



İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI

İTİP

**METROPOLİTEN PLANLAMA VE
KENTSEL TASARIM MERKEZİ**

ISTANBUL METROPOLITAN MUNICIPALITY
METROPOLITAN PLANNING & URBAN DESIGN CENTER



DİSİPLİNLER ARASI İŞBİRLİĞİ

- Ülke ve Bölge Planlama Grubu
- Demografi Grubu
- Doğal Yapı Grubu
- Ticaret ve Hizmetler Grubu
- Sanayi Grubu
- Konut ve Yaşam Kalitesi Grubu
- Kültür Endüstrileri Grubu
- Ulaşım Grubu
- Lojistik Grubu
- Eşgüdüm ve Strateji Grubu
- Metropoliten Planlama Grubu
- Kentsel Tasarım ve Yarışmalar Grubu
- Coğrafi Bilgi Sistemleri Grubu



- “Yeni” tür bir organizasyon...
- Kent yönetimi ile planlaması için “arayüz”...
- Bilimsel ve uygulamalı bilgilerin
“buluşma noktası”...
- “Dinamik
kurumsallaşma” süreci...
- “Yenilikçilik” mutfağı...



SEKTÖREL
ARAŞTIRMA

KAMU
KURUMLARINA
TEKNİK DESTEK

ULUSLAR ARASI
İLİŞKİLER VE
ETKİNLİKLER

ÇOK
DİSİPLİNLİ
EKİP VE
SİNERJİ

FARKLI
TÜRLERDE
PLAN
YAPIMI

KAPASİTE

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
İMP
METROPOLİTEN PLANLAMA VE
KENTSEL TASARIM MERKEZİ
İSTANBUL METROPOLİTAN MUNICIPALITY
METROPOLITAN PLANNING & URBAN DESIGN CENTER

CBS TABANLI
KENT ENVANTERİ
OLUŞTURMA

İLERİ TEKNOLOJİ
UYGULAMALARI

KAMU+ÖZEL+STK
BULUŞTURMA

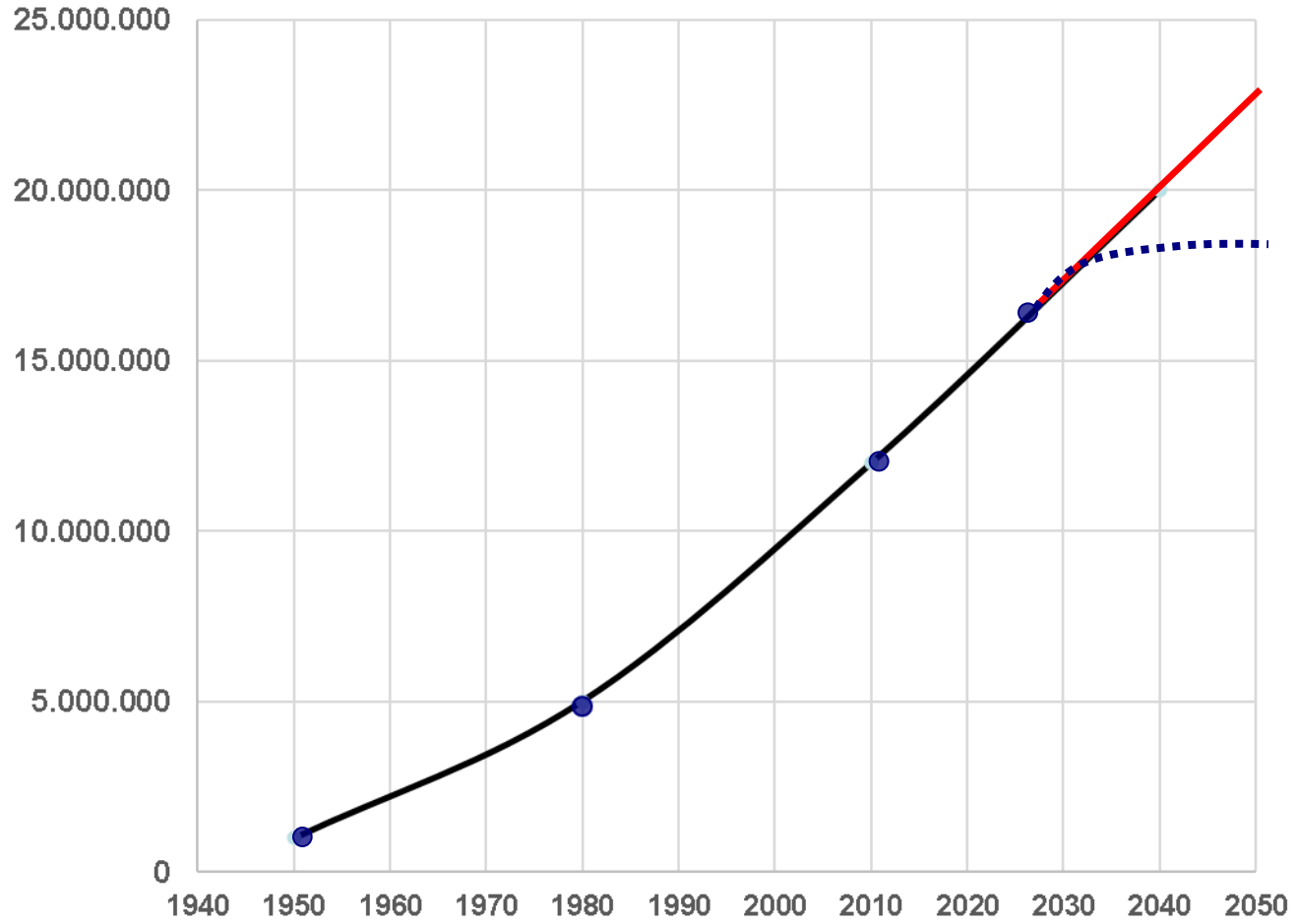
ÖĞRENİM
DESTEK VE
KAPASİTE
GELİŞTİRME



An aerial photograph of the Istanbul region, showing the Bosphorus Strait and surrounding land. The water is a deep blue, and the land is a mix of green and brown, indicating vegetation and urban areas. The title is overlaid on a dark blue rectangular background.

1/100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANI

İstanbul Nüfus Artışı



İSTANBUL'UN MEKANSAL GELİŞİMİ

YILLAR **Nüfus Milyon**

1980 **5**

1990 **7**

2000 **10.4**

2020 **15.5**

2030 **projeksiyon** **22-25**

2020
2000

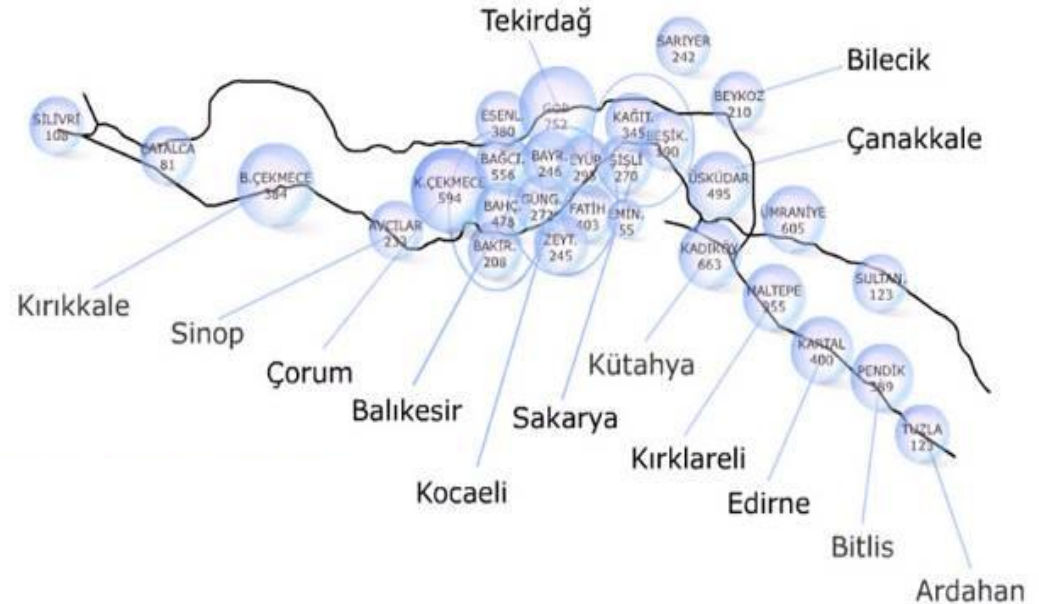
Mevcut eğilime neden olan en önemli faktör **GÖÇ!**



133 milyar \$
yıllık gelir ile
İstanbul
127 ülke
ekonomisinden
büyük

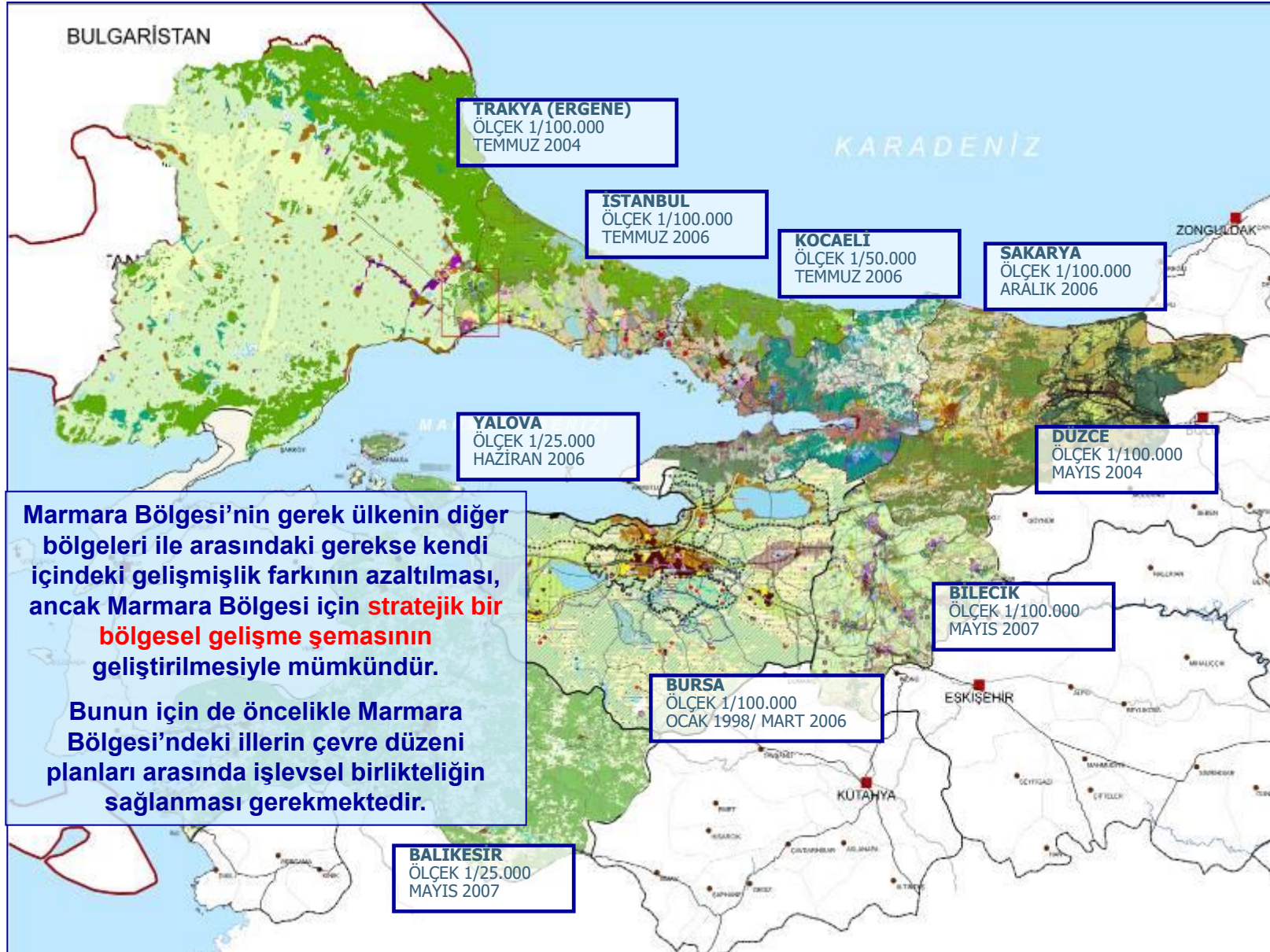
PwC "The Largest City Economies in the World in 2005 and 2020"

