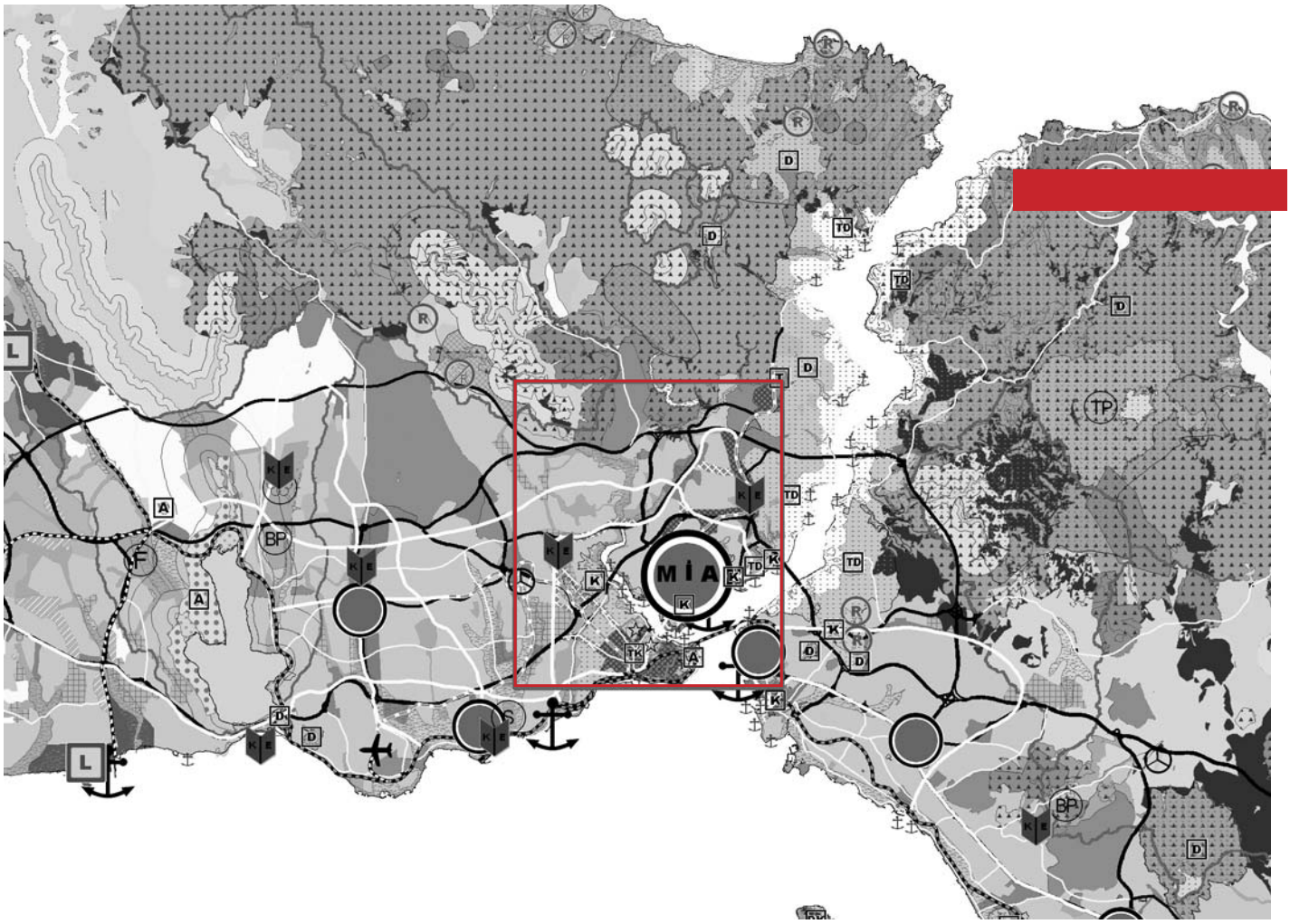


İSTANBUL İL BÜTÜNÜ ÇEVRE DÜZENİ PLANI

Hizmet alanlarının Avrupa Yakası'nda ve tek merkezli bir mekânsal organizasyon içinde yoğunlaşması, İstanbul'un üst ölçekli planlama sürecinin karşı karşıya kaldığı en temel açmazdır. Merkezi faaliyetler Anadolu Yakası'nda yeterince gelişmemiş olup, Kadıköy ise alt-merkez niteliğinin üstüne çıkacak mekânsal altyapıya sahip değildir. Anadolu ve Avrupa Yakaları arasındaki bu farklılaşma, karayolu ağırlıklı Boğaz geçişlerinde tıkanmalara neden olmaktadır. İstanbul Metropoliten Alanı'nın tek merkezli işleyişinin çok merkezliliğe taşınmadığı ve Anadolu Yakası'nda çekim merkezi niteliği taşıyacak güçlü alt-merkezlerin gelişmediği müddetçe, bu sorunun sürekli olarak gündemde kalması söz konusudur.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

