karayolu ulaşım sistemi planlanırken mevcut bölgesel bağlantılar göz önüne alınarak, planlama alanın bu bağlantılar ile entegre olmasına dikkat edilmiştir. Planlama alanının ulaşım ağının hem kendi içerisinde yeterliliği, hem de bölge ile bütünsellik sağlaması hedeflenmiştir.

5.6.1.1.1. YOL HİYERARŞİSİ

Erişime kontrollü karayolları, İstanbul'un diğer illeri ile bağlantı kurmakla birlikte İstanbul geneline ve İstanbul Havalimanı erişimi sağlayan yollardır. Birinci derece ve ikinci derece yollar erişime kontrollü karayolları ile karşılaştırıldığında daha düşük bir kapasiteye sahip olup kentsel merkezler arasında erişim sağlamak ve otoyollardan gelen trafiği dağıtmak amaçlı planlanmıştır.

Planlama alanına doğu-batı yönünde mevcut olan E-5, TEM ve yapımı tamamlandığında Kuzey Marmara Otoyolu ile Avcılar-Küçükçemece geçişi olmak üzere 4 adet karayolu ile erişim sağlanacaktır. Bu yolların birbiri ile bağlantısını sağlayan ve planlama alanını güney-kuzey aksında birbirine bağlayan bağlantı yolları yer almaktadır.

Planlama alanının İstanbul'un merkezi ve İstanbul Havalimanı bağlantılarını güçlendirmek için, yerleşmenin doğu tarafında kuzey-güney aksında başka bir otoyol planlanmıştır.

Su Yolu Geçişleri

Su yolunun iki yakasında geçişlerin sağlanabilmesi için, su yolu üzerinde karayolu ve/veya raylı sistem araçları için 7 adet geçiş tasarlanmıştır. İlgili kurumlarca projelendirilen, karayolu ve demiryollarının sürekliliğini sağlamak üzere şehrin doğu ve batı yakasının birbirine bağlanması amacıyla su yolu geçişleri yer altı veya yerüstü geçişleri olarak planlanabilir.

Ankara-İstanbul arasında hizmet edecek olan hızlı tren hattının Ankara istikametinden gelip Kuzey Marmara otoyolunu takip ederek İstanbul Havalimanına bağlantısı sağlanmıştır. Bu noktadan sonra hızlı tren hattı ikiye ayrılarak hem kuzey Marmara otoyolu güzergahını izleyerek Su yolu geçişi ile Yenişehir üzerinden Edirne istikametine hem de Marmaray ile entegrasyonunu sağlamak üzere Halkalı yönüne bağlantısı önerilmiştir. Böylelikle Sabiha Gökçen Havalimanı- İstanbul Havalimanı -Halkalı ve Ankara-İstanbul-Edirne arasında hızlı tren bağlantısı sağlanmış olacaktır. Ayrıca Halkalı'dan Edirne istikametinde mevcut banliyö hattı revize edilerek su yolu üzerinden geçişi planlanmaktadır.

Marmaray hattının Halkalı istasyonundan sonra kuzey-güney yönünde planlama alanından İstanbul Havalimanına hızlı ve doğrudan erişimi sağlayacak yeni bir metro hattı önerilmiştir. Ayrıca, halkalı, planlama alanı (Yenişehir), Arnavutköy ve İstanbul Havalimanı olacak şekilde yerleşim bölgeleri ve şehrin geri kalanını entegre eden ayrı bir metro hattı daha planlanmaktadır.

5.6.1.3. DENİZYOLLARI

Plan'da, şehir içi hatların özellikle raylı sistem hatları ile entegrasyonu sağlanarak toplu taşımada denizyolu taşımacılığının payının artırılması hedeflenmiştir. Denizyolu yolcu ulaşım hatları ile diğer ulaştırma sistemleri arası entegrasyon sağlandığında, deniz ulaşımını kullanacak günlük toplam yolcu sayısı da artacaktır.