Nüfusu
26 Avrupa Birliği Ülkesinin
20 sinden daha büyük

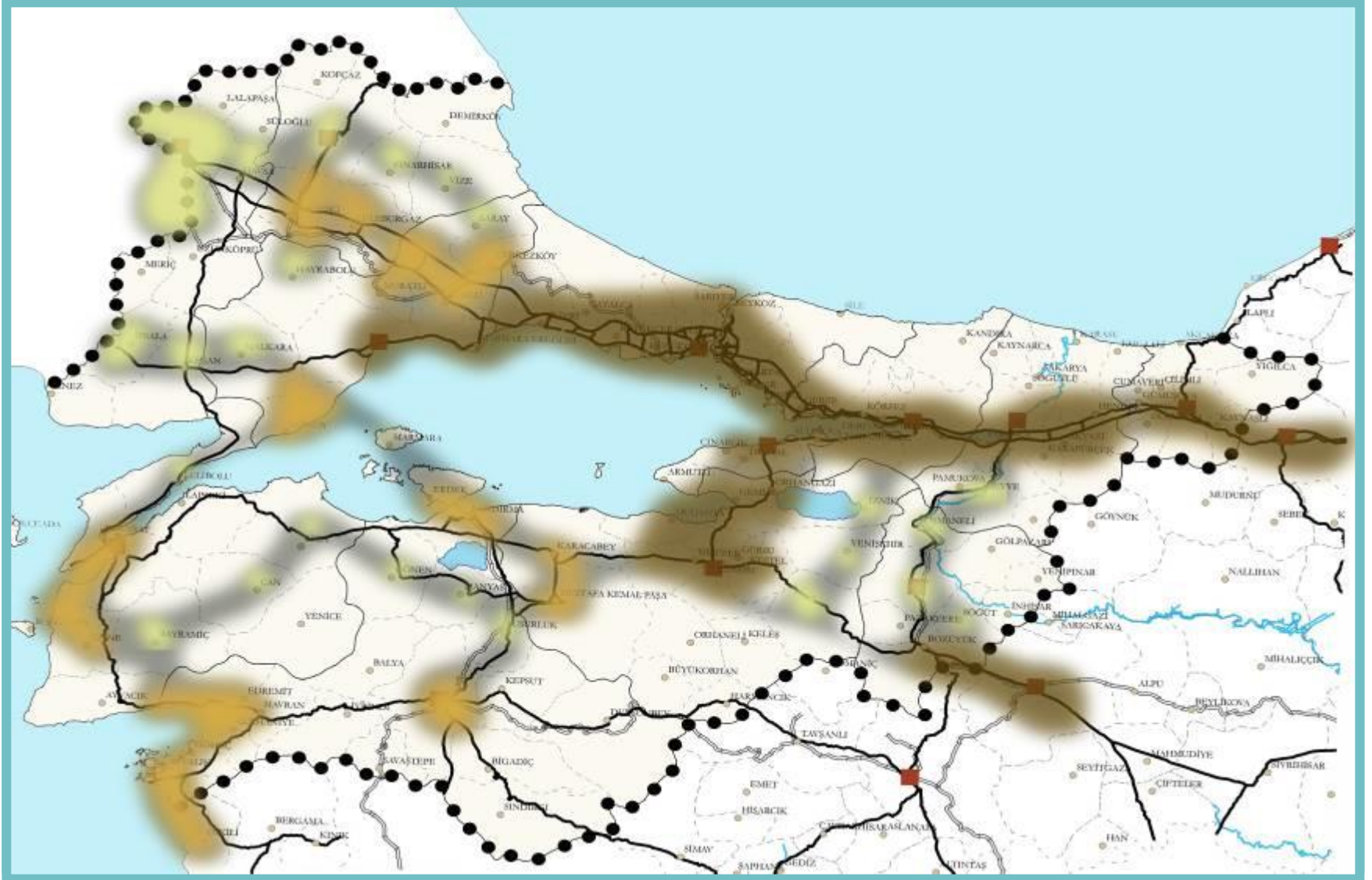


ÜLKESEL
VE
BÖLGESEL YAKLAŞIMLAR
"YENİ ÇEKİM ODAKLARI"

ÇEVRE DÜZENİ PLANLARI MOZAIĞI



BÖLGESEL ANALİZ ÇALIŞMALARI



BÖLGESEL YAKLAŞIM



- ✚ Batıda; koruma alanları, tarım alanları ve tarıma dayalı sanayilerden oluşan **yeşil bandın** korunması,
- ✚ Doğuda; Bölge'nin kuzey ve güneyindeki **sanayi ve ticaret akslarının** Bilecik-Adapazarı arasında dikey bir aks oluşturularak bağlanması.

Bu yaklaşımda hedeflenen;

- ✚ İstanbul'daki yığılmanın Anadolu yönünde olabilecek sıçramaları için akış rahatlığı sağlamak

Marmara Bölgesi'nde

Çok Merkezli ve Dengeli Mekansal Gelişme'nin Sağlanması

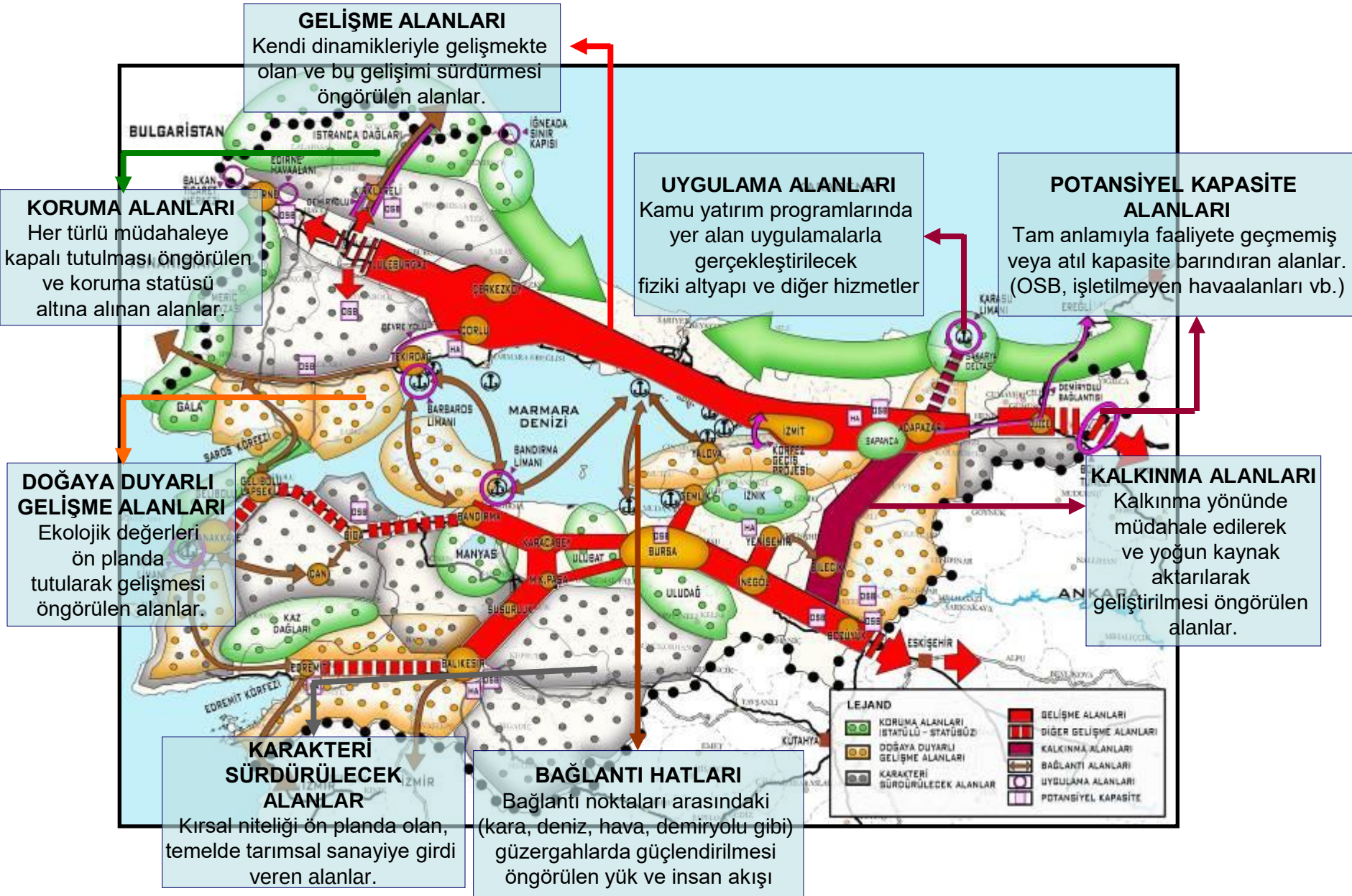
İstanbul ve Bölge'nin Reorganizasyonu

İstanbul'da yer seçmiş olan ancak **güncel ilişkiler bütününde artık İstanbul'da bulunmakla bir üstünlük elde edemeyen** işletme ve faaliyetlerin

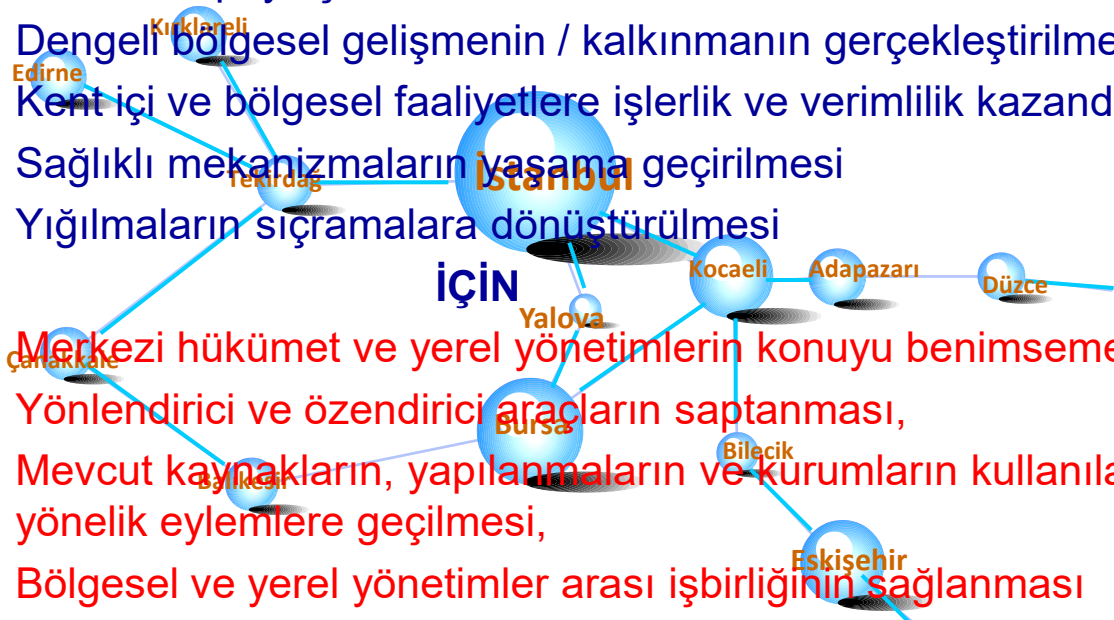
İstanbul'da yer seçmeyi düşünen, fakat **en az aynı getiri düzeyini ülkenin ve Marmara Bölgesi'nin diğer yerlerinde konumlanarak yakalayabilecek** olan, potansiyel işletme ve faaliyetlerin