Bimtaş
BOĞAZİÇİ İNŞAAT MÜŞAVİRLİK A.Ş.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
IMP
METROPOLİTEN PLANLAMA VE KENTSEL TASARIM MERKEZİ
İSTANBUL GREATER MUNICIPALITY
METROPOLITAN PLANNING & URBAN DESIGN CENTER

Temmuz 2006

Mekânsal konumlandırmalar

İstanbul'un mekânsal gelişiminde belirleyiciliği olan arazi kullanım kararlarının stratejik değerlendirmeleri ile birlikte ele alındığı ve bu kararların Çevre Düzeni Planı sonrasında Nazım İmar Planı sürecinde detaylandırılabileceği planlama alt-bölgeleri,

Avrupa Yakası'nda;

1. Zeytinburnu-Tarihi Yarımada ve Ayazağa Ekseni,
2. Küçükçekmece Gölü-Zeytinburnu Arası,
3. Göller Arası: Büyükçekmece Gölü ile Küçükçekmece Gölü Arası,
4. Batı Koridoru,

Anadolu Yakası'nda ise,

1. Kadıköy-Üsküdar,
2. Kartal-Pendik-Tuzla

olarak ele alınabilir.

Avrupa Yakası

· Zeytinburnu-Tarihi Yarımada ve Ayazağa Ekseni

Zeytinburnu-Tarihi Yarımada ve Ayazağa Ekseni alt-bölgesi İstanbul'un en temel sorunu olan tek merkezli işleyişinin yer aldığı alan olup, Zeytinburnu, Eminönü, Karaköy, Beyoğlu ve Büyükdere Caddesi'nden başlayarak; Boğaziçi Köprüleri inşaası sonrasında Beşiktaş üzerinden Boğaz'ın kuzeyine Zincirlikuyu, Maslak ve Ayazağa'ya uzanmaktadır. Anadolu Yakası'nda güçlü bir merkezin gelişmemiş olması ve işyeri-konut dağılımlarının iki yaka arasındaki dengesizliği, kentin ulaşım sorununun da nedenini oluşturmaktadır.

Ayrıca, uluslararası rekabet düzeyi yüksek hizmetlerin yer seçim tercihi olan nitelikli ofis yerleşkeleri ihtiyacı, mevcut MİA'da yeterince karşılanamamakta olup; karşılanmak istenmesi halinde ise, telafisi güç yeni sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu açmaz, Ayazağa-Büyükdere örneğinde olduğu gibi; parsel ölçeğinde, düzensiz ve parçalı mülkiyet dokusu üzerinde gelişen yüksek yapıların çoğalması sürecinde deneyimlenmiştir. Yapı ölçeğinde nitelikli olan bu yapıların çevresine mekânsal katkılarının kısıtlı olması, kamusal alanlar üretememesi, erişebilirliğinin düşük olması, mevcut kentsel altyapıları zorlaması, çevresinde yoğunluk arttırması ve ulaşım yükleri getirmesi, yaşanılan ve tekrarından kaçınılması gereken olumsuz gelişmelerdir.

İstanbul'un küresel düzeyde rekabet edebilir bir yapıya ulaşması, doğal yapısını telafi edilemez derecede tahrip eden sanayi ağırlıklı metropoliten karakterini dönüştürmesine ve hizmetler sektörünün nitelikli bir gelişme seyri göstermesine bağlıdır. Tarihi Yarımada ve MİA'nın çeperlerindeki üretim alanlarının; öncelikle eğitim, kültür endüstrileri, hizmet sektörü yerleşkeleri için potansiyel yatırım alanı olarak ele alınması Plan çerçevesinde hedeflenmektedir.

Bu bağlamda; Kâğıthane ve Alibeyköy, dönüşüm sürecine girebilecek sanayi alanlarıyla kuzeye gelişme eğilimi gösteren MİA işlevlerini batıya yönlendirmek üzere düşünülmüştür. Tarihi Yarımada'nın yapı stokunu aşındıran üretim faaliyetlerinden arındırılması, yaşam alanlarının niteliğinin arttırılması, sur içi bölgesinin gece gündüz kullanım düzeylerindeki farkının azaltılması, Haliç sahil boyu alanların atıl durumunun giderilmesi gibi sorunların çözümü ise, metropoliten ölçekte yapılacak müdahalelerle gerçekleştirilebilecektir.

