

İstilacı Kentleşme ve Çevresel Etkileri: İstanbul Örneği

Pelin Pınar Giritlioğlu

Bugün dünyanın birçok bölgesinde neoliberal kentleşme, istilacı bir tutumla kentleri dönüştürmekte, bu süreçte, başta ekoloji olmak üzere, kentleri var eden ve şekillendiren her türlü unsur, bu kentleşmenin yıkıcı ve baskıcı hakimiyeti altında yok olmakta, ya da telafisi mümkün olmayan tahribatlara uğramaktadır. Dünyadaki ekonomik krizler, iklim değişikliği, afetler ve son olarak yaşanan pandemi süreci ülkemiz açısından da göstermiştir ki üretimin giderek yerel ölçekten kopması, doğal alanlar üzerinde sürdürülen baskı ve yok edici planlama kararları, kentlerin yaşamsal öneme sahip ekolojik alanlarının küresel / mega-projelere, sermaye gruplarına pazarlanması, dışa bağımlı ekonomi / tarım politikaları, kamucu perspektiften çoktan uzaklaşmış olan sağlık ve eğitim politikaları, neoliberal dünyaya hizmet eden turizm ve güvenlik politikaları, kentlerin dirençliliğini zayıflatmakta, orman alanları, tarım alanları, meralar, su havzaları, kıyı alanları gibi hassas ekolojik alanlar sistematik bir şekilde tükenmektedir.

İstanbul, neoliberal kentsel politikaların hızla uygulamaya sokulduğu 1980'li yılların başlarından bu yana, bu istilacı kentleşme politikasının baskısı altında her geçen gün daha fazla değişime uğramakta, kimliğini, karakterini ve kent için yaşamsal önemi bulunan çevresel varlıklarını sistematik bir biçimde yitirmektedir. 1980'li yıllardan başlayarak ülkenin farklı bölgelerinden nüfusu kontrolsüz bir şekilde kente çeken kentleşme politikaları, bu kapsamda çıkarılarak arka arkaya yürürlüğe sokulan ve su havzalarının, kuzey ormanlarının, kıyıların hızla tükenmesine neden olan imar afları, altyapısı kanunlarla hazırlanıp, kıyı ve orman alanlarına

saldırarak bu alanları tüketmeye başlayan turizm politikaları, vb istilacı kentleşme sürecinin başlangıcı olmuştur. Özellikle de 2000'li yılların başlarından itibaren art arda gündeme gelerek hızla uygulamaya sokulan, Avrasya Tüneli, Üçüncü Köprü, Kuzey Marmara Otoyolu, Üçüncü Havalimanı gibi mega gelişimi üzerinde tahribatlara yol açmış ve açmaya devam etmektedir. 2012 yılından bu yana gündemde olan Kanal İstanbul tartışmaları da bu mega-projeler sürecine eklemlenmiştir.

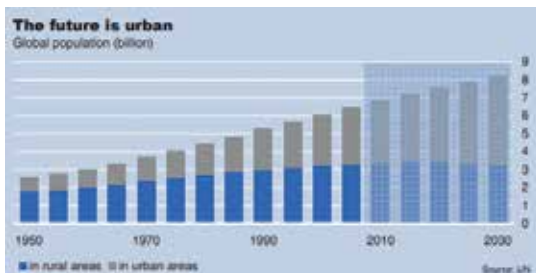
Bu çalışma kapsamında, İstanbul'un istilacı kentleşme süreci, ağırlıklı olarak 2000'li yıllara odaklanılmak suretiyle anlatılacak, bu süreçte ortaya çıkan, doğaya ve yaşam değerlerine müdahale niteliğindeki çevresel etkiler sayısal verilerle ortaya konacaktır.

Giriş ve Kuramsal Yaklaşım

Dünya nüfusu, her geçen yıl daha fazla kentlerde yığılma göstermektedir. Dünya Bankası'na (2020) göre, 2018 yılı itibariyle dünya nüfusunun %55'i kentlerde yaşamaktadır. 1982 yılında bu oran % 40'tır (Şekil 1).

Böylelikle Dünya kendi başına bir mega kent haline gelmektedir. Küresel kent nüfusu her yıl 65 milyon kişi büyürken (*Urban world: Mapping The Economic Power Of Cities Report, McKinsey Global Institute, 2011*), Dünya nüfusunun yarısı, küresel GSYH'nin yüzde 80'ini üreten kentlerde yaşamını sürdürmektedir. Bu duruma paralel olarak, GSYH'nin yaklaşık yüzde 60'ı, dünya nüfusunun yüzde 15'ini meydana getiren, 600 kentsel merkez tarafından üretilmektedir (McKinsey Global Institute, 2011). 1990 yılında nüfusu 10 milyondan büyük olan 10 mega-kent bulunmakta iken, 2014 yılında bu sayı 28'e, 2018 yılında ise 33'e yükselmiştir (UNDP, <https://www.undp.org/content/undp/en/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html>). Bu durum, aslında kentlerin azmanlaşma sürecinin ve istilacı kentleşme politikalarının işaretidir.

20. yüzyılın ikinci yarısından sonra kentler hızla azmanlaşmış ve yoğunlaşmıştır. Bugün



Şekil 1. Kentsel nüfusun geleceği

(Kaynak: Deutsche Bank Research, 2008, file:///C:/Users/Dell/Downloads/Megacities_Boundless_growth_.pdf [Erişim tarihi 15 Aralık, 2020]).

kentler, dünya topraklarının yalnızca yüzde 3'ünü kaplıyor, ancak enerji tüketiminin yüzde 60 ila 80'ini, karbon emisyonlarının en az yüzde 70'ini oluşturuyorlar (UNDP, <https://www.undp.org/content/undp/en/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html>) ve dünya üzerinde giderek daha fazla yer kaplarken, trafik yoğunluğu kentleri daha fazla baskılarken, açık ve yeşil alanlar, doğal yaşam alanları giderek daha fazla tükenmektedir (Fotoğraf 1).

Bu kontrolsüz kentleşme süreci, bugün dünyanın çevresel (iklim değişimi, karbon emisyonları ve kaynak kullanımı, afetler / pandemi), sosyo-ekonomik (adalet, eşitsizlik, uyum, istihdam ve sağlık), mekânsal (sağlıksız yapılaşma, aşırı yoğun yerleşmeler, yetersiz altyapı, erişilebilirlik, toprak / su kaybı), kurumsal (yönetişim ve coğrafi eşitsizlikler, su ve gıda güvenliği) gibi sorunlarla yüzleşmesini gerekli kılmıştır. Bu çerçevede, geleceğin kentlerini bekleyen 5 büyük zorluk, çevresel tehditler, kaynakların (su, gıda, enerji vb.) sürdürülebilirliği (ya da kısıtlılığı), giderek artan gelir eşitsizliği, teknoloji (akıllı teknolojiler, çevre ile ilgili teknolojiler, akıllı planlama; ancak, bunlara erişimde ortaya çıkacak eşitsizlikler), birlikte yönetim olarak öne çıkmaktadır.

