

# İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI
## ve MARMARA BÖLGESİ BÜTÜNÜNE YÖNELİK
# GELİŞME STRATEJİLERİ

Yaşayanları için büyük tehdit oluşturan deprem tehlikesinin yanı sıra; başta su kaynakları ve ormanlar olmak üzere, günden güne yitidiği yaşam destek sistemlerine rağmen giderek büyüyen nüfusuyla ve bunun getirdiği ek işlevsel yükümlülüklerle kendi varlığını riske sokan İstanbul, bütününden koparcasına ülke düzeyinde sosyo-ekonomik gelişmişlik farkının açılmasında kutup başı konumunu kesintisizce sürdürmektedir. Bu süreç içerisinde iç verimliliğinden de giderek kaybeden İstanbul Metropolü'nün sorunlarının çözümü; özellikle Marmara Bölgesi ve ülkenin her bir köşesindeki ekonomik kalkınma potansiyellerinin İstanbul'un gerekli katkılarının da alınarak, yerinde ve yerelde değerlendirilmesinde; dolayısıyla, İstanbul'a yönelen akışların frenlenmesinde ve yığılmaların önlenmesinde yatmaktadır.

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

Kasım 2006



## I. İLKELER ve GEREKÇELER

İstanbul Metropoliten Alanı'nın güneyde Marmara Denizi sahilleri boyunca batıda Silivri ve doğuda Gebze'ye kadar uzanması ile İstanbul Metropoliten Bölgesi'nin de batıda Çorlu-Çerkezköy-Tekirdağ, doğuda İzmit ve güneyde Yalova'ya kadar yayılması sonucu; Marmara Denizi'nin kuzey sahilleri boyunca oluşan yatay eksen ve onun İstanbul Boğazı kıyıları boyunca kuzeye tırmanan uzantıları, Kuzey Marmara coğrafyasında ekonomik çıkarların ekolojik değerlere baskın çıktığını yansıtmaktadır. Bu itibarla; içerdiği su havzaları ve orman alanları başta olmak üzere, İstanbul Metropolü'nün yaşam destek sistemlerini oluşturan ve Karadeniz sahillerine paralel olarak uzanan kuzey yatay eksende, ekolojik değerlerin ekonomik girişimlere korumacı bir yaklaşımla ve mutlak surette kapalı tutulması gerektiği anlaşılmaktadır.

Dolayısıyla; İstanbul Metropolü'nün gelişme yönlerinin batı ve doğu kanatlara doğru yönlendirilmesi ve mekansal büyümesinin, ana-merkezin sıçrama odakları olarak tanımlanabilecek alt-merkezleri de içermek üzere, doğrusal bir modele dayandırılması gereği ortaya çıkmaktadır. İstanbul Boğaz'ının her iki kıyısı boyunca tırmanan faaliyetlerin ve yapılaşmanın getirdiği tahribat ve tehditler göz önünde tutularak, kuzey ekseninde yer alan ekolojik kaynaklara yönelen dikey gelişmelere kesinlikle izin verilmemelidir.

Ekonomik faaliyetlerin İstanbul'u biyolojik ve klimatolojik açıdan besleyen ekolojik değerlere, kaynaklara ve varlıklara taşıma kapasitelerinin çok üzerinde boyutlarda yüklemeler getirmiş olması, nüfusun ancak belirli bir düzeyde tutulması koşuluyla kentin varlığını sürdürebilmesine olanak tanımaktadır. Aksi taktirde, İstanbul Metropolü'nün yaşam destek sistemleri, aşırı nüfus büyümesi karşısında, kentin ekolojik sürdürülebilirliğini sağlamakta yetersiz kalacak ve Metropol'ün can damarları tıkanacaktır. Doğal unsurlar ağırlıklı olmak üzere İstanbul için yapılan çok unsurlu eşik analizlerinin sonunda, halen 12,5 milyon nüfusa sahip İl'in; sürdürülebilirliğin gereği olarak, ileride ancak 16-17 milyon arasında nüfusu barınırabileceği anlaşılmıştır. Herhangi bir önlem alınmaması olasılığına dayanan hesaplamalara göre; İstanbul nüfusunun 2023 yılında 23-24 milyon arasında olacağı tahmin edilmektedir.

Dolayısıyla, İstanbul Metropolü'nün önümüzdeki yıllarda göstereceği gelişmenin modellenmesi, ekonomi-ekoloji dengesini kurmak üzere 16-17 milyon düzeyinde belirlenenen optimal nüfus büyüklüğünü aşmaması gerektiği üzerine kurgulanmalıdır. Mevcut nüfus artış eğilimleri paralelinde ortaya çıkan çarpık kentsel gelişme ve beraberinde gelen ulaşım sorunları ile; başta deprem ve taşkınlar olmak üzere, metropolü tehdit eden doğal riskler bir arada değerlendirildiğinde, optimal nüfus büyüklüğünün aşılmaması gereğinin önemi daha da belirginlik kazanmaktadır.

İstanbul Metropolü'nün ülkenin en büyük kenti olması ve bunun sunduğu sektörel ve mekansal yığılma avantajlarına dayanarak üreticilerin ve iş çevrelerinin ülke ekonomisinde büyük çapta faaliyetler gerçekleştirmeleri, ancak bu faaliyetlerini kritik ölçek eşiklerini ve kırılma noktalarını aşarak yarattıkları olumsuz dış ekonomileri ve toplumsal maliyetleri göz ardı ederek varlıklarını sürdürmekte ısrar etmeleri sonucu, sosyo-mekansal boyutta farklı yapılaşmalar oluşmuştur. Sonuç olarak; İstanbul Metropolü, bünyesinde yapısal sorunlar taşıy*an bir azman kent "megapol"* görüntüsü vermeye devam etmesinden endişe edilecek konuma gelmiştir.

Dolayısıyla; bir yandan, İstanbul Metropolü'nün küresel ilişkiler ağında yarışmacı bir metropol olmasını tehdit eden çevre tahribatı, doğal riskler, ulaşım zorluğu, altyapı ve konut yetersizliği, kayıt dışı ekonominin varlığı, işsizliğin artması gibi yapısal sorunların çözülmesi ve kentsel işlevlerde bütünleşmenin sağlanarak, toplumsal ve mekansal farklılıkların gidermesi gerekirken; öte yandan da, ekonomik faaliyetlerde ve hizmetlerde verimliliğin ve etkinliğin arttırılarak, Metropol'ün küresel rekabette yeni fırsatlar yakalamak üzere güçlendirilmesi gerekmektedir.

İstanbul'un kentsel gelişmesi ve geleceği planlanırken;

- **kentin bünyesinde sağlıklı yapılaşmayı ve işlevsel bütünleşmeyi öngören ilkelerin esas alınması,**
- **kentin ekolojik ortamıyla sürdürülebilirlik ilişkilerinin sağlam temellere oturtulması,**
- **kentin küresel metropoller sistemi çerçevesinde üstlenmesi arzulanan rol ve konumunun önceliklendirilmesi**

kaçınılmaz gerekler olmaktadır.

Dolayısıyla; İstanbul'un sağlıklı yapılaşmasına, ekolojik çevresi ile sürdürülebilir ilişkiler kurmasına ve küresel vizyonlarına ilişkin gereklerine yanıt verebilecek en uygun kentsel gelişme modelinin saptanması, stratejik önem taşımaktadır.

İstanbul'un ülkenin en büyük metropolü olarak üstleneceği misyonun; küresel rekabette hem kendisi, hem ülkesi, hem de yakın bölgesi için fırsatları değerlendirmek ve değerlendireceği fırsatladan yine hem kendisini, hem ülkesini, hem de yakın bölgesini faydalandırmak üzere, belirli vizyonlar ışığında girişimlerini sürdürmek olduğu açıktır. Bu bağlamda, İstanbul için saptanacak kentsel gelişme modelinin; ülke, bölge ve metropol düzeyinde dengeli gelişmeyi sağlamaya ve İstanbul'un paylaşımcılığını en üst düzeye çıkartmaya yönelik olması kaçınılmazdır.

Yukarıda vurgulanan yaklaşımlar çerçevesinde, İstanbul odak alınarak; hem metropoliten hem de bölgesel düzeyde sorunların çözümlenmesine, yürütülen faaliyetlere verimlilik ve etkinlik getirecek önlemlerin alınmasına, ileriye yönelik optimal mekansal düzenlemelerin yapılmasına temel oluşturmak üzere, çok merkezli ve dengeli bir mekansal gelişme modelinin:

- (Silivri / Gebze arasında yer alan) metropoliten alan,
- (Çorlu-Çerkezköy-Tekirdağ'dan İzmit ve Yalova'ya uzanan) metropoliten bölge ve
- (Marmara Bölgesi İllerini kapsayan) bölge

düzeyinde geliştirilmesine ve sektör stratejilerin bu modeli gerçekleştirmek üzere saptanmasına gerek duyulmaktadır.

**Çok merkezli (kademeli) ve dengeli mekansal gelişme** modeli metropoliten düzeyde;

- iş, ticaret ve hizmet faaliyetlerinin süregelen tek merkezci (Merkezi İş Alanları) mekansal odaklanmalardan ve onun ışınsal uzantılarından uzaklaşmasını sağlayacak ve ana-merkezden sıçramalar gerçekleştirilerek alt-merkezlerin oluşturulmasına,
- konut alanlarının, üretim ve hizmet mekanlarının ayrıştırılarak ve kendi aralarında türdeşlik anlayışıyla kümelendirilerek, bunların ihtiyaç duyduğu destek faaliyetlerle donatılmasına, ancak işlevsel birliktelik gerektirmeyenlerin ise, bunların bünyesinden uzaklaştırılmasına,
- yaşam, iş, üretim ve hizmet faaliyetlerinin kümeler bünyesinde ve işlevsel bütünlük sağlanmış alt yerel mekansal birimler bazında gerçekleştirilmesine,
- sık aralıklı ilişki gerektiren faaliyetlerin kümeler bünyesinde; buna karşılık, seyrek aralıklı ilişki gerektiren faaliyetlerin kümeler arası ilişkilerle yürütülmesine,
- kümeler arası ilişki sıklığının kademelenmesine bağlı olarak mekansal organizasyonda kümeler arası kademelenmenin belirlenmesine,
- kademeli kümelerin kentin gelişme eksenleri boyunca ve kademeli ulaşım arterleriyle bağlantılandırılmasına,
- yük ve yolcu taşımacılığı ile toplu ve bireysel taşımacılığın ayrıştırılmasına,
- ulaşım türlerinin entegrasyonuna,
- mekansal gelişme ve ulaşımın bir bütün olarak ele alınarak planlanmasına

katkıda bulunacaktır.

Böylelikle İstanbul;

- metropolitan mekanını canlı organizmalardan oluşan ve yaşayan bir sisteme dönüştürebilecek,
- faaliyetlerinin optimum mekansal dağılımını gerçekleştirebilecek,
- aşırı yığılmalardan ve yaratılan olumsuz dış ekonomiler ile toplumsal maliyetlerden kendini arındırabilecek,
- ulaşım ve iletimde zaman ve maliyet tasarrufuna gidebilecek,
- yürütülen faaliyetlerde işlevselliği ve verimliği arttırarak, ilişkilerde etkinlik sağlayabilecek,
- yapısal iyileştirmeler gerçekleştirerek, bünyesindeki sosyo-mekansal farklılıkları giderebilecek

bir konuma gelecek ve küresel rekabet için daha da güçlenecektir.



Bu itibarla; İstanbul Metropolü'nün **sağlıklı bir makro-forma kavuşturulabilmesi** için izlenecek stratejiler:

- ekonomi-ekoloji çatışmasına toplumsal boyutun da katılarak, sürdürülebilirlik açısından dengenin kurulabilmesi için nüfus artışını düşürmek ve nüfusu sınırlı bir büyüklükte tutmak,
- küresel vizyon bileşenlerince tanımladığı üzere tarihi değerlere ve sanatsal etkinliklere dayalı kültürel faaliyetleri; uluslararası diplomasiye, kongre ve turizme yönelik dış bağlantıları; finans hareketlerine açık ve nitelikli hizmet sunumuna yönelik girişimleri; eğitim ve ileri teknoloji atılımlarını İstanbul için öncelikli işlevler olarak öngörmek,
- tanımlanan vizyon bileşenleri dışında kalan faaliyetlerden İstanbul'u olabildiğince arındırmak; başta sanayi olmak üzere diğer sektörlerde de ekonomik verimlililiğini kaybeden, olumsuz dış ekonomiler yaratan ve toplumsal maliyetleri arttıran, çevre kirliliğine neden olan ve kentsel hizmetler ile toplumsal yaşam üzerinde baskı yaratan tesis ve faaliyetleri alternatif ve düzenli yerleşimlere yönlendirmek

olmalıdır.

Aksi taktirde İstanbul:

- yapısal sorunlarından ve sosyo-mekansal kutuplaşmalardan arınamayacak,
- bir "metropol" olmaktan çok bir "megapol" olmayı sürdürecek,
- yaşam destek sistemlerini tehlikeye atacak,
- başta deprem olmak üzere doğal risklerle baş edemeyecek,
- kent üzerinde baskı kuran ve toplumsal maliyetleri arttıran uygulamalara daha büyük boyutlarda boyun eğecek,
- makro düzeyde marjinal ekonomik kazançların karşılığı olarak toplumsal ve çevresel değerlerden feragat edecek,
- yığılmaları körükleyecek,
- iç ekonomide işlevsel entegrasyonu kuramayacak ve sektörel verimliliği düşürecek,
- tarihi ve kültürel miras ile estetik değerleri giderek yitirecek,
- sıçrayamayan ancak yağ lekesi gibi yayılan bir kütle olarak büyümeye devam ederken ve yeni gelişmelere açılırken, terk ettiği alanları çöküntüye uğratacak,
- bölgesel düzeyde gelişme beklentilerine yanıt veremeyecek,
- yeniliklere ve gelişmelere karşı duyarlılığını ve uyum esnekliğini zamanla yitirerek, küresel rekabetten düşecek ve

giderek birikimli olumsuzluklar sarmalına girebilecektir.

Anılan olumsuzlukların tersine çevrilerek, olumlu hedeflere dönüştürülmesine hizmet edecek stratejilerin geliştirilmesi ilke edinilmeli ve bu doğrultuda İstanbul Metropolü'nün **sosyo-ekonomik planlama ile mekan planlaması** arasındaki bağlantıyı kurmak üzere;

- küresel rekabet için belirlenen vizyon bileşenlerine,
- yapısal yetersizliklerin giderilmesine,
- sürdürülebilirliğin sağlanmasına ve doğal risklerin yönetimine,
- sağlıklı makro-formun ve mekansal gelişme modelinin oluşturulmasına,
- desentralizasyona ve bölgesel potansiyellerin mobilizasyonuna,
- metropolün etkin yönetişimine ve bölge ile işbirliğine

ışık tutacak ana, alt ve destek stratejiler saptanmalı ve izlenmelidir.

## II. VİZYON BİLEŞENLERİ ve KÜRESEL GÜÇLENMEYE YÖNELİK STRATEJİLER

Avrupa metropollerinin gelişme senaryolarında; (i) kuzeyde, Paris ve Londra'nın '*Uluslar arası Merkez*', Madrid ve Berlin'in '*Öncelikle Geliştirilecek Uluslar arası Merkez*', (ii) güneyde Madrid ve Roma'nın '*Öncelikle Geliştirilecek Uluslar arası Merkez*', İstanbul'un ise '*Uzun Vadede Geliştirilecek Uluslar arası Merkez*' konumunda gösterilmesi de göz önüne alınarak, İstanbul'a ilişkin stratejilerin temelini, bir *Küresel Merkez* olmanın "üst hedef" ve bir *Bölgesel Merkez* olmanın ise "ana hedef" olarak benimsenmesi oluşturmalıdır.

İstanbul Metropolü'nün küresel bölge düzeyinde etkileşim alanının saptanmasında jeo-politik açıdan belirleyici unsurlar olarak kuzeyde Karadeniz sahillerini paylaşan ve Doğu Avrupa'da yerleşik eski Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin ve şimdiki Bağımsız Devletler Topluluğu'nun oluşturduğu ülkeleri; güneyde ise Doğu Akdeniz ve Ortadoğu Bölgesi'nde yer alan ülkelerin oluşturduğu ulus kümelerini saymak mümkündür. Bu düşey ekseni ortadan kesen yatay eksenin batısında Balkan ülkeleri ile çoğunlukla AB'ne üye ulusların oluşturduğu diğer kıta ülkeleri; doğusunda ise komşu İran'dan Orta Asya'ya uzanan hat doğrultusunda Türki Cumhuriyetleri'nin oluşturduğu soydaş uluslar yer almaktadır.