5.6.1.3.1. KIYI TESİSLERİ ALANI

Limanlar

Haydarpaşa Limanı'nın farklı bir kullanıma geçecek olması, bugün yük hareketlerinin ağırlıklı olarak yürütüldüğü Ambarlı Limanı'nın ise mevcut olumsuzlukları ve gelişme kısıtları; İstanbul'da, ilave bir liman yeri tespitinin gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca, liman alanıyla birlikte yer alması düşünülen lojistik hizmetlerin sunumu, denetimi ve kontrolü açısından öneri limanın İstanbul İl sınırları içerisinde kalması önem kazanmaktadır. Bu bağlamda planlama alanının kuzey-doğusunda, Karadeniz kıyısında, önerilen lojistik bölge ile bütünleşik yeni bir liman planlanması önerilmektedir.

Yat Limanı

Turizm sektöründe hızla gelişen bir diğer eğilim ise yat turizmidir. Bu doğrultuda; İstanbul'daki mevcut yat limanlarının rehabilite edilerek geliştirilmeleri ile İstanbul'un yat turizminden aldığı payın artırılması sağlanacaktır. İstanbul'daki mevcut yat limanlarına ilave olarak, planda yeni yat limanı önerileri yapılmıştır. Önerilen yat limanlarının türleri (ana yat limanı, tali yat limanı, yat yamaşıma yeri gibi) ilgili kurumlar tarafından belirlenecektir.

Bu doğrultuda, Fenerbahçe Kalamış ve Ataköy yat limanlarına ilave olarak yat turizmini teşvik etmek üzere su yolunun Marmara denizi girişinde ve Küçükçekmece Gölü'nün doğu yakasında yat limanı planlanmıştır. Bu yeni yat limanının faaliyete geçmesi ile İstanbul'un yat turizminden aldığı payın artacağı düşünülmektedir.

Bununla birlikte yat limanlarının sahip olması gereken özellikler ve yer seçimleri, diğer limanlara göre oldukça farklılıklar göstermektedir. Yat limanlarının, denizde ve karada yer alması gereken fonksiyonları barındırması ve belirli büyüklükte olması gerekmektedir. Bu sebeple, yatların genel özellikleri ve yatçılığın özel olarak gereksinim duyduğu hizmetler göz önünde bulundurularak yat limanları özel olarak tasarlanmalıdır. Yat limanları ile ilgili belirtilmesi gerekli bir diğer konu da söz konusu marinalar için dalga ve akıntı değerlendirmelerinin yapılması gerekliliğidir.

Yat limanı kapasitelerine ve diğer detaylarına ilişkin tüm çalışmalar alt ölçekli planlarda ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından netleştirilecektir.

Dolgu Alanları

Su yolu projesinden çıkacak hafriyatın kontrolsüz bir şekilde denize dökülmesi durumunda deniz ekolojisinin olumsuz etkileneceği ve bu hafriyatın taşınma maliyetlerinin çok yüksek rakamlara ulaşacağı değerlendirilmektedir.

Çıkarılacak hafriyat malzemesinin ayrıştırılarak, belirlenen uygun alanlarda; son teknolojinin kullanıldığı, kıyı morfolojisine uygun olacak şekilde yapılması öngörülen ilgili mevzuat kapsamında yapımına izin verilen dolgu alanları oluşturularak şehre artı değer katacak projelere katkı sağlayacak şekilde değerlendirilmesi uygun görülmüştür. Bu yöntem ile hem ekolojik hem de ekonomik açıdan su yolu projesinin kazılarından çıkacak hafriyat malzemelerinin daha verimli kullanılması hedeflenmektedir.

5.6.1.3.2. DENİZYOLU ULAŞIM GÜZERGAHLARI

Planda denizyolu ulaşım güzergâhları gösterilmemiş; mevcut ve öneri güzergâhlar ile üzerlerindeki transfer noktalarının yerlerinin alt ölçekli planlarla birlikte yapılacak kentsel ulaşım çalışmaları kapsamında kesinleştirilmesi öngörülmüştür.

Planda, mevcut şehir içi vapur ve deniz otobüsü güzergâhlarının korunması; Yenişehir ve Kartal gibi önerilen merkezlerin denizyolu bağlantısının kurulması öngörülmüştür.

