

**MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**NEOLİBERAL PLANLAMA EKSENİNDE MERKEZİ VE YEREL YÖNETİM  
YETKİ ÇATIŞMASININ KANAL İSTANBUL PROJESİ ÜZERİNDEN  
OKUNMASI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Nursemin MERAL**

**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Kentsel Planlama Programı**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Binnur ÖKTEM ÜNSAL**

**ŞUBAT 2023**



**MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**NEOLİBERAL PLANLAMA EKSENİNDE MERKEZİ VE YEREL YÖNETİM  
YETKİ ÇATIŞMASININ KANAL İSTANBUL PROJESİ ÜZERİNDEN  
OKUNMASI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Nursemin MERAL**

**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Kentsel Planlama Programı**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Binnur ÖKTEM ÜNSAL**

**ŞUBAT 2023**



Nursemin MERAL tarafından hazırlanan NEOLİBERAL PLANLAMA EKSENİNDE MERKEZİ VE YEREL YÖNETİM YETKİ ÇATIŞMASININ KANAL İSTANBUL PROJESİ ÜZERİNDEN OKUNMASI adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Binnur ÖKTEM ÜNSAL

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Danışman : Prof. Dr. Binnur ÖKTEM ÜNSAL (MSGSÜ)

Üye : Prof. Dr. Fatma Ünsal (MSGSÜ)

Üye : Doç. Dr. Pelin Pınar Giritlioğlu (İÜ)

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.



Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım klavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel etik kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- ücret karşılığı başka kişilere yazdırmadığımı (dikte etme dışında), uygulamalarımı yaptırmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

....





# NEOLİBERAL PLANLAMA EKSENİNDE MERKEZİ VE YEREL YÖNETİM YETKİ ÇATIŞMASININ KANAL İSTANBUL PROJESİ ÜZERİNDEN OKUNMASI

## ÖZET

Türkiye’de ve dünyada, yaklaşık son kırk yıldır neoliberal ekonomi politikaları doğrultusunda kentler şekillenmektedir. Ülke ve kent yönetimlerinin neoliberalizme yaklaşımlarına göre yıllarca farklı şekillerde kentlere müdahale edilmiş ve bu süreçte planlama kurumları en önemli araç haline gelmiştir. 2001 ve 2008 krizlerine cevap olarak inşaat odaklı ekonomi modeli benimsenmiş olup bunu takiben İstanbul’da yoğun bir şekilde inşaat faaliyetleri yürütülmüştür. Bu dönemde merkezi yönetimin seçim beyannamesinde krize cevap olarak birçok mega proje ortaya atılmıştır. Neoliberalizmin dünyada yerelleşme eğilimine karşı Türkiye’de yaklaşık son kırk yıldır merkezi yönetime bağlı birçok farklı kurum bu projelerde söz sahibi olmuş, planlama parçacıl bir hale gelmiştir. 2019 yerel seçimleri öncesi İstanbul’da yerel yönetimde merkezi yönetimle aynı siyasi parti tarafından yönetiliyor olması sebebiyle merkezi ve yerel yönetim bir arada kenti neoliberalizmin etkisinde inşaat odaklı olarak dönüştürmüştür. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi de bu dönemde ortaya atılan ölçeği ve beklenen olumsuz etkileri sebebiyle en çok dikkat çeken projelerden biri olmuştur. Projenin planlama süreci 2019 yerel seçimleri öncesinde aynı siyasi partiye ait merkezi ve yerel yönetim işbirliği ile ilerlerken seçim sonrasında yerel yönetimin projeye karşıt düşüncedeki bir parti yönetimine geçmesi ile birlikte planlama süreci bir çatışma alanı haline gelmiştir. Süreçte yerel yönetim devre dışı kalarak İstanbul içerisinde çok büyük ölçekteki bir alanda yetkisiz hale gelmesiyle süreç merkezi yönetimin elinde devam etmiştir. Bu çalışmada ortaya çıkan bu yetki çatışmasını ortaya koymak adına neoliberal planlama etkisiyle inşaat odaklı gelişim modeli olarak ortaya atılan bu mega projenin ortaya atılmasındaki etkenlerin, sürecin aktörlerinin ve sonuçlarının anlaşılması adına neoliberal planlama kavramı üzerine araştırmalar yapılmıştır. Tez dahilinde Şehir Plancılar Odası, Mimarlar Odası ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde yer alan yetkililer ile yarı-yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Oluşan yetki çatışması, yapılan görüşmeler, proje üzerinden merkezi ve yerel yönetim tarafından hazırlanan imar planları, çed raporu, araştırma raporları ve yapılan açıklamalar üzerinden 2019 yerel seçimleri öncesi ve sonrası projenin planlama süreci üzerinden okunmaya çalışılacaktır.

**Anahtar kelimeler:** Neoliberal Planlama, neoliberal otoriterleşme, inşaat odaklı gelişme, mega projeler, yetki çatışması



# READING THE CONFLICT OF CENTRAL AND LOCAL GOVERNMENT AUTHORITY ON THE AXIS OF NEOLIBERAL PLANNING THROUGH THE KANAL ISTANBUL PROJECT

## ABSTRACT

In Turkey, cities have been shaped in line with neoliberal economic policies for the last forty years. According to the approaches of city administrations to neoliberalism, the city has been intervened in different ways for years, and planning institutions have become the most important tool in this process. In response to the 2001 and 2008 crises, the construction-oriented economy model was adopted, followed by intensive construction activities in Istanbul. In this period, many mega projects were put forward in response to the crisis in the election manifesto of the central government. Against the localization trend of neoliberalism, many different institutions affiliated to the central government in Turkey for the last forty years have had a say in these projects. Kanal Istanbul and Yenişehir Project was one of the projects that attracted the most attention due to its scale and expected effects in this period. While the planning process of the project progressed with the cooperation of the central and local governments belonging to the same political party before the 2019 local elections, the planning process became a conflict area after the local government passed to a party management that was against the project. The process continued in the hands of the central government, as the local government was disabled in the process and became unauthorized in a very large area in Istanbul. In order to reveal this conflict of authority that emerged in this study, research has been carried out on the concept of neoliberal planning in order to understand the factors, the actors of the process and the results of this mega-project, which was put forward as a construction-oriented development model with the effect of neoliberal planning. Semi-structured interviews were held with officials from the Chamber of City Planners, the Chamber of Architects and the Istanbul Metropolitan Municipality. The resulting conflict of authority will be tried to be read through the planning process of the project before and after the 2019 local elections, through the negotiations, the zoning plans prepared by the central and local government over the project, the EIA report, the research reports and the explanations made.

**Keywords:** Neoliberal Planning, neoliberal authoritarianism, construction-oriented development, mega-projects, conflict of authority



## ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilgilerini benden esirgemeyen, yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren danışman hocam Prof. Dr. Binnur Öktem Ünsal'a ve çalışmanın jüri üyesi hocalarım Prof. Dr. Fatma Ünsal ve Doç. Dr. Pelin Pınar Giritlioğlu'na teşekkür ediyorum. Ayrıca her zaman yanımda olan aileme ve arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Şubat, 2023

Nursemin Meral





## İÇİNDEKİLER

### Sayfa

<b>ÖZET</b> .....	<b>ix</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>xi</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>xiii</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>xv</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b> .....	<b>xvii</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1 Araştırmanın Rasyoneli Ve Amacı .....	1
1.2 Araştırmanın Soruları .....	4
1.3 Araştırmanın Yöntemi .....	4
1.4 Araştırmanın Kapsamı .....	5
<b>2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE</b> .....	<b>7</b>
2.1 Giriş .....	7
2.2 Neoliberal Kentleşme Ve Mega Projeler .....	8
2.3 Planlamanın Düzensizleştirilmesi Ve Yetki Çatışması .....	13
2.4 Türkiye’de Merkezi Ve Yerel Yönetim Planlama Yetkilerinin Değişimi .....	18
2.5 Türkiye’de Planlamanın Dönüşümü .....	23
2.6 Bölüm Sonucu .....	31
<b>3. NEOLİBERAL PLANLAMA, MERKEZİ VE YEREL YÖNETİM ÇATIŞMASI VE KANAL İSTANBUL PROJESİ</b> .....	<b>35</b>
3.1 Giriş .....	35
3.2 Kanal İstanbul Proje Alanı’nın Mekansal Ve Toplumsal Yapısı .....	36
3.3 Kanal İstanbul Projesi’nin Ekonomik, Politik Ve Mekansal Hedefleri .....	39
3.4 Kanal İstanbul Ve Yenişehir Proje Alanı’nın Planlama Süreci .....	43
3.4.1 15.06.2009 Tasdik Tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı .....	44
3.4.2 İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişiklikleri .....	46
3.4.3 İstanbul İli Yenişehir Rezerv Yapı Alanı 1., 2. Ve 3. Etaplarına İlişkin Nazım, Uygulama İmar Planları Ve Parselasyon Planı .....	50
3.5 Kanal İstanbul Ve Yenişehir Proje Alanı’nın Planlama Sürecinde Merkezi Yönetim İle Yerel Yönetim Çatışması .....	61
3.5.1 2019 Yerel Seçimleri Öncesi Kanal İstanbul Projesi Süreci Ve Merkezi-Yerel Yönetim İlişkileri .....	61
3.5.2 2019 Yerel Seçimleri Sonrası Kanal İstanbul Projesi Süreci Ve Merkezi-Yerel Yönetim İlişkileri .....	67
3.6 Bölüm Sonucu .....	77
<b>4. DEĞERLENDİRME</b> .....	<b>81</b>
<b>KAYNAKLAR</b> .....	<b>85</b>
<b>EKLER</b> .....	<b>97</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.