İstanbul'un küresel sistemde bir bir Bölgesel Merkez olması; Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin güçlendirilmesinde, Ortadoğu krizinde barışa ve medeniyetler arası çatışmalarda uzlaşılara yönelik diplomasilerde, Doğu Akdeniz'de uluslar arası kuruluşlarca desteklenen bölgesel işbirliğinin etkin uygulamalarla ayağa kaldırılmasında, Doğu Avrupa ile ekonomik işbirliklerinin yoğunlaştırılarak kalkınma sürecinde ortaklıklara gidilmesinde, enerji nakil ve ulaşım hatlarının düğüm noktası konumunu kullanarak Balkan ve Kafkaslar'a uzanan kanatlarda dengenin kurulmasında, Türki Cumhuriyetleri'nin uluslar arası ilişkilere ve pazarlara açılmasında etkin rol oynaması anlamına gelmektedir.

AB coğrafyası içindeki gelişme perspektiflerine dayanarak Avrupa metropoller sisteminin geleceğine yönelik senaryolarda İstanbul'a her zaman için yer olduğunu ve ne AB ile diyaloğu olmayan bir İstanbul'un, ne de İstanbul'u göz ardı edebilecek bir AB'nin söz konusu olabileceği söylemek mümkündür. Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın ise önde gelen metropollerinden biri olmasından ötürü, İstanbul'un Türkiye ve Avrupa siyasetinin şekillenmesindeki rolü artık etkilenen değil etkileyen olma niteliğini kazanmaktadır.

Eşi bulunmaz ve yenilenemez tarihi, kültürel, doğal özelliklerin ve coğrafi konumun verdiği çekici güç ile küresel sorunların çözümüne yönelik diplomatik diyalogların geliştirilmesinde öncü olması beklenen İstanbul'un hedeflemesi gereken, bilgi ve teknolojiye dayalı ekonomik ve toplumsal kalkınma amaçlı yatırımların toplandığı, yönlendirildiği ve mekansal tahsisinin yapıldığı karar ve yönetim merkezi konumuna ulaşmak olmalıdır. İstanbul'un uluslar arası merkez olma niteliğini pekiştirecek ve portföyünü çeşitlendirecek diğer faaliyetler ise kültür, sanat, turizm ve kongre etkinlikleridir.

Uluslar arası politika, finans, kültür, bilim, teknoloji ve eğlence zirvelerine buluşma, kongre, toplantı, gösteri, sergi ve konaklama mekanlarıyla, tarihi ve doğal değerleriyle ev sahipliği yapan İstanbul'un aynı misyonu sürdürerek, ülkeler arası rekabetin önüne geçen küresel kentler rekabetinde güçlü olması, ulusal çıkarların uluslar arası platformlarda savunulması, korunması ve kazanılması için kaçınılmazdır. Küresel ve özellikle bölgesel gelişmelerde ilkin politik aktör olabilmek ve söz sahibi olma konumunu yakalamak, diğer uluslar arası rekabet sektörlerinde de güçlü olabilmenin ön koşuludur.



Türkiye'nin dış politikası doğrultusunda; küresel barışı tehdit eden medeniyet ve kültür çatışmasında uzlaşma gayretlerine, terrörle mücadelede uluslar arası işbirliğine, Orta-Doğu'da yaşanan huzursuzluklara çözüm arayışlarına ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün bölgesel etkinliğinin arttırılmasına ilişkin diplomasilerin yürütüldüğü merkez rolünün İstanbul tarafından; bugüne kadar olduğundan daha güçlü bir şekilde üstlenilmesi, ulusal devlet çıkarlarının küresel kentlerce sahiplenilerek gözetilmesine uygun düşen bir örnek olacaktır.

Uluslar arası organizasyonlarla yapılacak müzakerelerde olduğu kadar, ikili temaslarda iş ve güç birliği oluşturmak üzere düzenlenecek konferans ve benzeri etkinliklerde, özellikle İslam Dünyası ile Batı Dünyası'nı birbirine yaklaştıracak girişimleri gerçekleştirmek, önem kazanmaktadır. Ülke çıkarlarının kıtalar arası su ve deniz yolları ile hava ulaşımı konularının yanı sıra, sınırötesi su paylaşımı konularında da savunulmasında İstanbul'a düşecek görevler olacaktır. Uluslar arası deniz taşımacılığı diplomasisi için, Boğaz geçişleri nedeniyle doğrudan küresel bir örnek konumunda bulunan İstanbul'un, kozunu iyi kullanması gerekmektedir.

Ancak, küresel güçlerin jeo-politik ve askeri ilgilerini Ortadoğu, Balkanlar, Kafkaslar, Kıbrıs gibi çevre bölgelere odaklamasının İstanbul'u doğrudan etkiyeceğinin ve fırsatları sınırlayan riskler yaratacağının daima göz önünde bulundurulmasında kesin yarar vardır.

İstanbul'un **Akdeniz ülkeleri** ile bölgesel işbirliği ve **sınır ötesi ortak programlar** geliştirebilmesi için üzerinde yoğunlaşılabilecek ve eylem üretilebilecek stratejiler;

- denizcilik, taşımacılık ve turizm sektörlerinde ortak programların geliştirilmesi ve kurumsallaşmalara gidilmesi,
- ortak kıyı ve çevre yönetimi perspektifinin tanımlanması, programlaştırılması ve yaygınlaştırılması,
- doğal kaynakların ve kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesini amaçlayan *Akdeniz Sürdürülebilir Gelişme Çerçeve Programı*'nın hazırlanması ve uygulanması,
- eğitim, teknoloji ve araştırma-geliştirme faaliyetlerinde *Akdeniz Bilişim Ağı*'nın üniversiteler ve araştırma kurumları arasında yaşama geçirilmesi,
- Akdeniz'in kendine özgü sosyo-mekansal ve ekonomik sorunları için sivil toplum temsilcileri arasında çözüm ortaklıklarının oluşturulması,
- sanat faaliyetlerinin ve birikimlerin toplumun her katmanında gelişmesine ve küresel düzeye taşınmasına destek verilmesini amaçlayan bütünleşik *Akdeniz Sanat Politikası ve Eylem Planı*'nın hazırlaması

olmalıdır.

Tanımlanan bu hedefler için Akdeniz ülkeleri arasında *ortak planlama* yaklaşımın geliştirilmesi söz konusu olup, kısa vadede İstanbul'da bulunan konsolosluk, ticaret ve ekonomik misyonlar ile bu doğrultuda diyalog geliştirilmelidir.

**AB'nin doğuya genişlemesi** ile büyüyen pazarın Türkiye için yapısal ekonomik sorunlara da çözüm fırsatı sunabileceği göz önüne alınarak; Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Slovakya, Çek Cumhuriyeti ve Polonya gibi ülkelerle işbirliğine gidilmesi ve buraların İstanbul'daki sanayi kuruluşları için alternatif desentralizasyon mekanları olarak da düşünülmesi yanlış olmayacaktır. Türkiye'nin söz konusu fırsatı değerlendirmesinde ilkin İstanbul'un ortaya koyacağı açılımlar önem kazanmaktadır. Bu çerçevede izlenecek politika ve stratejik hedefler için geliştirilebilecek öngörüler şu şekilde sıralanabilir:

- Sanayi sektörünün birincil temsilcileri olan Sanayi ve Ticaret Odaları, TOBB, TÜSİAD ve MÜSİAD gibi kuruluşlarının; küresel ilişkiler yumağında tasarım, tedarik, üretim ve pazarlamanın ayrı ayrı ülkelerde yapılabileceğini kabullenerek, İstanbul Sanayi Strateji Planı'nı üretmeleri ve anılan yaklaşımı yönetilebilir bir karaktere kavuşturmaları gerekmektedir. AB'nin genişleme alanınına ilgiyle bakan Avrupalı üretici ve sanayiciler ile ortaklıların geliştirmesi için, özellikle İstanbul kökenli sanayi grupları, kendi yenilikçi yatırım programlarını tanımlamalıdır.
- Teknoloji geliştirme düzeyi yüksek Kuzey-Avrupa ülkelerinin Akdeniz, Karadeniz, Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile ilişkilerinin geliştirilmesine, İstanbul'un bu coğrafyada uygulayacağı ufuk diplomasileriyle ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nü etkinleştirmesiyle hız kazandırılmalıdır.
- Doğu Avrupa'nın enerji koridorları üzerinde olması, bölgeye yönelik yatırımların doğuracağı çarpan etkilerinin ve ortaya çıkaracağı yan sektörlerin getireceği fırsatların değerlendirilmesinde, İstanbul'un potansiyelini gecikmeksizin harekete geçirmesi gerekmektedir.

Yukarıda belirtilen ülkelerin dışında Türkiye'nin Rusya ve Ukrayna ile geliştireceği ekonomik ilişkiler bütününde İstanbul'un değerlendirmek üzere yakalayacağı önemli fırsatlar söz konusu olabileceği gibi; Litvanya, Letonya ve Estonya ile de yakın ilişkiler kurularak Boğaz geçişlerindeki yoğunluğun hafifletilebilmesi için, İstanbul üzerindeki ağır taşımacılık yükünün bu ülkelerin konumlandığı Kuzey Denizi kıyılarına aktarılmasına hizmet edecek gümrük ve ticaret antlaşmalarının hazırlanması ve yürürlüğe konulması da büyük önem arz etmektedir.

Kuzey Avrupa ve Akdeniz ülkelerinin genişleyen Avrupa ülkeleri ile kuracağı ilişkiler İstanbul açısından iki stratejik nitelik taşımaktadır. Birincisi; teknoloji geliştirme ve yaygınlaştırmada ileri çıkan ülkelerin Doğu Avrupa ile kuracağı ekonomik ilişkiler potansiyelini Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu'ya yönlendirilmesi ve yaygınlaştırılmasına aracılık etmek bakımından; ikincisi ise,



Kuzey Avrupa ülkelerinin ihtiyaç duyduğu turizm taleplerini güneye yönlendirmek bakımındandır. Bu kapsamda, İstanbul'un **Kuzey Avrupa ülkeleri** ile kuracağı ilişkilerin çerçevesi;

- ortak denizcilik sektör programlarının geliştirilmesi ve Marmara Bölgesi ile İstanbul'daki liman sahalarının modernizasyonu üzerinde yoğunlaşılmasına,
- İstanbul sanayi alanlarının dönüşümünde ve üretimin modernizasyonunda teknolojik, lojistik ve işletme altyapılarının üretilmesine,
- denizcilik sektöründe gemi inşaatı ve taşımacılık gibi ana faaliyetleri de kapsamak üzere, geniş bir yelpazede ortak girişimlerin gerçekleştirilmesine,
- balıkçılık ve deniz ürünlerine dayalı üretim, gıda ve alternatif sektörlerde ortak çerçeve programların oluşturulmasına,
- iletişim endüstrisinde pazar ve ürün geliştirilmesine,
- Kuzey Avrupa ekonomik ve sosyal sermaye birikiminin Akdeniz'de kültür, sanat ve turizm yatırımlarına yönlendirilmesine

yönelik bileşenleri içermek üzere kurgulanmalıdır.

İstanbul'un Asya, Avrupa, Akdeniz ve Ortadoğu arasında ortaya çıkan potansiyel lojistik merkez konumunun; küresel, bölgesel ve yerel ulaşım sistemlerinin bütünleştirilerek değerlendirilmesi geciktirilmemelidir. Lojistik sektörünün giderek büyümesi ve teknolojik gelişmeleri hızla kendine uyarlaması, İstanbul'un bu konuda büyük duyarlılık göstermesini gerektirmektedir. Büyümeye çalışan küresel yatırımcılar ve alt sektör gelişmeleri yakından takip edilmeli, özellikle denizcilik sektörünün geliştirilmesi, liman ve geri hizmet sahalarının oluşturulması ivedilikle ele alınmalıdır.

İstanbul uluslar arası su taşımacılığında Boğaz geçisini diplomatik girişimlerle ilkin güvenli ve çevreci bir ortama taşımalı, hizmet donanımını ve kalitesini arttırarak yük ve yolcu taşımacılığındaki kapasiyesini yükseltmelidir. Coğrafik konumun bir avantaj olarak sunduğu hava, deniz, kara ve demiryolu ulaşım olanaklarının İstanbul tarafından küresel rekabet koşullarına göre değerlendirilmesi ve bu konuda destek alınacak diğer yan ve alt sektörlerin de harekete geçirilmesi gerekmektedir.

Ulaşım ve iletişim sektörlerinde, yaratılacak sinerji ve alınacak bazı önlemlerle, İstanbul'un özgün bir açılım yapması son derece olasıdır. Bu açılımın sonunda İstanbul yük taşımacılığında kombine ulaşım merkezi, yolcu taşımacılığında ise geçişli taşımacılık merkezi olma konumunu yakalayabilecektir. İletişim sektöründen destek alarak hava, kara, demiryolu ve deniz taşımacılığına dayalı kıtalar arası lojistik üs olması; (i) ulaştırmada, eriştirmede ve dolaştırmada yönetimini, (ii) taşımacılıkta ise toplama, dağıtım ve aktarma yönetimini yerleştirmekle gerçekleştirilebilecektir.

Özellikle Boğazlar'ın gaz, sıvı ve katı yakıt taşımacılığında bir güzergah olarak kullanılması ve enerji nakil hatlarının keza buradan geçmesi, İstanbul için küresel ilişkiler düzeyinde önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatları doğal çevreye, insana ve mekansal çevreye olan tehditlerden arındırılarak güvenli ortamlarda değerlendirmek, öncelikli konu olmaktadır. Ulaşım ve taşımacılık sektörlerinde hava, kara, demiryolu ve deniz yollarındaki buluşma ve aktarma noktalarının etkinlikle düzenlenerek, buralarda hizmet kalitesinin ve performans düzeyinin yükseltilmesi, İstanbul için küresel rekabetin bir gereği olmaktadır.



Kamu yatırımları arasında öncelikli ve mega nitelikli olmak üzere İstanbul için gündemde bulunan projeler arasında; hızlı tren bağlantılı Boğaz tüp geçişi, üçüncü uluslar arası havalimanı, yeni bir liman gibi küresel ve bölgesel etkinlik taşıyan projeler bulunmaktadır. Bu projelere tamamlayıcı nitelikte olmak üzere, İstanbul ilkin yük ve Ro-Ro limanı sorununa bir çözüm bulmalı, taşımacılıkta lojistik tesisleri rasyonel bir yaklaşımla kurarak ve işleterek hizmete sunmalıdır.

İstanbul'un afet riskleri yönetiminde ve uygun yapı tekniklerinin geliştirilmesinde önder konuma geçmesi mümkündür. Çevre sektöründe ise, İstanbul'un atıksu arıtma sistemlerinde ve katı atık yönetiminde uygun teknolojiler geliştirerek, yerel ve bölgesel kullanıma sunması akılcı bir yaklaşım olacaktır. İstanbul'un hem depreme dayalı risk yönetimi hem de çevre korumaya yönelik önlemler konusunda gelişme kaydetmesi, özgün bir açılımla küresel bölge düzeyinde uygun teknoloji geliştirme ve transfer merkezi konumuna erişmesini sağlayacaktır.

## III. YAPISAL GÜÇLENMEYE YÖNELİK STRATEJİLER

Ekonomide kayıtdışılık, kesintisiz göç, yüksek maliyetli kentsel altyapı, düzensiz gayrimenkul piyasası ile kentin gelişmesi ve kalkınmasında deneyimlerin, kazanımların ve edinimlerin kurumsallaşamaması, İstanbul'un üstesinden gelmesi gereken zaafiyetler arasında yer almaktadır. Doğal ve kültürel değer ve kaynakların tahrip derecesinin artmasından ve doğal afetlere karşı hasar görebilirliği yüksek yerleşmelerin ve yapı stoğunun varlığından duyulan endişelerin giderilmesi için, gerekli önlemlerin alınmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

İstanbul'u sağlıklı bir metropol olmaktan uzak, toplumsal kesimleri ve fiziksel mekanları arasındaki ilişkilerde sorunlar yaşayan bir megapol görünümünden kurtarmak üzere, bütüncül yaklaşımlarla yapısal güçlenmeye yönelmek gerekmektedir. Toplumsal eşitsizlikleri ve mekansal ayrışmaları derinleştiren sosyo-mekansal gelişmelere karşı sosyal adaleti olduğu kadar, mekansal adaleti de politika edinen ve bütünleştirici bir yaklaşım izleyen kent yönetimine gerek duyulması, dışlanan kesimlerin içerilmesi ve İstanbul'un uluslar arası rekabette tarihi misyonunu devam ettirerek güçlenmesi için kaçınılmazdır.

Eğitim ve gelir düzeyleri itibarıyla sosyal ve ekonomik statüleri orta ve yüksek düzeyde olan toplum kesimlerinin kıyı ve kıyıya yakın bölgelerde yerleşmiş olması, bu bölgelerin bir kısmının deprem riski nedeniyle çekiciliğini kaybetmesi ve üst gelir gruplarının kentin çevresindeki özel sitelerde yerleşme eğilimleri göstermesi, İstanbul'da ikili bir sosyo-mekansal yapının ortaya çıkamasına neden olmuştur. Dolayısıyla, sosyal dengesizliğin ve gelir farklılıklarının olabildiğince azaltılarak, marjinalleşmenin ve suç oranının giderek arttığı ve farklı bir yaşam tarzının sürdürüldüğü mekanların ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Sürdürlebililiğin ana ilkesi; ekonomik gelişme gerçekleşirken yarattığı refahın toplum kesimlerine adil paylaştırılması ve üretim, dağıtım, tüketim süreçlerinde çevrenin tahrip edilmeksizin kullanılmasıdır. Ancak bu önkoşul yerine getirildiği taktirde, yaşam kalitesi yükselmekte ve kentlerin rekabet şansı artmaktadır. Bu nedenle İstanbul sürdürülebilirlik ilkesine bağlı kalarak, kentteki parçalanmaların ve ayrışmaların önüne geçmek üzere ekonomik, toplumsal, mekansal ve çevresel bütünleşmenin sağlanmasına ve yaşam kalitesinin yükseltilmesine gereken önemi atfetmelidir.