Planda yer alan kıyı kullanımına yönelik fonksiyonlar ile ölçek sebebiyle gösterilemeyen balıkçı barınakları, yediemin limanları, acente motorları bağlanma yerleri ve geçici yat bağlanma yerleri gibi deniz ulaşımı ile ilgili diğer tesislerin türleri, konumları ve kapasitelerinin; İstanbul'daki kıyı potansiyelinin rasyonel bir şekilde planlanıp değerlendirilerek geliştirilmesi amacıyla, alt ölçekli planlarda ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri doğrultusunda değerlendirilecektir.

5.6.1.3.3. SU YOLU (KANAL)

Karadeniz'i çevreleyen Doğu Avrupa ve Orta Asya Ülkeleri ile dünyanın diğer ülkeleri arasındaki tek deniz yolu geçiş koridorunun İstanbul Boğazından sağlanabiliyor olması boğazdaki deniz trafiğinin artmasına neden olmuştur. İstanbul Boğazından yılda geçen gemi sayısı ortalama 50.000 — 55.000 (günde 150) civarındadır. Deniz trafiğinin günden güne artması, boğazın giriş ve çıkışlarındaki gemilerin hava şartlarına da bağlı olarak günlerce geçiş sırası beklemesine ayrıca transit deniz trafiği ile şehir içi deniz trafiğinde de zaman zaman aksamalara neden olmaktadır. Özellikle yanıcı ve patlayıcı yük taşıyan deniz araçları İstanbul Boğazı ve çevresi için büyük tehdit oluşturmaktadır.

Daha önce meydana gelen deniz kazalarında maddi ve manevi büyük kayıplar yaşanmıştır. Yaşanmış en büyük deniz kazaları aşağıda sıralanmaktadır.⁹⁵

a) 14.12.1960 tarihinde Peter Verovitz (Yugoslav) ile World Harmony (Yunan) adlı iki tanker çarpışmıştır. Tonlarca petrol denize dökülmüş, kazada 20 kişi ölmüştür.

b) 15.09.1964 tarihinde Norveç bandıralı Northom adlı gemi, batık durumdaki Zoranic tankerine çarparak binlerce ton akaryakıtın denize yayılmasına neden olmuştur. Gemi 52 gün boyunca yanmış ve 52 kişi ölmüştür.

c) 01.03.1966 tarihinde iki Rus gemisi çarpışmıştır. Denize dökülen akaryakıt tutuşarak Kadıköy İskelesi ile Kadıköy vapurunu yakmıştır.

d) 18.11.1966 tarihinde Rumen Ploesti gemisi, Bereket yolcu motorunu batırmış, kazada 8 kişi ölmüştür.

e) 01.07.1970 tarihinde İtalyan bandıralı Ancona kıyıya çarpmış, 5 katlı bina hasar görmüş, kazada 5 kişi ölmüştür.

f) 21.04.1979 tarihinde Rumen bandıralı Karpat ile Türk bandıralı Kefeli gemisi çarpışmış, kazada 5 kişi ölmüştür.

g) 15.11.1979 tarihinde İstanbul Boğazında yaşanan en büyük deniz kazası meydana gelmiştir. Yunan tankeri Evriali ile Rumen bandıralı Independenta tankeri Haydarpaşa açıklarına çarpışmıştır. 95 bin ton petrol Boğaza dökülmüştür. İnfilak eden Independenta tankerinde 43 kişi ölmüş ve yangın 2 ay devam etmiştir.

h) 02.04.1980 tarihinde Yunan ve Sovyet bandıralı iki tankerin çarpışmasında iki kişi ölmüştür.

i) 24.09.1985 tarihinde Meltem hücumbotu ile Sovyet savaş gemisi çarpışmıştır. Meltem botu batmış ve 5 denizcimiz şehit olmuştur.

j) 29.09.1988 tarihinde Malta bandıralı Tanker Gaziantep tankeriyle çarpışmıştır ve bin ton amonyak Marmara'ya yayılmıştır.

k) 14.11.1991 tarihinde Lübnan bandıralı koyun yüklü Rabunion 18 adlı gemi Filipin bandıralı Lili ile çarpışmıştır ve gemi 22 bin koyunla Boğaz'ın en derin yerinde batmıştır.

l) 14.03.1994 tarihinde Nasia adlı Rum bandıralı tanker, Sea Broker adlı şileple Anadolu Kavağı yakınlarında çarpışmış ve 27 kişi ölmüştür.