ÖNCELİKLE MARMARA BÖLGESİ OLMAK ÜZERE ÜLKE GENELİNE YÖNLENDİRİLMESİ

SONUÇ: BÖLGESEL EYLEM ALANLARI ŞEMASI



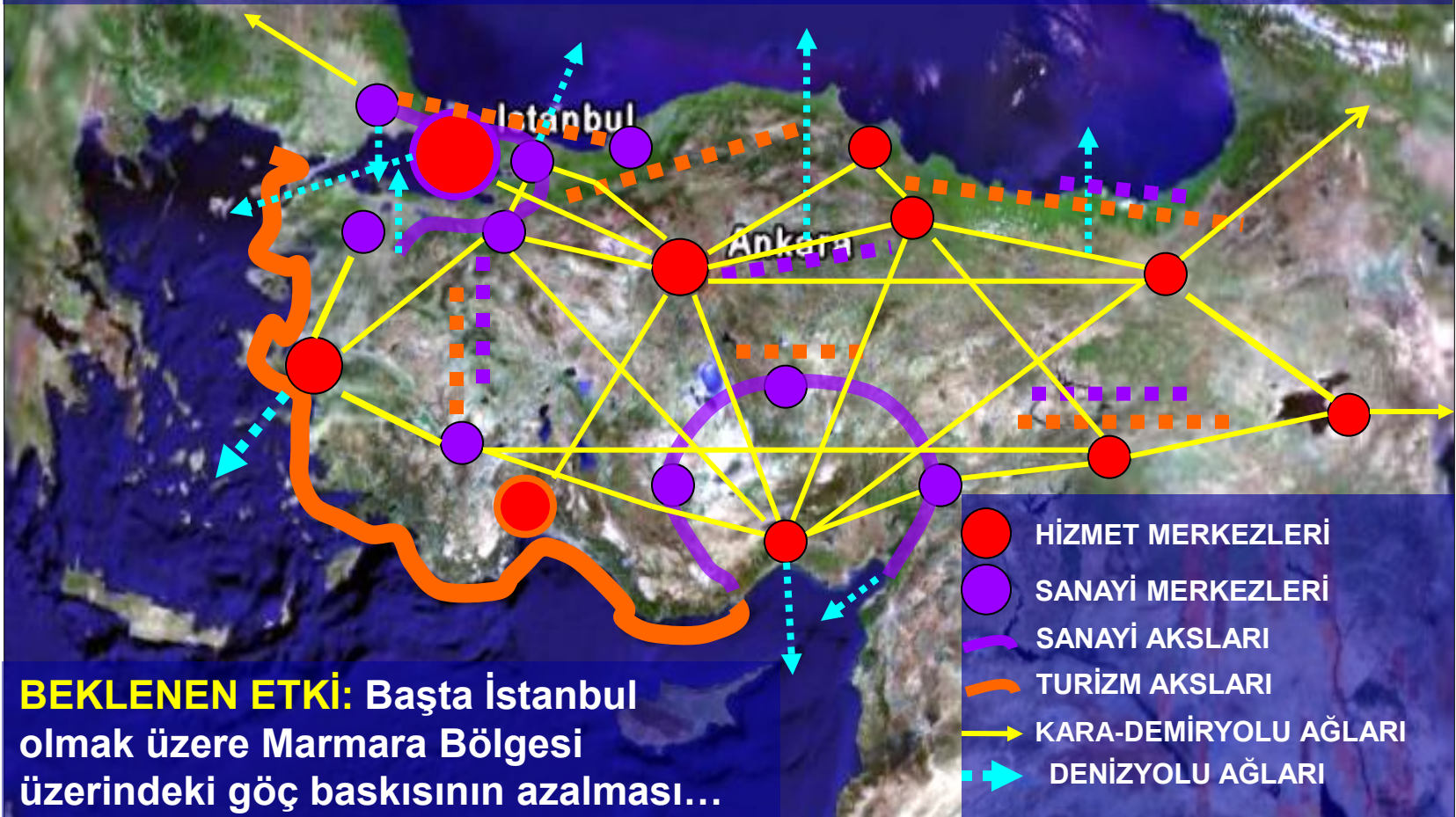
BÖLGESEL YAKLAŞIM SONUÇLARI

- İstanbul'un birikimlerinden diğer illerin yararlanması
 - Diğer illerin İstanbul'un yükünü hafifletmesi
 - Yararların paylaşılması
 - Dengeli bölgesel gelişmenin / kalkınmanın gerçekleştirilmesi
 - Kent içi ve bölgesel faaliyetlere işlerlik ve verimlilik kazandırılması
 - Sağlıklı mekanizmaların yasama geçirilmesi
 - Yığılmaların sıçramalara dönüştürülmesi
- 
- İÇİN**
- Merkezi hükümet ve yerel yönetimlerin konuyu benimsemesi,
 - Yönlendirici ve özendirici araçların saptanması,
 - Mevcut kaynakların, yapıların ve kurumların kullanılarak, hedefe yönelik eylemlere geçilmesi,
 - Bölgesel ve yerel yönetimler arası işbirliğinin sağlanması
 - Yerel katılımcılar arası işbirliğinin sağlanması (Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği, Bölge Kalkınma Ajansları, belediyeler, ticaret ve sanayi odaları, girişimci ve yatırımcılar, iş ve finans çevreleri).

GEREKMEKTEDİR

İHTİSASLAŞMIŞ KENTLER YAKLAŞIMI / ÜLKESEL

İstanbul'un üst düzey hizmetlerde yoğunlaşmış bir merkez fonksiyonu üstlenmesi; mevcut sanayinin yapısal dönüşüm geçirerek, öngörülen vizyonla uyuşmayan sektörlerin Bölge ve Anadolu'ya yönlendirilmesi. Ülke genelinde dünya ile entegrasyonu sağlanmış ve İstanbul'un yükünü hafifletecek sanayi ve hizmet merkezlerinin desteklenmesi/geliştirilmesi.



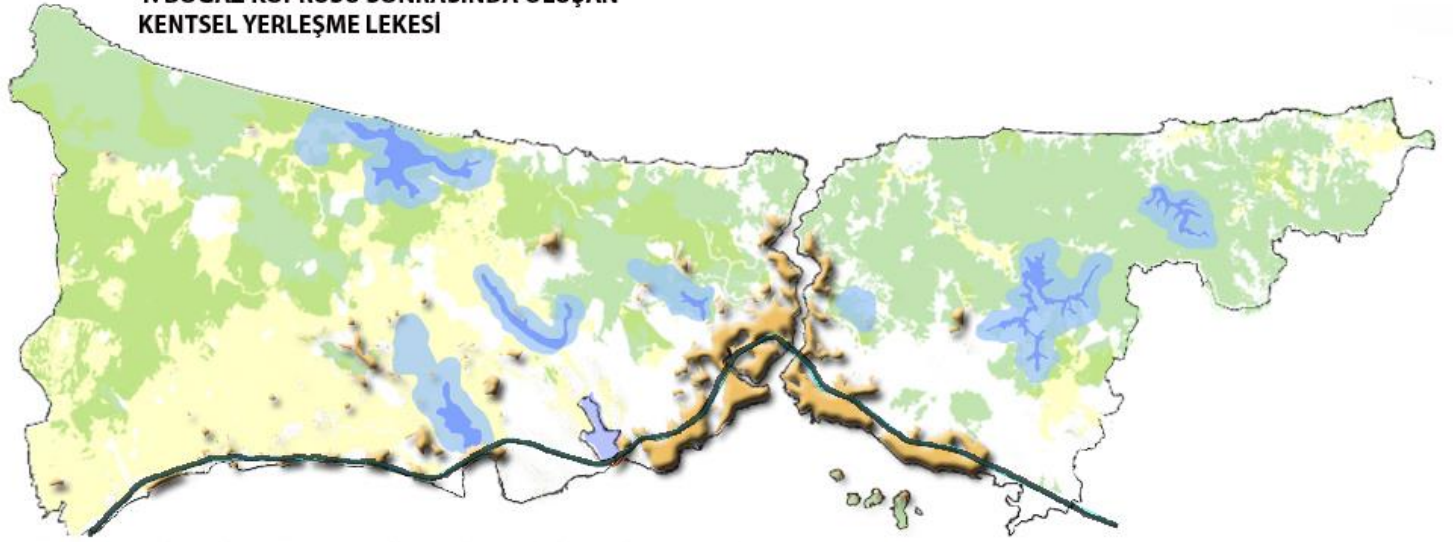
1980 SONRASI

1966-80 İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI NAZIM
İMAR PLANI !.....

- 2981 ve 3290 AF YASALARI
 - 3030 BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE YASASI (1984),
 - 3194 İMAR KANUNU (1985),
 - TURİZM TEŞVİK YASASI (1982 !.....)
- “ÖZEL TURİZM BÖLGELERİ / GÖKDELENLER”

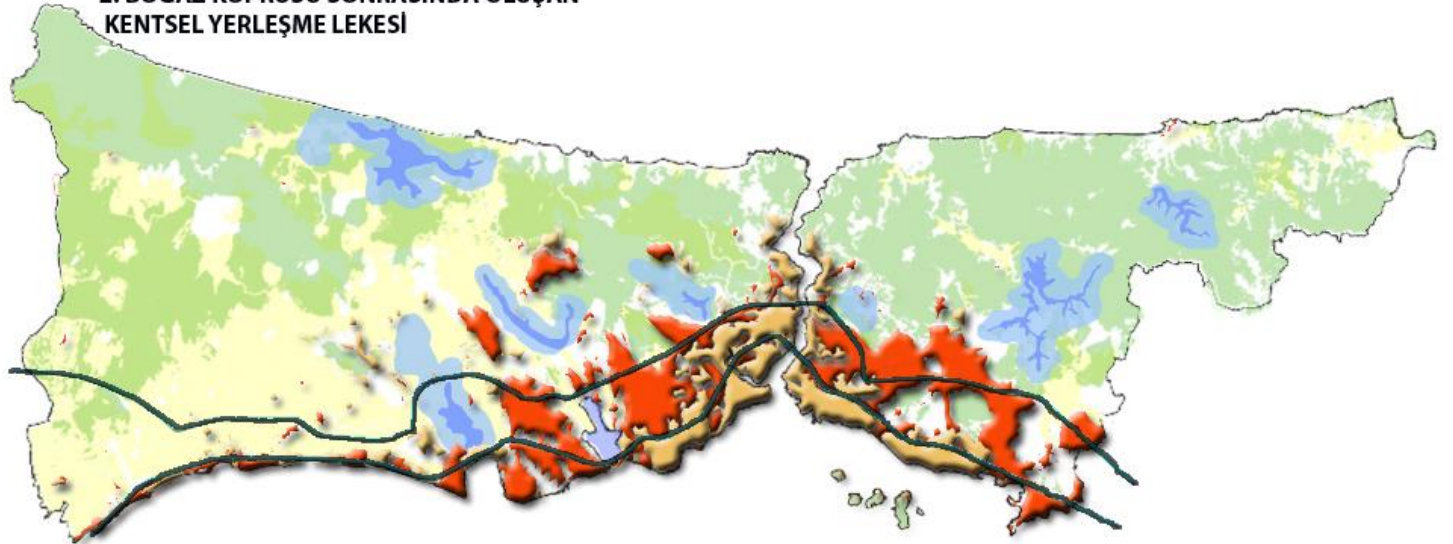
“HALIÇ”