Yerleşim dokusunun İstanbul'un doğu yakasında kıyıya yakın ulaşım aksları boyunca doğrusal bir gelişme göstermesine karşın; batı yakasında giderek yoğunlaşan bir yığılma gerçekleştirmesi, her iki kanat arasında dengesizliğin giderilmesine yönelik önlemlerin alınması gereğine işaret etmektedir. Anılan mekansal dengesizliğin kaynağı hizmet ve işyeri dağılımındaki eşitsizlik olup, doğuda yeni alt-merkezlerin oluşturulması ve istihdam olanaklarının yaratılarak yakalar arası dengelemeye gidilmesi kaçınılmazdır. Böylesine bir yaklaşımın işgücü hareketlerinin Boğaz geçiş trafiği üzerinde yarattığı aşırı baskının hafifletilmesine de katkıda bulunacağı açıktır.

İstanbul'un finans ve üretim sektörünün sermaye hareketlerinden kaynaklanan ulusal ve uluslar arası krizlere karşı dayanıklılığı, kısa vadede sağlanamamaktadır. Sanayi işgücünün üretim sektöründeki yapısal dönüşümlerden olumsuz etkilenmesi, işsizliğin ve yaşamdan dışlanmaları beraberinde getirmekte ve kentin sosyo-mekanında aşındırıcı nitelikte etkiler oluşturmaktadır. Krizler nedeniyle yaşanan işsizlik sorunu İstanbul'un sosyo-mekansal yapısını; özellikle çeperdeki ilçelerini, olumsuz etkilemektedir. İşgücü havuzunun; sanayinin üretim dışı kalması ya da desentralizasyonu durumunda, yapısal krize girmesini ve olası işsizliğin önlenmesini amaçlayan **pro-aktif çerçeve programların hazırlanması** gerekmektedir.

Yukarıda belirtilen yapısal zayıflıkların giderilmesi ve uyarılara yanıtsız kalınmaması için İstanbul'un kentsel gelişme sürecinde;

- parçacıl planlama anlayışından uzaklaşılarak bütüncül planlamaya yönelinmesi ve yeni fonksiyon alanlarının mevcut doku ile entegrasyonunun sağlanması,
- sosyal adaleti, fırsat ve gelir eşitliğini, kentsel hizmetlere erişebilirliği, yoksulluk ve dışlanmışlıkla mücadeleyi öngören ve toplumsal entegrasyonun sağlanmasını amaç edinen sosyal içerikli destek projelerin çoğaltılması,
- iki yaka arasındaki ve kendi içindeki fonksiyonların dengesiz mekansal dağılımlarının nüfus, istihdam, üretim ve hizmet dinamikleri için çok ve alt-merkezli çekim kutuplarının yaratılmasıyla dengelenmesi,
- konut, sanayi ve işyeri ağırlıklı fonksiyon alanlarınında hizmet ve sosyal donatı ile teknik altyapı yetersizliklerinin giderilmesi,
- sosyo-mekansal farklılıkların, metropolitan düzeyde bütüncül planlamanın birer öğeleri olarak uygulanacak kentsel dönüşüm projelerine dayalı olarak giderilmesi,
- metropoliten alanda parçacıl planlama yaklaşımlarının yaratacağı "bütünlüğü bozma" tehlikesinin önüne geçilmesi,
- şehir içlerinde ve özellikle merkezde küçük imalathaneler ile ambar, depolama alanları, kamyon parkları gibi alanların getirdiği suni yoğunluğun ve olumsuz etkilerinin azaltılması,

- son 15 yılda hızlı nüfus ve yoğunluk artışı gösteren ve düzensiz bir biçimde gelişen Büyükçekmece, Avcılar, Bağcılar, Kartal ve Ümraniye gibi İlçeler'de kapsamlı mekansal düzenlemelerin geliştirilmesi,
- aşırı nüfus baskısı altında olan Fatih, Bayrampaşa, Beyoğlu, Kadıköy, Beşiktaş, Kağıthane , Eminönü, Zeytinburnu, Üsküdar ve Bakırköy gibi İlçeler'de nüfus yoğunluğunun düşürülmesi,
- toplu taşımacılığa ağırlıklı ve öncelik verilerek, yük ve yolcu ile lastik tekerlekli ve raylı sistem taşımacılığını ayrıştırarak, raylı sistemlerin ve deniz taşımacılığın etkin ve yaygın olarak kullanılmasına yönelinmesi ve belirli düğüm noktalarında otopark sistemleri oluşturularak yoğun kent trafiğine çözüm getirilmesi,
- teknolojik gelişmeler dikkate alınarak kentsel altyapının, kendine uygun normlarda rasyonelize edilmesi,
- doğal ve kültürel mirasının korunması ve geliştirilmesinde sonuç alınabilecek uygulama programlarının yaygınlaştırılması,

gerçekleştirilmelidir.

Sonuç olarak; Türkiye'deki bölgeler arası gelişmişlik farkından dolayı İstanbul'a olan göç hareketlerinin tolere edilebilir düzeyi aşmaya, kentsel faaliyetlerin yerseçim kararlarında yatırımcı kesimin toplumsal maliyetlerin dışlanmasında ısrarcı davranmaya, bu nedenle kentsel faaliyetlerde ve hizmetlerde verimliliğin ve etkinliğin düşmeye devam edeceği kaygılarına yanıtsız kalmamak ve gerekli önlemleri almak üzere yukarıda belirtilen stratejilerin, müzakereci planlama anlayışına yönelerek ve yerel sorunların çözebilirliği için belediyeler arası ortak girişimleri oluşturarak izlenmesi en doğru yaklaşım olacaktır.

## IV. ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞE ve DOĞAL RİSKLERE YÖNELİK STRATEJİLER

İstanbul'da yılda yaklaşık yarım milyon kişi civarında seyreden nüfus artışı yerleşim yerlerinde aşırı yoğunlaşmaya gidilmesine neden olmuş ve son 20 yıl içerisinde gerçekleştirilen bina yapım faaliyetlerinin odaklandığı yerler ise; Tarihi Yarımada, Haliç, Galata, Beyoğlu, Şişli, Maslak, Kadıköy, Üsküdar ve Boğaziçi'nin oluşturduğu geleneksel çekirdek bölge ve ağırlıklı merkez mekana komşu iç alanlar olmuştur. Geleneksel yerleşme gövdesinden çevreye doğru yağ lekesi gibi yayılan yapılaşma kuzeye doğru su havzalarını ve orman alanlarını tehdit ederek uzanmaktadır.

Boğaziçi sahilleri boyunca olduğu kadar; Batı yakasında Esenler, Avcılar ve Beylikdüzü yerleşim alanları ile Doğu yakasında Ümraniye ve Dudullu'nun yanı sıra, yeni küresel çekim ve prestij faaliyetlerine yönelik olarak Formula 1 Alanı ve Olimpiyat Köyü gelişmeleri ile sanayinin ve taşımacılığının Hadımköy'e odaklanması, üst gelir düzeyi konut alanlarının Çekmeköy gibi orman alanlarına yönelik yerseçiminde bulunması ve tüm bu yapılaşmaların su havzalarına ve orman alanlarına doğru kayması endişe yaratan ve önüne geçilmesi gereken gelişmeler olmaktadır.

Tehlike altında bulunan su kaynaklarının korunmasına; orman alanlarının yapılaşma uğruna tahrip edilmemesine; Kasatura Ormanları gibi biyolojik çeşitlilik ve yaban hayatı açısından önemli bölgelerin korunmasına; kuzey-güney hava akış koridorlarının açılarak kente ferahlık getirecek türde yapılaşmalara yönelinmesine; aşırı yük altında olan Fatih, Bayrampaşa, Beyoğlu, Kadıköy, Beşiktaş, Kağıthane, Eminönü, Zeytinburnu, Üsküdar ve Bakırköy gibi ilçelerde nüfus yoğunluğunun düşürülmesine; deprem riski olan Büyükçekmece'nin sahil kısmı, Avcılar, Zeytinburnu, Bakırköy, Bahçelievler, Fatih, Eminönü ile kısmen Üsküdar ve Ümraniye'nin yanı sıra Kadıköy, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla ve Adalar gibi alanlarda gerekli önlemlerin alınmasına; topoğrafyaya ve doğal drenaj sistemi ile klimatolojik, jeolojik ve hidrolojik yapıya ters düşecek yapılaşmalardan kaçınılmasına; kentin ilerde alacağı makroformun tasarlanmasında doğal ve ekolojik eşiklerin üst belirleyici olmasına, büyük önem verilmelidir.

İstanbul'un doğal çevresi ile bütünleşerek sürdürülebilirliğini, İstanbulluların ise yaşam kalitesinin yükseltilmesini sağlamak amacıyla takip edilmesi gereken stratejik ilkeler ana başlıklar itibarıyla;

- **doğal alanların ve ekolojik kaynakların korunması,**
- **birim enerji tüketiminin ve emisyonların azaltılması,**
- **atıklarda doğal döngülerin kapanması,**
- **insan yaşam ortamlarının iyileştirilmesi,**
- **doğa ve insan kaynaklı risklere karşı önlemlerin alınması,**
- **doğanın maliyetlendirilmesi,**
- **çevrenin izlenmesi, çevre bilincinin yaygınlaştırılması ve çevre yönetişiminin etkinleştirilmesinin**

gerçekleştirilmesidir.

İstanbul'un çevresinde yer alan doğal alanların ve ekolojik kaynakların korunmasına yönelik stratejilerin başında **su kaynaklarının akılcı yönetimlerle korunması** gelmekte olup; bu çerçevede yapılması gerekenler;

- su kaynaklarının besleme alanlarının korunması,
- su havzaları içerisinde kalan orman alanlarının sedimentasyonu engelleyecek ve su kaynaklarını besleyecek şekilde korunması,
- erozyon ve sedimentasyonu engellemek için yapılacak bitkilendirme çalışmalarında doğal bitki örtüsünden sisteme zarar vermeyen türlerin seçilmesi,
- kentsel drenajın ve atıksuyun yer altı ve yer üstü su kaynaklarını besleyecek şekilde, önce arıtılması ve sonra da sisteme geri döndürülmesi,
- su havzalarında yer alan yerleşimlerin atıksularının doğrudan su kaynaklarına ulaşmasını engelleyecek önlemlerin alınması,
- kentte atıksu yönetiminin yer altı ve yüzeysel su kaynaklarının kirlenmesini engellemek üzere iyileştirilmesi,
- yüzeysel ve yeraltı sularını korumak üzere; yöresel morfolojik, jeolojik ve biyolojik çeşitlilik özelliklere göre koruma zonlarınının tesis edilmesi,
- bu zonlarda uygun yönetim esaslarının belirlenerek, uygulama planlarının hazırlanması ve uygulanması,



- yeraltı suyu havzaları içerisinde kalan tarım arazilerinin yağış suyunun sızmasını sağlamak üzere korunması,
- yoğun kentsel gelişim bölgelerinde, geçirimsiz yüzeyler yerine su infilitrasyonuna izin veren yüzey kaplama tekniklerinin kullanılması,
- su kalitesinin iyileştirilmesi, ötrofikasyonun engellenmesi ve biyolojik çeşitliliğin desteklenmesi amacıyla su havzaları çevresindeki tarım alanlarında kimyasal gübre ve bitki ile böcek öldürücüleri kullanımının kısıtlanması ve kontrol edilmesi,
- sulakalanların işlevlerini sürdürebilmeleri için doğal döngülerin ve sulakalan biyolojik çeşitliliğinin korunması,
- su havzaları çevresindeki tarım alanlarının, yüzey sularında sedimantasyona yol açmayacak şekilde işlenmesinin sağlanması,
- asit yağmuru ve diğer hava kirleticileri yoluyla su kütlelerinin kirlenmesinin tampon bitkilendirmelerle engellenmesi,
- su havzası içerisinde kalan kırsal yerleşimlerde atıksuyun uygun biçimde ve "yerinde uzaklaştırma" sistemleri ile bertaraf edilmesi,
- su fiyatının gerçek değerinde tüketiciye ulaştırılması,
- suyun kullanılmasında tasarruf sağlamak üzere "talep yönetimi"ne yönelik önlemlerin alınması,
- kaynakların daha uzun süre kullanılabilmesi ve bilincin oluşturulabilmesi için, su tasarrufunu özendiren önlemlerin alınması ve bu konuda gerekli eğitimlerin verilmesi,
- bozulmaların görüldüğü Küçükçekmece v.b. sulakalanlarda, evsel ve tarımsal kirleticiler içeren atıksu girişlerinin kuşaklama kanalları ile engellenmesi, arıtma tesislerinin kurulması ve doğal yollarla rehabilitasyon gibi yöntemlerle ıslah çalışmalarının yapılmasıdır.

**Orman alanları**, su kaynaklarının yanı sıra önem arz eden ve korunması gereken diğer bir yaşam destek sistemidir. Genellikle İstanbul'un kuzeyinde uzanan, ancak yeni yerleşimler nedeniyle önemli ölçüde kaybedilen bu alanların daha fazla tahribat görmemesi, korunması ve kenti doğal işlevleriyle besleyebilmesi için;

- orman alanlarının etrafındaki yerleşimlerin kentsel büyümelerini kontrol edebilmek üzere, koruyucu kullanımlar içeren tampon zonların oluşturulması,
- orman bütünlüğünün yol, kanal v.b. kentsel kullanımlar nedeniyle bölünmesinin engellenmesi,
- hava kirliliği nedeniyle bozulma görülen orman kesimlerinde sorunun kaynağının saptanarak, engelleyici önlemlerin alınması,
- taşıma kapasitesi düşük olan özel öneme sahip orman alanlarının, sadece bilimsel ve eğitsel amaçlarla kullanılması,



- halkın rekreaktif ihtiyaçlarının karşılanması için, orman alanlarının etrafında taşıma kapasitesi hesapları çerçevesinde dış mekan rekreasyon alanlarının oluşturulması,
- yerel türler kullanılarak, yörenin kumullar v.b. doğal yapısını ve işlevini bozmayacak şekilde ağaçlandırma çalışmalarının özendirilmesi,
- orman alanlarında gerçekleştirilen madencilik faaliyetlerinin çevresel etkilerini en az düzeye indiren teknik önlemlerin işletme esnasında ve kapanma sonrasında alınması, gerekiyor ise bu faaliyetlerin kısıtlanması,
- orman alanlarında gerçekleştirilecek kullanımlara, her türlü insan faaliyetinin biyolojik çeşitlilik ve yaban yaşamı üzerinde oluşturduğu baskılar göz önünde bulundurularak, karar verilmesi

gerekmektedir.

**Toprak kaynakları** tarımsal üretimin temeli olup, alan ve kalite itibarıyla maruz kalabileceği kayıplarının önlenebilmesi ancak;

- mutlak tarım topraklarının ve yeraltı suyu havzalarının ana beslenme alanlarında kalan tarım alanlarının karakterlerinin korunması,
- tarım yapılan arazilerde organik tarımın uygulanmasını sağlamak amacıyla sözleşmeli tarım, sertifikalandırma v.b. alternatif tekniklerin uygulanması ve eğitim çalışmalarına ağırlık verilmesi,
- yerleşime açılacak alanlar ile karakteri korunacak tarım alanları arasında kalan kesimlerde tampon zonların oluşturulması,
- yerleşime açılacak alanlarda, üst toprak katmanının bitkilendirme ve yeşillendirme çalışmaları için yeniden değerlendirilebilecek şekilde depolanması ve kullanılması,
- otoyollar, atıksu deşarjları ve atık dökülmesi v.b. toprak kirliliğine yol açan faktörlerin engellenmesiyle

mümkündür.

Doğal yapı sürekliliğinin önemli unsuru olan **ekolojik koridorların korunması** için;

- Büyükçekmece -Terkos, Küçükçekmece -Terkos, Haliç -Terkos arası ile Ömerli Barajı-Riva Deltası arasında kalan ekolojik koridorların doğal ve tarımsal karakterlerinin; yaban yaşamı hareketliliğini ve kentsel hava sirkülasyonu işlevini sürdürebilmesi için korunması, gerekiyorsa iyileştirilmesi,
- bu koridorlar ile yerleşim alanları arasında, rekreasyon v.b. düşük yoğunluklu kullanımlara izin verecek şekilde, tampon zonların oluşturulması,
- kuzeydeki orman alanlarını kat eden Istrancalar-Terkos-Kuzey Boğaziçi-Riva-Ömerli koridoru karakterinin göçmen kuşların geçişi için korunması,
- kent içerisindeki en önemli doğal koridor olan Boğaz ile kent içerisine uzanan vadilerin hava sirkülasyonunu sağlama işlevini sürdürebilecek şekilde korunması ve bu doğrultuda kullanım önlemlerinin alınması

gerekmektedir.