Çevre Düzeni Planı değişikliği ile, İstanbul'un Avrupa yakasında, Küçükçekmece Gölü civarından başlayıp Sazlıdere Vadisinden devam ederek Terkos gölünün doğusundan Karadeniz'e bağlanan bir su yolu önerisi yer almaktadır. 45 km uzunluğundaki su yolunun derinliği minimum 20,75 m olup, en dar yerinde 275 m genişlikte olması planlanmaktadır. Su yolu güzergahının belirlenmesi amacıyla yapılan analiz çalışmalarında 5 farklı güzergah ortaya konmuş olup, uygulanabilirlik açısından

⁹⁵ <http://www.denizcigunlugu.com> (aktaran: Okan Üniversitesi, Kanal İstanbul Projesi Genel Değerlendirme Raporu, 21 Mayıs 2013)

değerlendirildiğinde Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu koridorunun en uygun koridor olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Su yolunun inşasıyla, İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin su yoluna kaydırılması ile İstanbul'un ve Boğaz'ın güvenliğinin tesis edilmesi ve boğazdaki gemi trafiğinin rahatlatılması planlanmaktadır.

Bununla beraber su yolunun etrafında rekreatif amaçlı kullanımlar planlanmış olup su yolu hattı boyunca ilgili kurumların uygun görüşleri doğrultusunda teleferik hattı ve su yolunun doğu-batı aksında yaya ulaşımına yönelik olarak ekolojik köprüler yapılabilir.

Su yolu ile birlikte 85 milyon m³/yıl kapasiteli Sazlıdere barajının kaldırılması ve ilave olarak toplam 363 milyon m³/yıl kapasiteli yeni barajların (Karamandere, Hisarbeyli, Hamzalı ve Pirinççi) yapılması planlanmaktadır. Böylelikle, yapılacak yeni barajlarla birlikte İstanbul'un ihtiyacı olan kullanma suyu kapasitesinde herhangi bir azalma gerçekleşmeyecektir.

BÖLÜM 6. PLAN NOTLARI

6. BÖLÜM: PLAN NOTLARI

6.1. GENEL HÜKÜMLER

Bu plan, plan paftaları, plan hükümleri ve plan raporu ile bir bütündür.

6.1.2. Planda gösterilen sosyal donatı alanları dışında, yerleşim alanları içindeki sosyal altyapı, teknik altyapı, sosyal tesis ve kültürel tesis alanlarının, alt ölçekli planlarda, belirlenen standartlara göre dengeli ve fonksiyonel olarak dağıtılması sağlanacaktır.

6.1.3. 1/100.000 ölçekli plan paftasında yer alan arazi kullanım kararları ve yerleşme alanlarına ait sınırlar şematik olarak gösterildiğinden; bu plan üzerinden plan ölçeği ile ölçü alınamaz, yer tespiti ve uygulama yapılamaz. Hâkim kullanım kararının belirtildiği bu alanların ve bu alanlar içerisinde yer alacak diğer kullanımların dağılımları ve bu dağılımların yoğunlukları, sınırları ve detayları ilgili kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.1.4. Planlama alanında ilgili kurumların görüşlerinin alınması şartıyla ve çevre etkileşimleri göz önünde bulundurularak yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar, güneş vb.) üretim tesisleri yapılabilir. Bu kullanımlar bu planda değişiklik yapılmaksızın alt ölçekli planlarda belirlenebilir.

6.1.5. NATO akaryakıt boru hatları, enerji nakil hatları, isale hatları vb. taşıyıcı ve iletken hatlar ilgili kurumları tarafından belirlenmiş olan kriterler göz önünde bulundurularak alt ölçekli planlarda gösterilecektir.

6.1.6. Planlama alanının tamamında sürdürülebilir, yeşil-çevreci yerleşmelerin ve yapılaşmaların oluşturulması ve denetlenmesi esas olup, buna ilişkin uygulama koşulları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir.