**1. BOĞAZ KÖPRÜSÜ SONRASINDA OLUŞAN
KENTSEL YERLEŞME LEKESİ**

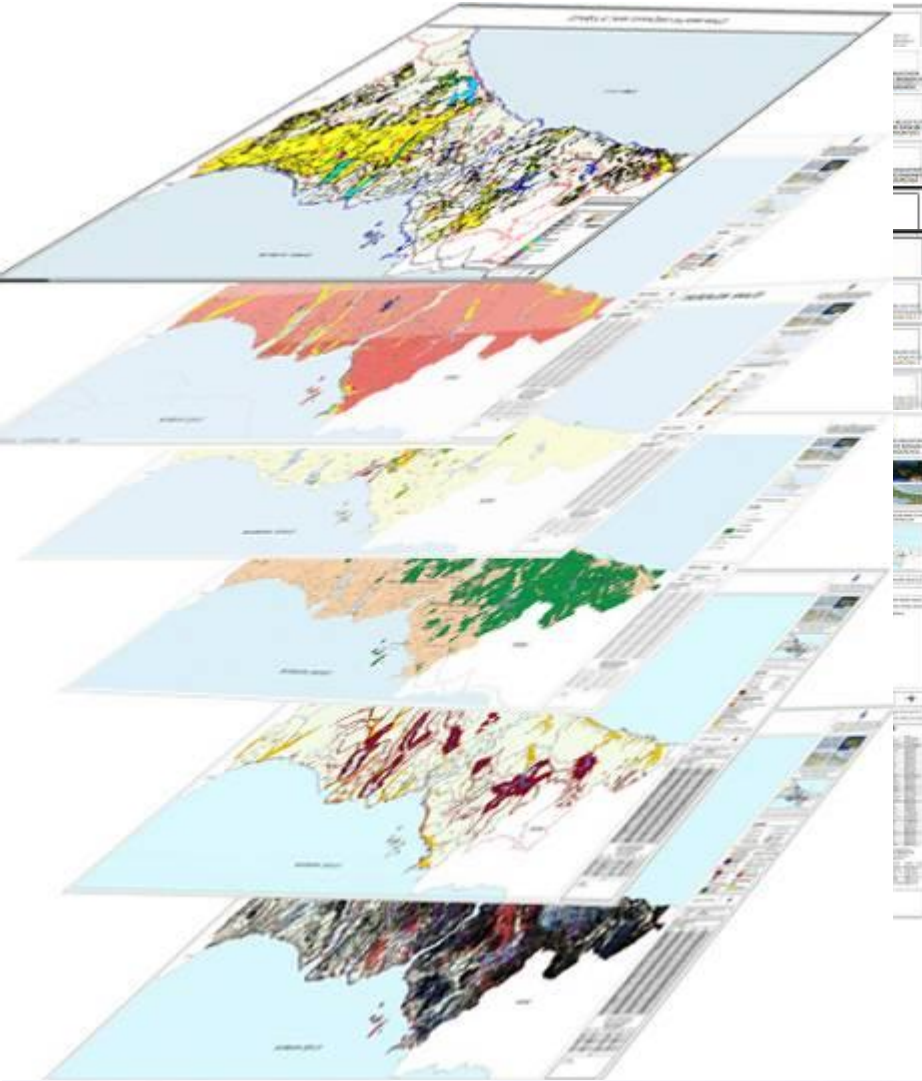


2. Köprü yapılmadan önce gelişen kenti lekesi (turuncu)

**2. BOĞAZ KÖPRÜSÜ SONRASINDA OLUŞAN
KENTSEL YERLEŞME LEKESİ**



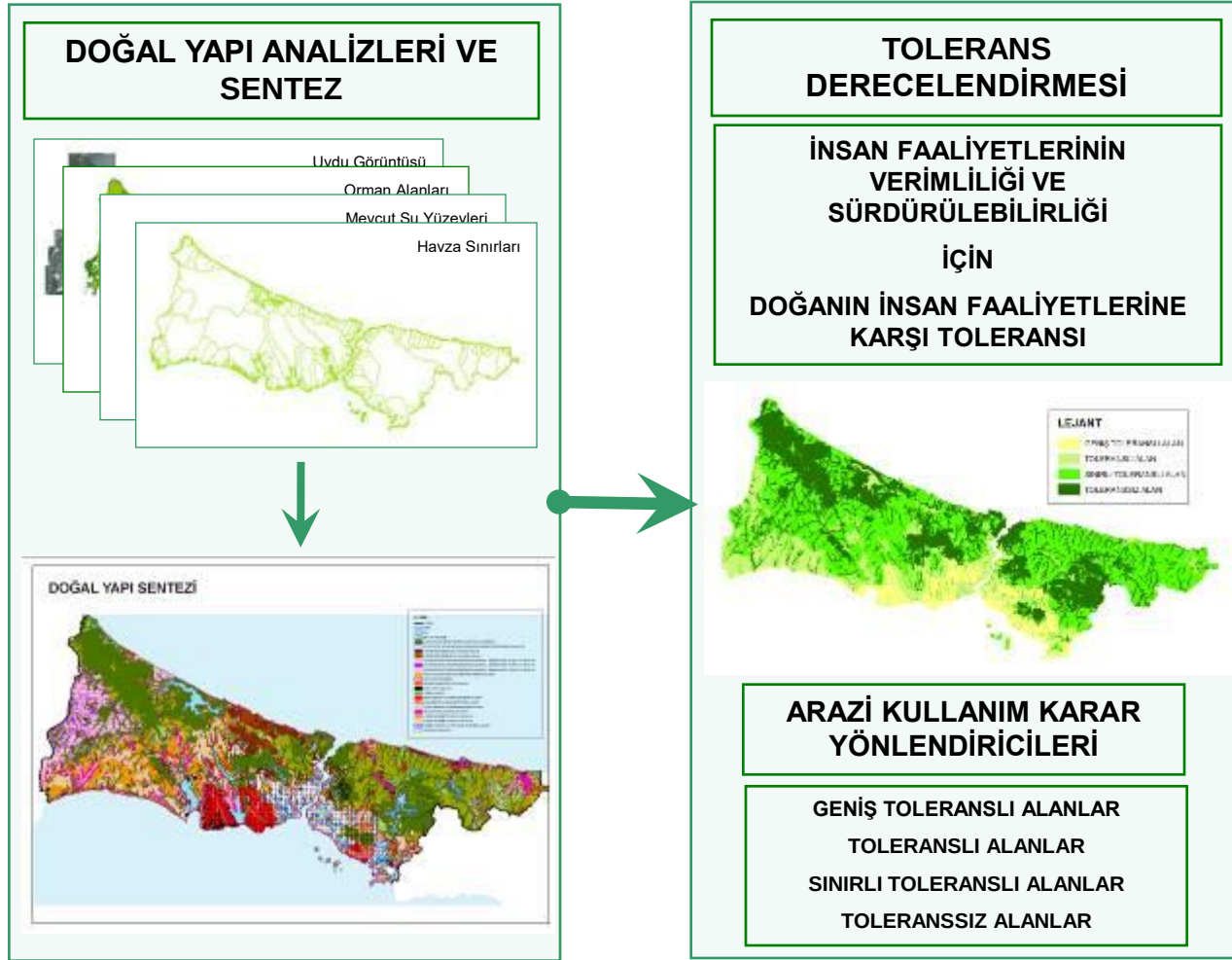
KENTSEL GELİŞME EŞİKLERİ



- TARİHİ VE KÜLTÜREL DEĞERLER
- DEPREM RİSKLİ ALANLAR
- DOĞAL VE KÜLTÜREL ALANLAR
- ORMAN ALANLARI
- TARIM ALANLARI
- EKOLOJİK ALANLAR
- DOĞAL RİSK TAŞIYAN ALANLAR
- JEOLojİK AÇIDAN UYGUNLUK
- SU KAYNAKLARI
- YER ALTI SULARI



DOĞAL EŞİK SENTEZLERİ



MEKANSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK SENTEZİ

"EKONOMİ EKOLOJİ DENGESİ"

İŞLEVLERİ BOZULMAMASI
GEREKEN ALANLAR

ÖZEL ÖNLEMLERLE
SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR
ŞEKİLDE GELİŞECEK
ALANLAR

SÜRDÜRÜLEBİLİR
ŞEKİLDE GELİŞEBİLECEK
ALANLAR

ÇEVRESEL
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
AÇISINDAN SORUNLU
ALANLAR

MEVCUT YERLEŞİM
ALANLARI

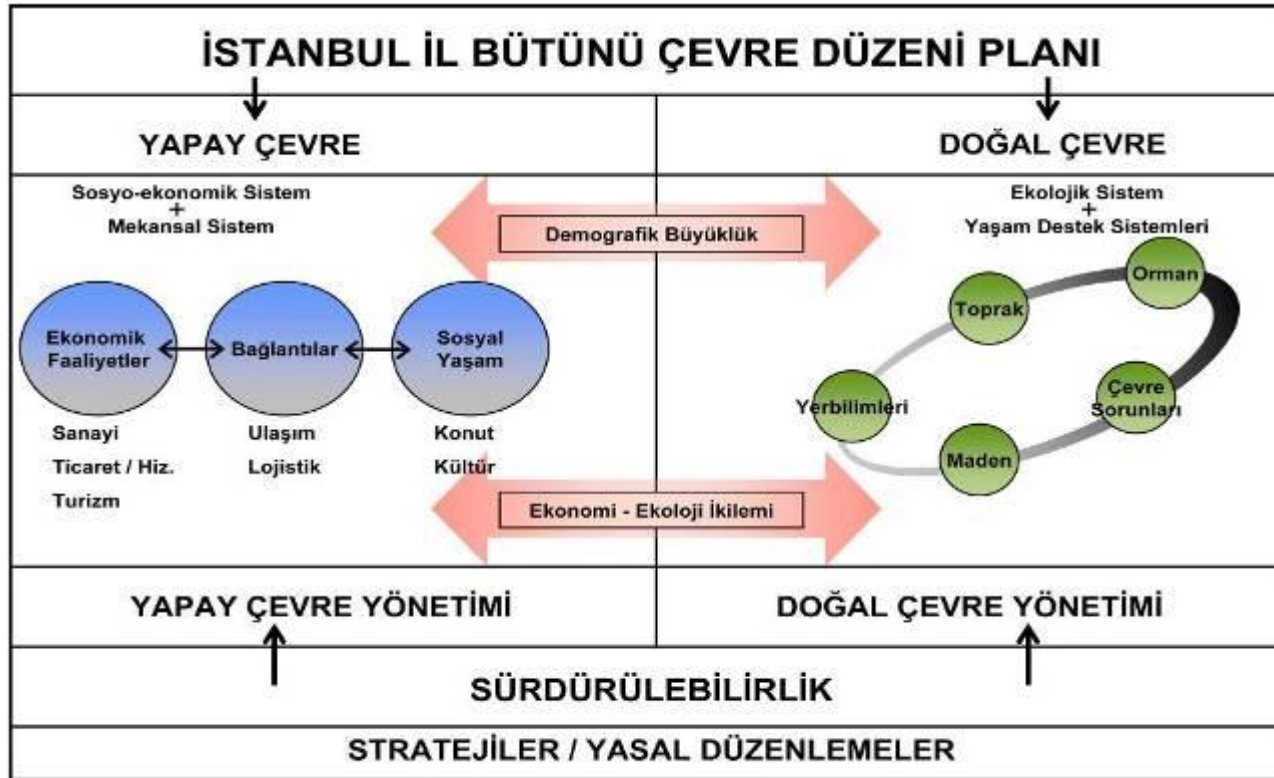
ISLAH (REHABİLİTE)
EDİLECEK DOĞAL
ALANLAR





PLAN'IN TEMEL YAKLAŞIMI

Doğal ve yapay çevre sistemleri arasındaki çatışmaların giderilmesi ve böylece sosyo-ekonomik faaliyetler ile doğal kaynaklar arasında kendi varlıklarını sürdürülebilir kılacak ilişkilerin geliştirilmesi.



VİZYON

ÇEVRESEL, TOPLUMSAL VE EKONOMİK SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
İLKELERİ DOĞRULTUSUNDA ÖZGÜN KÜLTÜREL VE DOĞAL
KİMLİĞİNİ KORUYARAK GELİŞEN,
KÜRESEL ÖLÇEKTE REKABET GÜCÜNE SAHİP

YAŞAM KALİTESİ YÜKSEK

1ST ANBUL

istanbul



AMAÇ

1- İstanbul'a; sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen

2- Kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan

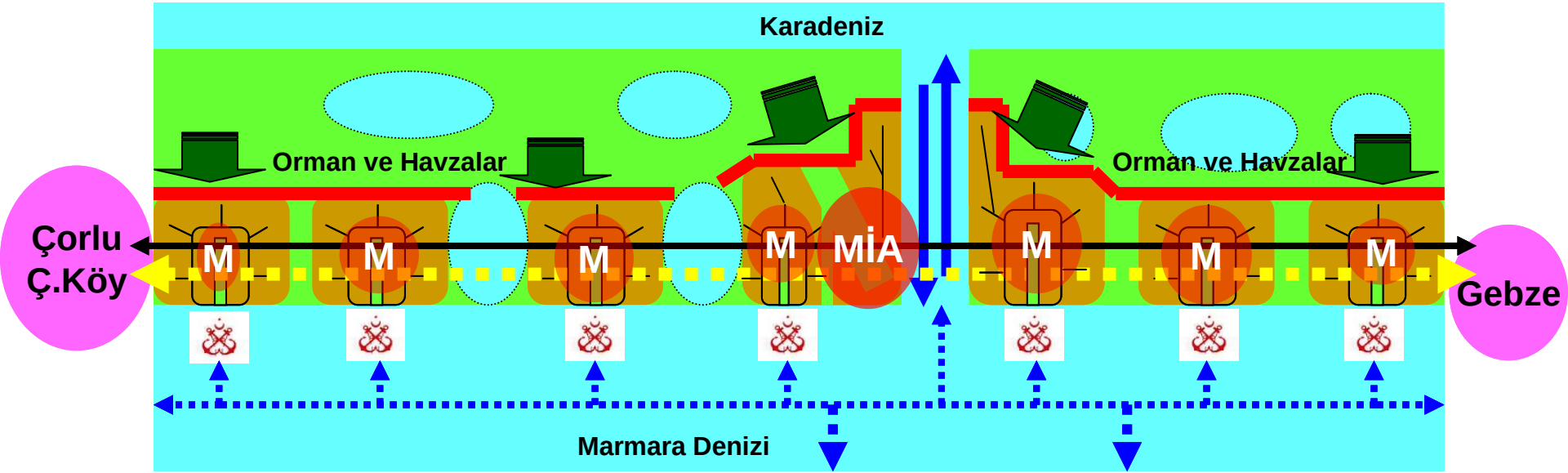
3- Çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekana yansıtarak yaşam kalitesini yükselten

4- Ekonomik yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren

5- Etkin ve katılımcı bir kent yönetimi/yönetişimi yapılandırmasında, kurumsal ve mekansal planlarını verimli bir araç olarak kullanan

**KÜRESEL ÖLÇEKTE GÜÇLENMİŞ
BİR KENT STATÜSÜ KAZANDIRMAK**

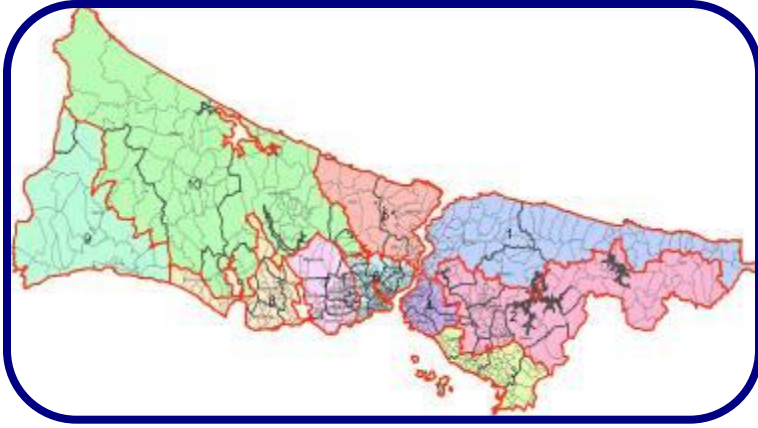
MAKROFORM ÖNERİSİ



İstanbul'un Doğu-Batı aksında ve Marmara Denizi boyunca doğrusal bir yapıda ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda sıçrayarak geliştirilmesi ve Kuzey'e doğru gelişimin kontrol altına alınması.



NÜFUS



ALT BÖLGELER	NÜFUS (ÖNERİ)	
Mevcut Eğilim	20-25 milyon	ekonomi ≠ ekoloji
Öneri Nüfus	16.000.000	
Mevcut Nüfus (2008)	12.573.836	ekonomi = ekoloji

Alt Bölgeler	Nüfus (2007)	Nüfus (1/5.000)	Nüfus (Teklif)
1- Anadolu Kuzey	251,440	534.816	360.000
2- Anadolu Havzalar	672,587	915.929	770.000
3- Anadolu Güney-Doğu	1.530.418	2.755.171	2.300.000
4- Anadolu Güney-Batı	1,966,399	2.814.579	2.500.000
5- Avrupa Kuzey-Doğu	335,468	373.396	400.000
6- MİA	3.338,680	3.295.884	3.100.000
7- MİA Etkileşim	3.119,711	3.491.975	3.350.000
8- Göller Arası	990,409	2.191.043	1.350.000
9- Batı Gelişme Alanı	125,364	1.162.814	1.550.000
10- Avrupa Havzalar	243,360	1.653.340	320.000
Anadolu Yakası Toplam	4.420,844	7.020.495	5.930.000
Avrupa Yakası Toplam	8.152,992	12.168.452	10.070.000
İstanbul İl Bütünü	12.573.836	19.188.947	16.000.000

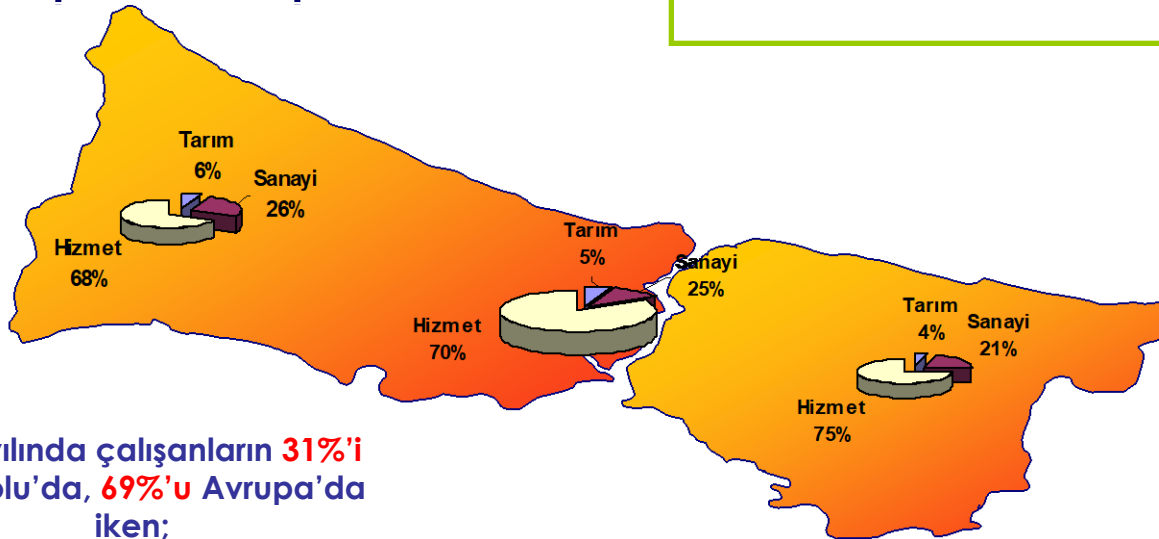
PLAN ile
Anadolu Yakası'nda oturanların oranının
%35'ten %37'ye çıkması öngörülmektedir.