Başta Gaziosmanpaşa, Güngören ve Bayrampaşa İlçeleri'nin günlük ihtiyaçlarının Tarihi Yarımada'nın dışından ve batıda geliştirilmesi hedeflenen alt-merkezler sistemi tarafından karşılanması gerekmekte olup, bu durum Plan'da öngörüldüğü üzere MİA faaliyetlerinin kademeli olarak batıya kaydırılması hedefi ile de örtüşmektedir.

· Küçükçekmece Gölü-Zeytinburnu Arası

Küçükçekmece Gölü ile Tarihi Yarımada arasında Atatürk Havalimanı, İkitelli Sanayi Bölgesi ve Yenibosna Yolu'nun oluşturduğu eksen yer almakta olup, bu eksen ile Bayrampaşa Sanayi Alanı arasında yüksek yoğunluklu yapı stoku bulunmaktadır. Kapasitesinin yarısını bile dolduramayan ve nitelikli sanayi üretimine konu olamayan İkitelli Sanayi Bölgesi'nin sıhhileştirilmesi ve kademeli olarak hizmet sektörüne yönlendirilmesi ve Metropol'ün çok merkezliliğe kavuşmasına hizmet etmek üzere, İkitelli'de bir alt-merkezin gelişmesine imkan verecek raylı sistem önerileri Plan'da yer almaktadır. Ayrıca Esenler, Bağcılar, Bahçeli, Gaziosmanpaşa, Güngören ve Bayrampaşa İlçeleri'nin oluşturduğu yerleşme sisteminin hem mekansal, hem sosyal, hem de ekonomik rehabilitasyon sürecine girmesi gereği vurgulanmaktadır.

Önerilen ulaşım şeması ile söz konusu alt-bölgenin, mevcut MİA ile ilişkisi kurulmakta, havaalanı ve sahil üzerinden Metropol'ün tümüyle işlevsel entegrasyonu sağlanmakta, doğu-batı yönündeki demiryolu hattına Halkalı, Küçükçekmece, Bakırköy ve Kazlıçeşme olmak üzere 4 farklı noktada bağlantı yaparak, tüm Metropol'e hitap eden alt-merkezlerin gelişmesine hizmet etmesi öngörülmektedir. Bu alt-bölgenin doğusunu tanımlayan Zeytinburnu İlçesi ise, konumu itibariyle Metropol'ün merkez faaliyetlerinin güneyden batıya aktarılmasına imkan verecek ulaşım ağının düğüm ve aktarma noktası olma özelliği taşımaktadır. Böylelikle, metropoliten düzeyde bir alt-merkez niteliği gösteren Bakırköy'ün, bu işlevini yerine getirebilmesi için tamamlayıcı nitelik taşıyan yeni mekânsal organizasyonların kentin batısında geliştirilmesi olanağı oluşturulmak istenmektedir.

Ayrıca, merkezi işlevlerin Haliç'in kuzeyinden, Kağıthane üzerinden önerilen raylı sistemler yardımıyla batıya kaydırılması ve ardından; güneye Bayrampaşa Sanayi Alanı'nın dönüşümüne de katkı verecek şekilde yönlendirilerek, Kazlıçeşme'de ana demiryolu ve denizyolu sistemine bağlanması hedeflenmektedir

· Göller Arası: Büyükçekmece Gölü ile Küçükçekmece Gölü Arası

Büyük ve Küçükçekmece Gölleri arasında yer alan ve Sazlıdere Havzasını da içeren bu coğrafya, İstanbul'un büyük ölçekli sanayi yatırım taleplerinin ve yerleşme baskısının oldukça yoğun olduğu bir bölgedir. Diğer taraftan, TEM'in kuzeyinin sanayi alanlarından arındırılması ve kentin doğal kaynaklarının yoğunlaştığı kuzey bölgesine kentsel gelişme baskısının önlenmesi, İstanbul'un kentsel sürdürülebilirliğinin bir gereğidir. Bu nedenle, bu alt-bölgenin güneyinde yer alan Kıraç yöresindeki sanayi alanları, Hadımköy'e odaklanan yatırım eğiliminin yönlendirildiği bölge olarak Plan'da ele alınmaktadır.