## ŞEKİL LİSTESİ

### Sayfa

Şekil 3. 1. Proje Alanı Konumu.....	36
Şekil 3. 2. Proje Alanı Konumu.....	37
Şekil 3. 3. Kanal İstanbul Projesi İçin Belirlenen Alternatif Güzergahlar.....	41
Şekil 3. 4. Kanal İstanbul Projesi Güzergahı.....	41
Şekil 3.5. Kanal İstanbul Projesi Kapsamındaki Entegre Tesisler.....	42
Şekil 3.6. 2009 İstanbul İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda Proje Alanı.....	45
Şekil 3.7. Planlama Alanı'nda Önerilen İstihdam Alanları.....	47
Şekil 3.8. 2019 Ve 2020 Tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişiklikleri.....	48
Şekil 3.9. 2020 Ve 2021 Tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişiklikleri.....	49
Şekil 3.10. Plan Değişikliği İle Planlama Alanı'nda Önerilen İstihdam Alanları.....	49
Şekil 3.11. 02.07.2020 Tasdik Tarihli 1. Etaba İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı.....	51
Şekil 3.12. 26.03.2021 Tasdik Tarihli 1. Etaba İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı.....	52
Şekil 3.13. 1. Etap Planlama Alanı.....	53
Şekil 3.14. 02.07.2020 Tasdik Tarihli 2. Etaba İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı.....	54
Şekil 3.15. 26.03.2021 Tasdik Tarihli 2. Etaba İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı.....	55
Şekil 3.16. 2. Etap Planlama Alanı.....	55
Şekil 3.17. 02.07.2020 Tasdik Tarihli 3. Etaba İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı.....	56
Şekil 3.18. 26.03.2021 Tasdik Tarihli 3. Etaba İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı.....	57
Şekil 3.19. 3. Etap Planlama Alanı.....	58
Şekil 3.20. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin 3 Etabına Ait Uygulama İmar Planı Değişiklikleri Nüfus Hesabı Karşılaştırılması.....	58
Şekil 3.21. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin 3 Etabına Ait Uygulama İmar Planı Değişiklikleri Yapılaşma Koşulları Karşılaştırılması.....	59
Şekil 3.1. Proje Alanı'nda Yer Alan Ana Taşınmazların Yıllara Göre Satış Yoğunluklarının Karşılaştırılması.....	65



# 1. GİRİŞ

## 1.1 Araştırmanın Rasyoneli Ve Amacı

Planlama kavramı, gelecekte ulaşılması hedeflenen belirli amaçlar doğrultusunda sistemli olarak planlanan süreç olarak tanımlanmaktadır (Ersoy, 2012). Kent planlama süreci de kentlerin gelecekte hangi yönde ne şekilde gelişeceğini belirleyen hedefler bütünüdür. Kent planlaması üzerine yıllar boyunca birçok kent kuramı oluşturulmuş olup dönemsel sosyal ve ekonomik değişimlerle birlikte kent planlama da değişik formlar almıştır. 1980'li yıllarla birlikte tüm dünyada neoliberal ekonomi politikalarının benimsenmiş olması birçok alanda değişime sebep olmuştur. Bu değişim, yaşamın tüm alanlarına özel sektörün varlığının genişlemesine ve devlet kurumlarının yeniden ölçeklendirilmesine sebep olmuştur. Devlet kurumlarının yaşadığı bu yeniden ölçeklendirme sonucunda kamu hizmetleri ve buna bağlı olarak planlama kurumları da değişim yaşamıştır (Tarakçı ve Türk, 2021).

Neoliberalizmle birlikte uluslararası sermayeyi çekmek adına kentler öne çıkan yapılar olmuştur. Kentlerin sermayeyi çekmek adına dönüşmesi ihtiyacının ortaya çıkması kentler üzerinde denetleyici ve düzenleyici rolü bulunan kent planlamanın değişimine sebep olmuştur. Planlama, artık neoliberalizmin oluşturduğu düzlemde kentleri biçimlendiren bir yapı haline gelmiştir. Neoliberalizm, bir önceki dönemin tüm alanı bütüncül bir şekilde ele alan kapsayıcı planlama politikalarının terk edilmesine sebep olmuştur. Artan sermaye hareketliliği sebebiyle kapsamlı planlama, uzun vadeli olması ve katı kurallarının bulunması açısından neoliberalizm tarafından eleştirilmiş olup yerini parçaçıl, kısa erimli, projeci planlama deneyimlerine bırakmak zorunda kalmıştır (Ünsal, 2021).

Planlama kurumları, neoliberaler tarafından piyasanın önündeki engel olarak görülmüştür. Ancak Tuna Taşan Kok (2012), neoliberal politikaların planlama kurumlarının aldığı kararlar ile işler hale geldiğini ve neoliberalizmin planlamaya ihtiyacı olduğunu savunmaktadır. Neoliberalizm, planlamanın tüm toplumsal grupların çıkarlarını gözeten bir yapı halinden sermaye gruplarının çıkarlarını gözeten

bir yapı haline gelmesine sebep olmuştur. Plancılar ise sermaye gruplarının çıkarlarını gözeterek planlar üreten teknisyenler konumuna gelmiştir. Lauria ve Long (2017) ise, plancıların planlamanın teknik gerekleri ve neoliberal politik baskıların arasında kaldığı bir ortamda planları hazırladığını vurgulamışlardır.

Devlet kurumları ise planlama kurumlarını elinde bulunduran, mekânı sermaye gruplarının yatırım yapması için hazırlayan, yasa, yönetmelik ve imar planlarını sermaye gruplarının çıkarları doğrultusunda düzenleyen ve proje bitiminde proje alanının kullanımına devlet güvencesi sağlayan bir aktör olarak yer almaktadır (Akbulut, 2019). Devlet kurumlarının bu dönemde sermayenin karşılaştığı krizlerin çözümü için birçok yasal düzenlemeyi gerçekleştirmek adına daha otoriter bir hal alması gereği doğmuştur. Neoliberalizmde kentlerde yerelleşme teşvik edilirken bu doğrultuda bazı ülkelerde merkezi yönetim farklı kurumlar aracılığıyla kentlere müdahalelerde bulunarak neoliberal kentleşme sürecine doğrudan katılmaktadır. Türkiye’de 1980’li yıllarda neoliberal politikalar uygulanmaya başlanmıştır. Son kırk yıl içerisinde yerelleşme eğilimlerine karşın merkezi yönetimin birçok farklı kurumla yetkilerini genişlettiği ve yetkilerin parçalanarak merkezileştirildiği görülmüştür (Eraydın, 2012). Türkiye’de emlak eksenli büyüme modeli ve mega projeler son kırk yıldır neoliberalizmin etkisiyle önemli bir kentsel politika alanı olmuştur. AKP hükümetleri bu politikayı 2002’den itibaren en temel politika olarak benimsemiş, her kriz sonrasında bu politika alanını genişletmiştir. 2008 krizi sonrası ise inşaat sektörü daha yoğun bir biçimde uygulamaya konulmuştur (Yeşilbağ, 2016). Özellikle 2011 seçimleri sonrası OHAL dönemi ve 2017 referandumuyla cumhurbaşkanlığı yönetim sistemine geçilmesi ile neoliberal otoriterleşme güçlenmiştir. Merkezi yönetimin elinde yer alan planlama aracı ile sermaye gruplarıyla yönetim halinde uygulanan yeni parçacıl mekânsal kararlar alınmaya başlamıştır. Bu dönemde özellikle İstanbul’da büyük ölçekli kentsel projeler öne çıkmış neoliberal gelişme dinamiklerinin etkisi ile İstanbul’da inşa edilmek istenen bir dizi entegre mega proje ortaya atılmıştır. Çalışma konusu olarak belirlenen Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi de bu çerçevede ortaya atılmıştır. Kanal İstanbul projesinin hayata geçirilmesi adına bir dizi yasal ve yönetsel düzenleme gerçekleştirilmiştir. Projenin yasal dayanağı olarak 6306 sayılı kanun gösterilmesine rağmen Kanal İstanbul ve Yenişehir Alanı’nın, İstanbul Havalimanı ve 3. Köprü ile entegre bir şekilde İstanbul’un turizm ve lojistik potansiyelini arttırması beklentisi olduğu öncelikli olarak vurgulanan