Hassas **ekosistemlerin ve biyolojik çeşitliliğin korunması**;

- kent içi ve dışında kalan kumul, sulakalan-bataklık, otlak-mera ve önemli doğa-bitki-kuş alanlarının uluslar arası ve ulusal mevzuat ile bilimsel doğa koruma ilkeleri çerçevesinde korunması ve akılcı yönetimlerinin sağlanması,
- bu alanlardan uygun olanların bilinçlendirme ve eğitim çalışmalarında kullanılmak üzere yönetim ve ziyaretçi planlarının hazırlanması ve uygulanması,



- kent içerisinde kalmış bu tür alanların etrafında tampon zonların oluşturulması,
- akarsu kıyılarında görülen ırmak vejetasyonunun, biyolojik çeşitliliğin ve ekolojik koridorların bir parçası olarak korunmasıyla

mümkündür.

**Deniz ve kıyılarda kirliliğin azaltılması ve deniz biyolojik çeşitliliğin korunması** için yapılması gerekenler ise;

- toksik madde ve kimyasallar içerenler de dahil olmak üzere, atıksu deşarjından kaynaklanan deniz kirliliğinin önüne geçilmesi için atıksuların kesinlikle arıtıldıktan sonra uygun deniz deşarjlarıyla uzaklaştırılması,
- denize her türlü katı atık atılmasının engellenmesi,
- deniz canlılarının habitatlarına zarar veren insan etkilerinin minimize edilmesi,
- denizsel biyolojik çeşitliliğin korunması için; gerekiyorsa kıyı şeridini de içerecek şekilde, deniz koruma alanlarının oluşturulması,
- Karadeniz'deki kirliliğin Marmara Denizi ve Boğaz'da su kalitesi üzerindeki etkilerinin belirlenmesi ve önlemlerin alınması,
- limanlardan kaynaklanan deniz kirliliğinin kontrolüne yönelik önlemlerin alınması,
- İstanbul kıyılarının uluslar arası ve ulusal mevzuat çerçevesinde yönetimini sağlayacak planlamaların yapılarak uygulamaya geçirilmesidir.

Her ne kadar Türkiye ve İstanbul'un uluslar arası enerji hatları üzerindeki stratejik önemi giderek artmakta ise de, enerjinin de tükenebilen kaynaklardan üretildiği ve bir maliyetinin olduğu gerçeğinden hareketle, anılan kaynağın tasarruflu ve çevreye duyarlı biçimde kullanılması gerekmektedir. Bu itibarla; birim **enerji tüketiminin ve emisyonların azaltılması** için;

- yalıtım, güneş enerjisinden yararlanma v.b olanaklarla enerji kayıplarının azaltılması, enerji etkin planlama ve tasarım ilkelerinin uygulanması, temiz teknolojiler kullanılarak enerjinin korunması ve tasarrufunun özendirilmesi,
- İstanbul'un kuzeyindeki hakim rüzgarların, Boğaz akıntılarının, kırsal alanlardaki biyokütlelerin ve güneş ışınlarının yenilenebilir enerji kaynakları olarak değerlendirilmesi,
- alternatif enerji etkin ulaşım türlerinin tercih edilerek, toplu taşıma olanakları geliştirilerek, ulaşımda "talep yönetimi" ilkesinin planlamalara yansıtılarak, sürdürülebilir ulaşım planlamasının yapılması

gerekmektedir.

Çevre yönetiminde döngülerin kapanması, kaynak kayıplarının geri kazanımlar yoluyla önüne geçilmesi ve çevre kirliliğinin önlenmesi bakımından önemli olup; bu konuda, evsel atıksu ve katı atık yönetiminin yanısıra, endüstriyel ve tehlikeli atıkların yönetimi de ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla, **atık su yönetiminin iyileştirilmesi** ve etkinleştirilmesine ilişkin olarak;

- kentsel atıksuyun su kaynaklarını besleyecek şekilde arıtıldıktan sonra su sistemine geri döndürülmesi,
- kentsel atıksuyun arıtılarak tarımsal ve kent içi yeşil alan sulamasında kullanılması,
- kentsel drenajın ayrı toplanarak ve arıtılarak tarımsal ve kent içi yeşil alan sulamasında kullanılması,
- atıksu deşarj standartları yanında, alıcı ortam standartlarının da esas alınması,
- her tür atıksuyun arıtılmadan deşarjının önlenmesi ve mevcut atıksu arıtma tesislerinin etkinliğinin arttırılması,
- kentsel yerleşim ve gelişme alanlarında kanalizasyon sisteminin tamamlanması,
- kentsel yerleşim alanlarında drenaj şebekesinin atıksu şebekesinden ayrı olarak tesis edilmesi,
- kırsal yerleşimlerde atıksuyun; yörenin morfolojik, jeolojik ve doğal yapısına uygun olmak üzere, "yerinde uzaklaştırma" sistemleriyle bertaraf edilmesi

gerekirken, **katı atık yönetiminin iyileştirilmesi** ve etkinleştirilmesine ilişkin olarak da;

- katı atığın üretildiği yerde azaltılmasının ve ayrı biriktirilmesinin teşvik edilerek, nihai bertarafa tabi tutulacak atık miktarının azaltılması,
- katı atık toplama ve taşıma sisteminin optimizasyonuna ve geri kazanılabilir maddelerin de ayrı toplanacak şekilde organizasyonuna gidilmesi,
- geri dönüşüm ve yeniden kullanım sisteminin oluşturulması,
- aktarma istasyonlarının etkinliğinin ve sayısının arttırılması,
- kompost üretim olanaklarının araştırılması ve uygulamaya geçirilmesi,
- nihai bertarafa tabi tutulacak katı atıkların, doğaya ve kente en az etkiyi yapacak şekilde düzenli depolanmasının sağlanması,
- atık azaltma, yeniden kullanım ve geri dönüşüm konularında eğitim ve bilinçlendirme çalışmalarının yürütülmesi

gerekmektedir.

**Endüstriyel atıksu ve atık yönetiminin iyileştirilmesi** ve etkinleştirilmesine;

- endüstriyel atıksuların arıtılması ve endüstriyel katı atıkların uygun şekilde bertaraf edilmesi için gerekli mali ve yönetsel düzenlemeler yapılarak,
- endüstri bölgelerinden çıkan atıksulardan evsel nitelikli olmayanların uygun bir şekilde ve kesinlikle kentsel kanalizasyon sistemine karıştırılmadan toplanması ve arıtılması gerçekleştirilerek,
- atık borsası sisteminin işlevselliğinin ve etkinliğinin arttırılmasına yönelik düzenlemeler yapılarak

katkı sağlanmalıdır.

**Tehlikeli atık yönetiminin iyileştirilmesi** ve etkinleştirilmesine ilişkin olarak da;

- tehlikeli atıkların kent içerisinde kontrollü taşınmasını sağlamak üzere denetim mekanizmasının oluşturulması,
- tehlikeli atık üreten ve bertaraf sorumluluğu olan kuruluşların izlenmesi ve denetlenmesi için sorumlu kurumlar ile işbirliğine gidilmesi

gerekmektedir.

**Yaşama ortamlarının ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi** kapsamında;

- koridorların oluşturulmasıyla kent içi hava kalitesinin iyileştirilmesi,
- ekolojik koridorların devamı niteliğindeki yeşil kuşakların kentin her noktasına ulaşmasının sağlanması,
- yakıt türünün, kullanılan teknolojilerin ve yanma süreçlerinin iyileştirilmesinin yanı sıra baca filtrelerinin kullanılması v.b. önlemler ile noktasal ve bölgesel hava kirletici kaynaklardan oluşan emisyonların azaltılmasına ilişkin önlemlerin alınması,
- ulaşımdan kaynaklanan hava kirliliği etkilerinin azaltılması için yol kenarlarının bitkilendirilmesi,

gerçekleştirilmesi gereken uygulamalar olmaktadır.

**Kentsel açık yeşil alanlar** geliştirilerek, yaşam kalitesinin iyileştirilmesi ise;

- dış mekan rekreasyon olanaklarının arttırılması,
- kent içi aktif yeşil alan oranının yükseltilmesi,
- kent içinde mevcut ve ilave açık yeşil alan sistemlerinin iyileştirilmesi ve her ölçekte ekolojik koridorlar ile işlevsel bir şekilde bağlantılarının ve böylelikle biyolojik çeşitliliğin kent içerisine ulaşmasının sağlanması,
- açık yeşil alanların, deprem v.b. afet durumlarında da kullanılabilecek şekilde de tasarlanması,
- açık yeşil alanların aşırı yağış durumlarında taşkın riskini önleyecek ve akışı yavaşlatacak şekilde tasarlanması,
- açık yeşil alanların yağışın sızmasını sağlayacak şekilde tasarlanarak, aşırı yağışlarda göllenmelerin önlenmesi,
- korunan alanların çap ve sayısının, eğitici ve bilinçlendirici faaliyetlerde kullanılabilecek şekilde ziyaretçi yönetimi planlarının da hazırlanarak arttırılması

ile mümkündür.

Yaşam kalitesinin bir diğer unsuru olan erişilebilirliğin sağlanması için su, kanalizasyon, elektrik, ulaşım, iletişim v.b. kentsel teknik altyapı hizmetleri ile yeşil alan, kültür, spor, sağlık, eğitim merkezleri v.b. kentsel donatılara, engelliler ve yaşlılar gibi dezavantajlı grupların da faydalanmalarının kolaylaştırılması gerekmektedir.

Sağlıklı kentsel gelişme için ise;

- yaşam kalitesine olumsuz etkisi olan faaliyetlerin desentralizasyonuna,
- kentsel dönüşüm ve kentsel tasarım süreçlerine sürdürülebilir mekan planlama ilkelerininin dahil edilmesine,
- fiziksel planlama çalışmalarında doğal risk ve afetlerin öncelikli olarak ele alınmasına,
- lineer kentsel fakat sıçramalı gelişmenin yaşam destek sistemleri ve ekolojik koridorlar doğrultusunda tanımlanan arazi kullanımını destekleyecek şekilde planlanmasına

önem verilmelidir.

Gürültü kirliliğinin azaltılması ve önlenmesi amacıyla, kademeli bitkilendirme v.b. uygulamalara gidilmeli ve yol kenarlarına gürültüyü engelleyici perdeler oluşturulmalıdır.

**Kıyı ve deniz kullanım olanaklarının arttırılması** için yapılması gerekenler;

- kıyılardan rekreatif, turistik ve sportif amaçlarla yararlanma olanaklarının geliştirilmesi ve yüzmeye uygun kıyı oranının arttırılması,
- Şile, Ağva, Kilyos v.b. rekreatif ya da turistik amaçlarla kullanılan ve kullanılacak olan kıyılarda, yoğunluğun taşıma kapasitesi analizleri ile belirlenmesi ve buralarda ziyaretçi yönetiminin uygulanması,
- kıyılarda, biyolojik çeşitlilik ile doğal ve kültürel değerlere zarar vermeyecek, hem İstanbullulara hem de dışardan gelenlere hizmet edecek, ekoturizm gibi doğaya duyarlı turizm uygulamalarının geliştirilmesidir.

İstanbul için söz konusu olabilecek doğal ve insan etkisiyle oluşan riskler arasında; deprem, taşkın ve heyelan gibi afetler ile endüstriyel riskler ve Boğaz geçişinden kaynaklanan riskler önemli yer tutmaktadır.

**Deprem riskine yönelik** olmak üzere alınacak **önlemler**,

- deprem riski altında olan gelişme alanlarında özenli planlama çalışmalarının yapılması,
- mevcut yerleşim alanlarının depreme duyarlı kesimlerinde yoğunluk seyreltmesi ve teknik güçlendirme çalışmalarının yapılması,
- deprem sonrası hizmetlerinin ulaştırılabilmesi için, açık yeşil alan sistemlerinin geliştirilmesi

olup; **taşkın ve heyelan tehlikesi** altındaki alanlara yönelik önlemler ise;

- taşkın ve heyelan alanlarındaki yerleşimlerin alternatif mekanlara taşınması ve yeni kentsel gelişmelerin bu tür alanlara yöneliminin engellenmesi için; ekolojik koridor mantığı çerçevesinde, tampon zonların oluşturulması,
- taşkın riskinin azaltılması için dere ıslah çalışmalarının yapılması ve hem yapısal, hem de bitkisel geciktirme yapılarının yeşil alanlar ile entegre olmak üzere tesis edilmesi,
- kapalı dere ıslah çalışmalarının mümkün olduğunca açık sistemlere dönüştürülmesidir.





**Afet önleme ve müdahale** planlarının yapılması kapsamında,

- Deprem Acil Eylem Planı'nın her an uygulamaya hazır hale getirilmesi,
- Taşkın ve Sel Acil Eylem Planları'nın hazırlanması ve gerekli insan kaynağının yetiştirilmesi,
- Kuraklık Acil Eylem Planları'nın hazırlanması ve gerekli insan kaynağının yetiştirilmesi

gerekirken, **endüstriyel risklerin önlenmesi** kapsamında,

- kent içi benzin istasyonları ile tehlikeli, yanıcı ve patlayıcı maddelerin depolanması, taşınması gibi konulara yönelik standartların belirlenmesi,
- bu tür maddelerin dökülmesi, bulaşması, yayılması ve kirliliğinin engellenmesine yönelik Acil Durum Planları'nın hazırlanması ve gerekli insan kaynağının yetiştirilmesi

gerekmektedir.

İstanbul Boğazı geçişinden kaynaklanan risklerin azaltılması kapsamında ise; olası deniz kazaları nedeniyle toksik maddeler ile petrol ve benzeri maddelerin denize karışması durumuna yönelik Acil Eylem Planları'nın hazırlanmasına, gerekli ekipmanların teminine ve insan kaynağının yetiştirilmesine gerekli önem atfedilmelidir.

Doğal kaynakların bilinçsizce ve savurganlıkla kullanılmasının önüne geçilebilmesi ancak **doğanın maliyetlendirilmesi** ile mümkün olup, böylesine bir yaklaşım fayda-maliyet hesaplamalarına doğal varlık değerlerinin ve bozulma maliyetlerinin de dahil edilmesi anlamına gelmektedir.

- "Kirleten ve/veya kullanan öder" ilkesine işlerlik kazandırılması,
- Çevre Temizlik Vergisi'ne benzer şekilde "Yeşil Vergi" uygulamasının geliştirilmesi,
- suyun ve atıksuyun gerçek bedelinden tüketiciye ve kullanıcıya ulaştırılması,
- altyapı yatırımlarına yararlanıcıların, "kullanım bedeli" ödeyerek katkıda bulunmalarının sağlanması,
- kullanılması hedeflenen arazinin bedeli belirlenirken, o arazinin üzerinde bulunan doğal kaynak zenginliğinin hesaba katılması,
- doğal yapı ve biyolojik çeşitlilik üzerinde külfet oluşturan faaliyetlerin bedelinin yararlanıcı ve kullanıcı tarafından üstlenilmesine yönelik yönetsel ve mali düzenlemelerin yapılması

halinde, doğal varlıkların ve kaynakların değeri kişilerce ve toplumca daha iyi anlaşılabilecektir.

Çevreyi ve doğayı içeren faaliyetlerde gerekli ölçümlerin yapılarak kullanım boyutlarının belirlenmesi ile izleme ve denetleme sisteminin kurulması ve etkinlikle uygulanması birbirileriyle doğrudan bağlantılı konulardır. Bu itibarla **Çevre Bilgi Sistemi**'nin kurularak; izleme, araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin yürütülmesi büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla;

- yoğun kentsel yerleşim ve endüstri bölgeleri gibi kritik noktalar başta olmak üzere, tüm metropolde hava kalitesinin izlenmesine yönelik ölçüm istasyonlarının kurulması ve Hava Kirliliği Erken Uyarı Sistemi'nin etkinleştirilmesi,
- tüm akarsular, göller, yer altı ve yüzey suyu havzaları, denizler ve barajlarda su sisteminin yoğun etkileşimi göz önünde bulundurularak, su kalitesinin izlenmesine yönelik ölçüm istasyonlarının kurulması ve Su Kirliliği Erken Uyarı Sistemi'nin etkinleştirilmesi,
- kentsel ve endüstriyel atık üretim ve bileşenleri ile atık akımlarının ve bertaraf şekillerinin izlenerek atık yönetiminde hizmet kalitesinin yükseltilmesi için etkin önlemlerin alınması,
- Biyolojik Çeşitlilik ve Yaban Hayatı İzleme Sistemi'nin kurulması ve uygulanması,
- Meteorolojik Afet İzleme Sistemi'nin ve Erken Uyarı Sistemi'nin etkinleştirilmesi

sürdürülebilirliğin sağlanmasında kaçınılmaz teknik gerekler olmaktadır.