SEKTÖREL YAPI

	2000 Yılı Değerleri	1/100.000 (Öneri)
Nüfus	12.573.836 (2008 yılı)	16.000.000
Aktivite Oranı	%32	% 35
Toplam Çalışan	----	5.600.000
Sanayi	%32	% 25
Hizmet	%60	% 70
Tarım	%8	% 5

- ✓ Sunulan hizmetlerin çeşitliliğinin ve uzmanlık derecesinin artırılması
- ✓ İstihdam yapısının üretici hizmetler kapsamında geliştirmesi
"İstanbul'da % 8 seviyelerinde olan mali kurumlar, sigorta, taşınmaz mallara ait işler ve kurumları, yardımcı iş hizmetleri" sektörünün payının dünyanın gelişmiş kentlerinde olduğu gibi %20 seviyelerine çıkarılması"
- ✓ İş gücü piyasasının yeni iş imkanları geliştirebilecek nitelikte mesleki bilgilerle güçlendirilmesi



2007 yılında çalışanların **31%'i** Anadolu'da, **69%'u** Avrupa'da iken; hedeflenen **40%'inin** Anadolu'da, **60%'inin** Avrupa'da çalışmasıdır.

Hizmet Sektörünün Payının Anadolu Yakası'nda **68%'den 75%'e** Avrupa Yakası'nda **54%'ten 68%'e** Çıkması Öngörülmüştür.



MERKEZLER KADEMELENMESİ



MİA VE BÜTÜNLEŞME
BÖLGESİ



GELENEKSEL
MERKEZ



TİCARET, TURİZM,
KÜLTÜR VE KONUT
ALANI



BİRİNCİ DERECE
MERKEZ



İKİNCİ DERECE
MERKEZ



ALT MERKEZ
ALANLARI



Avrupa Yakası'nda Silivri'de, Anadolu Yakası'nda ise Kartal ve Tuzla-Orhanlı'da İstanbul kentinin yapısal dönüşüm sürecinde itici güç oluşturacak bilgi ekonomisinin altyapısının yer alacağı **bilgi-iletişim odaklı çekim merkezleri** önerilmiştir.

1

SİLİVRİ-MERKEZ
YENİBOSNA BASIN AKSI
BAKIRKÖY
KOZYATAĞI-ATAŞEHİR
KARTAL

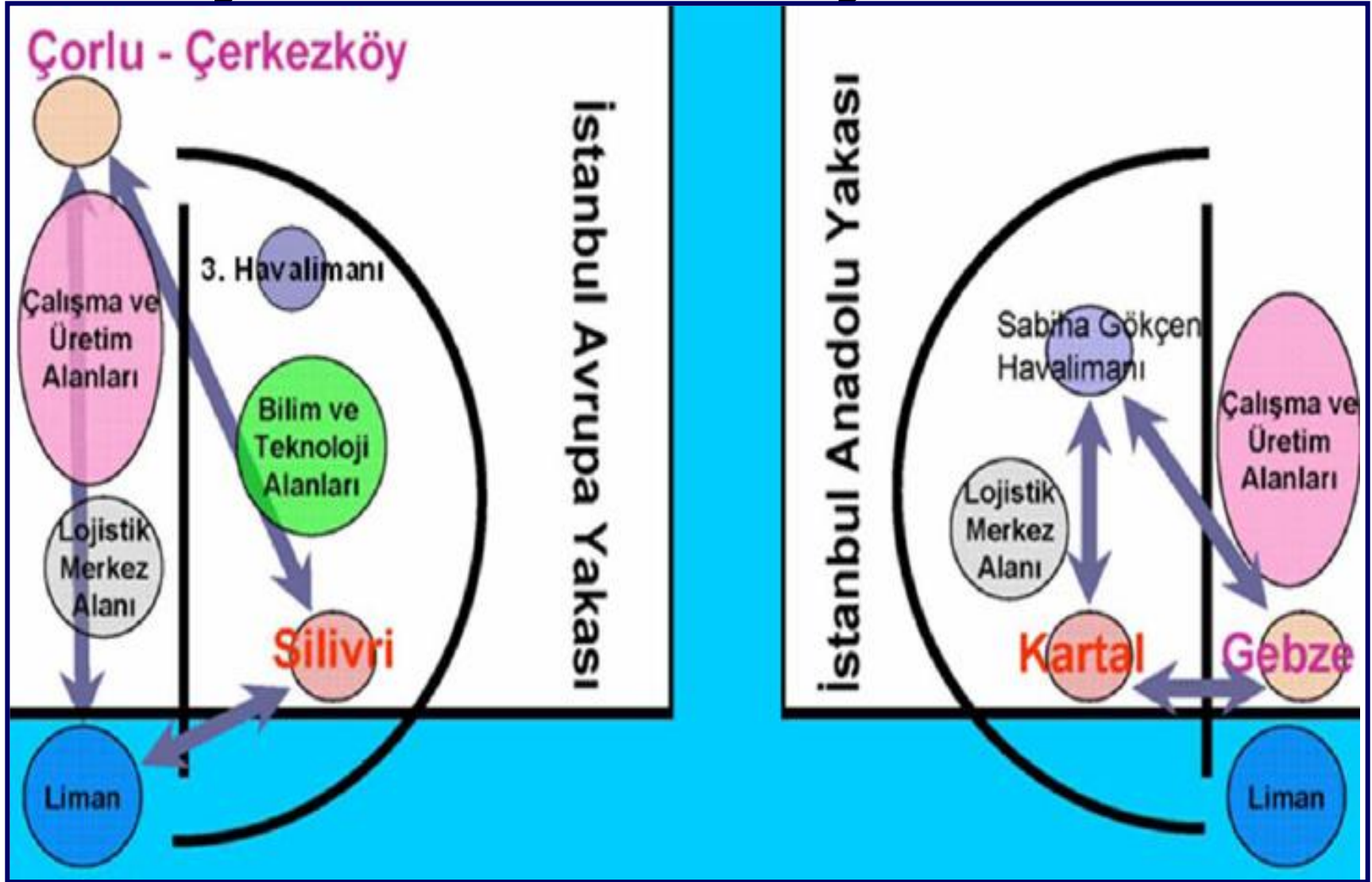
2

BEYLİKDÜZÜ-ESENYURT
GAZİOSMANPAŞA
PENDİK-ŞEYHLİ

D

ÇANTA
SELİMPAŞA
AVCILAR
ÜMRANİYE
MALTEPE VE ORHANLI

ÇEVRESEL İLİŞKİLER



SANAYİ ALANLARI TEMEL YAKLAŞIM

1

YAPISAL DÖNÜŞÜM

İNSAN VE
ÇEVRE
SAĞLIĞINA
DUYARLI
ÜRETİM

AR-GE
DESTEKLİ İLERİ
TEKNOLOJİ
KULLANAN
ÜRETİM

KATMA DEĞERİ
YÜKSEK
ÜRETİM

KALİTELİ,
DÜNYA
STANDARTLARINDA
ÜRETİM

GÜÇLÜ
EKONOMİ

2

MEKANSAL DÖNÜŞÜM

KENT İÇİNDEKİ DÜZENSİZ
KAPASİTESİ DOLMAMIŞ
SANAYİ ALANLARININ
REHABİLİTASYONU

TOPLUMSAL
REFAH

3

NİCELİKSEL DÖNÜŞÜM

sosyal yatırımlara (niteliksiz işgücünün yönelebileceği yeni iş alanlarına,
eğitim programları gibi) öncelik verilmesi



SANAYİ ALANLARI

DOYGUNLUK DÜZEYİ SAĞLANACAK OSB ALANLARI

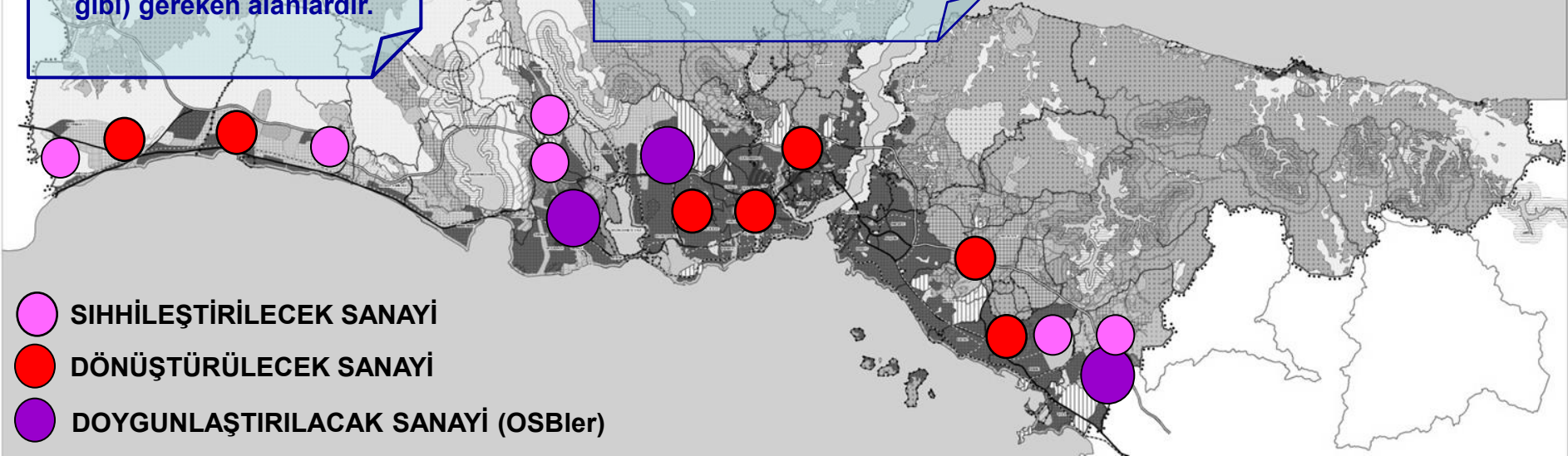
İstanbul'da yer alan OSB'lerin kullanılmayan kapasitelerinin değerlendirilmesi için rehabilite edilerek, gerekli koşulların sağlanması (ulaşım sorunları, alan büyüklükleri yetersizliğinin giderilmesi gibi) gereken alanlardır.

FARKLI İŞLEVLERE DÖNÜŞTÜRÜLECEK SANAYİ ALANLARI

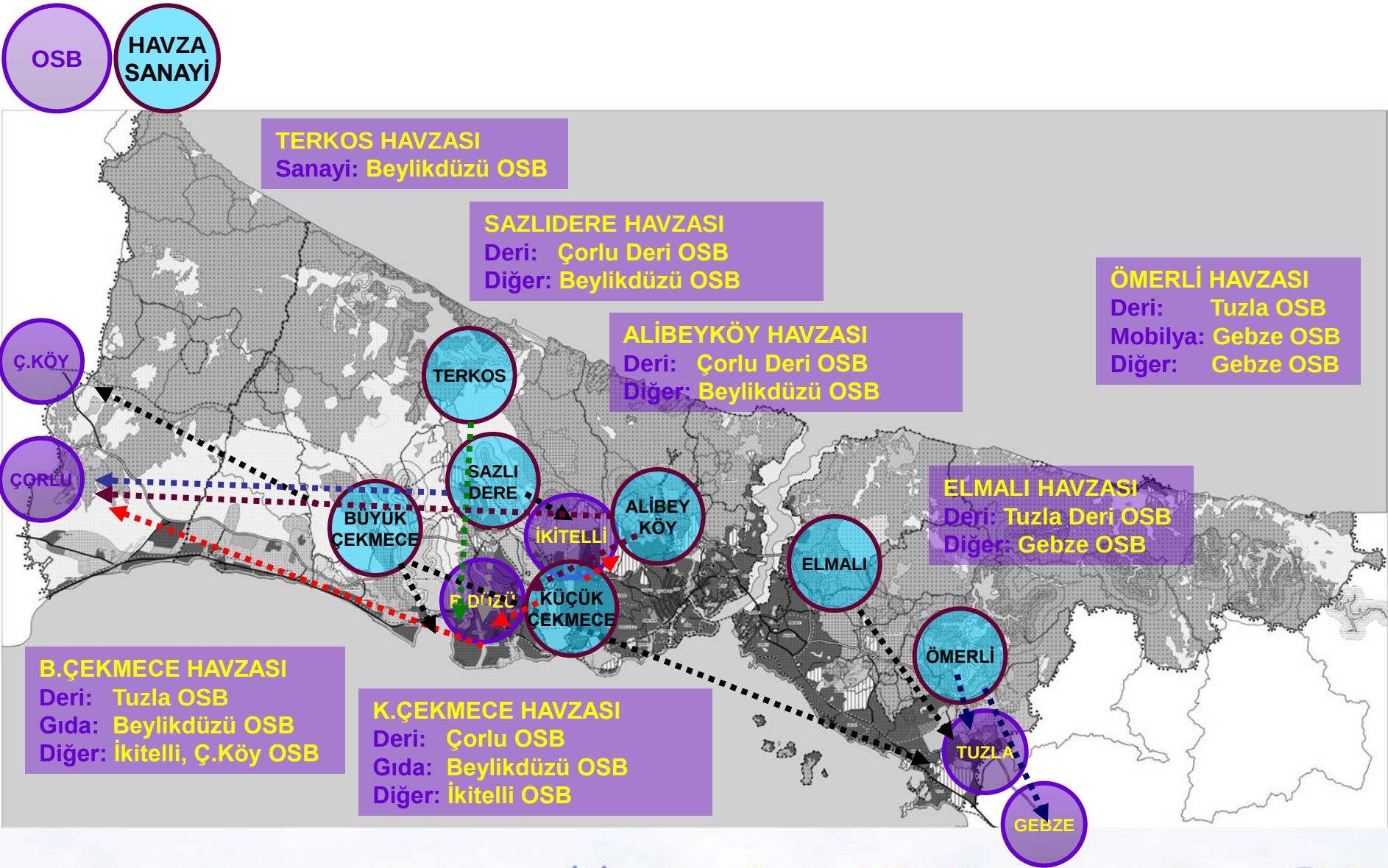
Özellikle merkez alanlarda kalan, ancak mekan yetersizlikleri, kullanım uyumsuzlukları, kentsel değer artışları gibi nedenlerle yer değiştirmesi ve farklı işlev yüklenmesi öngörülen sanayi alanlarıdır.