konular olmuştur (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). Proje alanında 2019 seçimleri öncesinde 6306 sayılı kanun gereğince Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmiştir. Planlama yetkisi ise bakanlık tarafından aynı siyasi parti tarafından yönetilen İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne verilmiştir. Ancak 2019 yerel seçimleri sonrasında farklı görüşte bir siyasi partinin yönetime gelmesiyle planlama yetkisi merkezi yönetime alınmıştır. Bu süreçte yerel yönetimin projeye karşı konumda yer alması, bu yönde söylemlerde ve itirazlarda bulunması, merkezi yönetimin ise ısrarla projeyi gerçekleştirmek adına çalışmalara devam etmesiyle plan süreçlerini merkezi ve yerel yönetimin çatışma alanı haline getirmiştir. 2019 seçimleri sonrası Kanal İstanbul Projesi'nin yanı sıra birçok alanda başkanlık sisteminde etkisiyle planlama yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na verilerek kurumun İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yerine koyulmaya başlandığı görülmüştür. Böylece yerel yönetim projede ve İstanbul'da birçok alanda yetkisiz hale getirilmiştir. 2009 tarihli, 1/100.000 Ölçekli, İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda yer almayan proje, 2011 yılında ortaya atıldığı günden beri yasa ve yönetmeliklerde ve çevre düzeni planı, nazım imar planı, uygulama imar planlarında birçok kez değişikliğe sebep olmuştur. Meslek odaları, yerel yönetim ve halk tarafından yapılan itirazlar ve açılan mahkemelere rağmen kanal projesi gerçekleştirilmeden önce çevresindeki yerleşim alanlarının planları hazırlanması ve Toki tarafından sosyal konut ihalelerinin yapılmasıyla birlikte yapılaşma yolu açılmaya çalışıldığı görülmektedir. Böylece proje, kentsel gelişmenin doyum noktasına ulaşmış olduğu İstanbul'da, kanal inşa edilmese bile doğal eşikleri üzerinde yapılaşma baskısı ve mülk değişimlerine sebep olarak küresel sermaye için açılan yeni yatırım alanı haline gelmiş, bölgede birçok taşınmaz el değiştirmiştir. Yerel yönetimde projeye karşıt tutumunu devam ettirerek projenin bir emlak projesi olduğunu iddia etmiştir. Bu süreçte planlama, merkezi yönetimin elinde en önemli araç haline gelirken, planlama kurumları planlama ilkelerinden uzaklaşarak siyasi ve ekonomik baskıların hâkim olduğu gerilimli bir ortamda plan süreçlerinde yer almak durumunda kalmaktadır. Bu doğrultuda çalışmanın amacı; Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi üzerinden 2019 seçimleri sonrasında merkezi yönetim ile yerel yönetim arasında ortaya çıkan çatışmanın arkasındaki dinamiklerin planlama sürecine odaklanarak anlaşılması olarak belirlenmiştir.

## 1.1 Araştırmanın Soruları

Bu çalışmada cevap aranan başlıca sorular aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- ✓ Neoliberal kentleşme dinamiklerinin Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi planlama süreçleri ve yetkileri üzerindeki etkileri nelerdir?
  - ✓ Neoliberal otoriterleşmenin Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi planlama süreçleri ve yetkileri üzerindeki etkileri nasıl olmuştur?
- ✓ 2019 yerel seçimlerinin Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nde merkezi ve yerel yönetim ilişkileri üzerine etkisi nasıl olmuştur?
  - ✓ 2019 yerel seçimlerinin Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nde merkezi ve yerel yönetim ilişkileri üzerindeki nasıl olmuştur?

## 1.2 Araştırmanın Yöntemi

Araştırma sürecinde niteliksel ve niceliksel araştırma yöntemleri bir arada kullanılmıştır. Bu bölümde araştırmanın hipotezi ve araştırmanın soruları ışığında araştırmanın yöntemleri belirlenmiştir. Ağırlıklı olarak niteliksel araştırma yöntemleri ve bunu desteklemek üzere niceliksel araştırma yöntemleri tercih edilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı resmi internet siteleri üzerinde proje alanı için hazırlanmış 2009 Tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı ve Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi için hazırlanmış çevre düzeni, nazım, uygulama ve parselasyon planları analizleri, plan rapor ve paftaları ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanmış Çevresel Etki Değerlendirme Raporu üzerinden alan için hazırlanmış analizler ve paftalar elde edilmiştir. Projenin ilk ortaya atıldığı günden itibaren merkezi ve yerel yönetim tarafından yapılan açıklamalar, planlar, çed raporu ve projenin detaylarının açıklanması adına iki yönetim tarafından açılmış internet siteleri üzerinden merkezi ve yerel yönetimin 2019 yerel seçimleri öncesinde ve sonrasında projeye yaklaşımı analiz edilerek 2019 yerel seçimleri öncesinde ve sonrasında merkezi ve yerel yönetim ilişkileri ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Bu doğrultuda Şehir Plancılar Odası, Mimarlar Odası, İstanbul Büyükşehir Belediyesi yer alan yetkililer ile yarı-yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. İstanbul Planlama Ajansı'nda yer alan yetkililerden ise proje ile ilgili hazırlanmış analizler elde edilmiştir. Buna ek olarak projenin bölgedeki taşınmazların el değiştirmesi ve değerleri üzerindeki etkisinin anlaşılması adına iki adet bölge emlakçısı ile yarı-yapılandırılmış görüşmeler yapılmış, yıllara göre ana taşınmaz alım/satım paftaları Tapu ve Kadastro Genel

Müdürlüğü Parsel Sorgu Sistemi üzerinden temin edilmiştir. Ayrıca İstanbul İl sınırları içerisinde plan yapma yetkisine sahip olan kurumların yetki sınırlarını içeren analiz paftası da İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden temin edilmiştir. Ayrıca proje sürecinin devam ediyor olması sebebiyle projenin sürecinin ve etkilerinin anlaşılması adına gazete haberleri incelenerek süreç takip edilmiştir.

### **1.3 Araştırmanın Kapsamı**

Bu çalışmanın hazırlanması için birtakım sınırlar konularak araştırma alanı belirlenmiştir. Araştırma konusu olan planlamanın dönemsel olarak siyasi ve ekonomik süreçlerin etkisi ile dönüşümü ve kentler üzerindeki etkisi, araştırma alanının mekansal ve toplumsal yapısı, Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin ekonomik, siyasi ve mekânsal hedefleri, planlama süreci ve 2019 yerel seçimleri öncesi ve sonrası merkezi ve yerel yönetim ilişkileri incelenerek araştırma sorularına cevap aranmıştır.

Alanın son dönemde Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi ile birlikte sıkça gündemde yer alması ve proje ile mekânın fiziksel, ekolojik, demografik ve ekonomik anlamda değişmesine sebep olacak olması, plan kararlarının, yasa ve yönetmeliklerin projenin gerçekleşmesi adına değişiklikler göstermesi ve projenin merkezi ve yerel yönetim arasında bir çatışma ortamı haline gelmesi Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi Alanı seçilmesine sebep olmuştur.