Metropolde yaşayan tüm kurum, kuruluş ve toplum kesimlerine **çevre eğitimi** ve bilinçlenmeye yönelik yapılacak çalışmalarla duyarlılığın arttırılmasına gereken ağırlık atfedilerek,

- karar vericiler düzeyinde çevre yönetim sistemleri konusunda bilinç arttırıcı çalışmaların yapılması,
- kentte yaşayan tüm bireylerin; özellikle de çocukların, gençlerin ve kadınların, tüketim ve çevre konularında bilinçlendirilmesine ve eğitilmesine yönelik çalışmaların yapılması,
- metropolün yaşam destek sistemlerini oluşturan ormanlar, su kaynakları, tarım alanları v.b. üzerinde söz sahibi olan kurumlarda görev alan personelin doğal kaynak yönetimi konusunda bilinçlendirilmesi,
- çiftçilerin alternatif tarım teknikleri konusunda eğitiminin sağlanması

konularında faaliyetlere hız verilmelidir.

Sürdürülebilirliğe ve doğal risklere yönelik politikaların, ilke ve stratejilerin başarıya ulaşma şansı, ortaklıklara ve işbirliklerine dayalı çalışmaların etkin koordinasyonuna ve yönetişime duyulan inancın uygulamaya geçirilmesine bağlı kalmaktadır. Bu itibarla, **sektörel politikaların kent ölçeğinde entegrasyonu** sürecinde;

- ortak karar alma mekanizmalarının geliştirilmesi,
- faydanın tüm toplum kesimlerine yansıtılması,
- zararın tüm paydaşlar tarafından kendi güçleri ölçüsünde verebilecekleri katkılarla telafi edilmesi

ilkelerinden hareket edilerek;

- Karar vericiler,
- uygulayıcı kurumlar,
- yararlanıcı kurum, kuruluş ve bireyler

arasında koordinasyon, ortaklıklar ve işbirliklerinin sağlanarak, çevre yönetiminin gereklerinin yerine getirilmesinin başarıyı da beraberinde getireceği yadsınmamalıdır.

Çevresel sürdürülebilirlik ve doğal risklere yönelik olarak geliştirilen stratejilerin mekana yansıma sürecinde, İstanbul için kentsel ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda getirilen mekansal çözümlemeler, rehber olarak değerlendirilmelidir. Doğal alanların korunması ve sürdürülebilirlik stratejilerinin yaşama geçirilebilmesi için İstanbul Metropolü'nün;

1. ***İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar,***
2. ***Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar,***
3. ***Sürdürülebilir Şekilde Gelişebilecek Alanlar,***
4. ***Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Sorunlu Alanlar,***
5. ***Mevcut Yerleşim Alanları ve***
6. ***Islah Edilecek Doğal Alanlar***

başlıkları altında sınıflandırılması ve irdelenmesi gerekli görülmektedir.

Yukarıdaki sınıflandırmada yer alan başlıklara yönelik tanımlamalar ve İstanbul özelinde yapılan değerlendirmeler aşağıda belirtilmektedir.

### *1. İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar*

İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar; insan etkisi sonucu bozulduklarında doğal işlevlerini yerine getirmeleri mümkün olmayan veya işlevlerinin yeniden kazandırılabilmesi ancak yüksek maliyetlerle gerçekleşebilen, fakat hiçbir zaman ilk durumlarına yeniden getirilemeyen alanlardır. Bu alanlar, metropol genelinde yaşam kalitesinin güvencesi konumunda olup, metropolün kendine yeterliliği açısından vazgeçilemez öneme sahiptir.

Su kaynakları, ormanlar ve toprak kaynakları ile insan ve diğer canlıların yaşamlarını devam ettirebilmeleri için gerekli temel hizmetleri, birbirlerini destekleyecek ve besleyecek şekilde sağladıkları gerçeğinden hareket ederek ve yörenin kırılgan coğrafyasını göz önünde tutarak, İstanbul koşullarında en önemli yaşam destek sistemlerini su havzaları ve ormanların oluşturduğunu söylemek mümkündür.

İstanbul'un içme ve kullanma suyunun kesintisiz sağlanmasının yanında, yörenin oldukça zengin biyolojik değerlerinin devamı için de yaşam kaynağı olan göller, barajlar ve sulakalanların işlerliği açısından vazgeçilmez olan havzalar ile yine biyolojik çeşitlilik açısından büyük önem taşıyan ormanlar, işlevleri bozulmaması gereken en önemli doğal sistemleri oluşturmaktadır.

Bilimsel yöntemlerle belirlenmiş ve uluslar arası kabul görmüş Avrupa'daki 100 ve Türkiye'deki 9 önemli orman alanı arasında İstanbul Ormanları da yer almaktadır. İstanbul'da su kaynaklarının beslenmesi için de vazgeçilmez olan ormanların, varlıklarının korunması elzemdir.

İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar kapsamında ele alınan diğer alanlar ise mekansal ve çevresel sürdürülebilirlik açısından birden çok işlevin bünyesinde barındığı ve İstanbul koşullarında toplam doğal üretkenliğin yüksek olduğu kesimlerdir. Bu kapsamda; önemli toprak kaynağı olma özelliği gösteren, bitki ve hayvan topluluklarına yaşam ortamı sağlayan, yeraltı ve yer üstü su kaynakları sahip olmak gibi yaşamsal özelliklerin birden fazlasını bünyesinde barındıran alanlar bulunmaktadır.

İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar kapsamında, diğer yaşam destek sistemlerinin işlerliğini sürdürebilmesi için oluşturulması ve korunması gereken ekolojik koridorların bulunduğu da göz ardı edilmemelidir. Doğal sistemlerin devamlılığını sağlaması nedeniyle yaşam destek sistemlerinin önemli bir bileşeni olması yanında, metropol içerisindeki yoğun kentsel bölgelerde yaşam kalitesinin iyileştirilebilmesi ve kentin daha sağlıklı bir yapıya kavuşturulması amacıyla sıçramalı ve çok merkezli gelişmesinin sağlanabilmesi için de ekolojik koridorlar vazgeçilmez önem taşımaktadır. İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar kapsamında ele alınan yaşam destek sistemleri ve koridorlar; ormanlar, sulakalanlar, havzalar, toprak kaynakları gibi kentteki doğal işlerliği sağlayan temel yapılar ve sistemler ile ekolojik koridorlar ve kentsel havalanma koridorlarını tanımlamaktadır.

İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar'a yönelik planlama anlayışı, "doğal alanların ve kaynakların korunması" ilkesine ve stratejilerine uygun olmak zorundadır. Esas olan kentsel gelişme baskısına karşı, bu alanlara en az zararı verecek mekansal düzenlemelerin yapılarak, çevre ve doğa koruma önlemlerinin alınmasıdır. Başka bir ifadeyle; İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar, "korunan kentsel alan" mantığıyla ele alınmalıdır. Bu tür alanların uygun olan kesimlerinde ve düşük yoğunluklu olmak üzere, eğitsel ve bilimsel çalışmalar ile kuş gözlemciliği ve yürüyüş gibi doğaya duyarlı ve ekoturizm benzeri, yerel geçim kaynaklarını çeşitlendirici faaliyetlerin yürütülmesi ancak kontrollü bir şekilde mümkündür.

İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar'da, yürütülebilecek faaliyetlerin belirlenerek, alanın karakterine göre, ilgili kamu kurumları ile işbirliği içerisinde yönetilmesi;

- orman alanlarında, Orman Bölge Müdürlüğü ve bağlı İşletmeler ile Çevre ve Orman Bakanlığı,
- tarım alanlarında ise, Tarım İl Müdürlüğü öncülüğünde ve Büyükşehir Belediyesi, ilgili İlçe ve İlk Kademe Belediyeleri ve Muhtarlıklar ile
- konu hakkında uzmanlaşmış Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF-Türkiye), Doğal Hayatı Koruma Derneği gibi sivil toplum kuruluşlarının

katkı ve katılımlarıyla en kısa sürede gerçekleştirilmelidir.



İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar kapsamında yer alan ve yukarıda bahsedilen işbirlikleri ve ortaklıklar çerçevesinde ivedi bir şekilde tanımlanması gereken altbölgeler;

(i) ***Mutlak korunması gereken*** (bilimsel çalışmalar ayrıcalıklı olmak üzere, gerekirse kolluk kuvvetleriyle, insan faaliyetlerinin mutlaka engellendiği) alanlar,
(ii) ***Kontrollü özelleşmiş*** (yürüyüş, kuş gözlemciliği, sportif balıkçılık, tarım turizmi gibi doğaya duyarlı turizm faaliyetlerinin örgütlenebileceği, yörenin peyzajını bozmayacak ve çevre etkileri en düşük düzeyde olmak üzere tasarlanacak konaklama yerlerinin de olabileceği) alanlar,
(iii) ***Kontrollü kullanım*** (halkın günübirlik kullanımına açık mesire) alanları ve
(iv) ***İşlevi geri kazandırılacak*** (doğal açıdan önem taşıyan, ancak Küçükçekmece Gölü gibi, kentleşme nedeniyle doğal özellikleri zedelenmiş olan) alanlardır.

Sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde kalmak koşuluyla belirlenecek faaliyet alanlarında "koruma-kullanma" kavramı yaşama geçirilmeli ve kentsel korunan alan için bir yönetim planı ile olası bölgelemeler ve kullanımlar için uygulama ve gerekiyorsa ziyaretçi planları hazırlanmalıdır.

Avrupa yakasında İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar kapsamında;

- güneyde yer alan beş mahalle hariç, Çatalca İlçe'sinin yaklaşık tamamı,
- kıyıya bir yay oluşturur biçimde Silivri İlçesi'nin kuzeyde yer alan mahalleleri,
- Büyükçekmece Gölü'nü çevreleyen mahallelerin tamamının oluşturduğu Büyükçekmece İlçesi,
- Küçükçekmece İlçesi'nin tamamı,
- Gaziosmanpaşa ilçesi'nin; Yavuz Selim Mahallesi hariç, kuzey bölümü,
- Eyüp İlçesi'nin kuzey kesimleri,
- Sarıyer İlçesi'nin kuzey kesimleri

yer almakta olup, Anadolu yakasında ise;

- Şile İlçesi'nin tamamı,
- Beykoz İlçesi'nin tamamı,
- Ümraniye İlçesi'nin kuzey doğusu,
- Kartal İlçesi'nin kuzey kısımları,
- Pendik İlçesi'nin kuzey kısımları ve Ömerli Havzası'nın içinde kalan bölümleri,
- Tuzla İlçesi'nin kuzey kısımları

yer almaktadır. İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar niteliği taşımakta olan bu alanlara ilişkin olarak belirlenen esaslar uygulanmalıdır.

### *2. Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar*

Bu kapsamda değerlendirilen alanlar; İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar için destekleyici ve iyileştirici işlevleri de olan ve önemli yaşam destek sistemlerini ve ekolojik koridorları barındıran alanlardır. Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar; toplam doğal üretkenlik açısından, İşlevleri Sürdürülmesi Gereken Alanlar toplamından daha düşük bir toplama sahiptir. Bu kapsamdaki alanların en önemli işlevlerinden biri; yukarda sayılanların yanında, İşlevleri Korunması Gereken Alanlar ile Mevcut Yerleşim ve Gelişme Alanları arasında, insan baskısını azaltıcı ve geciktirici etkisi nedeniyle tampon görevi üstlenmeleridir.

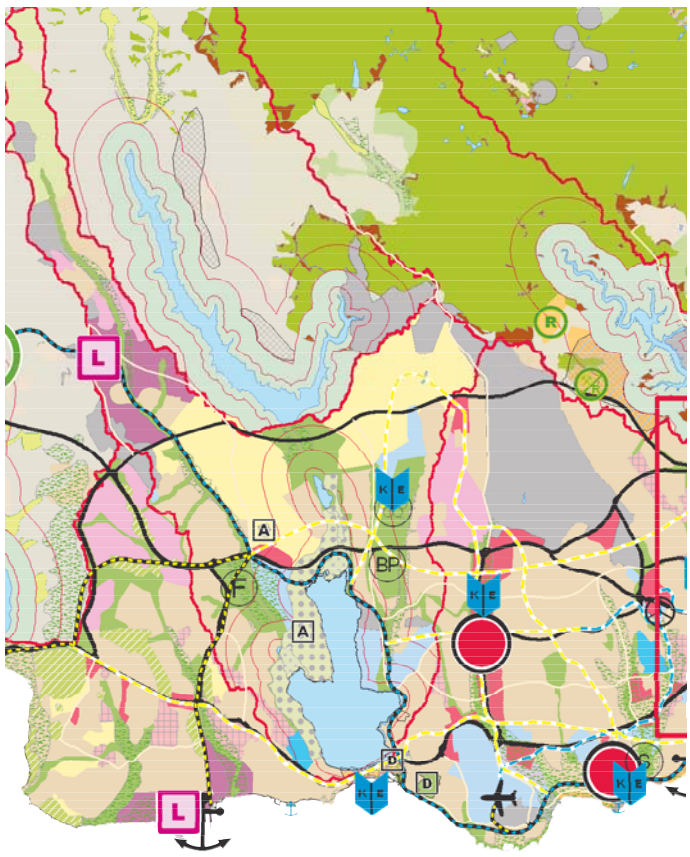
Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar; özellikle yüzey ve yeraltı su kaynakları, su havzaları, ormanlar, biyolojik çeşitliliğe sahip alanlar ile yüksek toprak kaynağı değerine sahip alanlardan oluşmaktadır. Kentsel büyümeyi geciktirici ve sınırlandırıcı işlevlerini yerine getirebilmesi için; metropol bütününe hitap eden rekreasyon, eğitim v.b. düşük yoğunluklu kamu kullanımları ile tarım turizmi gibi düşük yoğunluklu ekoturizm çeşitleri ve diğer düşük yoğunluklu faaliyetler ve yerleşimler Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar kapsamında yer almaktadır.

Bu alanlara yönelik planlama anlayışında, "doğal alanların ve kaynakların korunması" ilkesinin yanında, içerisinde yer alacak faaliyetlerde "çevresel döngülerin kapanması" ve "birim enerji tüketiminin ve emisyonların azaltılması" ilkesinin gözetilmesi esastır. Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar'daki faaliyetlerde, "doğanın maliyetlendirilmesi" ilkesi kapsamında, çevre ve doğa üzerinde yük ve külfet oluşturan faaliyet etkilerinin azaltılması için "kirleten öder" ile "kullanan ve faydalanan öder" ilkelerinin yaşama geçirilmesi önemlidir.

İstanbul İli'nin;

- Silivri İlçesi'nin Seymen, Büyükkılıçlı, Fener, Gazitepe, Kadıköy, Kamiloba, Celaliye Mahalleleri,
- Çatalca İlçesi'nin Elbasan, Çakıl, Ömerli Mahalleleri,
- Bağcılar İlçesi'nin Mahmutbey Mahallesi,
- Kartal İlçesi'nin Osmangazi Mahallesi ile
- Kırsalda yer seçen köy düzeyi yerleşimleri

Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar kapsamında yer almakta olup, bu alanlar için, yerel karaktere bağlı olarak, İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar'da bahsedilen ortaklıklarla belirlenecek kullanım esasları uygulanmalıdır.



### *3. Sürdürülebilir Şekilde Gelişebilecek Alanlar*

Sürdürülebilir Şekilde Gelişebilecek Alanlar; kentsel gelişmenin söz konusu olabileceği, ancak bunun sürdürülebilir planlama ilkeleri çerçevesinde gerçekleşmesi gerektiği alanlardır.

Dolayısıyla, buralarda yer üstü ve yeraltı sularının korunmasına yönelik olmak üzere, kirleticilerin kontrolü ile infiltrasyonun düzenlenmesi gibi önlemler alınmalıdır.

Sürdürülebilir Şekilde Gelişebilecek Alanlar'a yönelik planlama anlayışında, başta "çevresel döngülerin kapanması", "birim enerji tüketiminin ve emisyonların azaltılması", "yaşama ortamlarının ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi" ve gerektiği hallerde "doğal alanların ve kaynakların korunması" ilkeleri esastır. Yerleşim sisteminin gelişmesi öngörülen bu alanlarda "deprem ve taşkın gibi risklere karşı önlemlerin alınması" ilkesine yönelik stratejilere de işlerlik kazandırılmalıdır.

İstanbul İli'nde;

- Silivri İlçesi'nin Merkez, Fevzipaşa, Fatih, Yolçatı, Küçükkılıçlı, Alipaşa, Mimarsinan, Piri Mehmet Paşa, Yenimahalle, Alibey Mahalleleri,
- Çatalca İlçesi, Ovayenice, Hastane ve İstasyon Mahalleleri

Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar olup, buralarda sağlıklı gelişmenin gerçekleştirilmesi için yukarıda belirtilen önlemlerin alınması gerekmektedir.