Kıraç sanayi alanlarındaki mevcut üretim altyapısının niteliğinin arttırılması; Hadımköy'ün ise lojistik sektörlerde uzmanlaşması ve metropoliten ölçekte üretim sonrası yük hareketlerinin yönlendirilmesine imkân verecek altyapı tesisleri ile işlevlendirilmesi hedeflenmektedir. Marmaray Projesi ile hat iyileştirilmesi ve kapasite arttırımına konu olan demiryolu ulaşımında Ispartakule'nin yük ve yolcu aktarma merkezi olarak bir ana istasyon özelliği kazanması ve Hadımköy'de öngörülen

lojistik faaliyetlerinin Metropoliten Alan'daki karayolu ulaşım şebekesinden ayrıştırılarak; demiryolu ve raylı sisteme yönlendirilmesi amaçlanmaktadır.

İstanbul Metropolü'nün batıda Silivri'ye doğru uzantısı üzerinde bulunan Yakuplu, Büyükçekmece, Gürpınar, Mimarsinan, Kumburgaz, Celaliye, Selimpaşa, Kavaklı, Silivri ve Gümüşyaka yerleşmelerinin oluşturduğu Batı Koridoru'nun gelişimi, İstanbul'un Büyükçekmece ve Küçükçekmece Havzaları ile kuzeydeki orman alanlarına olan kentsel gelişme baskısının bertaraf edilmesine hizmet etmek üzere planlanmaktadır. Diğer taraftan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırlarına 5216 sayılı Yasa uyarınca yeni dahil olan ilk kademe belediyelerinin imar planlarının Metropol'e getirmiş olduğu yeni yerleşim alanları baskısının önüne geçilmesi gerekmektedir.

· Batı Koridoru

Büyükçekmece Gölü'nün batısında Metropol'ün kırsal alanlarla buluştuğu bu alt-bölge, Metropol'ün ekonomik faaliyetlerinin iyileşmesine, niteliğinin yükselerek uluslar arası rekabet düzeyinin artmasına hizmet edecek destekleyici ve tamamlayıcı işlevlerin yer seçimine konu olacak Çekim Merkezi'dir. Bu işlevlerin başında; gelişen teknolojilerin en üst düzeyde kullanılabileceği hastaneler, üniversiteler, teknopark, fuar, rekreasyon ve spor alanları gelmekte olup, bilgi teknolojilerinin gerektirdiği mekansal organizasyonlara yer verilmektedir. Bu alt-bölgede; küçük ölçekli, genişleme alanlarının sınırlandırıldığı, nitelikli toplu konut yerleşkelerinden oluşan, kendi alt-merkezleri ile birlikte yaşayan yeni yerleşmelerin kontrollü olarak gelişmesi Plan'da esas alınmaktadır.

Batı Koridoru için öngörülen işlevlerin ayrıca; Çorlu ve Çerkezköy sanayi alanlarının niteliğinin artmasına, çevreye zarar vermeyen bir üretim yapısına kavuşmasına ve Çorlu Havaalanı'nın Metropoliten Alan'a hizmet edebilir bir yapıya ulaşmasına katkı vermesi de amaçlanmaktadır. Söz konusu alt-bölgenin kuzey kesimlerinin eko-turizme ve ekolojik faaliyetlere uygun olarak gelişmesinin öngörülmesiyle, kullanımı sınırlı ve kontrollü olan bu faaliyetler sayesinde yerleşim hareketlerinin değerli tarım ve yeraltı su kaynaklarının bulunduğu kuzey kesimlerine yayılmasının önüne geçilmesi hedeflenmektedir.

Anadolu Yakası

· Kadıköy-Üsküdar

Kadıköy'ün Üsküdar ile kuracağı mekânsal ve işlevsel birlikteliğin Marmaray Projesi'nin tamamlanması sonrasında önemi artacaktır. Haydarpaşa Liman Sahası'nın konu olacağı mekânsal düzenlemenin, toplu ulaşım sistemlerinin birbiriyle buluşarak Anadolu Yakası'nda önerilen alt-merkezlere kesintisiz aktarım sağlayacak nitelikte olması hedeflenmektedir.

Haydarpaşa Liman Sahası'nın dönüşümü için geliştirilen yaklaşım, bu alandaki potansiyelin ticaret, konaklama, kültür ve rekreasyon faaliyetlerini içermek üzere harekete geçirilmesi ve Kartal için öngörüldüğü üzere, Anadolu Yakası'nda etkin bir alt merkezin oluşturulmasıdır.