Çalışma üç bölümden oluşacaktır. İlk bölüm araştırmanın amacını, yöntemini, araştırma sorularını içeren giriş bölümünden oluşmaktadır. İkinci bölümde neoliberal şehircilik ve mega projeler, planlamanın düzensizleştirilmesi, planlamada yetki çatışması, Türkiye'de merkezi ve yerel yönetim ilişkilerinin değişimi ve Türkiye'de ve İstanbul'da neoliberal planlamanın 1980'li yıllar sonrası gelişiminden bahsedilmektedir. Üçüncü bölümde Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin siyasi, mekânsal ve ekonomik hedefleri, proje alanının mekansal ve toplumsal yapısı, planlama süreci, 2019 yerel seçimleri öncesi ve sonrasında projenin gerçekleştirilmesi adına atılan adımlar, 2019 yerel seçimleri öncesi ve sonrasında merkezi ve yerel yönetim ilişkileri sorgulanmıştır. Böylece neoliberal planlama dinamikleri doğrultusunda projede Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi üzerinden 2019 yerel seçimleri sonrası yerel yönetimin merkezi yönetimden farklı bir siyasi partiye geçmesi

ile oluşan çatışma ortamında planlama kurumlarının ve araçlarının rolü ortaya konulmaktadır





## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

### 2.1 Giriş

Dünya’da II. Dünya Savaşı’ndan beri uygulanan Keynesyen ekonomi politikalarının 1970’li yıllarda krize girmesi sebebiyle neoliberalizm yeni ekonomi politikası olarak ortaya çıkmıştır. 1980’li yıllarda dünyada ve Türkiye’de uygulanmaya başlanan neoliberal ekonomi politikaları Türkiye’de 2000’li yıllarda yoğun bir biçimde kendini göstermiştir. Bu dönemde kentler, neoliberalizmin somut bir şekilde kendini gösterdiği alanlar olmuştur. Böylece neoliberalizm etkisinde devlet ve kent planlama derin bir değişim yaşamıştır (Acar Özler, 2019). Özellikle 2011 yılı sonrası devlet, sermayenin önündeki engelleri kaldırmak adına düzenlemeler yaparak daha otoriter bir konuma yerleşirken planlamada merkezi ve yerel yönetimlerin elinde ekonomik faydaların ön plana çıkarıldığı yeni bir uygulama aracı haline gelmiştir. Planlama, bu dönemde önceki bütüncül yapısını kaybederek, yüksek ekonomik getirilerin vaat edildiği parçacıl bir hale gelmiş, kentler parçacıl büyük ölçekli projeler ile şekillenmeye başlamıştır. Merkezi yönetim, ekonomik büyümenin kentlerde yapılacak uygulamalar ile sağlanacağı anlayışını benimseyerek yasal ve yönetsel düzenlemeler ile yetkilerin devredildiği kurumlar üzerinden bir piyasa aktörü olarak sürece dahil olmuştur (Acar Özler, 2019).

Bu bölümde neoliberalizmin kentler üzerindeki etkisinin anlaşılması amacıyla neoliberal kentleşme politikalarının ve neoliberalizm etkisinde otoriterleşen devlet kurumlarının elinde bir uygulama aracı haline gelen planlamanın özelliklerine yer verilecektir. Yerelleşmenin önerildiği neoliberal planlamanın farklı ülkelerde farklı biçimler alarak merkezi kurumlar elinde gerçekleşebildiği ve parçacıl bir biçimde kentlerde uygulanmaya başlanan mega projelerin özellikleri ve etkileri incelenecektir. Buna ek olarak Türkiye’de neoliberal planlama doğrultusunda kentlerin biçimlenişi, sürecin aktörleri, değişim nedenlerinin ve sonuçlarının anlaşılması adına Türkiye’de planlamanın dönüşümü ve merkezi ve yerel yönetim ilişkilerinin değişimi incelenecektir.

## 2.2 Neoliberal Kentleşme Ve Mega Projeler

1980'li yıllarla birlikte tüm dünyada uygulanmaya başlanan neoliberal politikalar, devlet kurumlarını merkeze alan korumacı Keynesyen ekonominin aksine rekabete dayalı serbest piyasa koşullarının hakim olduğu bir ekonomi modeli olarak formüle edilmiştir (Bahçeci, 2017).

Neoliberalizmin tüm dünyada uygulanmaya başlanması ile bir takım ekonomik ve toplumsal değişiklikler ortaya çıkmıştır. Bu dönemde bir önceki dönemin aksine kamu hizmetlerinin özelleşmesi, serbest piyasanın hareketinin kolaylaştırılması adına düzenlemelerin yapılması, kuralsızlaştırma, eşitsiz ekonomik kalkınma, ekonomi üzerinde daha az kısıtlama ve devletin sermaye üzerindeki denetleyici rolünü terk etmesi öne çıkan özellikler olmuştur. Bu değişimleri refah devletinin dönüşümü, sosyal hayatın ekonomik hale gelmesi ve küreselleşmenin siyasi boyutu başlıkları altında toplamak mümkündür. Bu süreçte devletin yeniden ölçeklendirilmesi gereği ortaya çıkmıştır. Bu bakış açısına göre devletin piyasayı disipline etmesi görüşünün aksine sermayenin devleti disipline etmesi gerekmektedir (Sager, 2011).

Neoliberalizm, devlet ve sermaye arasındaki ilişkinin değişmesine sebep olurken risk ve sorumlulukları yerel aktörlere yüklemektedir. Ayrıca refah devletinin korumacı politikalarının yerine yeni ekonomik düzenin rekabetçi politikaları piyasalara hakim olması gerektiğini savunmaktadır (Theodore, Peck, Brenner, 2012). Böylece devlet bu dönemde, denetleyici rolünü terk ederek, sermayenin önündeki engelleri kaldıran düzenlemeler yapan girişimci devlet konumuna gelmiştir (Bahçeci, 2017). Bu durum devlet müdahalesinin sermayenin serbestleştirilmesi aracının kullanılarak yaşam standartlarının geliştirilmesi şeklinde kendini göstermesine sebep olmuştur (Kırbaş, 2017).

Neoliberalizme göre beşerî alanda yer alan her şeyin bir pazar değeri bulunmaktadır (Geniş ve Çelik, 2012). Bu sebeple neoliberal politikalar, ortaya çıktığı tarihten bu yana kent politikaları üzerinde önemli ölçüde etkide bulunmuştur. Bu etkiler sadece kentin fiziksel değişimiyle sınırlı kalmamış olup kent yönetimi ve kurumsal yapılar üzerinde de değişikliklere sebep olmuştur (Eraydın, 2012). Bu süreçte, kentler, ekonomik kalkınma için önem kazanmış olup sermayeyi kendilerine çekebilmek için küresel rekabet ortamına dahil olmuştur. Neoliberal politikalar, kentlerde, mega projeler, kentsel dönüşüm projeleri, kapalı konut siteleri ve alışveriş merkezleri gibi

büyük ölçekli projelerle kendini göstermiştir. Devlet kurumları ve sermaye grupları ise bir araya gelerek mekânı, neoliberal politikalara uygun bir şekilde dönüştürmüştür (Bahçeci, 2017).

Marksist düşünürler, mekânı neoliberal ekonomide, kapitalist üretim biçiminin önemli bir parçası olarak ele almış ve mekânın sermaye için önemi ve devletin sermayenin önündeki engelleri kaldırmak üzerine geliştirdiği politikalar üzerinde durmuşlardır. Bu açıklama ile kapitalizmde oluşan krizlere, sermaye grupları lehine yapılan düzenlemelerle cevap arandığı sonucunu çıkarmak mümkündür (Eren, 2017). Harvey, neoliberalizmi, sermayenin devamlı olarak yeni yatırım alanları bulması gereken ve dönemsel ve bölgesel ilişkiler kurularak işleyen bir sistem olarak tanımlamaktadır. Ayrıca sermaye fazlasının bulunduğu bir ortamda sermayenin mekâna yöneldiğini vurgulamaktadır (Harvey, 1985). Balaban (2008) ise mekânın, sermaye fazlası veya eksikliğin olduğu durumlarda krizleri önlemek için kullanılan bir meta olduğunu belirtmektedir. Mekân üretiminde, sermayenin büyüklüğünü, oluşacak artı değer belirlediği ve bu artı değer oluşmasında gayrimenkul sektörünün dinamiklerinin yanı sıra devlet kurumlarının politikalarının da büyük önem arz ettiğini belirtmektedir. Lefebvre (2014), bu durumu kapitalizmin varlığını sürdürebilmesi için kentleri birer meta olarak kullanmakta olduğu şeklinde tanımlamaktadır. Bu süreçte kentler artık kullanım değerinin değil değişim değerinin öne çıktığı, kapitalizmin yeni yatırım alanı haline gelmiştir. Sürecin en önemli özelliklerinden biri de devletin sermaye gruplarının çıkarları doğrultusunda düzenlemeler yapması olmuştur. Bu durum devletin etkinlik alanının küçülmesi olarak formüle edilse de devlet kurumlarının neoliberal politikaların uygulanmasında etkin bir rol üstlendiği görülmektedir (Bahçeci, 2017).