### *4. Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Sorunlu Alanlar*

Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Sorunlu Alanlar; yaşam destek sistemleri ve ekolojik koridorlar ya da doğal risk alanlarını içine alan İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar ile Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişebilecek Alanlar üzerinde gelişme göstermiş, ya da gelişmeye başlamış kentsel yapılanmayı vurgulamaktadır. Söz konusu gelişmelerin devam etmesi halinde, doğal yapı işlerliğinde gerek yapılaşmanın gerçekleştiği alanlarda gerekse bu alana doğrudan ya da dolaylı olarak bağlı doğal sistemlerde geri dönüşü olmayan tahribatlar oluşabilecektir.

Diğer bir ifadeyle; Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Sorunlu Alanlar ile Özel Önlemlerle Sürdürülebilir Şekilde Gelişecek Alanlar, İşlevlerinin Bozulmaması Gereken Alanlar eşiğini aşmış yerleşimlerdir. Bu alanlar, çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasına ve faaliyetlerin olumsuz etkilerinin azaltılmasına yönelik acil önlemlerin alınması gereken alanlarıdır. Önlemlerin çerçevesini ise "çevresel döngülerin kapanması", "doğal alanların ve kaynakların korunması" ve "yaşama ortamlarının ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi" stratejileri oluşturmaktadır. Bu yerleşimlerin etkileri hafifletilmeli ve çevresi tampon zonlara benzer nitelikte bölgelenerek yayılması kontrol altına alınmalıdır.

İstanbul İli'nin Avrupa yakasında,

- Gaziosmanpaşa İlçesi kuzeyinde; Merkez, Adnan Menderes, Mehmet Akif Ersoy, M. Fevzi Çakmak, İmrahor, İslambey, Atatürk, Karlıbayır Mahalleleri ile güneyinde; Malkoçoğlu, Cebeci, Sultançiftliği, 50. Yıl, Esentepe, Gazi, Yunusemre, 75. Yıl, Zübeyde Hanım, Kazım Karabekir Mahalleleri,
- Eyüp İlçesi'nde; Merkez, Güzeltepe, Alibeyköy, Çırçır, Akşemsettin, Karadolap, Esentepe, Sakarya, Silahtarağa Mahalleleri,
- Çatalca İlçesi'nde; Hadımköy,
- Kağıthane İlçesi'nde, Hamidiye, Seyrantepe, Merkez, Nurtepe, Yahya Kemal, Çağlayan, Gürsel, Talatpaşa Mahalleleri,
- Şişli İlçesi kuzeyinde; Huzur, Maslak, Ayazağa Mahalleleri,
- Sarıyer İlçesi'nde, Merkez, Darüşafaka, Çamlıtepe, Dağevleri, Maden, Yenimahalle, Rumelikavağı, Zekeriyaköy, Uskumruköy, Rumeli Feneri,
- Küçükçekmece İlçesi'nde; doğu kısımlar başta olmak üzere, Tahtakale, Yeşilkent, Firuzköy, Üniversite, Gümüşpala, Denizköşkler, Fatih, Cennet, Cumhuriyet, Kanarya, İstasyon, Halkalı Merkez, Yarımburgaz Mahalleleri,
- Büyükçekmece ve Küçükçekmece İlçeleri arası havzaların içlerinden kuzeye doğru tırmanan kesimlerde,
- Çatalca'da Büyükçekmece Gölü kuzeyi ve Sazlıdere Barajı batısında,
- Avcılar ve Bağcılar İlçeleri'nde

Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Sorunlu Alanlar yer almaktadır. Anadolu yakasında ise Sultanbeyli İlçesi'nin en çarpıcı ve olumsuz örnek konumunda olduğu, bununla birlikte bu yakada yerleşimlerin genellikle doğal yaşamı tehdit eder nitelikte gelişme gösterdiği görülmektedir.

Dolayısıyla İstanbul İli'nin Anadolu yakasında,

- Sultanbeyli İlçesi,
- Beykoz İlçesi İstanbul Boğazı kıyısı ve Elmalı Bentleri çevresi,
- Ümraniye ve Kartal İlçeleri'nin Ömerli Havzası'nın içinde kalan bölümleri,
- Ömerli Havzası çevresi ve Riva Deresi boyu

Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Sorunlu Alanlar'ın bulunduğu kesimleri oluşturmakta olup, Avrupa yakasında bulunan diğer söz konusu alanlarla birlikte gerekli önlemlerin alınmasını beklemektedir.

### *5. Mevcut Yerleşim Alanları*

Sürdürülebilirlik açısından sorunlu alanlar dışında kalan Mevcut Yerleşim Alanları'nın ele alınmasının özünde; mevcut yerleşimlerin de çevresel açıdan sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulmasına duyulan ihtiyacın büyüklüğü, metropolü tehdit eden doğal risklerin çapı, kentin teknik altyapı olarak bu risklerle mücadele etme gücünün sınırlı oluşu gibi önemli gerekçeler yatmaktadır.

Bu alanlara yönelik çevresel sürdürülebilirlik anlayışı çerçevesinde, "döngülerin kapanması", "birim enerji tüketiminin ve emisyonların azaltılması", "yaşam ortamlarının ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi", "doğal ve insan eliyle oluşan risklere karşı önlemlerin alınması" ilkelerine dayalı stratejilerin uygulanması gereklidir.



Söz konusu stratejilerin uygulama alanları olarak metropolün kemikleşmiş yüksek yoğunluklu yerleşimlerini oluşturan,

- Avrupa yakasında; Büyükçekmece ve Küçükçekmece arası kesim ile Bağcılar, Bakırköy, Bahçelievler, Güngören, Esenler, Bayrampaşa, Zeytinburnu, Eyüp, Fatih, Eminönü, Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş ve Sarıyer İlçeleri'ni,
- Anadolu yakasında ise; Üsküdar, Kadıköy, Ümraniye, Maltepe, Kartal, Pendik ve Tuzla İlçeleri'ni

göstermek mümkündür.

### *6. Islah Edilecek Doğal Alanlar*

Islah (rehabilite) Edilecek Doğal Alanlar kapsamında açık maden işletmeciliğinin yapıldığı ve doğal yapının geri dönülemez biçimde tahrip edildiği alanlar söz konusu olmaktadır. Bu kapsamda; öncelikle Çatalca Yarımadası'nda Gaziosmanpaşa ve Eyüp İlçeleri'nin kuzeyinde, Karadeniz kıyısındaki kesimlerde oldukça yaygın bir alanda yer alan ocaklar ve madenler bulunmaktadır. Sorunun mekansal boyutları ve tahribatın şiddeti göz önüne alındığında, anılan bölgeler için özel ve bütüncül önlemlerin geliştirilmesinin kaçınılmaz olduğu anlaşılmaktadır. Islahın amacı, bölgenin olabildiğince doğal işlevlerine kavuşturulması ve heyelan gibi risklere karşı güvenliğin sağlanmasıdır.

İstanbul'un Çoruh Vadisi ve Amanos Dağları ile birlikte, Türkiye'nin başlıca üç kuş göç yolundan birisi üzerinde yer aldığı ve mevsime göre binlerce kuşun göçünün aynı anda gözlemlenebildiği nadide ve eşsiz bir konumda olduğu düşünülürse; bu bölgede ıslah önlemleri sonrası, kuş gözlemciliği ve yürüyüş gibi doğaya duyarlı faaliyetlerin geliştirilmesi oldukça uygun görülmektedir. Dolayısıyla; özellikle Karadeniz kıyısında yer alan ıslah bölgesi, "doğal ve insan etkisiyle oluşan risklere karşı önlemlerin alınması" ilkesi çerçevesinde, düşük yoğunlukla ve doğaya duyarlı faaliyetlerle donatılmalıdır.

Bu kapsamda tanımlanan başlıca alanlar; Gaziosmanpaşa, Eyüp, Sarıyer İlçeleri'nin Karadeniz kıyı kesimleri ile, yer yer Gaziosmanpaşa İlçesi güneyinde yer alan ve oldukça geniş alanları kaplayan, bazısı terk edilmiş ve bazısı halen işletilmekte olan açık maden alanlarıdır. Şile, Ümraniye ve metropolün diğer kesimlerinde dağınık bir yayılım gösteren küçük işletmeler de gerekli önlemlerin alınacağı Islah Edilecek Doğal Alanlar kapsamında bulunmaktadır. Islah önlemlerinin alınmasından sonra bu alanlara yönelik kullanım kararları, Çevre ve Orman Bakanlığı ile Maden Mühendisleri Odası gibi sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte verilmelidir.



## V. MEKANSAL ve İŞLEVSEL DESANTRALİZASYONA YÖNELİK STRATEJİLER

Aralarında herhangi bir fiziki kesinti olmaksızın toplu halde bulunan, birbirileriyle kaynaşmış olan ve mekansal bir kütle oluşturan yerleşimlerin belirlediği İstanbul Metropolitan Alanı, batıda Silivri'ye doğuda ise Gebze'ye kadar uzanmaktadır. Bu yoğun masif yerleşim kesiminin gün bazında işlevsel ilişkiler içerisinde bulunduğu ve yaygın komşu yerleşimlerin oluşturduğu İstanbul Metropoliten Bölgesi'nin sınırları ise; batıda Çorlu'ya, doğuda İzmit'e ve güneyde Yalova'ya kadar uzanmaktadır.

İstanbul İli'nin kendi yönetim sınırlarıyla içinde yer aldığı Marmara Bölgesi'ni ise; ülke ve bölge kalkınma politikaları ve stratejileri doğrultusunda geliştirilen II. Düzey İstatistiki Bölge Birimleri tanımına dayalı olarak, Trakya'da; Kırklareli, Edirne ve Tekirdağ, Marmara Denizi''nin kuzeyinde Kocaeli, Sakarya, Düzce ve uzantısında Bolu İlleri, Marmara Denizi'nin güney-batısında Çanakkale ve Balıkesir İlleri ile Marmara Denizi'nin güney-doğusunda Bursa, Yalova, Bilecik ve uzantısında Eskişehir İlleri oluşturmaktadır.

İstanbul İli ile ülkenin diğer illeri arasındaki sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi sürekli farklılık arz ederken, böylesine bir farklılık Marmara Bölgesi ile diğer ülke illeri arasında olduğu kadar İstanbul ile diğer Marmara Bölgesi İlleri arasında da göze çarpmaktadır. Ulusal gelirin oransal dağılımında birinci sırayı İstanbul, dördüncü sırayı Kocaeli, beşinci sırayı da Bursa İlleri'nin alması ve İstanbul'un ülkenin kademeli kentsel merkezler sıralamasında sürekli ilk sırada konumlanarak ikinci sırada bulanan Ankara ile arasındaki nüfus büyüklüğünü neredeyse iki buçuk katına çıkartmış olması, İstanbul Metropolü'nün kutup başı olarak giderek güçlendiğine, fakat hem ülkenin diğer bölgeleri hem de Marmara Bölgesi'nin bazı alt bölgeleri ile işlevsel bağlarının ise giderek zayıfladığına ilişkin yorumları da beraberinde getirmektedir.

Ülke düzeyinde süregelen bölgesel dengesizliğin Marmara Bölgesi sınırları içinde geldiği son aşama, Istanbul'un İzmit'le arasındaki fiziki boşluğu doldurarak doğu kanadını Adapazarı'na, batı kanadını da Çorlu ve Çerkezköy üzerinden Tekirdağ'a dayamış olmasıdır. Şayet, herhangi bir yönlendirme olmazsa, İstanbul'un gelişmesini anılan eksen üzerinde daha da yayılarak ve kanatlarını daha da uzak mesafelere doğru uzatarak sürdüreceği açıktır. Böylesine bir gelişme, İstanbul Metropolü'nün ülke ve bölge düzeyindeki kutuplaşmayı körüklemesi ve aynı zamanda megapol yapısından kurtulamamasına ilişkin endişeler uyandırmaktadır.

İstanbul'un yayılarak ve saçaklanarak gerçekleştirdiği mekansal büyümenin alternatifi sıçramalı büyüme olup, böylesine bir strateji çok merkezli ve dengeli mekansal gelişme modeline dayanmaktadır. Kutuplaşmaya ivme kazandırmaktan çok kutup başlarını birbirine yaklaştırmayı amaçlayan bu model; yayılma yerine sıçramaya, tek merkezde büyük boyutlu odaklanma yerine bir çok merkezde gerekli boyutta odaklanmalara ve böylelikle mekansal dengelenmeye yönelik stratejik tercihleri içermektedir. İstanbul'un desantralizasyonu anlamına da gelebilecek böylesine bir stratejide, İzmit ve Bursa'nın kapsam dışında tutularak, Bölge'de diğer alternatif lokasyonların sıçrama odakları olarak dikkate alınması ve planlanması gerekecektir.

Yukarıda belirtilen her iki olası gelişme modelinin gerçekleşmesiyle ülke düzeyinde bölgelerarası dengesizlik yine de giderilmeyecek, fakat İstanbul'un küresel merkez olarak sanayiden arındırılması ve hizmet işlevlerinde yoğunlaşması halinde, üretim mekanlarının İstanbul dışında yer şeçmesi sözkonusu olabilecektir.

Ulaşım ve iletişim teknolojisinin yarattığı olanaklardan faydalanılarak finansmanı, yönetimi ve denetimi İstanbul'dan yapılacak olan üretim mekanlarının, Marmara ve diğer gelişmiş bölgeler dışında konumlanması halinde ancak, bölgesel dengesizliğin giderilmesine katkıda bulunulmuş olacaktır. Aksi taktirde İstanbul makroformu giderek masifleşen ve büyüyen kütle haline dönüşecek ve hem ülke hem de Marmara Bölgesi düzeyinde kutuplar arası makas daha da açılacaktır.

İstanbul desantralizasyonu ve Marmara Bölgesi'nde yerel potansiyellerin mobilizasyonuna yönelik bölgesel gelişme stratejisinin ana öğeleri;

- İstanbul'un batısında yer alan Trakya İlleri Edirne, Kırklareli ve Tekirdağ ile Marmara Denizi'nin güneydoğusunda yer alan Çanakkale ve Bandırma İlleri'nin temelde tarıma ve tarıma dayalı sanayi ile yeraltı kaynaklarına ve bunların işlenmesine yönelik ekonomik faaliyetlerinin; ekolojik, doğal, kültürel ve tarihi varlıklarının da korunarak ve değerlendirilerek, turizm ve hizmet sektörleriyle çeşitlendirilmesi,
- Marmara Denizi'nin kuzeyinde Çorlu-Çerkezköy-İstanbul-Gebze-İzmit-Adapazarı ekseni ile Marmara Denizi'nin güneyinde Balıkesir-Bandırma-Mustafakemalpaşa-Bursa-İnegöl-Bozüyük ekseninin doğuda dikey eksen olarak geliştirilecek Adapazarı-Bilecik-Bözüyük koridoru marifetiyle birleştirilmesi ve anılan koridor üzerinde gerekli fiziki altyapı hizmetlerinin kamu yatırımlarıyla gerçekleştirilerek, burası için potansiyel yatırımcıların yerseçimi konusunda ilgilerinin kazanılması

olmalıdır. Anılan stratejik öğelerin dayanağını;

- birinci yaklaşımda, kademeli kentsel yerleşim merkezlerine sosyal ve ekonomik donatılarla noktasal güçlendirmelerin yapılarak, bu yerleşim merkezlerinin cıvarındaki alanların kalkınmasına, faaliyetlerini çeşitlendirmelerine ve geliştirmelerine destek ve katkıda bulunmak oluştururken,
- ikinci yaklaşımda, hem yerel potansiyelleri değerlendirmeyi hem de İstanbul'dan desantralizasyonu veya iç pazarlara yönelik büyümeyi ve yeni tesisleri hedefleyen dış sermayeli, nitelikli ve tercihli üretim faaliyetleri için bir çekim kutbu yaratmak

oluşturmaktadır.

Ayrıca, Marmara Bölgesi düzeyinde izlenecek stratejiye paralel olarak, İstanbul'a daha yakın olan mekanların desantralizasyona katkılarını sağlamak üzere;

- batıda havaalanı bulunan ve organize sanayi bölgelerinin etkisiyle büyüyen Çorlu ile limanı olan Tekirdağ odaklı bir büyüme ve çekim kutbunun; doğal ve ekolojik kaynakları daha fazla yitirmemek üzere alınması gereken önlemlerle birlikte planlanarak yaratılması,
- doğu'da ise, başta İstanbul'un büyümesinin bir parçası niteliğini taşıyan Gebze olmak üzere, Adapazarı ve Düzce'de atıl kapasiteli organize sanayi bölgelerinin değerlendirilmesi

için halen sürdürülen çalışmalara ve girişimlere hız verilmelidir.

Yukarıda belirtilen stratejiler doğrultusunda İstanbul için yürütülen vizyon çalışmalarında öngörülen işlevlerin ön plana çekilerek; vizyon dışı kalan ve öncelik arz etmeyenlerin arka planda tutulması akılcı olacaktır. Kentsel sistemde artık ekonomik değerini kaybeden, toplumsal maliyetleri yükselten ve İstanbul'dan arındırılması gereken işlevler ve tesisler için daha ekonomik, sağlıklı, verimli ve sürdürülebilir alternatif mekanları gündeme getirmek üzere, İstanbul'un desantralizasyonun planlanması ve özendirici programlara bağlanması gerekmektedir.