Haydarpaşa Limanı'nın liman faaliyetlerinin gereği olan depolama ve yükleme alanları bakımından büyüyebilme imkânının olmaması, gümrükleme ve depolama alanlarının ise şehrin içine dağılmış olması, Ambarlı Limanı'nın büyüyebilme imkânının da yine aynı gerekçelerle kısıtlı olması, metropoliten ölçekte yük hareketlerinin ivedilikle yeniden yapılandırılmasını gerektirmektedir. Türkiye'nin dış ticaret hacminin yarısının karşılandığı İstanbul Metropoliten Alanı'nda Haydarpaşa Limanı'nın devre dışı kalması sadece İstanbul için değil, bölge ve ülke açısından da riskler taşımaktadır.

Batıda Ambarlı Limanı'nın yükünü paylaşacak destek alt yapıların Gümüşyaka'da geliştirilmeye başlanması Plan'da öncelik ve önem arz eden konular olmaktadır. Bu sürece paralel olarak; Metropoliten Alan'da yerleri belirtilen lojistik bölgelerinin ivedilikle geliştirilmesi ve Marmaray Projesi bitimine kadar önerilen raylı sistemin uygulanmasında mesafe kaydedilmesi, belirtilen hedeflere ulaşılması açısından önem kazanmaktadır. Bu nedenle, İstanbul'da lojistik faaliyetler konusunda yatırımların öncelik kapsamına alınması ve sektörün gelişmesine hizmet verecek faaliyetlerin çoğaltılması Plan'da getirilen ilkelerinin gereği olmaktadır.

· Kartal-Pendik-Tuzla

Anadolu Yakası'na ilişkin makro arazi kullanım kararları Kartal-Pendik-Tuzla alt bölgelerinde şekillenmekte olup, buralarda lojistik merkezlerin gelişmesi Planda öngörülmektedir. İstanbul'un doğusu ile batısı arasında yük hareketlerinin, denizyolu ve raylı sistemler üzerinden gerçekleşmesi için mekânsal altyapıların geliştirilmesi izlenmekte olan bir ana ilkedir.

Gebze'deki sanayi tesislerine de hizmet vermek üzere önerilen teknopark gelişimi, İstanbul'un Doğu Yakasında da uluslar arası ölçekte rekabet edebilir üretim deseninin oluşması açısından önem kazanmaktadır. Kurtköy'deki Sabiha Gökçen Havaalanı'nın metropoliten düzeyde hizmet edebilir bir yapıya ulaşması, kentin doğusu ve batısı arasında sürekliliği olan bir raylı sisteme entegre olması ile mümkündür. Pendik ve Tuzla'da üniversite altyapılarının gelişmesi, spor ve fuar alanlarına konu edilmesi, burasının ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin bütünleştiği bir çekim merkezi kimliğini kazanması ve güçlenmesi için gerekli görülmektedir.

İstanbul Metropoliten Alan'ın üst ölçekli planlama süreci içinde öne çıkan ve metropoliten ölçekte belirleyiciliği olan temel arazi kullanım kararlarından bir tanesi de Kartal Alt-merkez gelişimidir. Hizmetler sektöründe uzmanlaşmış nitelikli ofis yerleşkeleri, kamusal alanları ve kültür yapılarıyla Plan'da öngörülen Kartal Alt-merkez gelişiminin, Metropol'ün tek merkezli yapısından kurtulmasına katkı vermesi amaçlanmaktadır.

Anadolu Yakası için Çevre Düzeni Planı çerçevesinde geliştirilen diğer bir fiziki gelişme konusu ise, TEM ve E-5 arası bağlantı yollarının çeşitlenmesi ile doğu batı yönünde Maltepe-Kurtköy arasında sürekliliği olan bir ara yol önerisidir. Önerilen raylı sistemin etkinliğini de arttırabilecek ve sistemler arası entegrasyona hizmet edecek bu karayolunun, E-5 ile TEM arası yerleşmelerin dönüşüm sürecinde de ana işlevlerin ve yatırımların konumlandığı aks olarak ele alınması hedeflenmektedir. ■

İMP - Metropoliten Planlama Grubu

Hizmet alanlarının Avrupa Yakası'nda ve tek merkezli bir mekânsal organizasyon içinde yoğunlaşması, İstanbul'un üst ölçekli planlama sürecinin karşı karşıya kaldığı en temel açmazdır. Merkezi faaliyetler Anadolu Yakası'nda yeterince gelişmemiş olup, Kadıköy ise alt-merkez niteliğinin üstüne çıkacak mekânsal altyapıya sahip değildir. Anadolu ve Avrupa Yakaları arasındaki bu farklılaşma, karayolu ağırlıklı Boğaz geçişlerinde tıkanmalara neden olmaktadır. İstanbul Metropoliten Alanı'nın tek merkezli işleyişinin çok merkezliliğe taşınmadığı ve Anadolu Yakası'nda çekim merkezi niteliği taşıyacak güçlü alt-merkezlerin gelişmediği müddetçe, bu sorunun sürekli olarak gündemde kalması söz konusudur.