Neoliberal anlayışa göre, piyasaların devlet ve toplumsal müdahalelerden arındırılmış bir şekilde hareket etmesi ekonomik kalkınma için en doğru kalkınma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu anlayışa göre her ne kadar devlet kurumlarının müdahaleleri sermayenin önünde bir engel gibi görünse de gündelik pratiklerde bu durumun tam tersi yönde bir işleyiş görülmektedir. Neoliberal ekonomilerin işleyiş biçimlerinde serbestleştirilmiş piyasaların sonuçlarını yönetme noktasında baskıcı ve disiplinci bir devlet müdahalesi gereği ortaya çıkmaktadır. Böylece neoliberal ekonomi politikalarının işleyiş biçiminde devlet, sermayenin kendine çekilmesi ve daha sonraki süreçte oluşan krizleri ve sermayenin önündeki engelleri kaldırmak amacıyla daha otoriter ve baskın bir konuma yerleşmektedir. Neoliberal ideolojinin teorik ve pratik

alanında oluşan bu çelişkili durumu tarihsel olarak değişken ve istikrarsız bir şekilde dönüşümü olarak tanımlamak mümkündür (Theodore, Peck, Brenner, 2012).

Neoliberalizmle birlikte, ulus devlet anlayışının terk edilmesiyle ulus ötesi ekonomik alanlar ortaya çıkmıştır. Bu noktada kentler kalkınmanın en önemli unsuru haline gelmiştir. Kentlerin ekonomik alanda öne çıkması, ulus ötesi rekabet ortamlarına dahil olmalarına sebep olmuş olup bu alanlara devlet ilgisi artmıştır. Böylece kentler, devlet kurumları ulus ötesi rekabet ortamlarına mega projeler ile dahil olmaktadır. Bunun sonucu olarak kentlerde oluşan, büyük değer artışlarına da hâkim sınıflar el koymaktadır (Bahçeci, 2017).

Devlet kurumlarının değişen rolleri sonrası önceden devlet eliyle gerçekleşen kentsel projeler, neoliberalizmle birlikte kamu-özel iş birliği modelleriyle hayata geçirilmeye başlanan, hâkim sınıfların elinde gerçekleşen projeler haline gelmiştir. Devletin değişen konumuyla birlikte, devlet kurumlarının elinde yer alan kent planlama aracı da değişim göstermiştir. Toplumun tamamının ihtiyaçlarını kapsayan planlama anlayışı terk edilerek toplumun belli kesimlerinin ihtiyaçlarının ön plana çıkarıldığı, elit tüketime yönelik, sermaye gruplarını çekmek için hazırlanan mega projeler, kentsel dönüşüm projeleri vb. büyük ölçekli projeler yeni planlama sistemi tarafından hazırlanan planların ana temaları olmuştur (Kırbaş, 2017).

Kentler sermayeyi kendilerine çekebilmek üzere büyük kentsel projeler hazırlamaya başlamıştır. Genellikle bu projeler, toplu ulaşım, kentsel dönüşüm vb. türlerdeki alanlarda yoğunlaşarak kentlerin yeni bir yapılanma şekli almasına sebep olmuştur (Cılız, 2021).

Loftman ve Nevin (1995), büyük ölçekli kentsel projelerin her zaman öncelikli amacının büyümeyi sağlamak olduğuna dikkat çekmiştir. Ayrıca bu projelerin öncü yapıları sebebiyle sermayeyi kendine çekme amacıyla hazırlandığı, gerçekleştiği bölgede arazi/arsa değerlerinin artmasına sebep olduğu ve kente yeni bir yapılanma şekli verdikleri vurgulanmıştır (Bakır, 2013). Bu projeler, kamu-özel ortaklıkları ile hayata geçirilerek yeni bir ekonomik kalkınma aracı olarak kullanılmaktadır. Genellikle alışveriş merkezleri, havalimanları, eğlence ve spor alanları, kongre merkezleri vb. fonksiyonları içeren projeler, kıyı alanları ve MİA alanlarında yer almaktadır (Loftman ve Nevin, 1995).

Tekeli'ye göre büyük ölçekli kentsel projeler, kentlerin gelişiminde önemli etkileri bulunan, kapsamlı, artı değer oluşmasına sebep olan, hayata geçirilmesi uzun zaman alan, büyük bir sermaye ve işgücü gerektiren ve olumlu/olumsuz sonuçları bulunan projelerdir (Tekeli, 1992).

Brenner ve Theadore (2010) ise büyük ölçekli kentsel projeleri, "Mega Projeler" kavramıyla tanımlamaktadır. Bu tanıma göre mega projeler, neoliberalizmin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca kentsel mekanının ekonomik, sosyal ve toplumsal olarak değişmesine sebep olan bu projeler, kentlerin elit tüketim alanlarına dönüştürülmesine, soylulaşmaya sebep olarak kentsel ayrışmanın ortaya çıkmasına, kentte yeni bir yapılaşma türü oluşmasına ve diğer mega projelerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadırlar, Gellart ve Lynch (2003), mega projeleri aşağıdaki gibi sınıflandırmakta olup bir mega projenin diğer mega projeleri tetiklediği ve birden fazla projeyi bir arada bulunduran özelliklerinin bulunduğu bahsetmişlerdir (Cılız, 2021).

- "Altyapı (demiryolları, limanlar vb.)
- Yeraltından çıkartma (doğalgaz, petrol, madenler vb.)
- Üretim (palmiye yağı üretimi, lastik, kâğıt vb.)
- Tüketim (alışveriş merkezleri, tema parkları)" (Cılız, 2021, 65)

Harvey, büyük ölçekli kentsel projelerin aktörlerine odaklanarak, bu projeleri neoliberalizmin bir sonucu olarak artan rekabet ortamında sermaye gruplarının ihtiyaçlarına göre şekillenen yapılar olarak tanımlamaktadır. Şengül (2000) ise, mega projelerin, küçük bir kesim olan sermaye gruplarının ihtiyaçlarının toplumun tamamının ihtiyaçlarıymış gibi kabul görmesine sebep olan bir yapısının bulunduğu bahsetmektedir (Penpecioğlu, 2013).

Mega projelerin ortaya atılmasında teknolojik gelişmeler itici güç olarak öne çıkarken Flyvbjerg (2012), siyasi, ekonomik ve estetik dürtülerinde bu projelerin inşa edilmesinde öne çıkan sebepler olduğunu vurgulamıştır. Bu projelerin büyük, anıtsal özellikler taşıması ve siyasilerin bu projelere imza atma durumlarında tekrardan seçim kazanma ihtimalleri siyasi dürtü olarak tanımlanırken, büyük bütçeleri sebebiyle süreçte yer alacak aktörlerin sağlayacağı mali kazançlar ekonomik dürtü, San Francisco'daki Golden Gate köprüsü veya Sidney'deki Opera Binası gibi ikonik olarak

da güzel olan çok büyük bir şeyi inşa etmekte estetik dürtü olarak tanımlanmıştır (Flyvbjerg, 2014).

Flyvbjerg (2014) mega projelerin doğru bir şekilde yapılması durumunda istihdam yaratabileceği, ithalata kıyasla büyük oranda yerli girdi içerebileceği, üretici maliyetlerini düşürerek verimliliği ve rekabet gücünü arttırabileceği, daha kaliteli hizmetlerle tüketicilere fayda sağlayabileceği, çevreye duyarlı altyapılar ile çevreyi iyileştirebileceğini belirtmiştir. Ancak Flyvbjerg, Bruzelius ve Rothengatter tarafından hazırlanan “Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition” çalışmada mega projelerin özellikleri inceledikleri çalışmaya göre bu projeleri hayata geçirmek isteyen gruplar tarafından genellikle projelerin onaylanarak hayata geçirilmesi için maliyetlerin olduğundan daha düşük, projelerden elde edilecek kazançların ise olduğundan daha fazla gösterildiğine vurgu yapılmaktadır. Ayrıca bu projelerden doğacak çevresel ve toplumsal tahribatlar, yerinden edilmeler projelerin beklenen ekonomik getirileri sebebiyle göz ardı edilmektedir. Bu projeler çevresel değerlere zarar verirken o bölgelerde yaşayan canlıların yaşam alanlarını yok olmasına sebep olmaktadır. Ayrıca devletleri mali açıdan krize sürükleyen bir yapıya sahiptirler (Uzunçarşılı Baysal, 2017).

Neoliberalizmin etkisi ile ortaya çıkan bu projeler genellikle, şehirlerde birincil müdahale aracı olarak geleneksel planlamanın yerini alan, proje odaklı, piyasa liderliğindeki girişimler olarak ortaya çıkmıştır. Projeler yoluyla planlama, ekonomik büyümeyi teşvik etmek ve teknolojiyi organize etme için ana strateji olarak ortaya çıkmıştır (Swyngedouw, Moulaert, Rodriguez, 2002). Fordist çağın klasik politika aracı olan kapsamlı planın krizine karşı, sözde esnekliğin avantajlarını ve hedefe yönelik eylemleri birleştiren büyük projeler uygulanabilir bir alternatif olarak ortaya çıkmıştır. Temelde parçalı olan bu müdahale biçimi, şehrin bir bölümünü ele alarak ve onu güçlü bir yenilik, yaratıcılık ve başarı imajıyla yeniden yapılandırılmış/canlandırılmış yeni metropolün sembolüne dönüştürmektedir. Böylece bu süreçte, planlama alanında ciddi bir yeniden yapılanma ve yeni müdahale biçimleri, planlama hedefleri, araçları ve kurumları yükselişe geçmiştir (Swyngedouw, Moulaert, Rodriguez, 2002).