6.1.7. Bu planda açıklanmayan hususlarda meri 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı hükümlerine uyulur.

6.1.8. Alt ölçekli planlar etaplar halinde yapılabilir.

6.2. DOĞAL AFETLER AÇISINDAN RİSKLİ ALANLARA YÖNELİK HÜKÜMLER

6.2.1. Her tür ve her ölçekteki imar planları için yetkili kurum tarafından onaylanmış olan mikro bölgeleme çalışmaları esas alınır.

6.2.2. Afet hasarlarını azaltmak ve can kayıplarını en aza indirmek için erişilebilir noktalarda yerel tahliye alanları ve toplanma yerleri olarak kullanılacak yeşil alanlar, parklar, rekreasyon alanları, spor alanları vb. büyük açık alanlı donatı alanları alt ölçekli planlarda oluşturulacaktır.

6.3. ÖZEL HÜKÜMLER

6.3.1. BUGÜNKÜ ARAZİ KULLANIMI DEVAM ETTİRİLEREK KORUNACAK ALANLAR

6.3.1.1. Orman Alanları

Orman Kanunu hükümlerine tabi orman alanları, korumaya esas alanlar olup; kamu yararı doğrultusunda gerçekleştirilecek faaliyetler ile ilgili ise aynı kanunda yer alan hükümler geçerlidir. Orman alanlarında orman ekosistemine (flora ve faunanın çeşitliliği ve

sürdürülebilirliğine) zarar vermeyecek şekilde (koruma/kullanma dengesi içinde) ve ilgili kurumun uygun görüşü alınmak koşuluyla günübirlik rekreatif kullanımlara izin verilebilir.

Hangi kullanımda kaldığına bakılmaksızın, orman mülkiyetinde olan ve Orman Genel Müdürlüğü'nce tahsisi yapılan alanlar, gerekli izinler ve Tarım ve Orman Bakanlığı'nın görüşünün alınması kaydı ile bu planda değişikliğe gerek kalmaksızın, tahsis süresi dahilinde tahsis amacına uygun olarak kullanılabilir.

6.3.1.2. Tarım Alanı

Tarım alanlarında öncelikle ekolojik tarım yapılması; ekolojik üretime uygun olmayan geleneksel tarımın yapıldığı alanlarda ise ürün çeşitliliğinin artırılmasına yönelik ilgili kurumlar tarafından detaylı çalışmaların yapılması ve uygun yerlerde tarım turizminin (agro-turizm) geliştirilmesi teşvik edilecektir.

Bu planda gösterilen tarım alanlarına ait sınırlar şematik olup, kesin sınırlar Tarım ve Orman Bakanlığı İl Tarım ve Orman Müdürlüğü'nün görüşü doğrultusunda alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.1.3. Yapı Yasağı ya da Sınırlama Getirilen Alanlar

6.3.1.3.1. İçme ve Kullanma Suyu Koruma Alanları

İstanbul'un içme ve kullanma suyu ihtiyacının karşılandığı içme suyu havzalarından bu plan sınırı içerisindeki alanlardır. Bu alanlarla ilgili aşağıda belirtilen hükümlerin dışındaki hususlarda, içme suyu havzalarının korunması ve kontrolüne ilişkin mevzuat hükümleri geçerlidir.

İçme ve kullanma suyu koruma alanlarından mutlak koruma ve kısa mesafeli koruma kuşağı içerisinde kalan alanlar ile içme suyu havzalarını besleyen derelerin ve içme suyu kaynaklarının mutlak koruma kuşağı içerisinde kalan alanlar, yapı yasaklı alanlardır.

İçme ve kullanma suyu koruma alanlarında yer alacak kullanımlar içme suyu havzalarının korunması ve kontrolüne ilişkin mevzuat dikkate alınarak alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.1.3.2. Afetler Açısından Riskli Alan

Afetler açısından riskli alanlar, jeolojik açıdan yerleşime sakıncalı alanları ifade etmekte olup, bu alanların sınırları ve kullanım kararları ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerine göre alt ölçekli planlarda belirlenecektir. Zorunlu yapılaşma ve mevcut yapılar için ilgililerince zemin iyileştirme ya da temellerin güçlendirilmesi zorunludur.

6.3.1.3.3. Sit ve Koruma Alanları

Bu plan sınırları içindeki sit alanlarında, 2863 sayılı "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu", ilgili yönetmelikler, İlke Kararları hükümlerine göre uygulama yapılacaktır.