Desantralizasyon plan ve programlarının;

- desantralize edilecek fonksiyonların Marmara Bölgesi içinde gidecekleri alternatif yerlerin, yerel ekonomik, toplumsal ve ekolojik özellikleri göz önüne alınarak hazırlanması,
- İstanbul çevresinde ve Marmara Bölgesi'nde; desantralizasyon süreci de düşünülerek, belirlenecek mekansal gelişme odaklarının İstanbul'a yönelen göçün önüne setler oluşturmak üzere kurgulanması,
- desantralize edilecek fonksiyonlarla birlikte gitmeyecek nüfus için uygun ekonomik çözümler içermesi,
- doğu-batı kara ulaşım aksları üzerinde akan taşımacılığa alternatif olarak, Bölge'nin içdenizi konumunda bulunan Marmara Denizi ve Boğazları'ndan daha ağırlıklı faydalanarak, kuzey-güney akışlı taşımacılığı getiren ve desantralizasyonu destekleyen bir ulaşım modelini esas alması,
- lojistik hizmetlerde optimizasyona gidilerek sistem verimliliği ve etkinliğinin arttırılmasını öngörmesi,
- desantralizasyona esas gösterilen fonksiyonlar için teşvik politikaları ve araçlarını kapsaması,
- desantralizasyon için tanımlanan alternatif alanlarda gerekli altyapı donanımlarının ve yerel hazırlıklıkların yapılmasına yönelik destekleri seferber edebilmesi,
- bölgesel potansiyellerin tanımlanması ve duyurulmasını öngören etkinliklere ve bölgesel buluşmaların düzenlenmesine yönelmesi,
- İstanbul desantralizasyonunun, kurulması beklenen Bölge Kalkınma Ajansları üzerinden yönetim ve yönetişimine geçişi sağlayıcı öğeleri içermesi

gerekmektedir.

Marmara Bölgesi'nde saptanan yerel ekonomik gelişme potansiyelinin; sermaye, bilgi, beceri, teknoloji ve pazar bağlantılı İstanbul birikimleri ile yerelde buluşturulması sonucu, hem İstanbul desantralizasyonuna hem de Marmara Bölgesi'nin gelişmesine; mekansal ve işlevsel açıdan dengeleyici yaklaşımlar ve modeller çerçevesinde, katkıda bulunulması mümkün olacaktır.

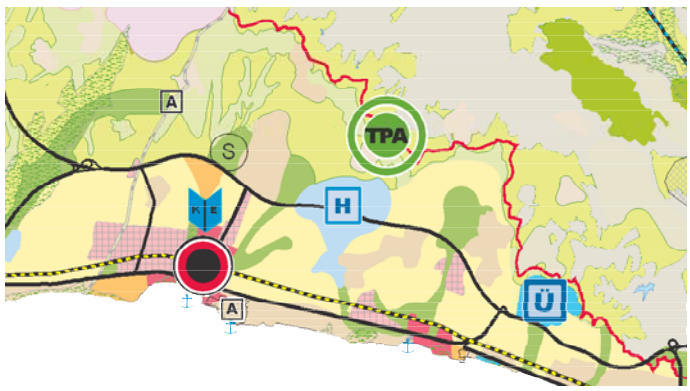
Herhangi bir müdahelede bulunulmaması ve mekansal gelişmenin kendi seyrine bırakılması halinde, Marmara Bölgesi'nde gerçekleşecek eksensel gelişme;

- İstanbul'un batı ve doğu kanatlarını açarak, batıda Edirne'ye ve doğuda Düzce'ye doğru uzanması,
- güneyde de Bursa'nın, batıda Bandırma ve Balıkesir'e, doğuda ise Eskişehir'e doğru uzanmasıdır.

Söz konusu gelişme eksenlerine eklentiler oluşturmak üzere; yatırım projeleriyle desteklenen,

- Bandırma-Çanakkale ve
- Balıkesir-Edremit uzantılarının

yakın gelecekte kendini göstermesi de beklenmektedir.



Dolayısıyla; kendi dinamikleriyle gelişen ve bu gelişimlerini ilerde de sürdürecek olan alanlar arasında;

- E-5 ve TEM boyunca İstanbul-Edirne Sanayi ve Ticaret Gelişme Koridoru,
- Bandırma-Karacabey-Mustafakemalpaşa-Susurluk-Balıkesir Aksı,
- Gemlik-Bursa-İnegöl-Bozüyük-Eskişehir Aksı,
- İzmit-Adapazarı-Düzce Aksı,
- İnegöl-Yenişehir Aksı,
- Bursa-Gemlik Aksı,
- Bursa-Karacabey Aksı

önplana çıkmakta ve bunlara,

- Bursa-Mustafakemalpaşa Aksı,
- Bandırma-Biga-Lapseki-Çanakkale Aksı,
- Balıkesir-Edremit Aksı

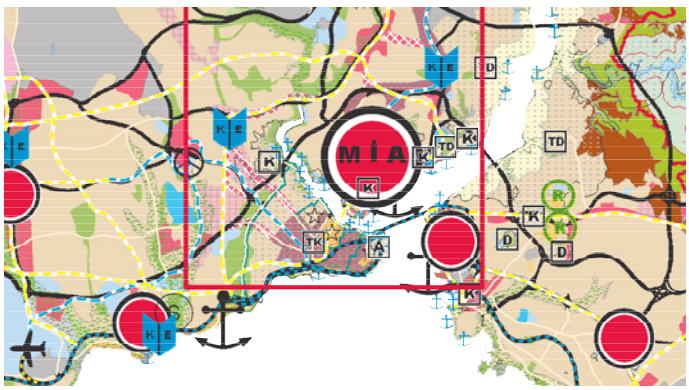
da dahil olmaktadır.

TCK dışında diğer uygulayıcı kuruluşlarca da yoğun kamu yatırım faaliyetinin sürdürülerek, İstanbul desantralizasyonunu Anadolu'nun içlerine doğru çekmek veya bu uzantılarda ara istasyonlar yaratmak üzere, Adapazarı-Bilecik-Bozüyük bağlantısının kurulması ve burasının bir kalkınma koridoruna dönüştürülmesi, bölgesel stratejilerin temelini oluşturmalıdır. Anılan koridora Karadeniz açılımı vermek üzere, Adapazarı-Karasu Aksı'nın geliştirilerek eklemlenmesi de, güçlü işlevsel ilişkilerin kurulması için gerekmektedir. Ayrıca, Bilecik'in Yenişehir Havaalanı'na ve Gemlik Limanı'na bağlantısının güçlendirilmesiyle dışa açılımı sağlanmalıdır.

Fiziki altyapı ve diğer hizmetleri kapsayan kamu yatırım programları çerçevesinde yürütülen uygulamalarla gerçekleşecek gelişmeler kapsamında;

- yapım aşamasında bulunan Edirne Mimar Sinan Havaalanı,
- Kapıkule Sınır Kapısı'nda yer seçimi tamamlanan Balkan Ticaret Merkezi,
- Bulgaristan ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri'nce Protokolleri tamamlanan İğneada Deniz Sınır Kapısı,
- altyapısı iyileştirilecek olan Kırklareli demiryolu,
- Sınır Kapısı'na duble yol ile ulaşılacak olan Kırklareli-Dereköy karayolu,
- yapım aşamasında bulunan Kepez Limanı,
- iyileştirmesi yapılan Tekirdağ (Barbaros) ve Bandırma Limanları ile yapım aşamasında bulunan Karasu Limanı,
- proje aşamasında bulunan İzmit Körfezi Geçiş Projesi,
- bitim aşamasında bulunan Bolu Dağı Tüneli,
- proje aşamasında bulunan Adapazarı-Düzce-K.Ereğlisi Demiryolu ile Tekirdağ Çevre Yolu

yer almaktadır.




Yukarıda belirtilen eksensel gelişmelere ve gelişme alanlarına zemin oluşturan; (tesis, liman gibi) önemli noktasal ve (tünel, yol gibi) doğrusal fiziki altyapı ve ulaşım projelerinin yanı sıra, mevcut olan fakat atıl konumda olması itibarıyla potansiyel kapasite arzeden (havaalanları, OSB v.b.) tesisler göz ardı edilmemelidir.

Hali hazırda faaliyetlerine devam eden, ancak deniz taşımacılığında bağlantı noktaları olarak büyük yatırımlar gerektirmeden işlevi ve verimliliği arttırılması gereken limanlar;

- Tekirdağ ve Barbaros,
- Marmara Ereğlisi,
- Bandırma ve Erdek,
- Derince,
- Eskihisar,
- Yenikapı,
- Gemlik ve Mudanya

Limanları'dır. Yük ve yolcu taşımacılığında güçlendirilmesi gereken bağlantı hatları ise;

- Yenikapı-Bandırma,
- Yenikapı-Mudanya,
- Yenikapı-Yalova,
- Tekirdağ-Bandırma,
- Tekirdağ-Erdek ve
- Lapseki-Gelibolu

denizyolu hatları ile

- Gelibolu-Keşan,
- Tekirdağ-Yunanistan,
- Bilecik-Yenişehir,
- Biga-Çan-Çanakkale-Balıkesir,
- Çanakkale-Edremit ve
- Balıkesir-İzmir

karayolu güzergahlarıdır.

Marmara Bölgesi için sistem içi optimizasyonu yukarıda stratejik yaklaşımlarla kurgularken, Bölge'nin dış Dünya ile ilişkilerini güçlendirmek üzere; kuzeybatıda Bulgaristan ve Yunanistan'a, kuzeyde Karadeniz Havzası'na, doğuda İç Anadolu'ya ve güneyde Ege ve Orta Anadolu'ya açılım verecek arterlerin geliştirilmesi önem arzetmektedir.

Bölgede, potansiyel kapasite barındıran ve sivil havacılıkta hizmet veren Çorlu, Edremit ve Yenişehir Havaalanları ile askeri kullanımda bulunan Balıkesir ve Cengiz Topel Havaalanları'ndan daha etkinlikle yararlanılmalıdır.

Atıl kapasiteye sahip olan ve yeni yatırımcılara olanak sağlayan organize sanayi bölgeleri arasında,

- Tekirdağ İli'nde; Malkara ve Hayrabolu OSB'leri,
- Edirne İli'nde; Edirne OSB,
- Kırklareli İli'nde; Asray Özel OSB,
- Sakarya İli'nde; Sakarya 3. OSB,
- Bursa İli'nde; Bursa Deri OSB, Kestel OSB, Yenişehir OSB ve Demirtaş OSB,
- Çanakkale İli'nde; Biga OSB,
- Bilecik İli'nde; Bozüyük OSB, Pazaryeri OSB ve Söğüt OSB ile
- Balıkesir İli'nde; Balıkesir OSB ve Gönen Deri OSB

bulunmaktadır. Yukarıda listelenen OSB kapasitelerinin İstanbul sanayisinin desantralizasyonu amacıyla kullanılmasının sağlanması gerekmektedir.

Marmara Bölgesi'nin kendi dinamikleriyle gerçekleşmesi beklenen gelişme aksları ve yatırımlarla oluşturulacak kalkınma koridorları ile doğal nitelikleri korunması gereken alanların birbirine yaklaştıkları veya komşu oldukları mekanlarda, doğaya duyarlı gelişmeyi sağlamak üzere, özel önlemlerin alınması söz konusu olacaktır. Gelişme süreci içerisinde karakterleri korunarak varlıklarını sürdürmesi gereken alanlar, bölgesel sistemin önemli yaşam destek kaynaklarını içlerinde barındırmaktadır.

Bu itibarla;

- Edirne İli'nde Tabiatı Koruma Alanı olan Gala Gölü ve Meriç Havzası,
- Çanakkale İli'nde Milli Park olan Gelibolu Yarımadası,
- Kırlareli İli'nde Istranca Dağları ile Yaban Hayatı Koruma Sahası, Doğal Sit ve Tabiatı Koruma Alanı olan İğneada,
- Bursa İli'nde Milli Park ve Doğal Sit olan Uludağ, Ramsar Anlaşması'na giren Uluabat Gölü, Doğal Sit olan İznik Gölü,
- Balıkesir İli'nde Ramsar Anlaşması'na giren, Milli Park, Doğal Sit ve Yaban Hayatı Koruma Sahası olan Manyas Gölü ve Kocaçay Deltası ile Milli Park ve Tabiatı Koruma Alanı olan Kaz Dağları ve Doğal Sit olan Marmara Adaları,
- Sakarya İli'nde Doğal Sit ve İçme - Kullanma Suyu Kaynağı olan Sapanca Gölü ile Doğal Sit ve Yaban Hayatı Koruma Sahası olan Sakarya Deltası,
- Çanakkale İli'nde Doğal Sit olan Saroz Körfezi ve Çanakkale Ormanları,
- İstanbul, Kırklareli ve Tekirdağ İlleri'ne yayılan Terkos Havzası

gelişme eğilimleri ve kalkınma girişimleri karşısında; sürdürülebilirlik adına özel önlemler alınması gereken alanları oluşturmaktadır. Yukarıda listelenen doğal kaynakların Marmara Bölgesi'nin yaşam destek sistemleri olarak varlıklarını sürdürebilmeleri doğrultusunda gerekli önlemlerin alınarak; ekoloji-ekonomi çatışmasını "çevre-gelişme" dengesine dayalı yönetim modellerini uygulayarak çözümlemek, en uygun stratejik yaklaşım olacaktır.

## VI. MEKANSAL GELİŞMEYE YÖNELİK STRATEJİLER

İstanbul yayılarak büyüyen kent olmanın ötesinde; saçaklanan ve kısa mesafelere sıçrayan ancak zamanla bunlarla birleşerek, komşu illerin sınırlarının ötesine taşan biçimde genişlemiştir. Gecekondu, site, uydu kent biçimde ortaya çıkan konutlar, özellikle sanayi bölgelerinde yoğunlaşan tesisler, alış-veriş merkezleri, üniversite yerleşkeleri, önemli şirketlerin operasyon üstleri gibi büyük parçalar halinde kendisine eklenen yapılaşmalarla İstanbul; batıda Çorlu-Çerkezköy, doğuda Gebze-Kocaeli'ye kadar uzanan koridor boyunca yayılmış ve bir "mega kent" haline gelmiştir. Bu süreç boyunca; kentsellik anlayışı yerine, merkeze odaklanan ve bu nedenle eşitsiz sosyo-mekansal yapıların ortaya çıkmasına neden olan, parçacı bir kentsel gelişme olgusu izlenmiştir.

İstanbul bugün iki ana altbölge olarak tanımlanan Anadolu ve Avrupa yakalarına yayılmış bir yerleşim yapısına sahiptir. Her iki altbölge tek bir sistem şeklinde çalışmakla beraber, İstanbul içinde en önemli doğal eşik olarak görülen Boğaz, bu iki alt bölgeyi birbirinden fiziksel olarak ayırmaktadır. Sonuçta dengesiz dağılımlı işlevler üstlenen bu altbölgeler, deniz yolu ve köprü geçişleri üzerinden Boğaz'ı aşarak birbirileri ile etkileşim kurabilmektedir. Dolayısıyla, Boğaz'da aşırı geçişlerde bir "şişe ağzı" etkisi söz konusu olmakta ve kentsel sistemin rasyonel ve etkin çalışması; özellikle de işlevlerin dengesiz dağılımı nedeniyle geçiş sırasında yaşanan araç yığılmaları ve trafik sıkışmaları sonucu, büyük oranda engellenmektedir.

Yukarıda belirtilen sorunlara ve nedenlerine dayanarak, İstanbul Metropolü için düşünülecek olan makroformu, kentsel sistemin üzerindeki "şişe ağzı" etkisini en düşük düzeye indirmeyi amaçlayacak ve optimal dağılımlara yönelecek mekansal gelişme stratejilerine göre belirlemenin doğru olacağı açıktır. Bu noktadan hareketle, tercih edilebilecek stratejiler;

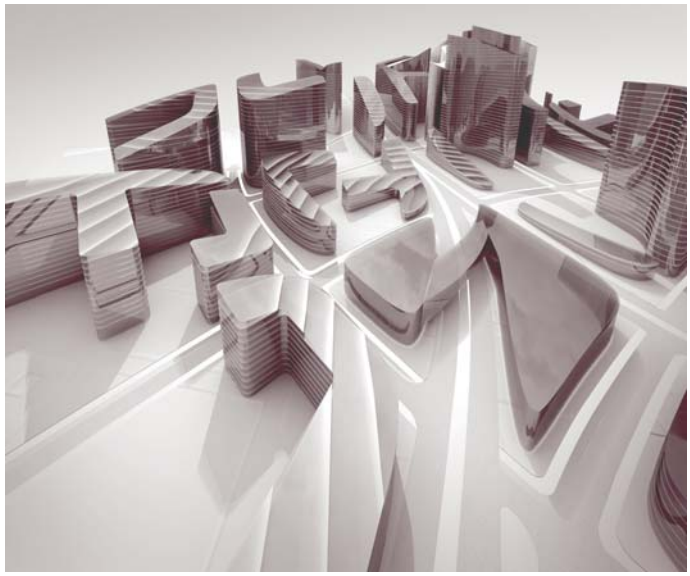
- İstanbul Metropolü'nün kentsel büyüme ve gelişmesini batıya doğru yönlendirerek, kentsel sistemdeki iç hareketliliğin Boğaz aşan hatları kullanma oranını düşürmek ve
- raylı sistemlere öncelik veren ve deniz ulaşımını da entegre eden güçlü bir ulaşım sisteminin kurularak, Boğaz aşan hareketlerde tıkanma yaşanmamasını sağlamak

olmalıdır.