### 2.3 Planlamanın Düzensizleştirilmesi Ve Yetki Çatışması

Piyasa odaklı gelişme dinamiklerinin hakim olduğu neoliberalizm, 1980’li yıllar sonrası neredeyse tüm dünyada hakim ekonomik kalkınma modeli haline gelmiştir. Neoliberal politikalar ortaya çıktığı günden itibaren birçok alanda yapısal değişime sebep olmuştur. Bu değişimler, sosyal yaşamın tüm alanlarına özel sektörün girmesine ve devletin yeniden ölçeklendirilmesine neden olmuştur. Neoliberalizmle birlikte ortaya çıkan devletin yeniden ölçeklendirilmesi, kamusal hizmetlerin yapısında değişime ve bunun sonucu olarak devletin kamu-özel sektör ortaklıklarına yönelmesine sebep olmuştur. Bunun etkisiyle kamu hizmetlerinde oluşan değişimler planlama kurumlarının işleyişinde değişime sebep olmuştur (Tarakçı ve Türk, 2021).

1970’li yıllarda ortaya çıkan petrol krizine bir yanıt olarak ortaya çıkan neoliberal ekonomi politikaları, ülkelerin farklılaşan özellikleri sebebiyle farklı biçimlerde ortaya çıkmıştır. Devlet kurumlarının etki alanının küçülmesiyle piyasa odaklı büyümeyi öngören bu yapıda, kentlerin pazarlanması öne çıkan konular arasında yer almıştır. Uluslararası sermayeyi çekebilmek adına kentler birer vitrin olarak görülmeye başlanarak yeniden düzenlenmiştir. Bu düzen içerisinde kentler birer meta, kamu kurumları ise sermayeyi çekmek adına kentleri düzenleyen birer aktör haline gelmiştir (Öktem Ünsal, 2021).

Neoliberalizmin piyasa koşullarının ihtiyaçları doğrultusunda kentleri değiştirme ihtiyacı, kentler üzerinde denetleyici ve düzenleyici etkisi bulunan planlama sisteminin de değişmesine yol açmıştır. Planlama kurumları, neoliberalizmin oluşturduğu ekonomik ve politik düzlemde şekillenen bir yapı haline gelmiştir. Böylece kentler, neoliberal planlama kurumlarının elinde piyasa odaklı gelişme dinamiklerinin gölgesinde şekillenmeye başlamıştır (Öktem Ünsal, 2021).

Planlamanın tarihsel gelişimine bakıldığında; 1950’li yıllar uzun vadeli ve geniş kapsamlı kentsel planlama anlayışının hakim olduğu bir süreç olmuştur. Bu dönemde hazırlanan planların çoğu politika yapıcılar tarafından göz ardı edilmiştir. 1960’lı yıllara gelindiğinde birçok plancılar, kentsel planlar aracılığı ile toplumsal sorunlara çözüm üretilebileceğini düşünmekteydi. Ancak bu dönemde plancı, planların sonuçlarından çok plan yapma prosedürlerine uyma kaygısı taşımaları açısından eleştirilmiştir (Taşan Kok, 2012). 1970’li yılların sonlarına doğru gelindiğinde

planların uzun vadeli ve katı kurallarının bulunması eleştirilmiş olup planların daha esnek ve kısa vadeli olması gerektiği anlayışı hakim olmaya başlamıştır. Bu dönemde planlamanın piyasa hareketleri önünde engel oluşturduğu düşüncesi bu değişimin en önemli nedeni olarak görülmüştür. 1980’li yıllarda ise planlama, gelişen ve değişen piyasa koşullarına uyum sağlayabilmek için uzun vadeli ve katı kuralları olan planlama anlayışı yerine kısa erimli ve esnek kuralların hakim olduğu bir yapı haline gelmeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak uzun vadeli planlar yerine kısa vadeli, projeci (çoğunlukla büyük ölçekli) yaklaşımlar planlama sisteminin merkezine yerleşmiştir. Planlamanın 1980’li yıllar sonrası esnek bir yapı haline gelmesiyle planlama mesleğinin rolü belirsiz bir hal almıştır (Taşan Kok, 2012).

Modernist planlamanın uzun erimli ve kısıtlayıcı yapısına yapılan eleştiriler sonrasında ortaya çıkan bu planlama anlayışı ile dünya genelinde sermayenin önündeki engelleri kaldırmak amacıyla birçok yasa ve yönetmelikte değişiklik yapılmıştır. Bu dönemde parçacıl ve projeci yaklaşımlar, kentlerde toplumsal eşitsizlikler, çevre sorunları, göç gibi birçok soruna yol açmıştır. Bunun sonucunda bu sorunların çözümüne yönelik bütünsel planlama sistemi arayışı ortaya çıkmıştır (Öktem Ünsal, 2021).

Planlama, neoliberaler tarafından piyasa hareketleri önünde engel olarak görülmüştür. Tuna Taşan Kok (2012), planlamanın piyasa hareketleri önünde engel olarak görülmesi konusuna planlamanın yaşadığı tutarsızlık olarak bakmaktadır. Aslında planlamanın piyasa hareketleri önünde engel oluşturmadığı aksine planlama kurumları tarafından alınan kararlar ile düzenlenen kentlerde neoliberal politikaların işleyebildiğini savunmaktadır. Bu sebeple neoliberal politikaların kentlerde işlerliğinin sağlanması için planlamaya ihtiyaç vardır (Taşan Kok, 2012). Bu durum planlamanın bir yandan piyasa hareketlerinin önünü açmak için kararlar almasına bir yandan da alınan bu kararlar sonucu oluşan toplumsal, çevresel vb. sorunlarla karşı karşıya kalmasına sebep olmaktadır (Öktem Ünsal, 2021).

Planlamanın, kent yönetimlerinin siyasi tutumlarından ayrı hareket edemiyor olması planlamanın geçerliliğinin sorgulanmasına da sebep olmaktadır. Planlamanın başarılı olabilmesi için toplum tarafından benimsenmesi gerekmektedir. Neoliberalleşme ile birlikte planlamanın önceki dönemin toplum çıkarlarını ön planda tutan yapısı yerini



piyasa çıkarlarını gözetmeye başlamıştır. Bu durumda planlama çıkar grupları tarafından yönlendirilebilen bir yapı haline gelmiştir (Firidin, 2004).

Davis (2007), neoliberal koşullar doğrultusunda şekillenen kentlerin ekonomik gelişme gerçekleşmeden kentleştiğinden bahsetmektedir. Bu ortamda planlama, piyasa hareketlerine yardımcı olmak amacıyla kentleri hazırlayan bir yöntem olarak kullanılırken kent plancılar ise serbest piyasanın çıkarlarını gözetilen teknisyen konumunda yer almaktadır (Uyaniker, 2020). Bu ortamda planlamayı elinde bulunduran devlete iki görev düşmektedir. Bunlardan biri mekanın dönüşmesini sağlayacak olan kararları almak, ikincisi ise alınan kararları uygulamak amacıyla yasa, yönetmelik vb. alanları düzenleyerek süreçte rol alacak kurumları belirlemektir (Bal, 2011).

Albrechts (1991), plancılara sermayenin çıkarlarını gözeterek plan hazırlamak yerine planları toplum için hazırlamalarını önermiştir. Ancak Taşan Kok (2012), bu durumun plancıların elinde olmadığından sorunun planlamanın içerisinde bulunduğu sistemden kaynaklandığından bahsetmektedir. Lauria ve Long (2017) ise, plancıların planlamanın teknik gerekleri ve neoliberal politik baskıların arasında kaldığı bir ortamda planları hazırladığını vurgulamışlardır.

Allmendinger ve Haughton (2013), planlamanın neoliberalleşme için önemli bir araç olduğu ve sermaye gruplarının çıkarlarının gözetilebilmesi için farklı biçimler aldığından bahsetmişlerdir.