Kentsel, arkeolojik, tarihi ve kentsel arkeolojik ve doğal sit alanlarında ilgisine göre ilgili Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Komisyonu kararları alınacaktır.

Bu Planda sit alanları için geliştirilen kullanım kararlarına ilişkin yapılaşma koşulları, ilgili Koruma Bölge Kurulu veya Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Komisyonu tarafından uygun görülecek alt ölçekli koruma amaçlı imar planlarında belirlenecektir.

6.3.2. YERLEŞİM ALANLARI

6.3.2.1. Kentsel Meskun (Yerleşik) Alan

Bu alanlar konut ağırlıklı meskûn alanlar olup, konut ve konut kullanımına hizmet edecek resmi kurum, ticaret, sosyal altyapı, teknik altyapı, sosyal tesis ve kültürel tesis ile küçük sanayi sitesi vb. kullanımlar yer alabilir.

Meskûn alanlar içerisinde ilgili kurumlarca sağlıksız olduğu tespit edilen yerlerde, yaşam kalitesinin yükseltilmesi için yasal statüsüne, mevcut kent dokusuna, yapı stokunun durumuna, ayrıntılı jeolojik etütlere, donatı niteliğine ve niceliğine, alanda yaşayanların sosyal ve ekonomik yapısına göre yenileme, dönüşüm ve sağlıklılaştırma yönünde projeler geliştirilebilir.

Meskun alanlardaki yoğunluk dağılımı; projeksiyon nüfusu, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri göz önüne alınarak şehircilik ilkeleri ve planlama esasları dahilinde alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.2.2. Kentsel Gelişme Alanı

Bu alanlarda konut, ticaret, resmi kurum, sosyal altyapı, teknik altyapı, sosyal tesis ve kültürel tesis alanları ile küçük sanayi siteleri yer alabilecek olup bunların dışında sanayi ve sanayiye yönelik depolama vb. kullanımlar yer alamaz.

Bu alanlardaki yoğunluk dağılımı; projeksiyon nüfusu, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri göz önüne alınarak şehircilik ilkeleri ve planlama esasları dahilinde alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.2.3. Özel Proje Alanı

Su yolu projesi ile ilişkilendirilerek projelendirilecek alanlardır. Alanın kesin sınırları ve kullanım kararları alt ölçekli planlarda belirlenecektir. Bu alanlar kamu eline geçmeden uygulama yapılamaz.

6.3.3. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI

6.3.3.1. Tali Merkez (2. ve 3. Derece Merkezler)

Alt ölçekli planlarda merkezler kademelenmesindeki derecesi belirlenecek olan alt merkez alanları; mevcut kent dokusu ile birinci ve ikinci derece merkezlere baskıyı azaltacak ve etki alanındaki yerleşmelerde yaşayan nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ticaret, hizmet ve donatı kullanımının yer alabileceği merkezlerdir.

Bu merkezlerde, yukarıda belirtilen kullanımlarla birlikte konut kullanımı yer alabilir.

6.3.3.2. Teknoloji Geliştirme Bölgesi

Bu bölge Teknoloji Geliştirme Bölgesi (TGB) olarak ilgili kurumlara önerilebilecek alandır. Söz konusu bölge Teknoloji Geliştirme Bölgesi statüsü kazanana kadar bu alanlarda bilişim, iletişim ve ileri teknolojilerin geliştirildiği ve kullanıldığı tesisler, teknoparklar, üniversiteler, ileri teknoloji enstitüleri, ar-ge vb. birimler yer alabilecektir.

TGB olarak planlanan alanlarda istihdam edilecek nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak karma kullanımlar, spor, rekreasyon ve diğer sosyal donatı alanları yer alabilir.