Bu başlıkların her biri, dünyanın bir belirsizlikler ve riskler kaskadında olduğunu bizlere hatırlatmakta ve kentler adına alınan bu tehditkâr ekolojik, sosyo-ekonomik, mekânsal ve politik kararlar ve benimsenen kentleşme politikalarının, “yakın gelecekte kentleri ve kırsal bölgeleri çevresel açıdan nasıl etkileyeceğini ve bu riske karşı alınacak önlemleri” hızla tartışmayı gerekli kılmaktadır. Sorun, uluslararası düzeyde de öncelikli konular arasında ele alınmaktadır. 2030'ları hedef alan 8. Avrupa Çevre Eylem Programı, insan refahının, içinde faaliyet gösterdiğimiz sağlıklı ekosistemlere bağlı olduğuna vurgu yapmaktadır. Bu kapsamda, iklim değişikliğine karşı dirençliliği artırmak, yenileyici bir büyüme modelini benimsemek, biyoçeşitliliği korumak, doğal sermayeyi geliştirmek (Hava, su, toprak ve orman, tatlı su, sulak alan ve deniz ekosistemleri, vb.) ve üretim ve tüketimle ilgili ekolojik baskıları azaltmak (Enerji, endüstriyel gelişme, binalar ve altyapı, hareketlilik ve gıda sistemi vb. alanlarında), programın öncelikli hedefleri arasında yer almaktadır.

Günümüz dünyasında kentler, sadece neoliberal yeniden yapılanmanın daha geniş küresel veya ulusal projelerinin ortaya çıkardığı yerleşmiş alanlar değildir, aksine onlar, 1980'lerden bu yana neoliberalizmin kendisinin yeniden üretimi,



dönüşümü ve yeniden inşası için giderek daha merkezi hale gelmiştir (Turut, Özgür, 2005).

Kentlerin 19. yüzyıldan bu yana geçirdiği dönüşüm ve dönüşümün dinamikleri düşünüldüğünde, bugünün istilacı kentleşme sürecini, kentleşme teorileri açısından klasik kuramcılarının söylemleriyle açıklamak eksik kalacaktır. Kuşkusuz çağdaş kent kuramcıları süreci açıklamakta yardımcı olacaktır ancak asıl olarak, bu grup içerisinde yeni nesil kent kuramcıları üzerinden meseleyi tarif etme ihtiyacı söz konusudur. Kapitalizmin ürettiği ve neoliberal ekonomi düzeninin şekillendirdiği kentsel mekân, artık Lefebvre'in (Lefebvre, 2014) sözünü ettiği toplumsal üretimin (doğa, çalışma ve çalışmanın örgütlenmesi, teknik ve bilgiler) sonucu olan kentsel mekândan tümüyle ayrılmıştır. Yine de Lefebvre'in, kapitalizmin yalnızca mekân üreterek değil, aynı zamanda mekân üzerinde üstün bir egemenlik kurarak ayakta kalmayı başardığı iddiası bugün de geçerlidir. Brenner and Theodore (2002)'a göre, “Son yirmi yılın neoliberal yeniden yapılanma projeleri, sürdürülebilir kapitalist büyüme için tutarlı bir temel oluşturamamış olsalar da Fordist-Keynezyan kapitalizmin dayandığı altyapıları yine de derinlemesine yeniden işledikleri iddia edilebilir”.

Harvey modern kentlerin büyüme tarihini, kapitalizmin yeni yerleştiği alanda sermayeyi sabitleştirerek yapıyı çevreyi üretmesine dayandırılmaktadır ancak Harvey'in bu iddiası, egemen neoliberal kentleşme politikalarının çıkış noktasını anlamaya yardımcı olsa da bugün geldiği noktayı arka planıyla açıklamada bir takım kara delikler bırakmaktadır. Bununla birlikte, Harvey, 2003 yılında yazmış olduğu The New Imperialism adlı eserinde enerji kaynaklarının kontrolünden sermaye hareketlerine, neoliberal saldırganlıktan mülksüzleştirme yoluyla biriktirmeye, iç politik krizlerin savaş yoluyla ihraç edilmesinden sermaye-devlet ilişkisine, kapitalist emperyaliz-

Fotoğraf 1. Günümüz kentsel büyüme sürecine bir örnek (Kaynak: Anonim).

Bugün tüm dünyayı tehdit eden iklim değişikliği yıkıcı ve istilacı kentleşme politikalarının etkisiyle büyük iklim krizlerine doğru evrilmektedir. Doğa hızla ve durmaksızın metalaştırılır.

Çalışmanın en başında, istilacı kentleşme kavramını tanımlamak gerekmektedir. Bu çalışmada istilacı kentleşme kavramı, hiçbir kentsel ve çevresel değeri dikkate almadan, mottosu metalaşma olan, yani her değeri paraya çevirmeyi hedefleyen, kent etiği, kamusal yarar, ortak yarar ve toplumsal uzlaşma gibi ilkeler yerine, büyük sermayenin emir ve talepleri doğrultusunda hareket eden ve böylelikle

kentsel ve kırsal mekân ayırt etmeden, egemenliğini uluslararası finans kurum ve kuruluşlarının talimat ve hedefleri doğrultusunda şekillendirerek kentsel mekânı yeniden inşa eden kentleşme politikası anlamında kullanılmaktadır.

Bu anlamda istilacı kentleşme, 1980'li yıllardan günümüze, finansallaşma, özelleştirme, mülksüzleştirme, yerinden etme gibi araçları toplum, kamusal mekân, doğal değerler, kültürel varlıklar üzerinde en saldırgan haliyle kullanan bir niteliğe sahiptir.

1. Türkiye'de İstilacı Kentleşme Politikalarının İnşa Sürecine Bakış

Türkiye'de kentleşme politikaları, önceleri ulus devlet oluşturma ve çağdaş batılı bir toplum oluşturma hedeflerine hizmet etmek üzere kurgulanırken, zaman geçtikçe neoliberal politikalarla şekillendirilmiş ve kuralları yeniden yazılmıştır. Bu yeniden şekillenme süreci, ulusal ve toplumsal yararı önceleyen bir anlayıştan, küresel ve ekonomik yararı önceleyen bir forma bürünmüştür.