Brenner ve Theodore (2002), sermaye gruplarının çıkarlarının ön plana alan neoliberal planlama anlayışının kenti aşağıdaki maddelerdeki gibi biçimlendirdiğinden bahsetmişlerdir:

- Elit/ kolektif tüketime yönelik yeni özelleştirilmiş alanların yaratımı,
- Yerel arazi kullanım deseninin yeniden şekillendirilmesi ve kolektif yatırımı çekmeyi niyet eden büyük ölçekli mega projelerin inşası,
- Kapalı konut siteleri, kentsel adacıkların ve toplumsal yeniden üretimin diğer arındırılmış alanların/mekanların yaratımı,

- Soylulaştırma sınırının ötelenmesi ve sosyomekansal kutuplaşmanın şiddetlenmesi,
- Temel arazi kullanım planlama kararlarının gerekçesi olarak en yüksek ve en iyi kullanım ilkesinin benimsenmesi (Bal, 2011, 41).

Sager (2011), neoliberalizmin planlamanın içerisinde bulunduğu durumu ve yaşadığı dönüşümü anlamada önemli bir kavram olduğunu vurgulamıştır. Bu sebeple neoliberalizmle birlikte kentlerin sermayeyi kendilerine çekebilmek adına küresel bir yarışa sokulduğu ve kent yöneticilerinin ise bu ortamda girişimci bir ruh sergilemesi gerektiğini söylemektedir. Küresel sermayenin çekilmesi için sanayisizleşme öne çıkan bir kavramdır. Buna göre kentlerin, hizmet sektörünün öne çıkması, gelişmiş ulaşım ve haberleşme sistemlerine sahip olması, şirketlerin merkez ofislerini kendilerine çekmeleri ve bu alanlarda yaşayacak insanlar için eğlence alanları, alışveriş merkezleri vb. alanlar buldurması gerekmektedir. Girişimci özellik taşıyan kent yöneticileri ise riskleri ortadan kaldırmalı, süreci hızlandırmalı, planlamayı ve kamu prosedürlerini daha esnek hale getirmelidir. Planlama kurumlarında ise piyasanın çıkarlarını gözeten daha esnek bir yapının oluşması zorunlu hale gelmektedir (Sager, 2011).

Harvey neoliberalizmle birlikte kentlerde yerleşmenin teşvik edilmesini yöneticilik kavramından kent girişimciliği yönetim modeline geçiş olarak tanımlamıştır. Böylece kentlerde uzun erimli, kapsamlı planların terk edilerek kısa erimli, parçalı, risk taşıyan, rant oluşturan projeler teşvik edilmiştir. Kent yöneticilerinin ise bu ortamda ulusal ve uluslararası düzeyde yatırımcı çekme ve ekonomik büyüme gibi konulara odaklanarak girişimci olması gerektiğine dikkat çekilir. Genel olarak kamu-özel sektör ortaklığı kullanılan yöntem haline gelmiştir. Bu değişim sonucunda yerel düzeydeki hizmetlerde özelleşme gerçekleşmiştir (Sönmez, 2015). Bu ortamda yerel yönetimin yereldeki özelliklerin belirlenerek planlanmasında ve özel sektörle işbirliği içinde çok aktörlü bir ortamda çalışabilecek yapıda olması sebebiyle yerleşme benimsenmiştir. Böylece yerel yönetim özel sektör yöneticiliğine benzetilerek kamu yararı yerine piyasa yararı ön plana alan bir yapı haline gelmesi gerekmiştir (Sönmez, 2015).

Düzensizleştirilmiş küresel ekonomide piyasa güçlerinin mekânsal etkilerini vurgulayan bir yaklaşım, genel bir tablo çizmektedir. Ancak bu yaklaşım

neoliberalizmin bu döneminde farklı kentsel ortamlardaki uygulamaların çeşitliliğini açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Kentsel politika ve uygulamalara yakından bakıldığında, neoliberalizmin ve günlük siyasi uygulamaların tamamen tutarlı olmadığı görülmektedir. Aslında kavramın mekanda dışavurumu bazen kafa karıştırıcı ve birbiriyle çelişkili olabilmektedir (Harvey, 2005). Böylece neoliberalleşme ile birlikte devletin kentsel alanlardaki rolü ve çıkarları konusunda iki farklı düşünce ortaya çıkmıştır. Neoliberalleşme hakkında yazılmış literatür, yetki devri süreçlerine odaklanarak şehirleri özerk yapılar olarak tanımlamıştır (Scott, 2001). Ancak ulus devletin yetki devri ve rolünün azalması, ulus devletin tüm işlevlerini yitirdiği anlamına gelmemektedir. Son yıllarda birçok ulus devlet, şehirlerinin rekabet edebilirliğini artırma konusundaki çıkarları doğrultusunda yenilikçi politikalarını geliştirmek için destekleyici önlemleri harekete geçirmiştir. Bu bağlamda, birçok şehir, merkezi yönetim tarafından ulusal ekonominin rekabet gücünün bir kaynağı olan olarak ele alınmıştır (Mcguirk, 2007). Böylece neoliberalleşme ile birlikte merkezi yönetimler, şehirlerin ulusal ekonomik kalkınmanın çekirdeği olduğunu kabul ederek farklı kurumlar aracılığıyla ekonomik yeniden yapılanma ve canlanmada rol oynamaya çalışmaktadırlar. Uluslararası örnekler karşılaştırıldığında merkezi hükümet tarafından kontrol edilen kurumların desteklenmesinden entegre bir kamu sektörü yaklaşımına ve şehrin geliştirilmesi ve pazarlanmasına kadar uzanan rekabete verilen önem ulusal farklılıkları ortaya koymaktadır (Thornley&Newman, 1996). Bu süreçte genellikle merkezi yönetimler, büyük şehirlerde yerel yönetimler tarafından başlatılan ulaşım sistemleri gibi belirli faaliyetler üzerinde çoğu zaman kontrolü elinde tutmaya çalışmaktadır (Gordon ve diğerleri, 2004).

Neoliberalleşmenin yerelleşme ideolojisinden uzaklaşarak merkezi eğilimlerin benimsenmesi neoliberalizmden uzaklaşmak olarak tanımlanmamalıdır. Aksine kapitalist ülkelerde kamu tarafından sağlanan hizmetlerin azaltılarak özelleştirilmesi ile devlet kurumlarının görevlerinde neoliberal otoriterleşme ideolojisi ortaya çıkmıştır (Güzelsarı, 2019). Dünyada ve Türkiye’de siyasetin yeni şekli olarak ortaya çıkan bu otoriterleşme, devlet içerisinde siyasallaşmanın azalması ve yürütmenin özgürleşmesiyle biçimlenmektedir (Oğuz, 2016). 1990’lı yıllardan itibaren kamu hizmetlerinin sağlanmasında piyasa odaklı yönetim sistemleri uygulanmaya başlamasıyla ortaya çıkan yönetim modeli neoliberalizmin en önemli yapılarından biri olmuştur. Bu modelde ortaya çıkan ana hedef, farklılaşan çıkarların uzlaştırılması

olmuştur. Ayrıca bu model dahilinde devlet kurumları dışındaki aktörlerin karar alma sürecine dahil olması öne çıkan bir durumdur. Neoliberalizm öncesinde bu aktörler devlet tarafından alınan kararlara uyum sağlarken, neoliberalizm sonrasında doğrudan karar alma süreçlerine müdahil olmuştur. Yönetişim olarak tanımlanan bu yapı dahilinde sermaye gruplarının yaşadığı sorunların çözümünde yetkiler doğrudan devlet içerisinde yer alan sermaye temsilcilerinde toplanmaktadır. Böylece sermayenin yaşadığı çelişkilerin azaltılması için devletin otoriter bir yapı haline gelmesi gereği ortaya çıkmaktadır (Güzelsarı, 2019).

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde farklılar gösterse de çoğunlukla piyasaların karşı karşıya kaldığı krizlerin ortadan kaldırılması için yapılan düzenlemeler ile merkezi ve yerel yönetimlerin yetki sınırları değişmekte ve aynılaşabilmektedir. Rhodes (1996), Pierre ve Peters (2000)'a göre, değişen bu koşullarda devletin hiyerarşik yapısının yerini yönetişime bırakması sonucunda devletin mekana olan bağımlılığı artmıştır. Ayrıca önceki dönemin aksine düzenlemeler çok daha hızlı bir şekilde yapılmakta olup çoğu zaman sonuçları ile çelişen dayanakları bulunmaktadır. Aslında bu çelişkiler düzenlemelerin yapılma sebepleri değerlendirildiğinde tutarlı hale gelmektedir (Şahin, 2018).

Türkiye'deki bazı uygulamalarda, neoliberalizm doğrultusunda merkezi ve yerel yönetimlerin görevlerinin nasıl tutarsız olabileceğine dair bir örnek olarak öne sürülebilir nitelikte olup Türkiye'de merkezi hükümet, belirli planlama haklarını bazı alanlarda yerel yönetimlere devrederken, birtakım kurumlar ile yetkilerini korumaya, hatta genişletmeye çalışmıştır (Eraydın, 2012).