İstanbul'un nüfusuna her yıl yaklaşık yarım milyon insanın eklenmesi gerçeğinden hareketle, ilerki yıllarda yoğun yerleşim dokusunun oluşturduğu mekansal kütlenin, sürdürülebilirlik koşulları elverdiği oranda; hangi modele dayalı olarak ve hangi yönde büyüyeceği ve nasıl bir form alacağı belirlenmeli ve bu bağlamda öngörülen büyümeyi yönlendirecek altyapı sisteminin tanımlanması sağlanmalıdır. Kentin mevcut dokusu üzerindeki aşırı yığılmalar ve yoğunlaşmalar ile kuzeye doğru yönelmiş olan yerleşme eğilimlerinin devam edeceğine dair izlenimler, İstanbul'un geleceği üzerinde büyük kuşkular yaratmaktadır.

İstanbul'un kuzeye doğru büyümesinin yaşam destek sistemlerinin korunması açısından büyük sakıncalar taşımasından ötürü, kentin yatay doğrusal eksen boyunca sıçramalı ve çok merkezli mekansal birimler oluşturarak ve böylelikle mekansal dengelenmeyi sağlayarak gelişmesi, en akılcı yaklaşım olacaktır. Mekansal kütlenin doğrusal bir modele dayandırılarak büyümesi nedeniyle kent içi mesafeler uzayacağından; böylesine bir strateji için gerekli olan, hızlı ve güçlü yatay raylı ulaşım olanakları ile sistemin etkin kılınmasıdır.

Yerleşim kütlesinin iç yapısına ilişkin olarak önem arz eden konu, sistemdeki dengesiz yoğunluk dağılımıdır. Merkezi İş Alanı'na ve konut alanlarına gelen baskıların her geçen gün artması, tıkanmaların ve yetersizliklerin de artması anlamına geldiğinden; bu trendlerin İstanbul'u giderek yavaşlayan, verimsizleşen, etkinsizleşen ve kilitlenen bir sürece sokmasından duyulan kaygıların, izlenecek uygun stratejilerle giderilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, yeni gelişme modelinde yoğunluk dağılımı; noktasal aşırı yüklenmeler getirmeyecek ve özellikle çok merkezli ve çok odaklı mekanların üstlendikleri işlevlerle tutarlı değişkenlikler gösterecek yapıda ortaya konulmalıdır.



Bu itibarla;

- Tarihi Yarımada, Haliç, Galata, Beyoğlu, Şişli-Maslak eksenli MİA bölgesi ile Kadıköy-Üsküdar ve Boğaziçi'nin oluşturduğu geleneksel çekirdek alan ve ağırlıklı merkez mekan sistemi, kademeli bir yapıda yeniden düzenlenmeli,
- yerleşim kütlesinin daha büyük ve yoğun olan Batı yakasında, daha çok alt merkezler ve yoğunluk dağılımları yaratılmalı,
- Boğaziçi sahilleri boyunca olduğu kadar; yine Batı yakasında Esenler, Avcılar ve Beylikdüzü v.b. yerleşim alanları ile Doğu yakasında Ümraniye ve Dudullu'daki yoğun yapılaşmalar frenlenmeli,
- Formula 1 Alanı ve Olimpiyat Köyü gibi doğal eşiklere yönelik benzer gelişmeler ile sanayinin Hadımköy'de odaklanmasının ve üst gelir düzeyi konut alanlarının Çekmeköy gibi orman alanlarına yayılmasının ve yapılaşmaların su havzalarına doğru kaymasının önüne geçilmeli,
- aşırı yük altında olan Fatih, Bayrampaşa, Beyoğlu, Kadıköy, Beşiktaş, Kağıthane, Eminönü, Zeytinburnu, Üsküdar ve Bakırköy gibi ilçeler ile Batı yakasında MİA-TEM otoyolu ile Küçükçekmece arasındaki bölgede nüfus yoğunluğu düşürülmeli,
- deprem riski olan Büyükçekmece'nin sahil kısmı, Avcılar, Zeytinburnu, Bakırköy, Bahçelievler, Fatih, Eminönü ile kısmen Üsküdar ve Ümraniye'nin yanı sıra Kadıköy, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla ve Adalar gibi alanlarda gerekli önlemler alınmalıdır.

Metropolün doğal ve insan yapısı eşiklere dayandırılmış kademeli mekansal kümeler sistemi tanımlanarak, hem kümeler arası ilişkilerde hem de kümelerin iç yapılarında düzenlemelere gidilmeli ve kentsel sistem rasyonalize edilmelidir. Genişliği genelde 12 km'yi geçmeyen, uzunluğu ise yaklaşık 100 km'yi bulan doğrusal makroformun, kabul edilebilir bir nüfus artışı ile birlikte batıya doğru uzanması gerekecektir. Bu yatay doğrusal kentsel sistemin omurgasını, tek merkezli gelişme yerine çoklu ve kademeli merkezlere paralel olarak geliştirilecek kademeli ulaşım ağı oluşturmalıdır.

Böylelikle metropol geneline hizmet edecek yeni fonksiyon alanlarının, ana ulaşım omurgasına en uygun aralıklarla oturtulmasıyla mekansal optimizasyona gidilebilecektir. Ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik sürelerinin ve maliyetlerin olası en düşük düzeye çekilmesiyle; kentsel sistemin çalışma hızı artacak, faaliyetler daha da işlerlik kazanacak, verimlilik yükselecek ve ilişkilerde, üretimde ve hizmetlerde etkinlik artacaktır. Sağlıklı organizmaların, işleyişlerin ve mekanizmaların, yaşayan kentsel sistemler bütününde harekete geçmesiyle sinerji yaratılabilecek ve İstanbul Metropolü, yapısal yetersizliklerini ve olumsuzluklarını gidererek, küresel rekabette güçlenebilecektir.

Bu itibarla; kontrolsüz gelişmeler sonucu aşırı büyüyen şehir merkezine alternatif olmak üzere, güçlü altyapı ve ulaşım bağlantılarıyla ön plana çıkan çekim odakları yaratılarak, yoğunluk seyreltilmesine gidilmelidir. Kamu kurum ve kuruluşlarının tek merkezden çıkartılması ve alt merkezlere dağıtılması yine bu kapsamda ele alınmalı ve geleneksel kent dokusu halen bünyesinde gereksiz yere barındırdığı sanayi, imalat, depolama gibi işlevlerden arındırılmalıdır.

Bütüncül planlamanın gereği olarak; yeni yatırımlar ve yapılaşmalar, toplu konut ve altyapı projeleri ile kentsel hizmet birimleri ve donatılar; yatay doğrusal eksen üzerinde çok merkezli ve dengeli gelişme yaklaşımına dayanan mekansal modeli destekleyecek şekilde organize edilmelidir. Uygun konut kredileri nedeniyle hızlanan ve şehrin her tarafına yayılan yüksek yoğunluklu konut yerleşimleri ile bağımsız kararlar ve parçacıl planlarla yapılan güçlü ve yoğun noktasal yatırımların yaratacağı "bütünlüğü bozma" tehlikesinin önüne geçilmelidir.

Aksi taktirde İstanbul'un aşırı yığılmaların neden olduğu boğulmalardan ve giderek artan toplumsal maliyetlerden kurtulması mümkün olamayacaktır.

İstanbul Metropolü'nün planlanmasında; ekolojik sürdürülebilirlik gerekleri göz önünde bulundurularak, doğal ve yapay eşiklere göre tanımlanmış mekansal kümelerin ve alt kümelerin belirlenmesi ve kademeli mekansal kümeler sistemi için stratejik kararların geliştirilmesi esas alınmalıdır. Söz konusu yaklaşımın takip edilerek oluşturulacak stratejilerin kapsamında:

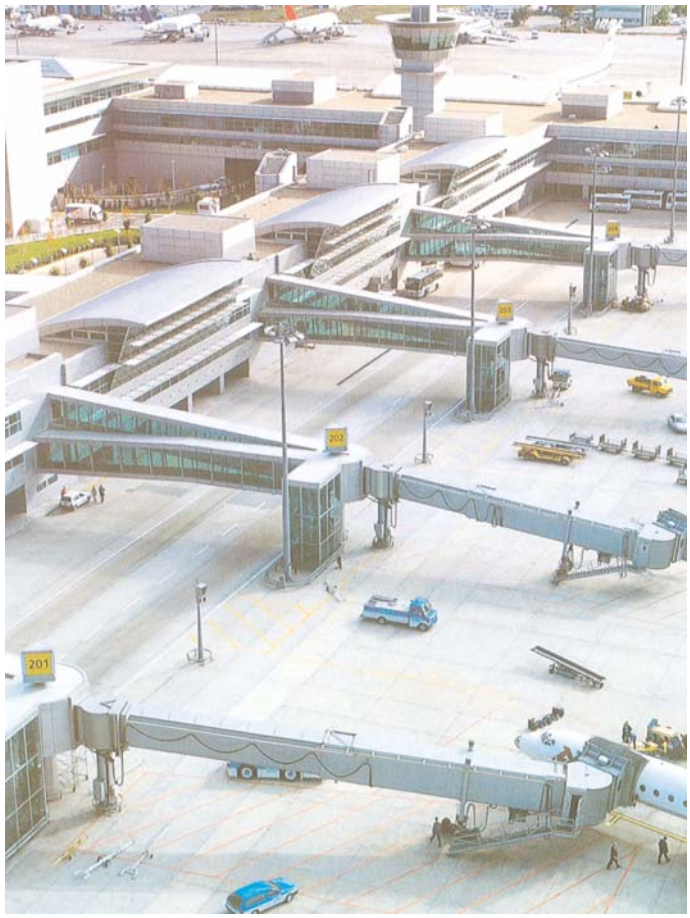
- ana yerleşim kütlesinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasına,
- İstanbul'un küresel vizyon öğeleri için yer seçilmesine,
- işlevsel mekansal sistemin Marmara Bölgesi ile bütünleşmesine,
- sağlıklı makroform modelinin tanımlanmasına,
- kentsel yaşama verimlilik kazandırılmasına,
- depremselliğe yönelik dönüşümlerin tamamlanmasına

ilişkin yönlendirmeler yer almalıdır.

Ana yerleşim kütlesinin oluşturduğu organizmanın sağlıklı bir yapıya kavuşturulması için;

- Batıya doğru büyüme gereğinin Göller Arası, Büyükçekmece Batısı ve Küçükçekmece-Boğaz Alt kümelerinin dikkate alınarak yapılması,
- Batı-doğu yönünde doğrusal büyümenin gerçekleşmesi için, gerekli alanların planlı bir yaklaşımla hazırlanarak altyapının üstyapıdan önce gerçekleştirilmesi ve gelişmeyi yönlendirmesinin sağlanması,
- sıçramalı yoğunluk dağılımına dayalı büyümede raylı ve diğer toplu taşıma sistemlerinin yoğunluk merkezlerinin tanımlaması ve
- işyeri-konut dengesinin büyük kümelerde aynı oranda dağılımının sağlanması

gerekmektedir.



İstanbul'un küresel vizyon öğeleri için yer seçilmine ilişkin olarak;

- finans ve yönetim merkezi ile prestij konutlarının,
- bilim, eğitim, araştırma, teknoloji ve üretim faaliyetlerinin,
- kültür, turizm ve konaklama tesislerinin

entegre olduğu mekansal kümeler, yeni fonksiyon alanları olarak geliştirilmelidir.

Mekansal sistemin Marmara Bölgesi ile bütünleşerek gelişmesi konusunda yapılması gerekenler;

- öncelikle İstanbul'un küresel vizyon dışında kalan fonksiyonlardan arındırılması ve bunların Bölge'ye desantralize edilmesi,
- bölge'nin potansiyellerini ve sinerji yaratabilecek kaynaklarını açığa çıkartacak desantralizasyonların gerçekleştirilmesi,
- yeni fonksiyonlara yer açılmasına hizmet etmek üzere kentte gerekli desantralizasyonlara gidilmesidir.

Sağlıklı makroform modelinin tanımlanması için mekansal kümeler çevresel sürdürülebilirliğe göre belirlenmeli ve bu kümelerin içerdikleri alt kümelerin de tanımlanmasına gidilmelidir. Tanımlanan altkümelerle tutarlı olmak üzere;

- alt merkezler oluşturulmalı,
- tüm sistemi kaldıracak güçlü ve toplu taşım ağırlıklı bir ulaşım sistemi kurulmalı,
- ana fonksiyon alanları ulaşım sistemine doğrudan entegre olacak şekilde konumlandırılmalı,
- Uygulayıcı kurumların altyapı, toplu konut vb. amaçlarla arazi kullanım eğilimleri sistem bütünlüğüne uyum sağlamak üzere projelendirilerek gerçekleştirilmelidir.

İşlevlere optimum mekansal dağılım getirerek, kentsel sisteme ve yaşama verimlilik kazandırmak üzere yapılması gerekenler;

- doğu-batı ekseni doğrultusunda yatay olarak uzanan hızlı ve güçlü bir raylı sistem hattının belirlenerek, bu hattın kentin gelecekteki omurgasını oluşturması,
- dikeyde ana raylı sisteme bağlanan toplu taşım sistemlerinin belirlenmesi ve oluşturulması,
- karayolu sisteminin de kademeli bir yapıda tanımlanması ve kurulması,
- deniz, kara ve raylı sistem entegrasyonunun sağlanmasıdır.

Depreme yönelik olarak ise; riskli olan bölgelerden yaklaşık 200,000 kişilik desantralizasyon yapılmalı ve dönüşümler tamamlanarak, gelişme mekanlarında yeni toplu konut alanları hazırlanmalıdır.

## V. SONUÇ

Yaşayanları için büyük tehdit oluşturan deprem tehlikesinin yanı sıra; başta su kaynakları ve ormanlar olmak üzere, günden güne yitidiği yaşam destek sistemlerine rağmen giderek büyüyen nüfusuyla ve bunun getirdiği ek işlevsel yükümlülüklerle kendi varlığını riske sokan İstanbul, bütününden koparcasına ülke düzeyinde sosyo-ekonomik gelişmişlik farkının açılmasında kutup başı konumunu kesintisizce sürdürmektedir. Bu süreç içerisinde iç verimliliğinden de giderek kaybeden İstanbul Metropolü'nün sorunlarının çözümü; özellikle Marmara Bölgesi ve ülkenin her bir köşesindeki ekonomik kalkınma potansiyellerinin İstanbul'un gerekli katkılarının da alınarak, yerinde ve yerelde değerlendirilmesinde; dolayısıyla, İstanbul'a yönelen akışların frenlenmesinde ve yığılmaların önlenmesinde yatmaktadır.

Ulusal sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyinin İstanbul İli'nin gelişmişlik düzeyine çıkartılabilmesi, bölgeler arası dengesizliği giderebilecek sosyo-ekonomik unsurların ötesinde mekansal unsurları da içeren ülke ve bölge planlarının yapılarak, bunların siyasi ve idari iradenin ödünsüz desteğiyle uygulanmasına bağlıdır. Baskı gruplarının arzusu doğrultusunda kararların alınması halinde, kısa vadede kaybedilecek bir İstanbul'un stratejik kararların alınarak uygulanması halinde uzun vadede getirisi ise; sürdürülebilir ve rekabet edebilir bir küresel metropolün yaratılması ile ülkenin diğer bölgelerinin ve yörelerinin gelişmişlik düzeylerinin de yükseltilmesine katkıda bulunarak toplumsal refahın arttırılması olacaktır. ■


Prof. Hüseyin **KAPTAN** — İMP Proje Yürütücüsü
Doç. Dr. K. Taylan **DERİCİOĞLU** — İMP - Ülke ve Bölge Planlama / Eşgüdüm ve Strateji Grupları Yürütücüsü

Dr. Sultan **GÜNDÜZ**
Sinan **ÖZDEN**
Alper **ACAR**
Güven **ERTEN**
Gökhan **İŞGÖR**
Serkan **BAŞ**
Pınar **KÜÇÜKKILIÇ**
Zeren **ÖZTURAN**
Funda **K. EVREN**
Özge **İMREK**
Anıl **SARICAN**
Serkan **YILMAZ**

İrfan **AYDIN**
Serdar **ŞENOL**
Semih Nogay **ER**
Emrah **ENGİNDENİZ**
Ulaş **AKIN**
Elif **KISAR**
A. Dilan **KÖSELER**
Burcu **ATAOĞLU**
Başak **Ç. URAZ**
Emre **ŞAHİN**
Ian A. **ELLIOTT**
Yiğit **ADAM**

İMP - Ülke ve Bölge Planlama / Eşgüdüm ve Strateji Grupları