SIHHİLEŞTİRİLECEK SANAYİ ALANLARI

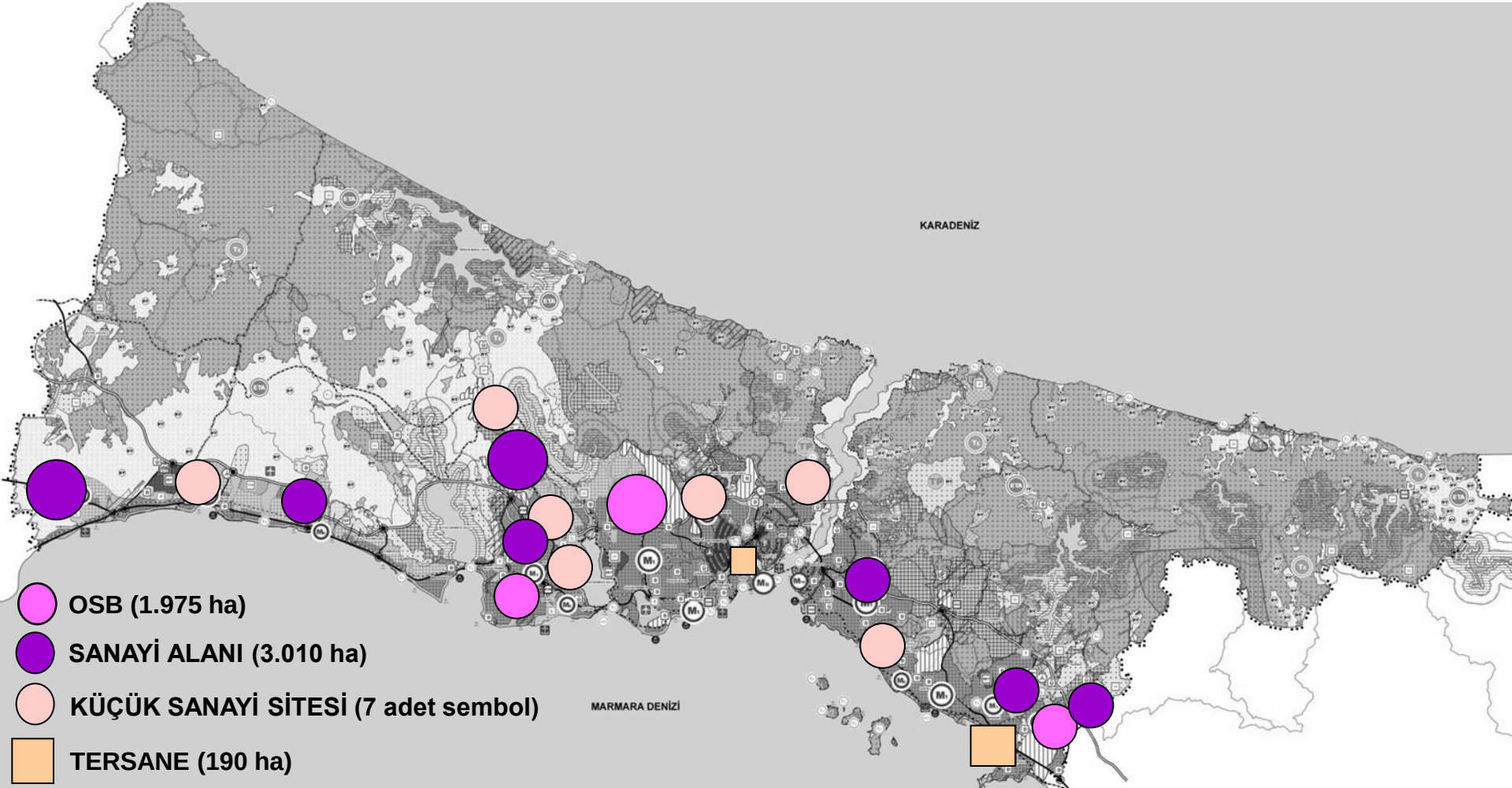
Sanayi gelişiminin kendi içinde sağlıklı bir yapıya kavuşturulması ve yeniden organizasyonu belirlenen alanlardır.



HAVZA İÇİ SANAYİLERİN DESANTRALİZASYONU



SANAYİ ALANLARI



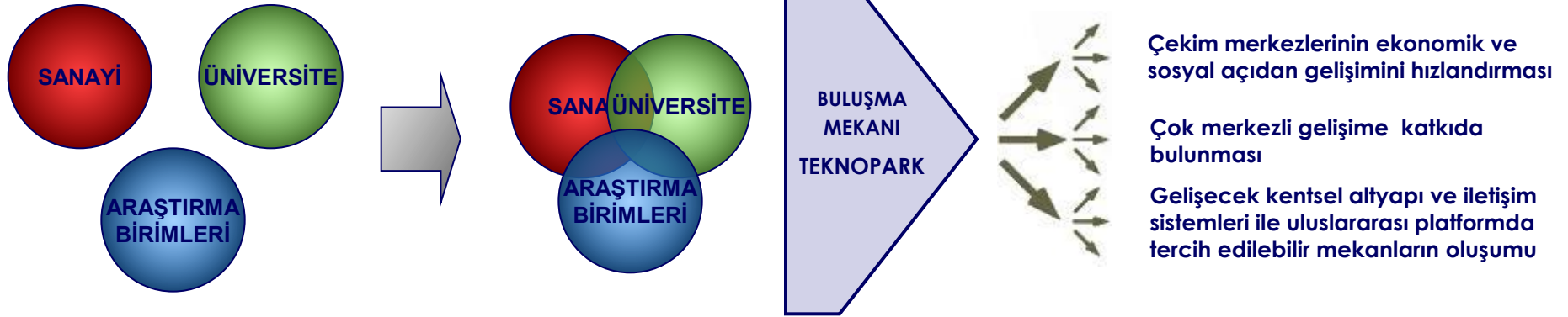
TEKNOLOJİ GELİŞTİRME

9. KALKINMA PLANI DOĞRULTUSUNDA, PLAN'IN İSTANBUL'UN EKONOMİK YAPISI İLE İLGİLİ GELİŞME STRATEJİSİ;

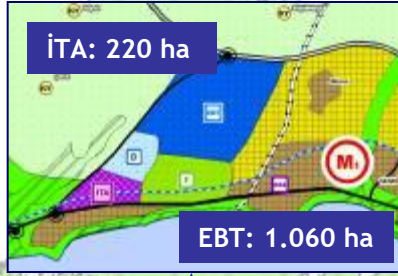
Yatırım Ortamının İyileştirilmesi ve Uluslararası Piyasalarla Rekabet Edebilecek, Yüksek Teknolojiye Dayalı Bir Ekonomik Yapının Oluşturulması



Bu Çerçevede sanayi, üniversite ve ar-ge birimleri arasında teknoloji geliştirme ve yenilik konusunda işbirliği sağlanarak ; rekabet gücü yüksek güçlü bir ekonomi ve bunun sonucunda da toplumsal refahın yükseltilmesi hedeflenmektedir...



TEKNOLOJİ GELİŞTİRME ALANLARI



SAYI : 8 adet (5 Avrupa, 3 Anadolu)
ALAN: 2450 hektar (2105 ha Avrupa, 345 ha Anadolu)
TÜR : 5 adet **Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanı**
2 adet **İleri Teknoloji Alanı**
1 adet **Tarımsal Üretim Teknolojilerini Geliştirme Parkı**

Eğitim, Bilişim Ve Teknoloji Geliştirme Alanı (EBT)

Bilişim, iletişim ve ileri teknoloji tesisleri, teknoparklar, üniversiteler, ileri teknoloji enstitüleri, ar-ge gibi birimleri ileri teknolojiye dayalı **prototip (ilk örnek) dışında üretim (esnek, seri vb.) yok**

Tarımsal Üretim Teknolojilerini Geliştirme Parkı (TTP)

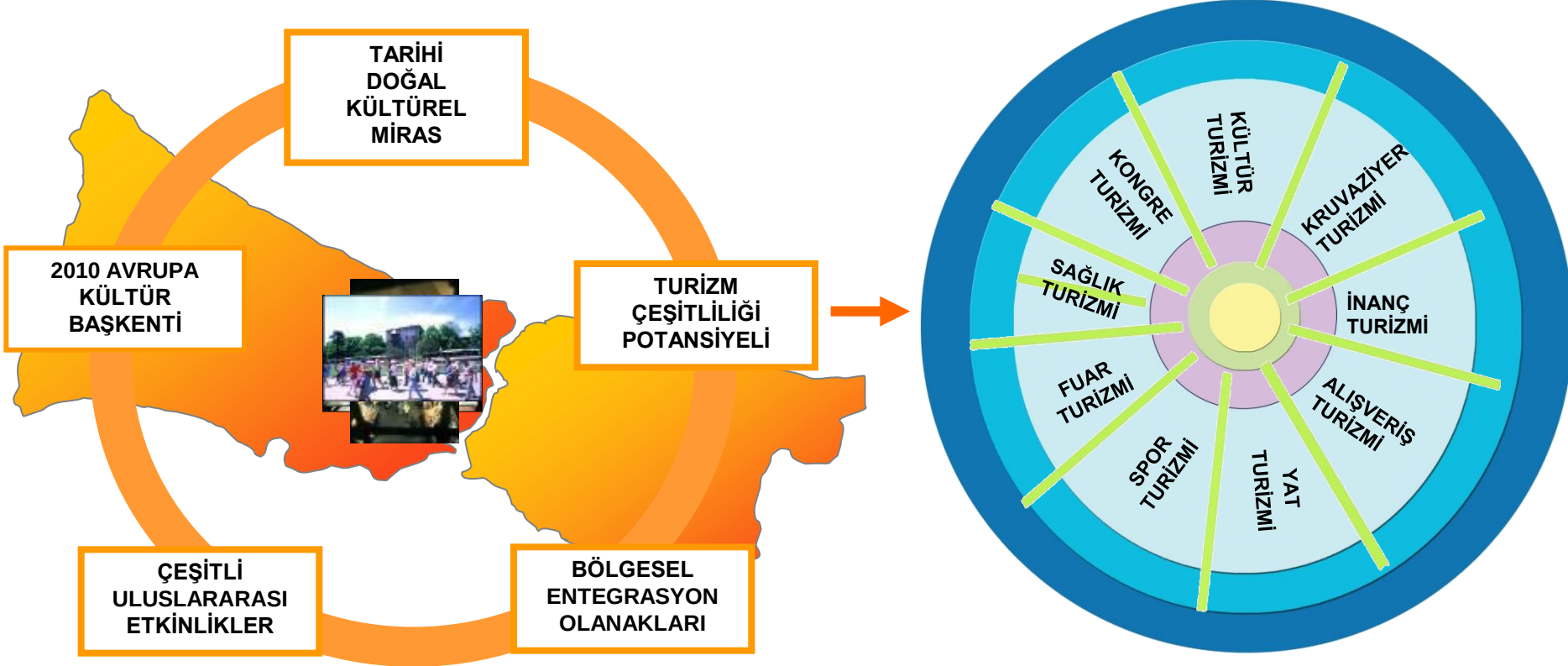
Tarıma yönelik ar-ge faaliyetlerinin yapıldığı eğitim, deney ve uygulama alanı tarımsal ileri teknoloji enstitüleri, AR-GE birimleri ve üniversitelerin tarım ve bitki bilimleri ile ilgili birimleri **Sanayi üretimi yok**

İleri Teknoloji Alanları (İTA)