Doğu'da Sultanbeyli ve Sarıgazi ile Batı'da Hadımköy, Arnavutköy, Taşoluk, Boğazköy, Bolluca, Haraççı ve benzeri orman ve havza alanlarındaki kentsel gelişmelerin boyutu ise tüm İstanbul Metropoliten Alanı'nın yaşam kaynaklarını, ekonomik ilişkilerini ve toplumsal yapısını derinlemesine etkilemektedir. Metropol'ün Batı Koridoru'nda olduğu gibi, Doğu Yakası'nda da kontrollü kullanımların yer seçimi, mevcut üretim deseninin dönüşmesine hizmet edecek teknolojik ve bilgi altyapılarının oluşturulması, doğal yapının aşınmasına neden olacak kentsel gelişmelerin önüne geçilmesi açısından Plan öncelikleri arasında yer almaktadır.

Bu konuda izlenecek temel planlama ilkesi, raylı sistemin doğuda Kurtköy ve Tuzla'ya kadar erişmesidir. Ayrıca, Marmaray Projesi'nin tamamlanmasının ardından, metropoliten ölçekte yük ve yolcu hareketlerinin yeniden organize edilmesinde önemli bir aşamanın kaydedilmesi söz konusudur. Anadolu Yakası'nın Avrupa Yakası ile kuracağı işlevsel bütünlüğün, raylı sisteme bağlı ve nitelikli hizmet alanlarının bulunduğu alt-merkezlerin gelişmesiyle sağlanması hedeflenmektedir. Uluslararası taahhütlere bağlı olarak ülkeler arası trafik akışları için gerekli etütlerin yapılması ve uygulamaların gerçekleştirilmesi ise, İstanbul Büyükşehir Belediyesi metropoliten plan kararları çerçevesinde Merkezi Hükümet'in tasarrufundadır. Arzu edilen ise; Plan'da geliştirilen ve günümüzde AB ülkelerinin kendi bünyelerinde uyguladıkları yaptırımlar çerçevesinde de yaygınca kullanılan modern ulaşım ve lojistik modellere, özellikle yük ve yolcu taşımacılığı ile transit geçişlerde önerilen Ro-Ro ve Ro-La gibi çevreye duyarlı olduğu kadar metropoliten sisteme işlerlik de kazandıran yöntemlere, Merkezi Hükümetçe itibar edilmesi ve Plan'da üretilen çözüm önerilerinin de bu meyanda dikkate alınmasıdır.

Plan'da özellikle transit taşımacılık konusunda; İstanbul Metropolü'nün bir durak veya güzergâh olarak kullanılmasının önlenmesi için, iki kanat uçlarında lojistik ihtisas bölgeleri bağlantılı transfer odakları oluşturularak, AB lojistik ve taşımacılık politikalarına paralel bir yaklaşımla taşıma sistemlerinin entegrasyonu öngörülmekte, sistemler arası dengenin sağlanması amacıyla demiryolunda Ro-La ve denizyolunda da Ro-Ro sistemlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu şekilde akışların Ro-Ro ve Ro-La taşıma türlerine yönlendirilmesinin yanı sıra, Marmara Denizi üzerinden Anadolu'ya erişimi gerçekleştiren kuzey-güney eksenli ve Ro-Ro türüne dayalı ulaşım bağlantılarının kurulması önerilmektedir. Böylelikle; İstanbul Metropolü üzerine gelebilecek ek lastik tekerlekli ulaşım araçları baskısının raylı sistemlere ve toplu taşımacılığa dayandırılmış çözümlerle önlenmesi Plan'da öngörülmektedir. Kent içi trafiği için ise çok merkezli metropoliten yapıya dönüşümle rahatlatılarak, doğal, toplumsal ve ekonomik yaşamda sürdürülebilirliği güvence altına alan raylı sistem öncelikli ve deniz taşımacılığının etkin olduğu rasyonel çözüm önerileri getirilmektedir.