6.3.3.3. Lojistik Bölge

Bu alanda; gümrükler, antrepo ve depolar, nakliye ambarları, kargo aktarma tesisleri, perakende dağıtım birimleri, haller, barkodlama, ambalajlama, sigorta, gümrük, acente,

taşıma işleri komisyoncuları, Ro-La stok ve triyaj alanları, TIR-kamyon parkları, manevra sahaları, lojistik faaliyetlerden kaynaklanan atıkları değerlendirme istasyonları, lojistik destek hizmetleri veren işletmeler ve sosyal tesisler vb. lojistikle ilgili fonksiyonlar ile ilgili kurum ve kuruluşların uygun görüşü ve gerekli önlemler alınmak kaydıyla, gürültü-görüntü kirliliğine neden olan ve çevre için risk oluşturan “geri dönüşümlü atıkları değerlendirme işlevi gören birimler” yer alabilir.

Lojistik Bölge olarak planlanan alanlarda istihdam edilecek nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak karma kullanımlar, spor, rekreasyon ve diğer sosyal donatı alanları yer alabilir.

6.3.3.4. Turizm Bölgesi

Bu planda kullanım kararı ve/veya sembol olarak gösterilen alanlarda kongre ve fuar alanları, konaklama tesisleri (otel, pansiyon, butik oteller vb) ve bunların tamamlayıcısı, ticari birimler, otopark alanları, spor tesisleri, sosyal tesisler (müze, sergi, konser, eğlence mekanları vb.), turizme yönelik küçük ölçekli üretim atölyeleri, el sanatları gibi ticaret ve hizmet fonksiyonları ile kültür endüstrileri, park ve rekreasyon alanları yer alabilir. Turizm bölgelerinin kesin sınırları ve yapılaşma koşulları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.3.5. Eko Turizm Alanı

İstanbul’un doğal değerlerinin korunması, iyileştirilmesi ve geliştirilmesine yönelik, koruma-kullanma dengesinin sağlandığı, ekolojik yapı ile uyumlu, çevresiyle bütünleşen, nüfusun dinlenme ve tatil ihtiyaçlarına yönelik rekreasyon, turizm ve tarım alanlarıdır. Bu alanlarda eko turizme yönelik faaliyet alanları ile eko turizmi destekleyici tesisler yer alabilir.

Kamp ve karavan turizmine ve diğer macera odaklı doğa sporlarına uygun fonksiyonların geliştirilebileceği bu alanlarda; konaklama tesisleri, kamping alanları, izci kampı, spor tesisleri, yeme-içme tesisleri, sosyo-kültürel tesisler ve rekreasyon alanları, bölge parkı, botanik bahçesi, hayvanat bahçesi ve bu kullanımlara hizmet edecek ticaret alanları ilgili kurumların uygun görüşleri doğrultusunda alt ölçekli planlarda değerlendirilerek yer alabilir.

6.3.3.6. Sağlık Turizmi

Bu alanlarda sağlık hizmetine ayrılmış, kentsel, bölgesel, ulusal, uluslararası ölçekte hizmet verecek tam donanımlı hastaneler, ilgili fakülte ve yüksekokullar, sağlık araştırma geliştirme birimleri, sağlık ve tedavi amaçlı konaklama ve bu alanların ihtiyacına yönelik sosyal ve teknik donatı tesisler, sağlıklı yaşam merkezleri, fizik tedavi tesisleri, yaşlı bakım evleri, sağlık turisti ve hedef gruplar için spor merkezleri, ilgili kurumların uygun görüşleri doğrultusunda alt ölçekli planlarda değerlendirilerek yer alabilir.

Sağlık Turizmi sembolü ile gösterilen alanlarda, istihdam edilecek nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak karma kullanımlar, spor, rekreasyon ve diğer sosyal donatı alanları yer alabilir.

6.3.4. SOSYAL ALTYAPI ALANLARI

6.3.4.1. Üniversite Alanı

Yerleşke şeklinde planlanmış, araştırma yapılan ve bilgi üretilen alanlarıdır. Üniversite alanlarında, üniversite ve yükseköğretim kurumlarının eğitim ve öğretim tesisleri, enstitüler, ar-ge ve teknoloji geliştirme merkezleri, yükseköğretim faaliyetlerini

destekleyici birimler (kütüphane, kongre merkezi, öğrenci yurdu, lojman, açık-yeşil alanlar gibi) yer alabilir.