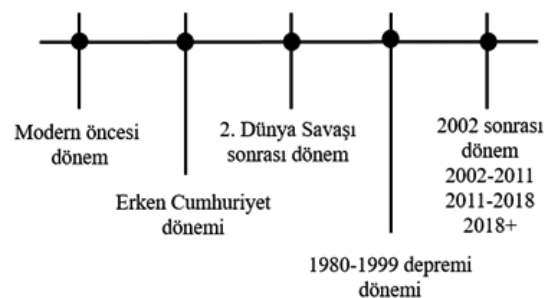
Türkiye'nin kentleşme politikalarını en genel haliyle beş döneme ayırarak tanımlamak mümkündür (Şekil 3).

Modern öncesi dönem, 1/25000 ölçekli yangın sigorta haritalarının yapıldığı, plansız dönemdir. Erken sanayileşmenin gerçekleştiği ve dünya kapitalist sistemine eklemlenmenin başladığı bu erken dönemde, dönemin büyük projeleri olan camiler, medreseler, kervansaraylar, imaretler, vb. inşa edilmiştir. Bu dönemde arazi düzenini oluşturan temel yasal düzenlemeler olarak, 1839 Tanzimat Fermanı, 1859 Islahat Fermanı, 1858 Arazi Kanunnamesi sayılabilir.

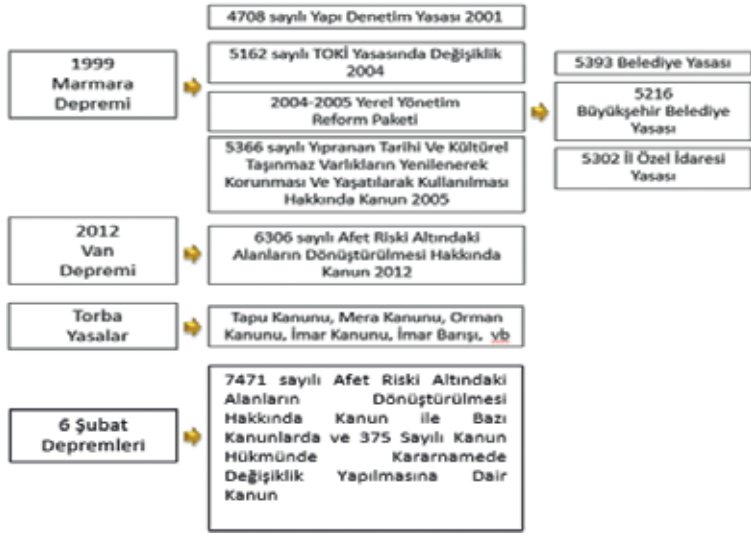
Modernite projesinin kentsel alanda uygulama alanı bulduğu modernleşme döneminde devlet eliyle inşa edilen fabrikalar, kamu yapıları ve demiryolu projeleri ve daha önce yapılan demiryollarının millileştirilmesi, dönemin en önemli projeleri arasında sayılabilir. Henüz ülkede planlı ve mimar bulunmaması nedeniyle, yabancı mimar ve plancılar tarafından yapılan imar planları ile kentlerin gelişimi hedeflenmiştir (Tekeli, 2000). İmar planları bu dönemde yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin batılılaşan modern bir toplum hedefini hayata geçirmenin bir aracı olarak kullanılmış, meydanlar, garlar, parklar gibi kamusal alanlar inşa edilmiştir. Özellikle başkent Ankara, Cumhuriyetin hedeflerini hayata geçirdiği sembol bir kent olarak geliştirilmiştir. 1925'te Ebniye (Yapı ve Yollar) Kanunu'nda yapılan düzenlemeler ve 1930'da çıkarılan Belediye Kanunu dönemin temel yasal araçlarıdır.

2. Dünya Savaşı sonrasında özellikle 1954 yılında İstanbul'un Avrupa yakası, ardından da 1955'te tüm İstanbul için yapılan Sanayi Planları İstanbul'a göçün önünü açmış, ortaya çıkan konut talebine çare olamayan devlet, konut piyasasında etkin bir rol oynayamamıştır. Sınırlı sayıdaki sosyal konut projesi sorunları çözmeye yetmekten çok uzak kalmıştır. Sanayi planları ile İstanbul'un her iki yakasında birçok ilçe gecekondu alanlarıyla dolmuş, bunların sayısı her yıl katlanarak artar olmuştur. Aynı sorun, Ankara ve İzmir gibi büyük kentlerde de hızla artmıştır. Öyle ki, gecekondu sayısı 1948'de 30.000, 1950'de 50.000, 1960'ta 240.000, 1965'te ise 430.000'e yükselmiştir (Çakır, 2007). 1948 yılından itibaren önce Ankara, 1949'da ise tüm ülke için yürürlüğe giren af yasaları gecekondu sorunu çözememiş, aksine kronikleştirmiştir. Aynı dönemde, kamulaştırma yoluyla yapılan geniş kapsamlı imar operasyonları kentlerin geleneksel dokusunu değiştirmiştir. Kent mekânı büyük bulvar projeleriyle parçalanmıştır.

1980'ler, tüm dünyada neo-liberal politikaların kent hayatında da uygulamaya geçtiği yıllardı. Peker (2005)'in de ifade ettiği gibi, "Özal dönemi ve sonrasında, yirminci yüzyıl sonunda tek kutupluluğa evrilen dünyada "çağ atlama" söyleminin içinden çıktığı küresel kalkınmacılık ve sosyo-ekonomik değişimlerin odağında yeni bir kentsel ortam doğurmuştur". 1980 yılında ülkemizde yapılan askeri darbenin ardından, tüm dünyada uygulamaya sokulan neo-liberal ekonomi politikaları, Türkiye'de de hızla yürürlüğe sokulmuş, bu politikalar refah devletinin çöküşüne bağlı olarak, kentsel ölçekte geniş uygulama alanı bulmuştur. Ekonomik serbestleşmeyi teşvik eden politikalar yerli ve yabancı özel yatırım akışını çekmiş, özelleştirme uygulamaları, kamu şirketleri, vb. düzenlemelerle büyük projeler dönemi başlamıştır. Nitekim, 1994 yılında yayınlanan Dünya Bankası Raporunda; "Özelleştirme de dahil olmak üzere kamu işletmeleri reformları, Türkiye'de kamu sektörü açıklarının uzun vadede azaltılması ve verimliliğin artırılması için de önemlidir" denilerek, bu sürecin desteklendiği