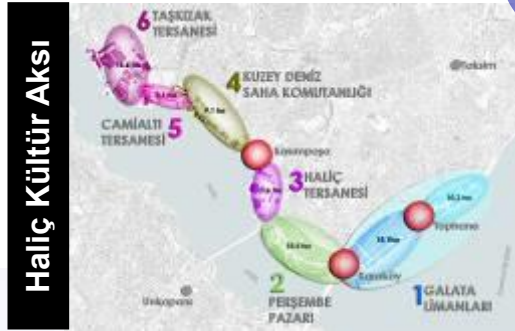
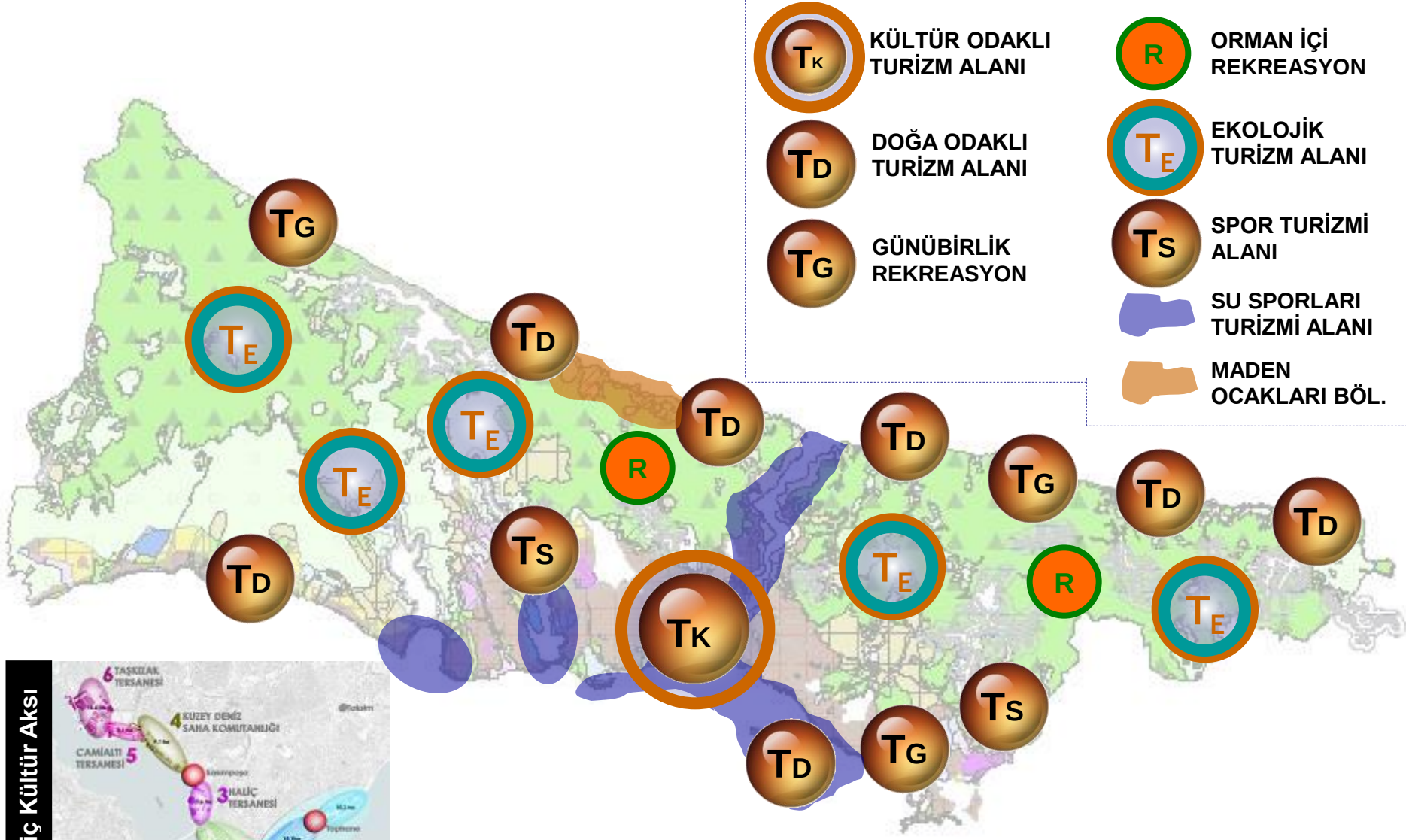
Genel endüstri ve savunma sanayilerinin üretim süreçlerine katkı sağlayan; bilimsel bilgiden teknoloji üreterek, esnek üretim ve esnek otomasyon sistemlerinin, bilişim ve iletişim teknolojilerinin geliştirildiği ve üretildiği alanlardır

TURİZM ALANLARI

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



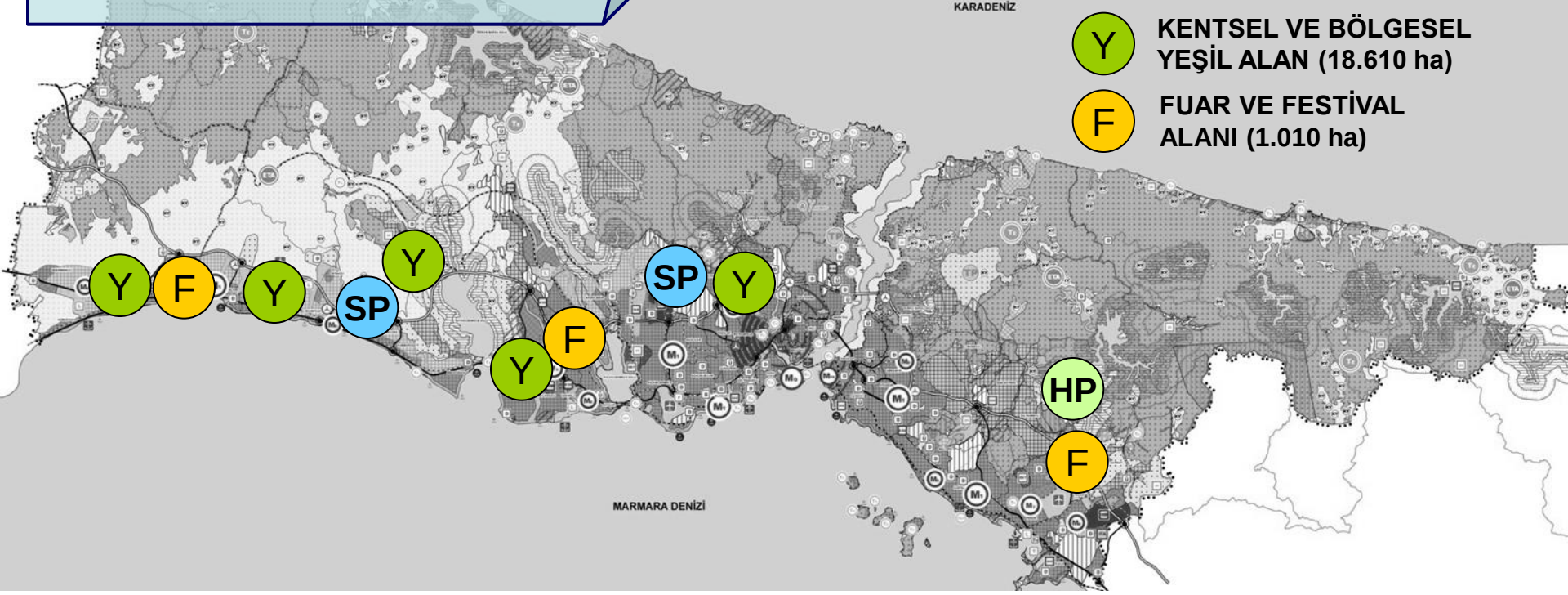
TURİZM ALANLARI



BÜYÜK ÖLÇEKLİ DONATI ALANLARI (Önerilenler)

YAŞAM KALİTESİNİN YÜKSELTİLMESİ HEDEFİ DOĞRULTUSUNDA

İstanbul'da yaşayan tüm kesimleri kentle bütünleştiren kentsel donatı alanlarının ve kamusal açık alanların kent bütünü içinde yeterli, dengeli ve kaliteli hale getirilerek; kentsel hizmet ve fırsatlardan toplumun tüm kesimlerinin yararlanabilme olanaklarının artırılması Plan'ın önceliklerindendir.



ULAŞIM

Araçların değil **insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına öncelik verilmesi**

Kentin doğrusal, kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimini destekleyecek **yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sistemi**

Doğu-batı doğrultusunda gelişmesi planlanan yüksek kapasiteli raylı sistem hatlarını beslemek üzere, **kuzey – güney doğrultusunda besleme hatlarının (otobüs, minibüs) planlanması**

Kent içi yolcu taşımacılığında karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunun birbirlerini tamamladığı **entegre bir sistemin sağlanması**

Kentin merkez bölgelerindeki araç trafiği sınırlandırılarak, yaya ve bisiklet ulaşımının desteklenmesi

Ulaşım akslarının başta deprem olmak üzere tüm acil durumlar dikkate alınarak iyileştirilmesi

Şehir içi denizyolu hatlarının raylı sistem hatları ile entegrasyonu sağlanarak **toplu taşımada denizyolu taşımacılığının payının artırılması**

Havaalanların birbirleri ile koordineli ve birbirlerini destekleyecek şekilde kullanılması.



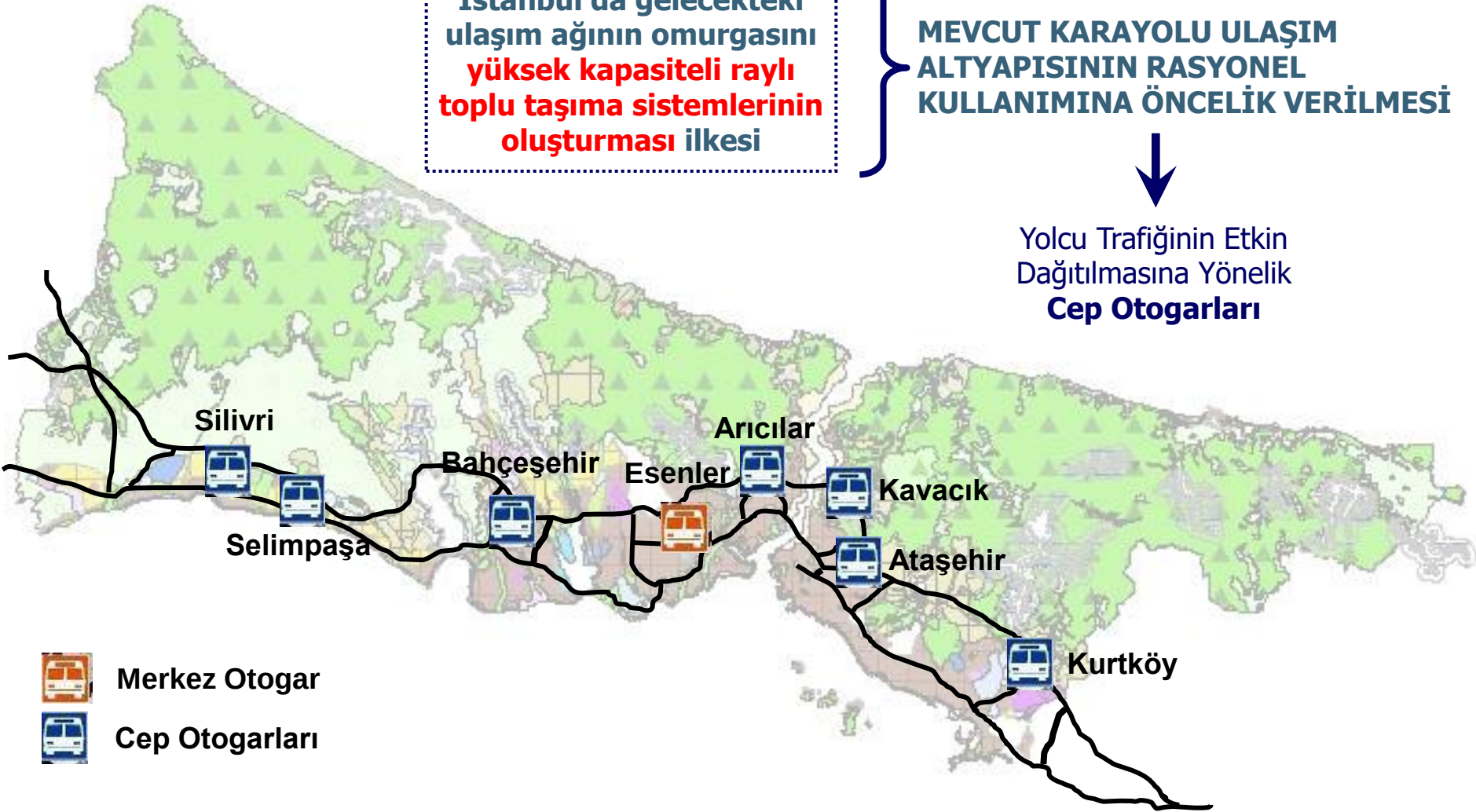
ULAŞIM – Karayolu Sistemi

İstanbul'da gelecekteki ulaşım ağının omurgasını **yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemlerinin oluşturması ilkesi**