Plan'ın ilkeleri doğrultusunda; uluslararası rekabet üstünlüğü taşıyan veya taşıyabilecek sektörleri (kültür, turizm, finans, üst düzey hizmet, ileri teknoloji, moda gibi) destekleyecek ve bilgi ekonomisine ve toplumuna geçişi sağlayacak düzenlemelerin yapılmasında öncü rol üstlenmeleri esastır.

Plan'da sembol ve/veya alan olarak gösterilen ya da bu planda ölçek nedeniyle gösterilemeyen üniversite alanları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir.

6.3.4.2. Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı

Kentin bütününe hizmet eden, halkın eğlenme ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya yönelik aktif ve pasif yeşil alanlar ile spor alanlarıdır.

Bu alanlarda kent parkları, hayvanat bahçeleri, spor alanları, mezarlık alanları, rekreatif alanlar/rekreasyon alanları ile olası afet ve kriz durumlarında toplanma ihtiyacının karşılanması amacıyla da kullanılabilir şekilde tasarlanacak bölge parkları yer alabilir.

Ayrıca, alt ölçekli planlarda belirlenen uygun lokasyonlarda, ulusal ve uluslar arası spor organizasyonları ile olimpiyat oyunlarına hizmet verecek, çeşitli spor dallarına ait kapalı ve açık alanların ve spor eğitim merkezleri, konaklama, ticaret, sağlık, eğlence birimleri ile idari, teknik ve sosyal altyapı tesisleri yer alabilir.

6.3.4.3. Kentsel ve Bölgesel Sosyal Altyapı Alanı

Bu alanlar, sosyal altyapı, teknik altyapı, sosyal tesis ve kültürel tesis alanları ile idari birimlerin yer alabileceği alanlardır. Bu alanların sınırları ve yapılaşma şartları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.5. ASKERİ YASAK VE GÜVENLİK BÖLGESİ

Plan'da gösterilen askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerine ait sınırlar şematik olup, yasal bağlayıcılık oluşturmaz. Kesin sınırlar ilgili kurumdan alınacak görüş çerçevesinde alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

“Askeri Yasak ve Güvenlik Bölgesi”nin askeri alan dışına çıkarılması halinde; bu alanlar, çevre ilçelerdeki mevcutta afet riski taşıyan alanların sıhhileştirilmesi ve yenileme projelerinin yapılmasına yönelik rezerv yapı alanı olarak kullanılabilir.

6.3.6. ULAŞIM

6.3.6.1. Karayolları

a. Erişme Kontrollü Karayolu: İstanbul İl bütününe hizmet veren tam ve yarı erişim kontrollü yollardır.

b. Birinci ve İkinci Derece Yollar (Bağlantı Yolları): Erişim kontrollü yollar arasında bağlantıyı sağlayan birinci ve ikinci kademedeki ana yollardır.

c. Terminal (Otogar): Plan'da sembol olarak gösterilen terminalin kesin yeri ve çevre yollarla bağlantıları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.6.2. Demiryolları ve Hızlı Tren Hattı

Yük ve yolcu taşımacılığına hizmet edecek banliyö ve raylı sistem hatlarını (hızlı tren, hızlı metro, metro, tramvay, hafif raylı sistem vb.) kapsamaktadır.

Planda gösterilen raylı sistem güzergâhları şematik olup, ilgili kurumlar tarafından yapılacak teknik etütler doğrultusunda alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.6.3. Denizyolları

6.3.6.3.1. Kıyı Tesisleri Alanı

Plan'da KTA sembolü ile gösterilen Kıyı Tesisleri Alanları, ilgili mevzuat kapsamında yapımına izin verilen kıyı yapıları, doldurma (dolgu alanları) ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılabilecek yapılar ile bu yapılara ait altyapı ve üstyapı tesislerinin yer alabileceği alanlar olup bu alanlarda yer alacak kullanımlar alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

6.3.6.3.2. Su Yolu (Kanal)

Planda “Su Yolu” olarak gösterilen alan; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından onaylanacak “Su Yolu Projesi” kapsamında kesin sınırları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

Su yolu projesi sınırları içerisinde yapılacak sanat yapıları, rekreasyon alanları, doğu-batı istikametindeki altyapı geçişlerinin kesin yerleri yapılacak detaylı çalışmalarla alt ölçekli planlarda belirlenecektir.