Şekil 3. Geçmişten bugüne ülkemizde planlama süreci
Modern öncesi dönem
Erken Cumhuriyet dönemi
(Modernleşme) 2.Dünya Savaşı sonrası dönem 80 Ertesi-Marmara Depremi



Şekil 4. Türkiye’de 2000 Sonrası Kentsel Yapılanma Sürecine Kronolojik Bakış

ve tavsiye edildiği görülmektedir (The World Bank Annual Report, 1994). Bu sürecin alt yapısı, neoliberal anlayışın ürünü olarak yürürlüğe sokulan kent yasaları ile oluşturulmuştur. 1980’ler aynı zamanda imar afları ile kentlerin yasadışı gelişime teslim edildiği yıllardır. 1950’lerde inşa edilen gecekondular, 1980’lerde yasadışı apartmanlara dönüşmüştür. 1990’li yıllarda ise küreselleşmenin mekânsal etkileri büyük kentlerde etkisini göstermeye başlamıştır. Gökdelenler, yüksek teknolojiyle inşa edilen ofis yapıları, alışveriş merkezleri kentlerin içinde yerini almıştır. Artık imar aflarıyla gelişen ve kentleri saran kaçak yapıların yerini küreselleşen kentlerin yeni yapıları almıştır.

1999 yılında meydana Marmara Depremi, ülkenin kentleşme sürecinde bir dönemin sonu ve kentsel dönüşüm adımları atan yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Hemen 2000’li yılların başında tek başına iktidara gelen Adalet ve Kalkınma Partisi depremi referans göstererek, kentsel dönüşümle sıkıca tutunmuş, kentsel dönüşümle olanak tanıyan yasaları art arda yürürlüğe sokmuş ve kentsel dönüşüm uygulamalarını hızla programına almıştır. Bu sürecin başında yerel yönetimlere daha fazla yetki tanınsa da, zaman içinde yerel yönetimlerin yetkileri giderek zayıflatılmış, kentsel dönüşüm uygulamaları, 2011 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının kuruluşunun ardından, neredeyse tümüyle merkezi yönetim eliyle yürütülür hale gelmiştir. 2004 yılında yürürlüğe giren 5162 sayılı yasa ile kentsel dönüşümün güçlü bir merkezi aktörü haline getirilen TOKİ, 09.07.2018 tarihli ve 703 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığına bağlanmıştır. 2016 yılında gerçekleşen darbe girişiminin ardından 2018 yılında başkanlık sistemine geçilmiş, bu süreçte özellikle de büyük kentlerde uygulanan kentleş-

me ve kentsel dönüşüm politikaları daha üsttenci, dayatmacı ve zorlayıcı bir anlayışla yeniden yapılandırılmıştır (Özden, 2016). 2002 sonrası kentin kanunları yeniden yazılmış, eski kanunlara eklenen maddeler, Kamu İhale Kanunu’nda, toprak koruma, orman ve mera kanunlarında sık sık yapılan değişiklikler, Kanun Hükmünde Kararnameler, Torba Kanunlar, ağırlıklı olarak Ortadoğu tabanlı mutabakatlar, vb. ile hiç hız kesmeden istilacı bir kentsel yeniden yapılanma sürecinin altyapısı oluşturulmuştur (Şekil 4).

Böylelikle, bu büyük istilanın sonucunda kentlerin temel yaşam kaynakları olan orman alanları, kıyı alanları, tarım alanları ve su havzaları gibi alanlar, telafisi mümkün olmayan büyük kayıplara uğramıştır. 17 yılda 3.7 milyar metre-karelik kamu arazisi özelleştirildi. Sözcü Gazetesi’nin 2020 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na bağlı Milli Emlak Genel Müdürlüğü verilerinden derlediği bilgilere göre, 2003-2019 yılları arasında Hazine’ye ait 2.1 milyar metre-kare orman vasfını yitirmiş alan, 971 milyon metre-kare arsa ve 586 milyon metre-kare tarım arazisi olmak üzere, toplamda 3 milyar 724 milyon metre-kare arsa, tarım arazisi ve orman vasfını yitirmiş alan elden çıkarılmıştır.

Üstelik 2002 de “ılımlı İslam” modeli ekseninde başlatılan uygulamalar, yükselen muhafazakarlığın kentlerdeki etki alanını ve kapsamını değiştirdi. Bu durumun yansımaları öncelikle Ankara ve İstanbul’da, adeta bir “Cumhuriyetle hesaplaşma” biçiminde karşımıza çıkmıştır. Cumhuriyet dönemi mimarisi, iktidarın yerel ve merkezi temsilcilerince, dayatmayla, inatla, toplumsal taleplere kulak kapatarak ve enkazlar üzerinde zafer pozları vererek yok edilmiş, yerlerine iktidarın imzasını taşıyan projeler yapılmıştır (Fotoğraf 2).

Peker (2015) bu durumu “muhafazakâr özne tarafından “Batılılaştırıldığı” düşünülen kenti yeniden fethetme girişimiyle tezahür eden bir “yeni fetih” hareketiyle karşı karşıyayız” sözleriyle tarif etmektedir.

Gelinen noktada bir tür “yeni fetih” olarak tanımlanan bu istilacı kentleşmenin 1950’li yıllardaki aktörleri birden fazladır. Süreç, esasen Anayasal olarak devletin görevi olan barınma ve konut hakkının kentlerde temin edilememesine, kırsal ve kentsel alanlarda yeterli istihdamın yaratılamamasına bağlı olarak ortaya çıkan, emlak spekülasyonlarının, arazi mafyalarının, vatandaşın birlikte hareket ettiği bir modelle işlemiştir. Serbestleşmenin, liberalleşmenin, küresel dünyaya entegrasyon girişimlerinin yükseldiği 1980 sonrası dönemde de bu yapı fazla-

ca değişmemiş, yasadışılık ve popülizm etkisinde devam etmiştir. Erken Cumhuriyet dönemi dışında planlama kavramını da reddeden bu anlayış, 2000'li yıllarla birlikte evrilmiştir. Ağırlıklı olarak ülke sınırları içindeki gelişmelere ve politikalara endeksli olan bu istilacı süreç, 2000'lerle birlikte vatandaş ve hatta ulusalcı yapıyı giderek dışa iten, küresel sermayeye her geçen gün daha fazla yaklaşan tamamıyla merkezi bir forma bürünmüş ve bu formun mekân-daki karşılığını önceki dönemlerin aksine bu sefer "planlar eliyle" yaratmıştır.

2. 2002 Sonrası Dönemde İstanbul'un Yeniden İnşası

2000'li yıllar boyunca İstanbul, bu hız kesmeyen yeniden yapılanma sürecinin başat aktörü olmuştur. 1999 yılında gerçekleşen Marmara depreminin ardından, İstanbul'daki kentsel yeniden yapılanma yaklaşımı, iktidarın kentleşme politikasına paralel bir yol izlemiştir. İstanbul, henüz 1950'lerde başlayan bu istilacı kentleşme sürecini, aktörleri değişmek suretiyle 2000'lerde yoğun bir biçimde yaşamaktadır. Daha önceki dönemlerde yasadışı yapılaşma, yüksek yapılaşma, orman ve su havzaları üzerindeki yapılaşmalar gibi farklı ölçeklerde gerçekleştirilen bu projelere, yaklaşık son 15 yıldır;

- Telifisi imkansız çevresel etkileri olan mega projeler,
- İmar barışı ile yasallaşan orman vasfını kaybetmiş alanlarda ve su havzalarında yapılaşmış alanlar, ayrıcalıklı imar hakları ile yapılaşan alanlar, vb.
- Kamu arazilerinin özelleştirilmesi yolu ile gerçekleştirilen projeler
- Geniş kapsamlı kentsel dönüşüm projeleri eklenmiştir.

2000'li yıllarda İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ilgili bakanlıklar, kentteki 76 mega proje için imar planlarını değiştirmiş ve ayrıcalıklı imar hakları tanımıştır. Bununla yetinmeyen şirketler, ayrıcalıklı imar haklarının kat kat üstüne çıkmıştır. 2018 yılı itibarıyla şehir genelinde 12 milyon 400 bin metrekare fazladan inşaat yapılmıştır (<https://kuzeyormanlari.org/2018/10/29/emsalsiz-ihanet-ulke-tarihinin-en-buyuk-rant-oyunlarinin-boyutunu-acikliyoruz/>).

2.1. Mega Projeler

Bu projelerin en önemlilerinden biri, Üçüncü Boğaz Geçişi ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesidir. Üçüncü Boğaz Geçişi 59 m. genişlik, 2164 m. uzunluk ve 322 m. yüksekliğe sahiptir.



Kuzey Marmara Otoyolu ile birlikte 4,5 milyar TL'na mal olmuştur. Yap-İşlet-Devret modeliyle inşa olan proje, İstanbul'da Garipçe-Poyrazköy arasında, 27.03.2014 tarihinde onaylanan "1/25000 ölçekli İstanbul Kuzey Marmara Otoyolu nazım imar planı değişikliği" kapsamında inşa edilmiştir. Güzergah boyunca kentsel orman ve piknik alanı gibi bazı koruma ormanları, tohum bahçeleri ve mesire yerleri yer almaktadır. Bunlar şu şekildedir: Belgrad Koruma Ormanı: Güzergâh, İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan ormanın kuzey sınırından geçmektedir. Elmalı Bendi Koruma Ormanı: Güzergâhın bir kısmı, Asya yakasında yer alan bu ormanın üzerinden geçmektedir. Kuzey Boğaziçi (Üst Boğaz) Önemli Doğa Alanı (ÖDA) (Belgrad Ormanı dâhil), Diğer alanlar: Reşadiye ve Alemdağ Nişantepe arasında yer alan bir Tohum Bahçesi, mevcut İstanbul otoyolu (E-80) yakınında Ümraniye'de bir kentsel orman ve çeşitli piknik alanları. Güzergâhın büyük bir bölümü (yaklaşık 35 km), Boğaz boyunca Avrupa yakasından Asya yakasına uzanan Boğaziçi ÖDA üzerinden geçmektedir. ÖDA kıyı şeridinde kumullar, kayalar, maki toplulukları, meralar, ormanlar ve göller gibi çok sayıda yaşam alanlarından oluşmaktadır. Boğazın batı ve doğu yakasındaki ormanlık alanlarda bir Önemli Bitki Alanı (ÖBA) da bulunmaktadır. Bu ÖDA içinde yer alan nadir bitki türlerini destekleyen bir dizi hassas yaşam alanları bulunurken, bu alanların bazıları Önemli Bitki Alanı (ÖBA) olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir ÖDA ise, Avrupa yakasında, Batı İstanbul Meraları Önemli Doğa Alanını içermektedir. ÖDA, güneyde Bağcılar, kuzeyde de Piriinçi arasında toplamda 9.612 hektarlık bir alana sahiptir. Proje güzergahının yaklaşık 11,4 km'si bu ÖDA'dan geçmektedir (Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü dâhil) Projesi için

Fotoğraf 2. Dönemin Ankara Büyükşehir Belediye Başkanının, Cumhuriyet dönemi yapısı olan İller Bankası Binası yıkımları üzerinde verdiği zafer pozunu (Kaynak: <https://odatv4.com/siyaset/bu-nasil-bir-ruh-halidir-2006171200-118085>)

Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Raporu, 2013). Rapora göre yaşam alanları açısından, asıl etki, geniş yapraklı ağaçların bulunduğu ormanlık alanlarda görülecektir. Projenin 60,5 m'lik inşaat koridoru içinde yer alan yaklaşık 345 hektar meşe yoğunluklu orman alanı kaybedilecektir. Ayrıca, yaklaşık 284 hektar kozalaklı/iğne yapraklı ağaç alanı da yok olacaktır. Raporun da belirttiği üzere, proje, 628,6 ha tarım arazisi, 345 hektar meşe yoğunluklu orman alanı ve 284 hektar kozalaklı/iğne yapraklı ağaç alanının ve tüm Otoyol boyunca kalıcı olarak toplam 628,6 ha tarım arazisinin kaybına sebep olmuştur.

2009 yılında yürürlüğe giren ve İstanbul'un Kent Anayasası kabul edilen 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı "İstanbul'un Doğu-Batı aksında ve Marmara Denizi boyunca doğrusal bir yapıda ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda çok merkezli (sıçrayarak) geliştirilmesi ve kuzeye doğru gelişimin kontrol altına alınması" hedefini ortaya koymaktadır. Plan aynı zamanda Kuzey Ormanlarına yapılaşma baskısı getirilmemesi ve su havzalarının korunmasını hedeflemektedir. Proje ise, 2009 onanlı plana sonradan işlenmiş ve planın hedeflerini tamamen tersine çevirerek kuzey ormanları ve su havzaları üzerine büyük bir baskı getirmiştir.

2013 tarihli Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü dâhil) Projesi için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Raporuna göre, proje yeni orman alanları yaratılmasına ve İstanbul'un kuzey kesimlerindeki yeni altyapı ve erişimle ilgili olarak artan istihdam, ekonomik etkinlikler ve ulusal bağlantılara fırsat verecektir.

Bunun yanı sıra, 29 Ekim 2018 tarihinde açılan Üçüncü Havalimanı Projesi, Avrasya Geçişi Projesi gibi, yine üst ölçekli plana sonradan işlenen büyük projeler de kent üzerinde büyük çevresel ve kültürel değerleri tahrip eden etkiler yapmışlardır. %81'i ormanlık ve %8,6'sı göl ve göletlerden oluşan bir alanda inşa olunan Üçüncü Havalimanı Projesi'nin (KOS Raporu, 2015) ÇED Raporu sayfa 61'de, "Proje kapsamında yapılması planlanan ünitelerin (pist, apron, üst yapılar vb.), yapılacağı alanda hafriyat çalışmaları ile doğal ekosistem (orman alanları, 70 adet canlı yaşamı barındıran büyüklü küçük-lü su birikintileri, akar ve kuru dereler, tarım alanları, mera alanları) ortadan kaldırılacaktır. Böylece ünitelerin inşa edilmesiyle birlikte bu alanların doğal bitki örtüsü ve doğal özelliği ortadan kalkmış olacaktır" denilerek, projenin öngörülen çevresel etkileri sayılmıştır. Mega

Projeler sürecine eklenen son proje ise kentin ve bölgenin tarihindeki en büyük eko-yıkım projesi olacak olan Kanal İstanbul projesidir. İstanbul'un son kalan bakir arazileri de bu proje eliyle yol edilecek, kentin ve bölgenin ekolojik sürdürülebilirliği risk altına girecektir.

2.2. İmar Barışı ile Yasallaşan Alanlar ve Ayrıcalıklı Yapılaşma Alanları:

Yaklaşık son yirmi yıllık süreç içerisinde yasal düzenlemelerle kentler üzerindeki istila artmaya devam etmiştir. Deprem yönetmelikleri 1999 da yürürlüğe konmuş ama 2007'den itibaren uygulamaya girmiştir. Bu nedenle kentte 2007 öncesi yapıların çoğu riskli yapı olarak bulunmaya devam etmektedir. Van depreminin ardından 6306 sayılı Kanun 9 kez değişmiş, 2019 tarihli kentsel dönüşüm yönetmeliğinde 3 kez değişiklik yapılmıştır. Yani esasen süreç, uygulama ile şekillenmiştir.

2012 yılından bu yana, orman vasfını kaybeden alanların satışı artmış, 2018 yılında, 24 Haziran genel seçimleri öncesi seçim vaadi olarak dile getirilen "İmar Barışı" adı verilen imar affı ile 1 milyon 747 bin 447 bağımsız birim yasallaşmıştır. Yani, Türkiye'de imar affından yararlanan 7 milyon 450 bin 578 bağımsız birim yaklaşık üçte biri İstanbul'dadır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı verilerine göre İstanbul'da bulunan 5.9 milyon konutun 1,5 milyonu riskli ve 300 bini acilen dönüşmesi gereken yapılardan oluşmaktadır. İstanbul'da en çok yapı kayıt belgesi alan ilçeler Sarıyer, Ümraniye, Pendik, Küçükçekmece ve Sultanbeyli olarak belirlenmiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı verilerine göre, Sarıyer'de 126 Bin 989, Ümraniye'de 76 Bin 950, Pendik'te 76 Bin 129, Küçükçekmece'de 70 Bin 891, Sultanbeyli'de 65 Bin 662 yapı imar barışından yararlanarak yasallaşmıştır.

2.3. Kamu Arazilerinin Özelleştirilmesi

İstanbul'daki istilacı kentleşme süreci bir yandan da kamusal alanlar üzerinde etkisini göstermektedir. Başta alışveriş merkezleri ve konut projeleri olmak üzere, birçok proje, son yıllarda kamusal alanlar üzerinde inşa edilmiştir.

İstanbul Mecidiyeköy'deki 384.398 m² büyüklüğündeki Ali Sami Yen Stadyumu bunun çarpıcı örneklerinden biridir. Ali Sami Yen Stadı'nın bulunduğu alandan taşınması sonrasında boşalan parsel Toplu Konut İdaresi'nce plan değişikliği hazırlanmıştır. 28.08.2006 tarihinde, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, Maliye Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir

Belediyesi Başkanlığı ve Toplu Konut İdaresi arasında bir protokol imzalanmıştır. Bu protokol, söz konusu taşınmazın 120.000 m²lik kısmı bedelsiz olarak Toplu Konut İdaresi'ne devredilmiştir. Araziye yapılacak olan proje ile ilgili yapı ruhsatı 2012 yılında onaylanmıştır. 2013 yılında bir şirket, alanı TOKİ'den satın almıştır. 2003 yılında yapılan planlarda Kentsel ve Bölgesel Büyük Spor Alanları", kısmen de "Genel Otopark olarak ayrılan alan, 2010 yılında yapılan planlarda yükseklik serbest bırakılmak kaydıyla Kısmen Turizm + Ticaret Alanı, Kısmen Rekreasyon Alanı + Kısmen Zemin altı otoparka dönüştürülmüştür (Fotoğraf 3).

Planlara göre projede 87 bin 500 metrekare inşaat hakkı bulunurken 342 bin metrekare inşaat yapılmıştır.

Kamu arazilerinde özelleştirmenin yakın dönem örneklerinden bir diğeri Maltepe Küçükyalı Karayolları Genel Müdürlüğü arazisi üzerinde inşa edilen Konut Kompleksi projesidir. Karayolları Genel Müdürlüğü, 1. Bölge Müdürlüğü Küçükyalı Yerleşkesi'nin bulunduğu 118 bin 849 metrekarelik arazi, özelleştirme kapsamına alınarak 2014 yılında TOKİ'ye devredilmiştir. TOKİ, bölge halkının deprem toplanma alanı ve park alanı olan arazinin imar planlarını 2016 yılında revize ederek, konut ve ticaret alanı haline getirmiştir. Emlak Konut GYO tarafından satın alınan arazi ihaleye çıkarılmış, bir inşaat firması tarafından satın alınana arazide inşaat başlamıştır. Meslek odaları tarafından açılan davalara rağmen inşaatlar 2020 yılında tamamlanmıştır (Fotoğraf 4).

Bir diğer örnek ise, İstanbul'un Avrupa yakasındandır. İktidar tarafından ihale yoluyla satılan Zeytinburnu - Ataköy sahil hattındaki kamu arazilerinde 60 yeni bina inşa edilmiştir. Uzunluğu 70 metreyi bulan yapılar tarihi kentin silüetini büyük ölçüde değiştirmiştir. Bu projelerden biri, TOKİ güvencesiyle özel sektör-özel sektör ortaklığı ile turizm imarlı 72 bin 864 metrekare arazi üzerinde hayata geçirilmiştir. 7 bloktan oluşan ve 215 bin metrekare inşaat alanı olan projede, 512 apart daire ve 78 ticari ünite bulunmaktadır. Bir diğer proje alanının gelişim sürecinde, TOKİ, Ataköy sahilindeki turizm imarlı 124 bin 980 metrekare büyüklüğündeki araziye "kıymetli arsa" ilanı ile 2008'de satışa çıkarmıştır. İhaleyi kazanan Turizm Gayrimenkul şirketinin yüzde 80'i Katar devletinin yatırımı olan bir şirkete aittir. Arazi üzerinde geliştirilen 9 blokta 1401 adet konut ve bir otel yer almaktadır. Bölgedeki üçüncü proje, Eski bir kamu fabrikası olan Sümer-

bank'ın bulunduğu Bakırköy'deki 62 bin 373 metrekare büyüklüğündeki arazide gerçekleştirilmiştir. 2004 yılında bir madencilik şirketi tarafından satın alınan arazinin imar planları revize edilmiş, böylelikle değiştirilen arsa üzerinde her biri 22 katlı 10 bloktan oluşan proje geliştirilmiştir. Aynı bölgede yer alan bir başka proje, Ataköy sahilindeki yaklaşık 500 bin metrekare bir alan üzerinde geliştirilen İstanbul Turizm Merkezi olmuştur. Araziyi Milli Emlak'tan ihale yoluyla alan ve 2038 yılına kadar üst kullanım hakkını elinde bulunduran şirket, hali hazırda faaliyet gösteren otel blokunun dışında 9 yeni rezidans binası inşa etmektedir. Yine bir kamu arazisi olan Et ve Balık Kurumu'ndan Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı'na geçen ve ardından da 2007 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından satın alınan arazide yükselen bir başka proje 17 katlı 6 bloktan oluşmaktadır. 63 bin 500 metrekare arazi üzerinde yükselen projede 848 rezidans yer almaktadır. (Fotoğraf 5).

Kamu arazilerinin özelleştirilmesine bir başka örnek ise, Maslak bölgesindeki askeri alanda inşa edilen bir konut projesidir. Alan, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Askeri Güvenlik Bölgesi'nde kalmaktadır. 2003 yılında alana yönelik 1/5000 ölçekli imar planı hazırlanmıştır. Ancak plan, nüfus yoğunluğunun yüksek olması ve donatı alanları-



Fotoğraf 3. Eski Ali Sami Yen Stadyumu.



Fotoğraf 4. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi





Fotoğraf 5.
Zeytinburnu
Ataköy Sahilinde
Kamu Arazilerinde
Geliştirilen Projeler

nın standartların altında olması sebebiyle iptal edilmiştir. Ardından yeni bir plan yapılmış, yeni planda da askeri alanda kalan 250 bin metrekarelik alana 700 bin metrekarelik inşaat alanı yapılması öngörülmüştür. Mimarlar Odası'nın ve Şehir Plancıları Odasının açtıkları çeşitli davalarda projeye dayanak olan planlar 2010, 2011, 2012 yıllarında çeşitli kereler yenilenmiş ve yeniden iptal olmuş, yürütmeleri durdurulmuştur. 2016 yılında yapılan yeni planlarda ise, bu defa 1/100 000 ölçekli planlarda da değişikliğe gidilerek, sorun radikal bir biçimde ortadan kaldırılmıştır. Bu hukuksuz süreçlerin ekseninde proje tamamlanmıştır (Fotoğraf 6).

2.4. Geniş Kapsamlı Kentsel Dönüşüm Projeleri

İstanbul 2005 yılından itibaren 5366 sayılı Kentsel Yenileme Kanunu ve 2012 yılından itibaren de 6306 sayılı Kentsel Dönüşüm Kanunu kapsamında geniş kapsamlı kentsel dönüşüm projelerinin uygulama alanı haline gelmiştir. İlk önce 2005 yılında 5366 sayılı Kanun kapsamında Tarlabası bölgesi yenileme alanı olarak ilan edilmiş, hemen ardından 500 yıldır Sulukule'de yaşamakta olan Roman nüfus yerinden edilerek, kentin çeperine, Taşoluk'a sürülmüştür. Bugün

Sulukule projesi tümüyle başka bir sınıfın eline geçerek tamamlanmış, halen sürmekte olan Tarlabası projesi de kapsamlı el değiştirmelere konu olmuştur. 2012 yılından itibaren 6306 sayılı Kentsel Dönüşüm Kanunu ekseninde sürdürül-mekte olan kentsel dönüşüm projeleri ise yumuşak, bütünleştirici, yerinde dönüşümü destekleyen projeler olmaktan çok uzak, rant projeleri olarak üretilmektedirler.

Bu projelerden biri olan Fikirtepe projesi, 1.310.000 m² alana sahiptir. 2005 yılında 1/5000 ölçekli Kadıköy Merkez E-5(D-100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planında "Özel Proje Alanı" ilan edilmiştir. 2007 yılında nazım imar planında özel proje alanı olarak geçen ifade "Kentsel Dönüşüm Alanı" ifadesine çevrilmiş, 2013 yılında 6306 sayılı yasa ile "Riskli Alan" ilan edilerek Afet Riski Altındaki Alanlar Kanunu kapsamına girmiştir. Proje alanı 1.derece deprem kuşağında bulunmaktadır.

Proje, 02.08.2013 tarihinde onaylanan "Kadıköy ilçesi, Fikirtepe ve çevresine ilişkin hazırlanan 1/1000 ölçekli uygulama imar planı" kapsamında uygulanmaya başlanmıştır. Kasım 2015'te ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Fikirtepe ve çevresiyle ilgili "Riskli Alan 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği"ni askıya çıkarmıştır. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Alanı, İstanbul İli Kadıköy İlçesi Fikirtepe, Dumlupınar, Eğitim ve Merdivenköy Mahallelerinden oluşmaktadır. 4 mahalleden oluşan alan kuzeyde E5 karayolu, batıda Kurbağalıdere, doğuda Göztepe kavşağı, güneyinde ise Mandıra Caddesi ve Göztepe Araştırma ve Eğitim Hastanesi ile sınırlanmıştır (Fotoğraf 7).

Proje halen çeşitli sorunlar nedeniyle tamamlanamamış, bunun üzerine Mart 2021'de Çevre ve Şehircilik Bakanı tarafından, kentsel dönüşüm alanlarında mağduriyetleri önlemek üzere kentsel dönüşüm sözleşmelerine Emlak Katılım Bankası'nın garantör olacağı açıklanmıştır.

Sonuç Yerine

Ülkemizde kapitalizmin güdümünde ve liberal düşünce ekseninde şekillenen kentleri uzun vadeli kamusal stratejilerle üretmeyi bırakalı neredeyse kırk yıl geçmiştir. Bu süreçte kentlerin yeniden üretiminin aktörleri, seçilerek güçlendirilmiş sermaye ve bu sermaye ile doğrudan ilişki halinde olan merkezi "erk", öznelere arz odaklı neoliberal kentsel politikalar ve stratejiler ile kentsel dönüşüm olmuştur. Kapitalist merkezi "erk" in süreçteki misyonu ve onun düzenleyici mekanizmaları ise, yönetimci para-

Fotoğraf 6. Maslak'ta askeri alan üzerine inşa edilen rezidans kompleksi.



digma ile sınıf merkezli paradigma arasındaki kaygan zeminde gidip gelerek, farklı dengeler gözeterek ve kurgulayarak yoluna devam etmiştir.

2000'ler sonrası, Türkiye'de mekân üzerindeki güç paylaşımında İslami liberalizmi benimsemiş erk, 80 sonrası dönemin liberal politikalarını, muhafazakâr-liberal çizgiye çekerek yola devam etmiştir. Kentsel dönüşümün muhafazakâr ve hegemonik anlamda yeniden ortaya çıkışı olarak tanımlayabileceğimiz bu yolda, yeni kurumsallaşma pratikleri ile merkezi idarelerin kent mekânındaki söz hakkı artmış, mekân da giderek daha fazla piyasalaşarak, ulusal/uluslararası sermayenin bir nevi yarış alanı haline gelmiştir. İstilacı kentleşme diye adlandırdığımız sürecin dönüm noktası 2002 sonrası dönemdir.

Çalışmada İstanbul'daki süregelen istilacı kentleşme süreçlerine örnekler vermek suretiyle anlatılan durum, kentte gerek ekolojik açıdan gerek kültürel açıdan, gerekse kentin dirençliliği açısından, kentin sürdürülebilirliği üzerinde tehditler oluşturmuştur. Tüm birikimini kentleri metalaştırarak elde eden kapitalizmin tüm çelişkilerini ve yarattığı mağduriyetleri ve eşitsizlikleri bu istilacı kentleşme sürecinde İstanbul üzerinden okumak mümkündür. Kentin çeper bölgelerindeki kuzey ormanları, su havzaları, tarım alanları ve mera alanlarının yanı sıra, kent içindeki kamu arazileri de bu istilacı kentleşme sürecinden payını almıştır. Böylelikle, kentin ekolojik açıdan uğradığı tahribatla birlikte, dirençliliği de zayıflamış, kent hem afetler açısından hem iklim değişikliği açısından hem de kültürel değerler açısından daha kırılgan hale gelmiştir.

Bu durumun sürdürülebilir olmadığı açıkça ortadadır. Bu tahripkâr politikaların devamı, sadece İstanbul'un değil, diğer kentlerin de sürdürülebilirliğini birçok boyutuyla tehdit eder durumdadır. Bugün ihtiyacımız olan, istilacı ve yıkıcı değil onarıcı, zayıflatıcı değil güçlendirici politikalarla kentlerin dirençliliğini artırmak, doğa ile insanın ilişkisini kentler üzerinden yeniden kurgulayarak sürdürülebilirliği anlamlı kılmaktır. Bu çerçevede, artık kentlerin ekonomik, politik ve ekolojik olarak gereksinim ve olanakları ölçeğinde kendine daha fazla yetebilir kılınarak merkez ve çevre kaynaklarını tüketmesinin önlenmesi ve dış dünyaya daha az bağımlı hale gelebilmelerinin yollarını yeniden düşünmek gereklidir. ■

Pelin Pınar Giritlioğlu, Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi



Fotoğraf 7. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi.

Kaynaklar

- Brenner, N. Theodore, N. 2002. Cities and the Geographies of "Actually Existing Neoliberalism", Antipode, A Radical Journal of Geography, Vol. 34, Issue: 3, 349-379
- Brenner, N. Theodore, N. 2005. Neoliberalism and urban condition. CITY, 9(1), 101-107
- Çakır S., "Elazığ'da Kentleşme ve Gecekondu Sorununa Genel Bir Bakış", Fırat Havzasının Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Kalkınması Sempozyumu (7-9 Nisan 1988), s.504, Elazığ-1991.
- Harvey D., The New Imperialism, Oxford University Press, 2003
- Lefebvre, H. (2014), Mekânın Üretimi, (Çev. I. Ergüden), Sel Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul.
- Özden P., Kentsel Yenileme, 2. Bsk. İmge Kitabevi, Ankara 2016
- Peck J., Theodore N. and Brenner N., Neoliberal Urbanism: Models, Moments, Mutations, The SAIS Review of International Affairs, Vol. 29, No. 1, Cities (Winter-Spring 2009), 49-66
- Peker A. U. AKP Döneminde Rövanşist Mimari, Mimarlık Dergisi, Kasım - Aralık 2015, Sa: 386, 13-19
- Tekeli, İ. Modernite Aşılırken Kent Planlaması, İmge Kitabevi, Ankara, 2000.

Raporlar

- The World Bank Annual Report, August, 1994
- Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü dâhil) Projesi için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi, 2013

İnternet Kaynakları

- <https://www.haberturk.com/iste-imar-barisi-nin-bilanco-su-2489947-ekonomi>
- <https://kuzeyormanlari.org/2018/10/29/emsalsiz-iha-net-ulke-tarihinin-en-buyuk-rant-oyunlarinin-boyutunu-acikliyoruz>

Invasive Urbanization and Its Environmental Impacts: The Case of Istanbul

The situation described in the study by giving examples of the ongoing invasive urbanization processes in Istanbul has created threats to the sustainability of the city, both ecologically, culturally and in terms of the resilience of the city. It is possible to read all the contradictions of capitalism, which gains all its accumulation by commodifying cities, and the victimizations and inequalities it creates, through Istanbul in this process of invasive urbanization.