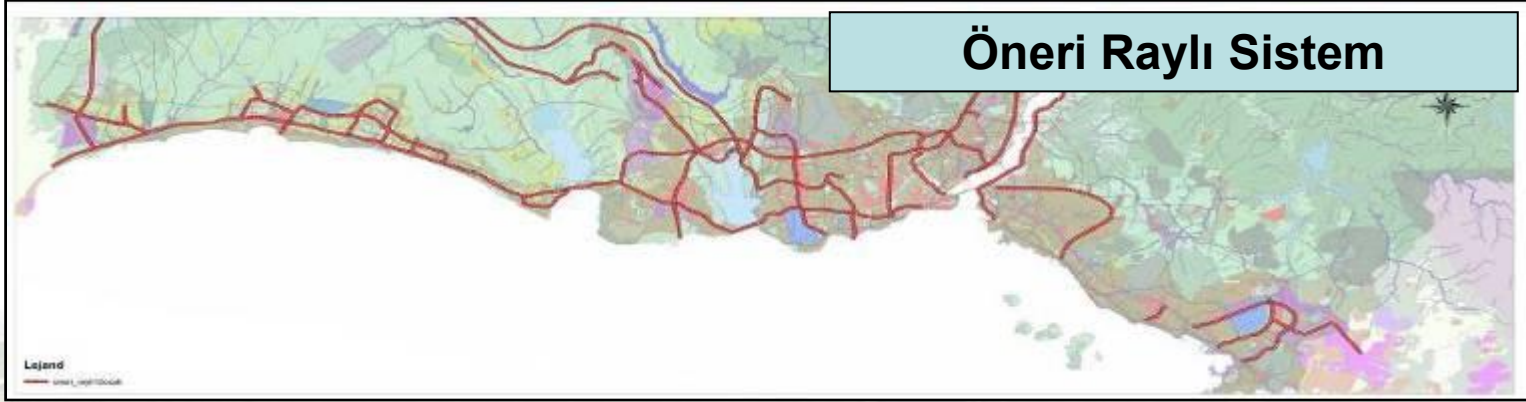
MEVCUT KARAYOLU ULAŞIM ALTYAPISININ RASYONEL KULLANIMINA ÖNCELİK VERİLMESİ



Yolcu Trafiğinin Etkin Dağıtılmasına Yönelik **Cep Otogarlari**



ULAŞIM – Raylı Sistemler



MEVCUT

Metro	: 8.5 Km.
Hafif Metro	: 19.3 Km.
Tramvay	: 32.0 Km.
Nostaljik Tr:	4.2 Km.
Füniküler	: 1.6 Km.
Teleferik	: 0.3 Km.
Banliyö	: 72.0 Km.
Halkalı-Çerkezköy	
Demiryolu	: 79.0 Km.
Toplam	: 216.9 Km.

HEDEFLenen

Metro	: 114.1 Km.
Hafif Metro	: 70.0 Km.
Tramvay	: 41.6 Km.
Nostaljik Tr:	4.2 Km.
Füniküler	: 1.6 Km.
Teleferik	: 0.3 Km.
Banliyö	: 155.5 Km.
Avrupa Hızlı Tren	
Hattı	: 79.0 Km.
Toplam	: 479.8 Km.

Kara, deniz ve havayolu ulaşım sistemleriyle bütünleşen raylı sistem önerilmektedir.



ULAŞIM – DENİZYOLU SİSTEMİ (Limanlar)

Pendik'teki liman mevcut sınırları ile korunmuş, Haydarpaşa Limanı'nın işlevsel dönüşümü öngörülmüş, Ambarlı Limanı genişletilmiş ve Gümüşyaka'da yeni bir liman önerilmiştir.

İstanbul ve çevresine gelen yük gemilerinin öncelikli olarak Ambarlı Limanı'nı, öneri Kuzey Marmara Limanlarını (Tekirdağ, Yeniceiftlik ve Gümüşyaka limanları) ve İzmit Körfezi'ndeki limanları kullanmaları öngörülmektedir

Salıpazarı, Haydarpaşa ve Zeytinburnu (Zeyport) limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi; bunlara ilave olarak Kartal'da kruvaziyer liman oluşturulması planlanmıştır.

Mevcut Fenerbahçe Kalamış ve Ataköy marinalarına ilave olarak Avrupa Yakası'nda Silivri ve Büyükçekmece'de, Anadolu Yakası'nda ise Kartal ve Pendik'te yeni marinalar önerilmiştir.



ULAŞIM – Havayolu Sistemi

*İstanbul ve çevresinin gelecekte oluşacak ulusal ve uluslararası uçuş taleplerini karşılamak üzere Çorlu Havaalanı'nın genişletilmesi ve üçüncü ticari havaalanınının -**rezerv alan** olarak- kentin batı yakasında Silivri-Gazitepe'de konumlandırılması öngörülmüştür.*



LOJİSTİK BÖLGELER

İstanbul'un ekonomik gelişimi açısından **kentin ve bölgenin beklentilerine hizmet edebilecek nitelikte** lojistik merkezlerin geliştirilmesi.

Yük hareketlerinin **kentin doğusu ve batısındaki uç noktalarda toplanması** ve böylece kente girmeden denizyoluyla (Ro-Ro) Marmara Bölge'sine ve demiryoluyla (Ro-La) da kentte önerilen lojistik bölgelerine yönlendirilmesi.

Kent içinde kontrolsüz ve dağınık bir şekilde bulunan, şehir içi trafiğine ilave yük getiren lojistik odakların ve gümrüklerin; kentin iki yakasında **demiryolu, denizyolu, havayolu entegrasyonunun sağlandığı lojistik bölgelerde toplanması.**

LOJİSTİK FAALİYETLERİN ORGANİZE BÖLGELERDE TOPLANMASI

LOJİSTİK SEKTÖRÜ
REKABET EDEBİLİR BİR
YAPIYA
KAVUŞTURULACAKTIR

KENT İÇİNDE YÜK TAŞIYAN
LASTİK TEKERLEKLİ ARAÇ
TRAFİĞİ OPTİMİZE
EDİLECEKTİR.



LOJİSTİK BÖLGE ÖNERİLERİ

LOJİSTİK BÖLGELER Toplam: 1.835 ha.
Avrupa Yakası : 1.395 ha.
Anadolu Yakası : 440 ha.

Kentin batıdaki giriş-çıkış kapısı olan **Silivri-Gümüşyaka (L1)**

Silivri-Kavaklı'daki sanayiye hizmet etmek üzere **Kavaklı (L2)**

Sanayi alanlarının yoğunlaştığı iki göl arasında **Hadımköy (L3)**

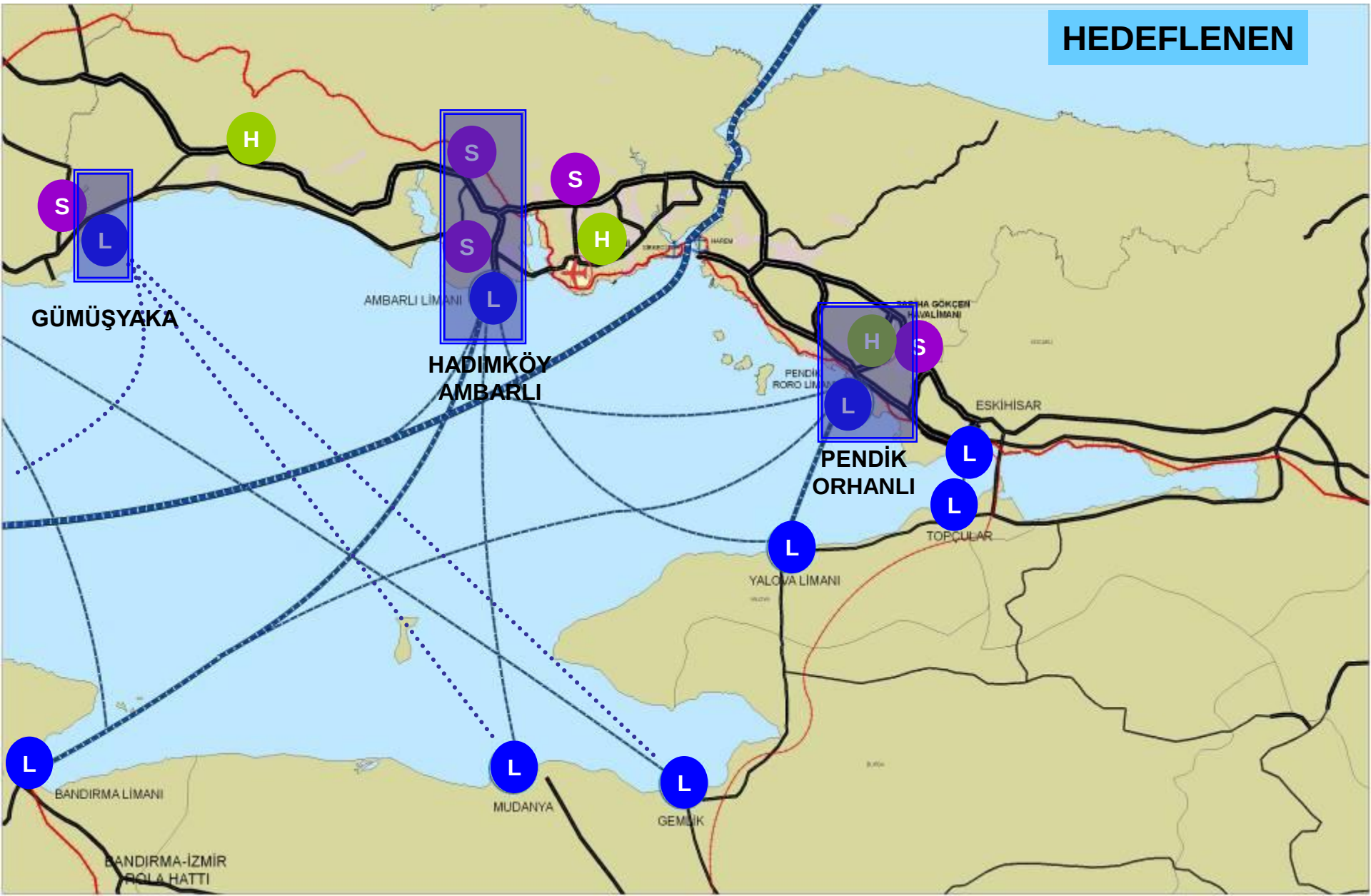
Limanla entegre olacak şekilde **Ambarlı Liman Bölgesi (L4)**

Limanla entegre olacak şekilde **Pendik-Güzelyalı (L5)**

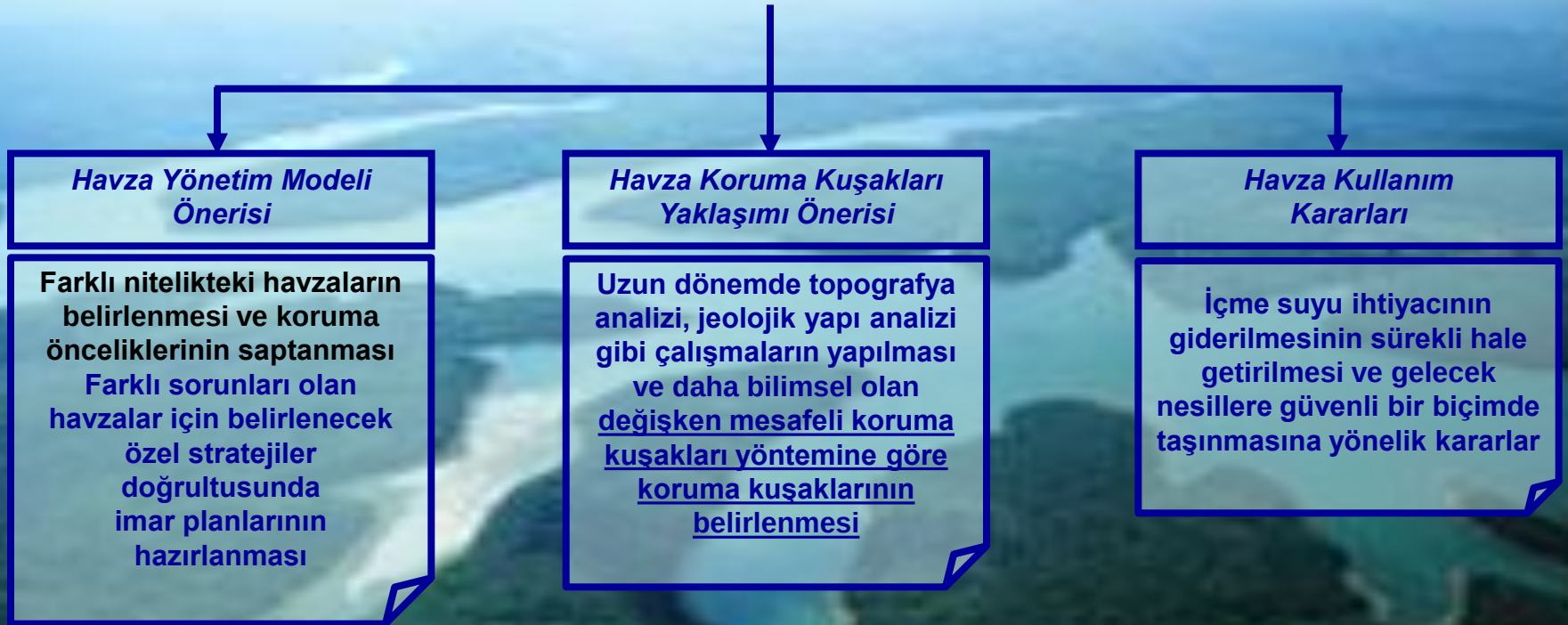
Kentin doğudaki giriş-çıkış kapısı olan **Tuzla-Orhanlı (L6)**



LOJİSTİK BÖLGELER / YÜK AKIŞLARI



SU TOPLAMA HAVZA ALANLARI



1/100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANI

