Bir Direnme Hikâyesi: Moda Otoyoluna Karşı Kazanılmış Bir Mücadele

Gülşen Kılıçreis Özaydın

2003 yılında başlayan ve 2004 yılında sonuçlanan bir kent mücadelesinin hikâyesi... Aradan geçen 20 yıla rağmen bu mücadelenin işaret ettiği konular ve kazanılan deneyimler; günümüzde kent suçlarına karşı yapılan direnmeler için de dikkate alınabilecek bir olgu olması nedeniyle güncelliğini koruyor. Moda'nın yakın dönem kent tarihinde başarıyla sonuçlanmış bu yerel deneyimin kendi iç sürecini anlamak ve anlamlandırmak niyetiyle konu, bu yazı bağlamında mercek altına alındı.

İstanbul, "otoyol" açmak için yapılan radikal müdahalelere Cumhuriyet döneminde Menderes ve Dalan operasyonlarıyla sahne olmuştu. Yazının konusu olan Moda sahilinde otoyol oluşturma çabaları ise, İstanbul'da 2000'li yılların diğer büyük ulaşım projeleriyle birlikte bir üçüncü dönemi işaretliyordu. Aykut Köksal (2003) bu üç dönemin ortak özelliği olarak; merkez/çevre çatışmasının getirdiği iktidar değişimleriyle birlikte ortaya çıktığını; "çevreden" gelen siyasi aktörlerin, İstanbul'un tarihi, belleği, kimliği, kentsel strüktürüyle ilgili bilgiye ve yaşantı birikimine sahip olmadıklarını ve sonuçta *status quo*'yla giriştikleri çatışmada özgürleştirici bir rol yüklenirken, İstanbul'a döndüklerinde tahrip edici bir güce dönüştüklerini vurgulayarak tahribat tehdidinin 2003 yılında bu defa Moda'ya yönelmiş olduğunu belirtir.

Direnmenin Bağlamı: *İçinden geçilmeyen, gitmek için gidilen bir yer olarak Moda*

Coğrafi bir yer olarak Moda, Kadıköy yarımadasının Marmara denizine uzanan en uç noktasında bulunan Moda burnu falezi üzerinde yer alır. Resmi kayıtlarda ise Kadıköy merkez ilçesini oluşturan üç mahalleden biri olan Caferağa Mahallesi'nin bir semtidir. Fakat gündelik dilde Caferağa Mahallesi'ne "Moda" denildiği de bilinir. "Bir aidiyet nesnesi olarak Moda'dan söz edildiğinde ise akla hemen, içinden geçilmeyen, gitmek için gidilen, insanın kendini evinde hissettiği, zamanın yavaş aktığı, huzurlu, denizle sakin bir ilişki kurulan bir 'yer' gelir." (Özyurt, 2003).[1] Bu alıntının kaynağı olan ve artık aramızda bulunmayan Erdal Özyurt, Moda'nın anlamını şu cümlelerle de pekiştirerek yerin özgünlüğünü vurgular: "Moda bir yarımadanın ucunda yer aldığından, Kadıköy'ün transit trafiğinin dışında kalır. Bu nedenle, Paul Virilio'nun ironik bir biçimde, 'içine yerleşilebilir dolaşım' olarak tanımladığı kentin aksine, içinde dolaşılan yerleşim olma niteliğini bugüne kadar

Şekil 1. Köprülü kavşağın sahile yapılacak bir otoyolun ilk aşaması olduğunu açıkça gösteren maket fotoğrafı.

Şekil 2. 1994 tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Nazım İmar Planı'nda öngörülen sahil otoyolunun Kadıköy'ün mevcut durumuna renklendirilerek işlenmiş hali.
25 Şubat 2003 tarihinde köprülü kavşak projesi ve 1994 Nazım İmar Planındaki sahil otoyolu, Modalı Mimar Batur Baş tarafından Kadıköy planına işlenmişti. Böylece birisi halihazır durumu gösteren diğeri ise sahile otoyol yapıldıktan sonraki durumu gösteren, renklendirilmiş iki plan elde edilmişti. Bu planlar tüm kampanya süresince kullanılan ve basına da verilen temel görsel belgeler arasında yer aldı.

koruyabilmiştir. Yine konumundan dolayı, denizle dolaysız bir ilişkisi olmuştur. Falez yapısı nedeniyle bir kıyı şeridine sahip olmamasına rağmen, özellikle Moda deniz hamamı [geçmişte] bu ilişkinin yoğun bir biçimde yaşanmasına olanak sağlar." Bu özgün yer özelliğine sahip olan Moda'ya erişim, bir transfer merkezi niteliği taşıyan Kadıköy merkezinden sağlanır.[2] Merkeze yakınlığı nedeniyle Moda'ya yürüyerek, tramvay veya dolmuşla kısa sürede ulaşılmaktadır. Dolayısıyla transit trafiğin dışında kaldığı için kendi özgün yapısını koruyabilmiştir.

Direnmeye Neden Olan Vaka: *Moda sahilini yok etmeye yönelik otoyol girişimleri*

Günümüzden 20 yıl önce o dönemin İstanbul Büyükşehir Belediyesi yönetimi, Kadıköy Kurbağalıdere ağzında, 31 Ocak 2003 tarihinde temel atma töreniyle birlikte bir köprü ve kavşak inşaatı başlattı. Sunulan projenin kapsamı, Kalamış'ı Moda üzerinden Kadıköy'e bağlayarak Moda sahilinin otoyola dönüşeceğini gösteriyordu (*Şekil 1 ve 2*). Bu köprü-kavşak inşaatı, 1994 tarihli 1/5000 Kadıköy Merkez Nazım İmar Planı kararlarına dayandırılıyordu (*Görsel 3*). Kısa bir süre içinde inşaatla birlikte sahildeki ağaçlar sökülmüş, o tarihlerde çok yeni düzenlenmiş olan yakındaki yeşil alan ortadan kaldırılmıştı.

Konunun Gündeme Taşınma Biçimi ve Bir Dönüm Noktası

29 Ocak 2003 tarihinde İBB'nin Moda sahilinde temel atma töreni hazırlıklarına girişerek ağaçları sökmesi ve çevre düzenini ortadan kaldırmasının hemen ardından Modalı bir mimar ve akademisyen olan Aykut Köksal, Arkitera Forum'a yazdığı ilk mesajla konuyu gündeme taşımıştı. Burada Arkitera Forum'un üstlendiği rol, kentle ilgili bir meselenin o tarihlerde ilk defa ilgili meslek çevreleri ve kentliler tarafından dijital bir ortamda tartışılıyor olması nedeniyle bir dönüm noktası oluşturmuştu. Forumda çok katılımlı biçimde yapılan tartışmalarda, Moda sahilinde neden böyle bir otoyolun yapılmaması gerektiği bilimsel argümanlarla ortaya konulmuştu. Köksal'ın açıkladığı bu argümanlara göre, Moda Otoyol Projesi'nin yanlış olduğu, aşağıdaki alıntılarla açıkça ortaya konulmuştu.

Alanın doğal sit özellikleri ve tescilli anıt eserlerin karakterleri, yapılacak müdahaleyle bozulacaktır:

> "Temeli atılan köprü ve kavşak projesine daha yakından baktığımızda hem kıyı çizgisini değiştirdiğini, hem de bir "doğal sit" alanı olan Yoğurtçu Parkı'na doğrudan müdahale ettiğini görüyoruz. Projedeki asma köprü çözümü ise yakın çevresine ve Yoğurtçu Parkı'na güçlü bir siluet etkisi yapıyor. İnşa edilecek otoyolun getireceği trafiğin "doğal sit"i tehdit edeceği de çok açık. Bu durumda, Koruma Kurulunun projeye nasıl izin verdiği, bir doğal sitin –Yoğurtçu Parkı'nın– yanı başında, hem de "Moda" sahilinde bir kavşak inşaatının temelinin nasıl atılabildiği sorusu akla geliyor. Bu sorunun yanıtı çok kısa: Proje Koruma Kurulunun onayına sunulmadan, yani Kurul izni olmadan inşaatın temeli atılıyor. Doğrusu bu yaklaşım, aynı yöntemin sahil yolu projesi için de uygulanabileceğini, yine Koruma Kurulunun görüşü alınmadan inşaatın başlayabileceğini gösteriyor. Çünkü Moda sahili de korumaya alınmış anıtlarla çevrili: Bunların başında Yeni-Osmanlı mimarlığının başyapıtlarından biri olan, Mimar Vedat Bey'in Moda İskelesi geliyor. Sahil yolu, iskeleyle kıyı arasında kalan bölümün doldurulmasını zorunlu kılıyor, bunun da Moda İskelesi'nin karayla bağlantısını kuran köprüyü ortadan kaldıracağı, iskelenin tüm karakterini yitireceği, sonunda "otoyol"a bitişik bir yapıya dönüşeceği ortada. Eski Moda Deniz Kulübü de yine tescilli bir yapı. Önünde ise Moda sahilinin özgün biçimiyle korunabilmiş tek kıyı parçası yer alıyor. Sahil yolu bu yapının da önünün doldurulmasını gerektiriyor. Yalıyar üzerinde yer alan ve sahile bakan Mazhar Muhtar Paşa Konağı da (Kadıköy Kız Lisesi) Moda'nın tarihsel mirası içinde bulunuyor. Kısacası, Moda sahili, 1994 Nazım İmar Planının öngördüğü gibi bir "kent otoyolu"na dönüştüğünde, sahil boyunca sıralanan tarihsel anıtların tüm karakterini yitireceği, çevreyle kurulu ilişkilerinin bozulacağı açıkça görülüyor." (https://v3.arkitera.com/v1/diyalog/aykutkoksal/makale22.htm)

Moda'nın özgün niteliklerinden biri olan yalıtılmışlık özelliği yok olacaktır:

> "Moda sahil yolu projesinin, yalnızca semtin bir "otoyol kuşatması" altında kalmasına, sahilini yitirmesine neden olmayacağını, bugüne dek Moda'yı görece korunmuş ve sakin kılan, son yirmi beş yılda demografik yapısı en az değişmiş semtlerden biri olmasına neden olan yalıtılmışlığını da ortadan kaldıracağını söyleyebiliriz. Moda'nın, bir yarımada üzerinde yer almasının da getirdiği en önemli özelliği, kendisi üzerinden başka bir yere ulaşılmayan, yalnızca kendisine ulaşılan bir yer olmasıdır. Başka bir deyişle Moda'ya yalnızca Moda'ya gitmek için gidilir. İşte Moda'nın kentsel bütün içinde yüklendiği anlam da bu ayırıcı özelliğinde yatar. Bu anlamı yitirdiğinde aslında Moda da yitirilmiş olacak, kaotik kentin ayrıştırılamaz parçalarından birine dönüşecektir." (https://v3.arkitera.com/v1/diyalog/aykutkoksal/makale22.htm)

Öngörülen sahil yolu bir ulaşım master planı bütününde ele alınmadığından Kadıköy trafiğine bir çözüm getirmeyeceği gibi, başka sorunlar oluşturacaktır:

> "Peki Moda ne uğruna yitirilecek? Ya da, daha doğrudan bir deyişle, Moda sahil yolu Kadıköy trafiğine hangi çözümü taşıyacak? […] Moda'nın konumu, Moda sahilinde konumlanacak bir yolun Kadıköy'ün mevcut ulaşım sistemine eklemlenmesine olanak vermiyor. Bunu görmek için inşa edilmeye başlanan köprülü kavşak projesinin Kalamış'ta ulaştığı noktaya bakmak yeterli. Moda sahilinden gelen yol, neredeyse bir "çıkmaz cadde"ye saplanıyor. Bu noktada ortaya çıkacak sıkışma ve yoğunlaşma, aslında Kalamış'a da en az Moda'ya olduğu kadar büyük bir problem taşıyor. Yani aslında bir hiç uğruna, önce Moda, ardından da Kalamış elden gidiyor." (https://v3.arkitera.com/v1/diyalog/aykut-koksal/makale22.htm)

Sürecin başlamasıyla birlikte Modalılar, meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları, kısa süre içinde Moda Semt Girişimi'nin[3] çatısı altında örgütlendiler, inşaatın durdurulmasını, sahilin yeniden rekreasyon alanı olarak değerlendirilmesini istediler.

Moda Otoyoluna Karşı Yapılan Mücadelenin Kronolojik Hikâyesi

Aykut Köksal, otoyola karşı direnme sürecini yöneten başat bir aktör olarak görünmemeyi tercih eden bir lider profili gösterse de süreçteki her adımın atılmasında bizzat yer alarak ve kamuoyuna duyurulmasındaki iletişimi sağlayarak etkin biçimde rol almaktaydı. Moda otoyoluna karşı yapılan mücadelenin kronolojik hikâyesi, sürecin adım adım nasıl ilerlediğini göstermektedir. Bu hikâyede ilk dikkati çeken husus, mücadelenin hiç zaman kaybedilmeden aralıksız bir biçimde çok güçlü bir iletişim ve sivil örgütlenme modeli ile sürdürülmüş olmasıdır. Öte yandan basın açıklamalarının; mücadelenin kamuoyu ile paylaşılmasında etkin bir araç olarak kullanılmış olduğu görülmektedir.

Kadıköy Kurbağalıdere ağzında 31.01.2003'te temel atma töreniyle birlikte başlayan köprülü kavşak inşaatının hemen ertesi günü hiç zaman kaybedilmeden 01.02.2003'te İnsan Yerleşimleri Derneği'nde (İYD) ilk toplantı gerçekleştirildi. Toplantıyı örgütleyen Aykut Köksal katılımcılarla[4] birlikte öncelikli konu olarak projeyle ilgili bilgi toplanılmasını, ayrıca bir e-grup ile birlikte hukuksal mücadelenin argümanlarının oluşturulmasını kararlaştırıldı. Mücadelenin hukuksal ve iletişim boyutunun öneminin, bu ilk toplantıda ortaya çıktığı görülüyor.

04.02.2003'te gruba katılan kurul üyesi Aslı Erim'in, temeli atılan köprülü kavşak projesinin Koruma Kuruluna sunulmadığını belirtmesiyle, inşaata kurul onayı olmadan başlandığı öğrenildi, KADOS'tan (Kadıköy Bilim Kültür ve Sanat Dostları Derneği) destek alınabileceği söylendi, Kadıköy Mimarlar Odasından Mehtap İnan ve Belediyeden Nilgün Canpolat projeyi elde etmek için çalışmaya başladı.[5]

06.02.2003'te KADOS'un organize ettiği toplantıya katılan Aykut Köksal, KADOS'a, mücadelenin yerel sivil ayağı olması önerisini götürdü ve toplantı sonucunda iş birliğine karar verildi. Bu girişimle sivil toplum dayanışmasının başladığı görülüyor.

Gitgide katılım genişliyor ve 12.02.2003'te Aykut Köksal imza kampanyası metnini yazarak tüm e-grup üyelerine ulaştırıyor ve bu metinle birlikte bütün kampanyayı sürükleyecek olan "Moda Sahili Otoyol Olmasın" sloganı da ortaya çıkmış oluyordu.

13.02.2003'te Açık Radyo'daki Artı-Eksi başlıklı programda[6] konu ilk kez medyaya taşındı. Birkaç gün sonra yazılı basında çıkan ilk köşe yazısıyla birlikte iletişim farklı mecralara yayılarak, farkındalık oluşturulması sağlanıyordu.

19.02.2003'te 1994 tarihli Kadıköy Merkez Nazım İmar Planı elde edilmiş ve planda Moda sahilinden geçen bir otoyolun görülmesiyle birlikte mücadelenin asıl hedefinin bu noktaya çekilmesi ortaya çıkmış oluyordu.

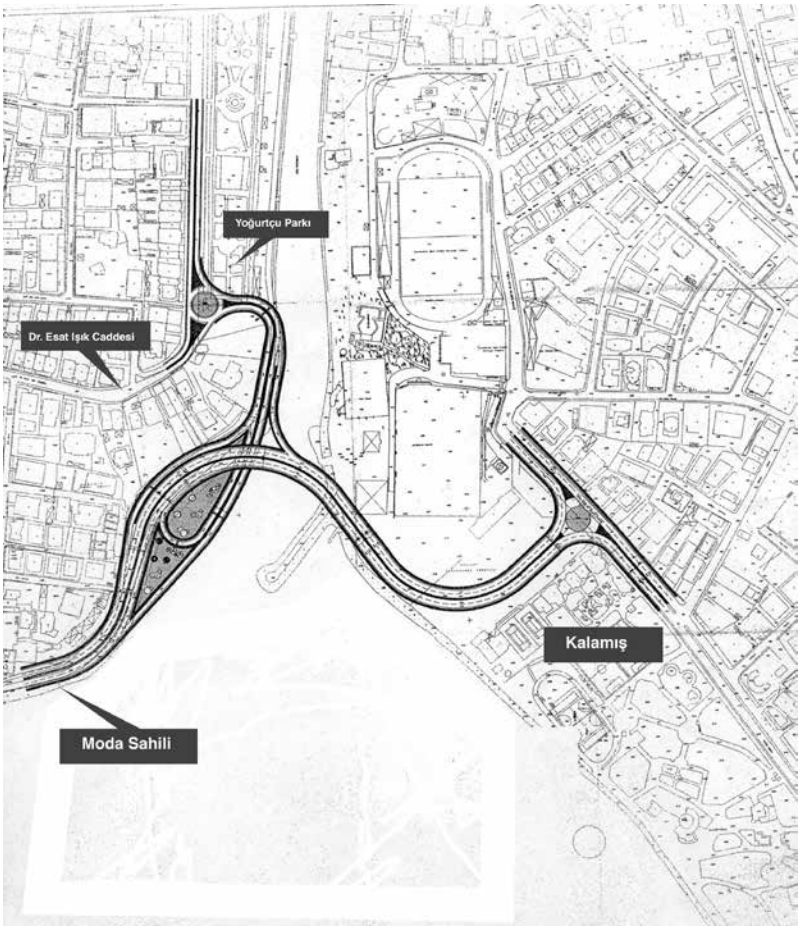
20.02.2003'te Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Başkanı Eyüp Muhçu ve Kadıköy Temsilciliği yönetim kurulu üyeleriyle birlikte ilk toplantı gerçekleşti ve Mimarlar Odası da Moda Semt Girişimi içindeki yerini aldı. Kadıköy Temsilciliği sekreteri Mehtap İnan'ın elde ettiği belgeyle, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ulaşımdan sorumlu biriminin 09.01.2003 tarihli kararı ve köprülü kavşak projesi hakkındaki bilgiler, toplantıya katılan Moda Semt Girişimi üyelerine[7] verildi. Elde edilen bu bilgilerle, köprülü kavşak projesinin sahile yapılacak otoyolun ilk aşaması olarak karara bağlandığı belgelenmiş oluyordu.

25.02.2003'te köprülü kavşak projesi ve 1994 Nazım İmar Planındaki sahil otoyolu, Modalı mimar Batur Baş tarafından Kadıköy planına işlendi ve böylece birisi halihazır durumu, diğeri ise sahile otoyol yapıldıktan sonraki durumu gösteren renklendirilmiş iki plan elde edildi. Bu planlar tüm kampanya süresince kullanılan ve basına da verilen temel görsel belgeler arasında yer alarak iletişimin temel araçlarını oluşturuyordu.

26.02.2003'te yapılan ilk basın açıklamasının metni, Aykut Köksal tarafından hazırlanarak girişimin tüm üyelerine gönderildi. "Moda sahili otoyola dönüşüyor" başlığını taşıyan

metinde; İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Kurbağalıdere ağzında 31 Ocak 2003 tarihinde gerçekleşen temel atma töreniyle bir köprü ve kavşak inşaatı başlattığı, Kalamış'ı Moda üzerinden Kadıköy'e bağlayacak bu inşaatla Moda sahilinin otoyola dönüşeceği ve o zamana kadar trafik akışının dışında kaldığı için hâlâ Kadıköy'ün sakin ve korunmuş bir semti olma özelliğini sürdüren Moda'nın, bu otoyolla birlikte Kadıköy'ün, trafiği en yoğun semtine dönüşeceği, ancak şehirlerarası karayolu inşaatlarında görülebilecek bir köprü-kavşak-otoyol inşaatıyla, bir hiç uğruna Moda'nın elden gideceği belirtiliyordu.

28.02.2003'te Arkitera'da, Moda Semt Girişimi'yle ilgili özel bir bölüm oluşturuldu. Bu bölümde imza kampanyasına, planlara, maket fotoğraflarına, girişimin basın açıklamalarına ve basında çıkan haberlere yer veren özel sayfalar açıldı. İmza kampanyası metninin altına Moda'daki bir sanat galerisinin faks numarası kondu, bu numaraya önemli sayıda imza ulaştı. Ayrıca bu bölümde basının bilgi derlemesi için bir "Basın Odası" oluşturuldu ve konu bir "gündem" maddesi olarak sitenin ana sayfasına taşındı. Moda Semt Girişimi'nin ilk basın açıklaması Arkitera tarafından basına dağıtıldı ve açıklama aynı sitenin "haberler" bölümüne yerleştirildi. Böylelikle konu çok geniş kesimlere yayılıyordu. Öte yandan eşzamanlı olarak imza kampanyası için etkin bir saha çalışması başlamış, bilgilendirici dokümanlarla birlikte imza kampanyası metni Moda semtinin çeşitli yerlerine (kitapçılar, kırtasiyeciler, eczaneler, sanat galerileri vb.) bırakılmıştı.[8]



Şekil 3. Kadıköy halihazır haritası üzerinde otoyolu projesinin çizilmiş hali. Otoyol projesi, yine Modalı Mimar Batur Baş tarafından Kadıköy halihazır haritasına işlenmişti.

Nitekim Koruma Kurulu kararlarına ilişkin 01.03.2003 tarihinde yapılan ikinci basın açıklamasıyla; İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun, Kurbağalıdere ağzında, kurulun görüşü alınmadan uygulamaya geçilen ve temeli atılan Yoğurtçu Çayırı Caddesi-Münir Nurettin Caddesi, köprü ve karayolu inşaatıyla ilgili, İstanbul Büyükşehir ve Kadıköy Belediye Başkanlıklarını uyardığı duyuruldu. Kadıköy Bilim Kültür ve Sanat Dostları Derneği, Koruma Kuruluna 7.2.2003 tarihinde yaptığı başvuruda, I. Derece Doğal Sit Alanı olan Yoğurtçu Parkı'na müdahale eden söz konusu inşaatın, Koruma Kurulunun görüşü alınmadan başlatıldığını belirtti. Koruma Kurulu Müdürlüğü, 24.2.2003 tarihli cevap yazısında, ilgili belediye başkanlıklarından, sit alanının siluetine yapacağı etkinin değerlendirilebilmesi için, yol ve kavşak projelerinin siluet ve perspektiflerinin Kurul Müdürlüğüne iletilmesini ve kurulda karar alınıncaya kadar, sit alanlarına isabet eden yerlerde herhangi bir inşai ve fiziki müdahalede bulunulmamasını istedi. Kalamış'ı Moda sahiline bağlayan köprü ve kavşak inşaatı hem Yoğurtçu Parkı'nın bir bölümünü içine alıyor, hem de içerdiği asma köprü çözümüyle, park siluetinin doğrudan etkilenme alanı içinde bulunuyordu. Ayrıca bir ana arter niteliği taşıyacak olan otoyol, getireceği trafik yüküyle de doğal sit olan Yoğurtçu Parkı'nı tehdit ediyordu. İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 25.12.2002 tarihinde aldığı 6529 sayılı kararla, Yoğurtçu Parkı'nın "doğal sit" olduğunu belirtmiş ve söz konusu yol ve kavşak düzenleme projelerinin etüt edilmek üzere kurula iletilmesini istemişti. Kurul Müdürlüğünün aynı tarihli cevabı, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin, inşaatı kurulun görüşünü almadan başlattığını gösteriyordu.

4.03.2003'te Esen Karol, "Moda Sahili Otoyol Olmasın" başlıklı afişin tasarımını tamamladı ve bu afişle birlikte ortaya çıkan tipografik başlık, aynı zamanda tüm mücadelenin logosu oldu. Afiş, Mimarlar Odası Kadıköy Temsilciliğinin katkısıyla basıldı.

13.03.2003'te, 22 Mart'ta gerçekleşecek basın açıklamasını duyurmak ve Modalıları inşaat

alanındaki açıklamaya çağırmak amacıyla bir föy hazırlanarak 10.000 adet basıldı. Birkaç günde çağrı föyü tüm Moda'ya dağıtıldı. Bugün aramızda artık olmayan Modalı mimar Erdal Özyurt dağıtımda yoğun bir çaba gösterdi. Ayrıca medya mensuplarını basın açıklamasına davet eden bir metin hazırlandı ve metin e-posta yoluyla üzerinden yaygınlaştırıldı. Bugünden bakıldığında; işlenmekte olan bir kent suçundan mümkün olduğunca geniş bir kesimin haberdar edilmesinin hedeflenmiş olduğu ve kentin savunulması için farkındalık yaratılarak, yanlış müdahaleye karşı büyük bir direnme gösterildiği anlaşılıyor.

22.03.2003'te, Moda Semt Girişimi'nin inşaat alanında gerçekleştirdiği ve Aykut Köksal'ın öncülük ettiği basın açıklamasına yüzlerce Modalı katılarak inşaatın durdurulması talebini sloganlar ve pankartlarla ifade etti; herkes, Moda sahilinin otoyol olmasına karşı başlatılan imza kampanyasına katılmaya davet edildi ve Moda sahilinin yeniden yeşil alana dönüştürülmesi, otoyol projesinden vazgeçilmesi talep edildi.

26.03.2003'te yapılan basın açıklamasıyla da dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ali Müfit Gürtuna, iki gidiş iki geliş toplam dört şeritten oluşan 22 m. genişliğindeki otoyolun (imar planında 25 m.) Moda'dan giden mevcut yolun devamını sağlayan ve Fenerbahçe ile Kızıltoprak'a geçişi kolaylaştıran bir yol olduğunu söyleyip inşaatı süren köprülü kavşak projesinin ana bağlantısının Moda sahili ile Kalamış arasında olduğu gerçeğini görmemezlikten gelerek kamuoyunu yanıltmaya çalışıyordu. Zaten bu projenin devamı o dönemin İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 550 projesini tanıttığı "İstanbul'a 550 Yeni Eser"[9] kitabı içinde yer alıyor ve bu proje "Kadıköy sahil trafiğini, sahil boyunca Dereağzı üzerinden Kalamış tarafına aktaracak Kadıköy İskele Meydanı-Yoğurtçu Parkı sahilyolu inşaatı" olarak tanımlanıyordu (*Şekil 3*). Ne yazık ki İBB Başkanlığı, Modalıların, meslek odalarının, sivil toplum kuruluşlarının, basının tepkilerine kayıtsız kalarak bu tepkileri anlamayı reddediyor ve kamuoyunu yanıltan, gerçekleri saklayan açıklamalar yapıyordu. İBB Başkanlığı, Koruma Kurulunun izni olmadan, gerekli yasal süreçler yerine gelmeden başlayan inşaatı durdurmak yerine, ne olduğu belirsiz "tünelli çözüm" söylentileri yayarak otoyol inşaatını makul göstermenin yollarını arıyordu. Dönemin Kadıköy Belediye Başkanı Selâmi Öztürk'ün yaptığı açıklama ise daha trajik bir durumu gösteriyordu. "Araç trafiğinin Mühürdar'da yeraltından girerek, Yoğurtçu Parkı'nın ucundan çıkmak kaydıyla, oradan da direkt köprüyle bağlanıp karşıya geçerek, Kalamış Münir Nurettin Selçuk Caddesi'ne çıkacaklar" diyerek akıldışı bir tüneli tarifliyordu. Böyle bir tünele bölgenin topoğrafyası izin vermeyeceği gibi, ayrıca tünel bağlantısının inşa edilen kavşak projesine bağlanmasının imkânsız olduğu da hesaba katılmıyordu (*Şekil 4*).

24.04.2003'teki basın açıklamasında da; 5550 Modalı'nın İBB'ye seslenerek inşaatın başlamasıyla birlikte, Moda sahilinin otoyol olmasına karşı çıkan bir imza kampanyası başlattıkları ve 5550 Modalı'nın imzalarıyla kampanyaya katılarak Moda sahilinin yeniden yeşil alana dönüştürülmesini, otoyol projesinden vazgeçilmesini istedikleri belirtildi.

Direnme, Meyvelerini Vermeye Başlıyor

08.10.2003 tarihli basın açıklamasında da; Koruma Kurulunun Moda sahilindeki kavşak inşaatını durdurduğu belirtiliyordu. Moda Semt Girişimi'nin mücadelesi ilk meyvesini verdi ve **ilk durdurma kararı** İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulundan geldi. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Kurbağalıdere ağzında köprülü kavşak inşaatını başlattığı 31 Ocak 2003 tarihinden yaklaşık 8 ay sonra kurulun 3 Eylül 2003 tarihli ve 6629 sayılı kararıyla inşaat durduruldu. Başta Mimarlar Odası olmak üzere sivil toplum kuruluşlarının ve Modalıların şikâyet başvurularını değerlendiren Koruma Kurulu, kavşak inşaatı kapsamında başlatılan yol çalışmalarının, kentin karakteristiği açısından önem taşıyan sit alanı ve tescilli parsellerin önünden geçmesi nedeniyle inşaatın ivedilikle durdurulmasını istemişti.

01.12.2003 tarihli basın açıklamasında da; Moda Semt Girişimi'nin mücadelesinin ikinci başarısı, **ikinci durdurma kararı** olarak İstan-

Şekil 4. Kadıköy halihazır haritası üzerinde tünelli projenin çizilmiş hali.

bul 1. İdare Mahkemesinden geldi ve İBB'nin Kurbağalıdere ağzında başlattığı köprülü kavşak inşaatı için 2 Ekim 2003 tarihinde yürütmeyi durdurma kararı verildi. İdare Mahkemesinin verdiği yürütmeyi durdurma kararında, yapılan bağlantı yolu düzenlemesinin halen yürürlükte bulunan bir plana dayanmadığı ve bu yüzden hukuka uyarlı olmadığı belirtilmişti.

Tüm bu gelişmelere karşın İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ısrarla, otoyolun kavşak dışında kalan bölümünü yeniden projelendirdiği ve ihale etme aşamasında olduğu görülüyor; sahilin önemli bir kesimini otoyola dönüştüren bu projede otoyolun yaklaşık 450 metrelik bölümünün çift şeritli iki ayrı tünelden oluştuğu anlaşılıyordu.

Bu vahim durum karşısında Modalı mimarlardan bir grup[10], 11.03.2004 tarihinde yaptıkları basın bildirisiyle İstanbul Büyükşehir Belediyesini Moda otoyolu projesinden vazgeçmeye ve kentin ulaşım sorunlarını bütünsel bir konsept ve bilimsel bir çerçeve içinde çözmeye davet ediyorlardı. Trafik sorununa bir plan çerçevesinde çözüm aranmasının doğru olacağını, Kadıköy-Moda yarımadasını transit trafikten kurtarmak, ulaşım merkezini yarımadanın dışına, kuzeye taşımak ve ağırlığı toplu taşımacılığa ve buna hizmet eden raylı sisteme vermenin en doğru çözüm olacağını, yeni yol yaparak ulaşıma çözüm getirilemeyeceğini açıklıyorlardı.

Üçüncü adımda elde edilen iptal kararını 27 Mayıs 2004'te İstanbul 1. İdare Mahkemesi, köprülü kavşak düzenlemesinin iptali için verdi. İdare Mahkemesi verdiği iptal kararında, yapılan bağlantı yolu düzenlemesinin halen yürürlükte bulunan bir plana dayanmadığını ve bu yüzden hukuka uyarlı olmadığını belirtmişti.

Bu esnada Türkiye'de 28 Mart 2004 tarihinde yerel yönetim seçimleri yapılmış ve Kadir Topbaş İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına seçilmişti. Ancak İBB, Moda otoyolundan vazgeçmemişti. İBB'nin bu tutumu üzerine Modalı mimarlardan oluşan aynı grup[11] 18.06.2004'te ortak bir deklarasyon yayımlayarak İBB'yi bir kez daha otoyol projesinden vazgeçmeye çağırdı. Bu çağrıda, İBB'nin başında İstanbul'a farklı bir duyarlıkla yaklaşılacağının işaretlerini veren yeni bir yönetimin olduğu; yeni yönetimin, 550 projenin önemli bir bölümünden vazgeçildiğini açıkladığı; ama Moda otoyolunun belirsizliğini sürdürdüğü; İBB'nin web sitesinde hâlâ gerçekleştirilecek projeler arasında Moda otoyolunun da yer aldığı belirtiliyordu. Deklarasyonda ayrıca, Moda otoyolunun, çevreye büyük bir tahribat taşıyacağı, Moda-Kadıköy yarımadasını bir çöküntü alanına dönüştüreceği, üstelik Kadıköy trafiğine de hiçbir çözüm getirmeyeceği; bunların da başta bilim çevreleri olmak üzere artık herkes tarafından kabul edildiği açıklanıyordu. İBB'nin yeni yönetimi, Moda otoyolu projesinden vazgeçtiğini kamuoyuna açıklamaya ve köprülü kavşak inşaatı nedeniyle tahrip olan Moda sahilini yeniden rekreasyon alanı olarak düzenlemeye davet ediliyor; yeni yönetimin Moda otoyolu konusunda alacağı iptal kararının, İstanbul'un çevreye daha duyarlı ve bilimsel bir anlayışla yönetileceğinin kanıtı olacağı belirtiliyordu.

Dönemin Belediye Başkanı Kadir Topbaş, bu talebin ardından kendisiyle kurulan ilişkilere olumlu yanıt vermiş ve ilk işlerinden biri olarak 10.07.2004 tarihinde Moda'da, öğretim üyesi mimarlarla[12] görüşüp Moda otoyolu projesinin Kadıköy trafiğine bir çözüm getiremeyeceğini ve uygulanmaması gerektiğini kavramıştı. Toplantıda yer alan Modalı mimarlar; Moda otoyolu projesinin son derece yanlış bir proje olduğunu ve Kalamış'ta tıkanıp kaldığını belirterek, Kadıköy'ün bütünsel bir ulaşım master planı içinde ele alınmasının, trafik sorununa da bu plan çerçevesinde çözüm aranmasının doğru olacağını ve bu yanlış projeden derhal vazgeçilmesi gerektiğini ısrarla dile getirmişlerdi. Mimarların görüşlerini dinleyen Kadir Topbaş, projenin yanlış olduğu görüşüne katıldığını, Kadıköy Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi gerektiğini, bu bağlamda İBB'nin dört yıl önce düzenlediği Kadıköy Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması'nda elde edilen projelerin de değerlendirilmesinin doğru olacağını söyleyerek ve Modalıların otoyola gösterdiği tepkinin altını çizerek, semt sakinlerinin itiraz ettiği bir projenin gerçekleştirilmesinin çok yanlış olacağını belirtiyordu. Hemen bu görüşmenin ardından artık "Moda otoyolu" projesi rafa kaldırılıyor ve Moda sahili otoyola dönüşmekten kurtularak, yapılan mücadele başarıyla sonuçlanmış oluyordu.

Güçlü Bir İletişim Stratejisi Mücadeleyi Başarıya Götürüyor

Temeli atılarak uygulaması başlatılmış ve geri dönüşü imkânsız gibi görünen Moda otoyoluna karşı kazanılmış bu mücadelenin başarıyla sonuçlanmasında, doğru bir iletişim stratejisi oluşturulmasının payı büyüktür. Çok kısa bir sürede örgütlenen Moda Semt Girişimi'ndeki Modalılar'ın izlediği iletişim stratejisinin en

temel özelliği; hiyerarşik olmaktan uzak, eş zamanlı biçimde çok yönlü ilerleyen bir yapı göstermesiydi. Bu iletişim sürecinde *doğrudan temas yöntemiyle* kapı kapı dolaşılarak Modalılar'a meselenin anlatılması ve basın bildirileri ile imza kampanyalarının dağıtılması sonucunda çok güçlü bir farkındalık yaratılmıştı. Aynı zamanda dijital ortamın olanaklarından da yararlanılarak hızlıca geniş bir kesime erişilmiş ve sivil örgütlenme güçlü bir şekilde sağlanmıştı. Diğer taraftan karar alma mekanizmalarında yer alan kurumlarla (Büyükşehir ve Yerel Belediye, Koruma Kurulu) iletişime girilerek talep doğrudan kendilerine aktarılmış ve adım adım yapılan takipte meslek örgütünün (Mimarlar Odası Anadolu Temsilciliği) daima devrede olması hem kolaylaştırıcı bir rol oluşturmuş, hem de sürecin doğru bir şekilde yönetilmesini sağlamıştı. İletişimde; mimarlık ve planlama camiasının çok sık takip ettiği dijital platformlar[13] eşzamanlı biçimde kullanılarak, sürece çok ciddi bir katkı yapılmıştı. Gerek bu platformlarda yazılan yazılar ve sürecin her adımını açıklayan basın bildirileri, gerekse yazılı basında köşe yazarlarının konuyu çok farklı açılardan ele alan yazıları[14], medya programları[15] ve çeşitli dergilerde yazılmış bilimsel makaleler[16] iletişimin geniş bir kesime yayılmasında etkili bir yol oluşturmuştu. Ayrıca iletişimin görsel araçlarının tek bir kanaldan yürütülmesiyle, afiş, poster, pankart gibi grafik araçların aynı görsel imajla kentlilerin algısında kalıcı bir iz bırakması sağlanmış, etkili bir kampanya süreci oluşturulmuştu (*Şekil 5*).[17]

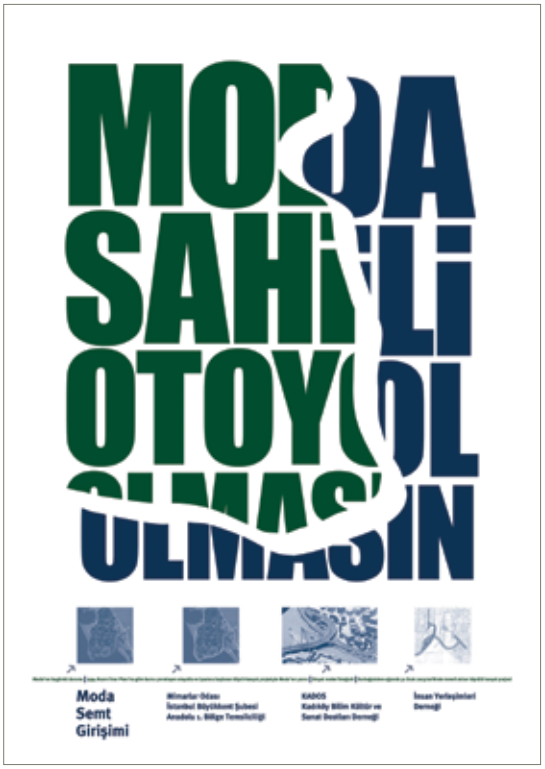
Sürecin Yönetilmesinde Katılımcılıkla Birlikte Gizli Bir Öznenin Varlığı, Direnme İçin Lokomotif Rolü Oluşturuyor

Hiç kuşkusuz başarılı bir iletişim stratejisi kadar, kent suçlarına karşı yapılan mücadeledeki sürecin yönetilme biçimi de önem taşır. Sürece katılımın çok bileşenli olması, kent hakkının savunulması için istenen bir durum olmakla birlikte, iyi yönetilmediğinde ortaya çıkabilecek karmaşa ve dağınıklık mücadelenin gücünü olumsuz yönde etkiler. Bunun için daima sürece hâkim olacak bir liderin varlığına gereksinim duyulur. Liderden beklenen; nabzı elde tutarak ortaya çıkabilecek tansiyonu dengeleyebilmesi, vizyoner bir bakışla beraber konuları analiz ederek çözümleyebilme yetisine sahip olması ve belki de en önemlisi mücadeleye olan inancıdır. Lider bu özellikleriyle birlikte, sivil yapılanma içinde lokomotif rolünü üstlenir. Her zaman ön planda görünmemekle birlikte o her yerdedir. Nitekim bu direnme hikâyesinde mercek altına alınan süreçteki tüm organizasyonlar ve izlenen iletişim stratejisini, gizli özne olarak süreçte yer alan bir lider hiç aralıksız çalışarak örgütlüyordu. "Moda Sahili Otoyol Olmasın" sürecinin görünmez lideri Aykut Köksal'dı. Bir mimar olmasının ötesinde tüm entelektüel birikimi, otoyola karşı çıkıştaki inancı, yüksek enerjisiyle günbegün gelişmeleri takip edip süreci sonuca kadar sürükleyebilmek için tam zamanlı çalışma temposu, doğru süreç yönetimi ve iletişim stratejisindeki başarısı sonucunda Moda Sahili'nin otoyola dönüşmemesinde kendisinin payı büyük olmuştur.[18]

Son Söz Yerine…

Kentler, yerlerle birlikte var olur ve yere özgü nitelikleriyle anlam kazanır. Öte yandan kentler, zaman zaman mekânsal müdahalelerle karşı karşıya kalabilmektedir. Kritik nokta; müdahalenin yerin anlamını değiştirmeden ve toplumsal duyarlılıklara açık biçimde yapılabilir olmasıdır. Burada mercek altına alınan vakadaki gibi, kent kimliğini hiçe sayarak yapılmak istenen bir müdahaleye karşı, semt girişiminin öncü lideriyle birlikte doğru bir iletişim stratejisiyle oluşturulan toplumsal bir dirençle karşı çıkmanın ve başarı elde etmenin mümkün olduğu görülmüştür.[19]

Gülşen Kılıçreis Özaydın, Prof. Dr. Öğretim Üyesi,
MSGSÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü



Görsel 5. "Moda Sahili Otoyol Olmasın" afişi (Tasarım: Esen Karol). 4 Mart 2003 tarihinde Esen Karol, "Moda Sahili Otoyol Olmasın" başlıklı afişin tasarımını tamamlamıştı. Bu afişle birlikte ortaya çıkan tipografik başlık, aynı zamanda tüm mücadelenin logosu oldu. Afiş, Mimarlar Odası Kadıköy Temsilciliğinin katkısıyla basılıp çoğaltıldı.

Notlar:

1. Aradan geçen 20 yılda, Moda'nın sakin ve huzur dolu bir yer olma hissiyatının görece değiştiğini belirtmek gerekir.
2. Modalı akademisyen mimarlar Oğuz Özer ve Yasemen Say Özer, bu direnme sürecinde yazdıkları makalede Kadıköy'le ilgili bir analiz yapmışlardı. Moda'nın içinde yer aldığı Kadıköy merkezinin ana karakterinin temel unsurlarının doğal bir liman ve ona dik saplanan Söğütlüçeşme Caddesi olduğu, bu cadde üzerinden limana ulaşan insanların İstanbul'un farklı yerlerine deniz ulaşımı ile bağlandıklarını ve böylelikle Kadıköy'ün bir transfer alanı olarak kullanıldığını belirtmişlerdi: "Kadıköy'ün karakterinin çıkış noktası kendisinden, kendisinin bir çekim merkezi olmasından kaynaklanmamaktadır. O, 'arka planının İstanbul'a geçişte oynadığı rol' ile bir çekim merkezi haline gelmiştir. Yani karakterinin en önemli unsuru bir transfer merkezi olmasıdır. Daima tarihi kente bir 'atlama taşı' olarak kullanılagelmiştir." (Özer ve Özer, 2003).
3. Moda Semt Girişimi'nin bileşenleri; Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Anadolu 1. Bölge Temsilciliği, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Kadıköy Temsilciliği, Gemi Mühendisleri Odası, Elektrik Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Makine Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, İnsan Yerleşimleri Derneği ve Kadıköy Bilim Kültür ve Sanat Dostları Derneğiydi.
4. Bu ilk toplantının katılımcıları; Aykut Köksal, Adnan Ekinci, Korhan Gümüş, Erdal Özyurt, Ömer Kanıpak, Ömer Yılmaz, Banu Binat, Elif Erim, Ahmet Ardıçoğlu, Aksel Tibet, Murat İleri, Tuğba İkiz ve Güzin Kaya'dan oluşuyordu.
5. Ne yazık ki bir gün sonra (05.02.2003) II numaralı Koruma Kurulundan, aralarında Aslı Erim'in de bulunduğu üç üyenin uzaklaştırıldığı ve böylece kurulun yeni üyeler atanana kadar çalışmasının olanaksız hale geldiği öğrenilmişti.
6. Açık Radyo'da Korhan Gümüş'ün yönettiği Artı-Eksi programında Aykut Köksal'la birlikte otoyol projesi her yönüyle konuşulmuştu.
7. Toplantıya İYD adına Korhan Gümüş, KADOS'tan Yavuz Bayülken ve Elif Erim'le birlikte Erdal Özyurt ve Aykut Köksal katılmıştı.
8. Kampanyanın saha sorumluluğunu Birgül Özyurt, Dilek Köksal ve Elif Erim **üstlenmişti**.
9. O dönem İstanbul'un fethinin 550. yılı münasebetiyle, dönemin mottosu olan 550 proje sayısı buradan geliyordu. Bu 550 yeni eser olarak tanımlanan kentsel projelerin çoğunun bir gereklilikten ziyade, sadece 550 sayısını oluşturma amaçlı olduğu ve dolayısıyla bir nitelik endişesi taşımadığı, "İstanbul'a 550 Yeni Eser" başlıklı kitabın 39. sayfasında yer alan "Moda Sahili Otoyol Projesi"nin de bu amaçla hazırlanmış bir proje olarak kente zarar vereceği açıkça görülüyordu.
10. 11 Mart 2004 tarihinde Modalı mimarlar Aykut Köksal öncülüğünde olmak üzere Işık Aydemir, Behruz Çinici, Zekâi Görgülü, Ersen Gürsel, Turgut Övünç, Bülent Özer, Oğuz Özer, Erdal Özyurt yaptıkları basın bildirisiyle İstanbul Büyükşehir Belediyesini Moda otoyolu projesinden vazgeçmeye ve kentin ulaşım sorunlarını bütünsel bir konsept ve bilimsel bir çerçeve içinde çözmeye davet ediyorlardı.
11. 11 Haziran 2004 tarihinde (bir önceki dipnotta belirtilen) aynı Modalı mimarlar grubu, yaptıkları basın bildirisiyle İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ni Moda otoyolu projesinden vazgeçmeye ve kentin ulaşım sorunlarını bütünsel bir konsept ve bilimsel bir çerçeve içinde çözmeye, ısrarcı bir biçimde davet ediyorlardı.
12. 10 Temmuz 2004 tarihinde Modalı mimarlar (aynı grup) bu defa Kadir Topbaş'la Moda'da bir araya gelmişler, bu yanlış projeden derhal vazgeçilmesi gerektiğini ısrarla dile getirmişlerdi.
13. Bu yazı kapsamında mücadelenin kronolojik sürecinde dijital bir platform olan Arkitera'nın rolü için detaylı açıklamalar ilgili kısımda yapıldı. Daha detaylı incelemeler için bkz. https://v3.arkitera.com/v1/gundem/moda/basin.htm
14. Sürecin yazılı basında yer alan ilk köşe yazısı, 16 Şubat 2003'te *Radikal 2*'de Yonca Poyraz Doğan imzalı "Anahtar Paspasın Altında", ardından 6 Mart 2003'te *Milliyet*'te Melih Aşık imzalı "Moda cinayeti", 10 Mart 2003'e *Posta*'da Yazgülü Aldoğan imzalı "Moda'yı katlediyorlar!", 11 Mart 2003'e *Akşam*'da İhsan Bozkan imzalı, "Moda Otoyolu'na vatandaştan isyan", 12 Mart 2003'te *Milliyet*'te Meral Tamer imzalı "İstanbullular, Moda'nın katline hayır deyin", 12 Mart 2003'te *Posta*'da Ertuğrul Akçaylı imzalı "Modalılar'ın otoyol isyanı!", 13 Mart 2003'te Behiç Ak'ın *Cumhuriyet*'teki Kim Kime Dum Duma köşesinde Moda'ya ilişkin ilk bandının yayımlanması, 13 Mart 2003'te *Zaman*'da "Modalılar Moda'ya otoyol istemiyor", 14 Mart 2003'te *Cumhuriyet*'te Tan Oral'ın, "İst. Büyük Şehir Belediyesi Çalışıyor: Moda'nın Sonu!" başlıklı karikatürünün yayımlanması, 14 Mart 2003'te *Milliyet*'te Melih Aşık'ın "Moda otoyolu" başlıklı yazısı, 14 Mart 2003'te *Akşam*'da Yalçın Pekşen'in "Kendimize çelme...", 16 Mart 2003'te Korhan Gümüş'ün *Radikal 2*'de "Şeffaflık mı istiyorsunuz?" yazıları ile konu, kamuoyuna çeşitli yönleriyle açıklanmıştı.
15. 13 Şubat 2003'te Korhan Gümüş'ün Açık Radyo'daki Artı-Eksi başlıklı programında Aykut Köksal'la birlikte konu ilk kez medyaya taşınmıştı. 19 Mart 2003'te Açık Radyo'da Açık Dergi programında Şerif Erol, Erdal Özyurt'la söyleşi yapmış ve bu söyleşi "İstanbul'u sevmezse gönül, Moda'yı, Kalamış'ı ne anlar?" başlığıyla Açık Site'de yayımlanmıştı.
16. Bkz. Köksal, 2003; Özyurt, 2003; Özer ve Özer, 2003.
17. Direniş sürecinde "Moda Sahili Otoyol Olmasın" mottosuyla kullanılacak afiş tasarımını Aykut Köksal, grafik tasarımcısı Esen Karol'dan istemiş ve bu afiş Moda'da birçok noktaya asılmıştı. Afiş o kadar etkili olmuş ve belleklerde yer etmişti ki, o dönem yapılan yerel seçimlerde bütün muhtar adayları kendi afiş ve broşürlerinde bu afişin görüntüsüne yer vererek "Moda Sahili Otoyol Olmasın" sloganına sahip çıkmıştı. Daha sonra bu afiş yurtdışında da yayımlanarak bir ödül almıştı.
18. Moda Otoyoluna Karşı Yapılan Mücadele ile ilgili arşivini benimle cömertçe paylaşan Sn. Aykut Köksal'a çok teşekkür ederim.
19. "Moda Sahili Otoyol Olmasın" mücadelesi bir örnek olarak; bu yazının yazarının yönettiği bir akademik çalışma içinde de yer almıştı. Bu çalışmada; bir sivil toplum örgütü olan Moda Semt Girişimi'nin sürdürdüğü mücadelenin, efektif bir katılımla gerçekleştiği ve bu düzeydeki katılım modellerinde olduğu gibi karar organları ve sorumlularıyla birebir muhatap oldukları, güç delegasyonu ve doğrudan kontrol basamakları bulunduğu ve projenin durdurulması için yönetim birimleri üzerinde kamuoyu baskısı yaratılarak başarıya ulaştıkları sonucuna varılmıştı (Onur Soytürk; "Bir Sivil Toplum Kuruluşu Olarak Semt Girişimlerinin Planlama Üzerine Etkisi: Fener-Balat-Moda Örneği", Bitirme Ödevi, MSGSÜ, ŞBPB, 2004)

Story of Resistance: Struggle against the Moda Highway

This is the story of an urban struggle that started in 2003 and ended in 2004. The article reveals how a project initiated by the municipality to build a "highway" on the Moda coast could be canceled by a strong civil initiative and a note is made in history. Despite the 20 years that have passed, the issues pointed out by this struggle and the experiences gained are still relevant today as they can be taken into consideration for resistance against urban crimes. With the intention of understanding and making sense of the inner process of this successful local experience in Moda's recent urban history, the subject is analyzed in the context of this article. This case has shown that it is possible to oppose and achieve success with a social resistance against an intervention that wants to be carried out by ignoring the urban identity by creating a correct communication strategy together with the pioneer leader of the neighborhood initiative.

Kaynaklar

Köksal, A. (2003) "Moda Sahilinde Neler Oluyor?", *İstanbul*, Sayı: 45, s.132-135
Özer, Y.S.; Özer, O. (2003) "Moda Sahil Yolu", *Arredamento Mimarlık*, 2003/5, s.107-109
Özyurt, E. (2003) "Moda Sahilinde Otoyol İnşaatı ya da Moda'nın Yer-Olmayana Dönüşümü", *Arredamento Mimarlık*, 2003/5, s.104-106
https://v3.arkitera.com/v1/gundem/moda/basin.htm