#### **2.4 Türkiye'de Merkezi Ve Yerel Yönetim Planlama Yetkilerinin Değişimi**

Türkiye'de mekânsal planlamada yetkiler cumhuriyet öncesi dönemden başlayarak dönemselsel olarak farklı kurumların elinde yer almıştır. Osmanlı dönemine bakıldığında ilk olarak mekânsal planlama çalışmalarının Tanzimat döneminde yapıldığı görülmektedir. Bu dönemde planlama alanında yapılan ilk kapsamlı çalışma 1848 yılında hazırlanan Ebniye Nizamnamesi olmuştur. Ardından 1864 yılında Ebniye ve Turuk Nizamnamesi ve 1882 yılında Ebniye Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanunlar ile birlikte yangınlara karşı olarak binalarda kagir binaları teşvik etmek ve yolları genişletme kararları alınmıştır. Dönemin geneline bakıldığında yerel altı/mevzii

düzeyinde tek bir plan türünün uygulandığı ve plan yetkilerinin yerel yönetimlerde toplandığı görülmektedir (Ersoy, 2011).

Türkiye’de mekânsal planlama çalışmaları Cumhuriyet’in ilanından sonra artış göstermiştir. Cumhuriyetin ilanı sonrası Ankara’nın başkent olmasıyla kentin imar çalışmalarında öne çıkmasına sebep olmuştur. Böylece kentte İstanbul’dakine benzer bir belediye sistemi kurulmuştur. Ancak belediyenin bu süreçte yeterli olmayacağı düşünülerek 1928 yılında 1351 sayılı kanun ile Ankara İmar Müdürlüğü kurulmuştur. Bu yasayla birlikte Ankara İmar Müdürlüğü’ne Ankara’nın plan yapma yetkisi ve diğer kentlerin planlarının onaylanma yetkisi verilmiştir. 1930 yılında çıkarılan 1663 sayılı kanun ile 1351 sayılı kanunda değişiklikler yapılmıştır. Cumhuriyet’in ilanından önceki döneme benzer olarak yerel yönetimlerin merkezi yönetime olan bağılılığı 1923-1940 yılları arası dönemde de devam etmiştir (Ersoy, 1989).

1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediye Kanunu ile tüm belediyelere plan yapma zorunluluğu getirilmiş olmasına rağmen belediyeler süreçte merkezi yönetimin bir uzantısı olarak görev almıştır (Güneri, 2013). Ayrıca 1933 yılında çıkarılan 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu ile birlikte belediyelere beş yıl içerisinde 50 yılı öngören plan yapma zorunluluğu getirilmiştir (Torlak, 2002). Bu dönemde çıkarılan 1580 sayılı yasa ile birlikte bu yasadaki önce çıkarılan yasalar kaldırılmıştır. Bu yasa ile birlikte İstanbul ve Ankara dışındaki bütün kentlere eşitlik verilmiştir. İstanbul ve Ankara’da ise belediyeler ve valilikler birleştirilmiştir. Bununla birlikte merkezi yönetimin belediyelerin aldığı kararlar üzerinde güçlü bir denetim mekanizması olduğu görülmüştür (Ersoy, 1989).

1956 yılına gelindiğinde 2290 sayılı kanuna karşı çıkarılan 6785 Sayılı İmar Kanunu’nun yürürlüğe girilmesi ile önceki dönemlerde çıkarılan kanunlar kaldırılmıştır. Bu kanunla birlikte yapılanma koşulları hakkında plancılara ve belediyelere esneklikler tanınmıştır (Ersoy, 1989). 1985 yılında 7116 sayılı kanun ile ise İmar ve İskan Bakanlığı adı altında merkezi bir planlama kurumu kurulmuştur. Böylece yerel yönetimler idari olarak İçişleri Bakanlığı’na imar konularında ise İmar ve İskan Bakanlığı’na bağlı hale gelmiştir. Bu yasa ile ilk olarak nazım imar planı yapılmıştır (Güneri, 2013).

1960 devrimi sonrasında Türkiye’de planlı kalkınma konularına ve kamu yönetimine ağırlık verilmeye başlanmıştır. 1961 yılında Devlet Planlama Teşkilatı ve Devlet

Personel Dairesi kurulmuştur. Ardından TODAİE, yönetsel anlamda reformların yapılması, yürütülmesi ve geliştirilmesi adına çalışmalar yapmaya başlamıştır. Bu dönemde bölgesel kalkınma ve bölgesel eşitsizliklerin azaltılması üzerinde durularak kalkınma planları ve bölge planları yapılmaya başlanmıştır (Güneri, 2013).

1965 yılında Ankara, İstanbul ve İzmir illerinde İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı olarak bu illerde nazım planları hazırlayacak Metropoliten Planlama Büroları kurulmuştur. Bununla birlikte belediyelerin mali kaynakları güçlendirilmiş ve hazırlanan planların belediyeler tarafından uygulanması için düzenlemeler yapılmıştır (Özcan, 2000). 1972 yılına gelindiğinde 1605 sayılı kanunun yayınlanması sonucunda 6785 sayılı kanunun bazı hükümleri iptal olmuş, nüfusu on bini geçen belediyelere imar planı yapma zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca nüfusu beş bin ve on bin arası olan belediyelere istikamet ve yol planı yapma görevi verilmiştir (Geray, 1973).

1960-1980 yılları arasında dönemde 1960 darbesi ve 1961 Anayasası'nın kabulü sebebiyle belediye yasasında birtakım değişiklikler yapılmıştır. Belediye başkanlarının tek dereceli çoğunluk sistemi ile seçilmesi sağlanmış, belediye başkanlığı seçimlerinde cumhurbaşkanı veya valinin onayı kaldırılmış ve belediye meclisinin denetim yetkisi arttırılmıştır. Bu dönemde yerel yönetimlere birtakım özerklikler sağlanmasına rağmen idari ve mali açıdan merkezi yönetime bağılılıkları devam etmiştir (Ersoy, 1989).

İlk dönem olan 1980-1990'lı yıllarda bazı devlet kurumları yeniden yapılandırılmış olup belediyelerin sorumlulukları arttırılması hedeflenmiştir. 1984 yılında çıkarılan 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile belediyelerin yetkileri genişletilmiştir. 1985 yılında ise 3194 sayılı İmar Kanunu ile plan yapma ve onama yetkisi Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'ndan alınarak belediyelere tanınmıştır. Sermayenin serbestleştiği ve yerleşme eğilimlerinin başlatıldığı çalışmalara rağmen merkezi yönetimler ile yerel yönetimler arası yetki sınırları net bir şekilde belirlenmemiştir (Taşan Kok ve Eraydın, 2013). Ayrıca yerel yönetimlere verilen plan yapma ve onama yetkilerine rağmen sürecin işlenmesini sağlayacak finansal, teknik vb. altyapılar sağlanmamıştır (Öktem Ünsal ve Aksümer, 2021).

Yerleşme ve yönetim kavramlarının ön plana çıktığı 1990'lı yıllarda piyasa odaklı reformlar ile neoliberalizme geçişin desteklendiği görülmüştür. Bir önceki dönemin yerleşme politikaları planlama alanında yönetim kavramının öne çıkmasını

sağlamıştır. Bu dönemde birçok kamu hizmetinin özelleştirildiği görülmüştür (Akbulut, 2019).

1980 ve 1990'lı yıllarda neoliberalizmi desteklemek ve farklı kurumlara plan yapma yetkisi verilmesi amaçlı olarak bir dizi yasa çıkarılmıştır. Bunlara 1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 1984 tarihli 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu, 1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu, 1990 tarihli 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 1994 tarihli 4046 sayılı Özelleştirme Kanunu örnek olarak sayılabilmektedir (Uyaniker, 2020).

2004 ve 2011 yılları arasında Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı kapsamında Türkiye'de yerelleşme politikaları yürürlüğe girmiştir. Bu dönemde ardı ardına çıkarılan 2004 yılında çıkarılan 5216 sayılı Belediye Kanunu, 2005 yılında kabul edilen 5393 sayılı Belediye Kanunu, 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu ve Mahalli İdareler Birliği Kanunu'yla birlikte yerelleşme eğilimleri desteklenmiştir (Akbulut, 2019). Bu çerçevede belediyelerin mali bağımsızlıkları güçlendirilmiş ve sorumluluk alanlarına turizm, ekonomi, ticaret ve sosyal hizmetler vb. konular katılmıştır (Öktem Ünsal, 2021). Ancak ilerleyen dönemde hükümet bu yerelleşme adımlarına rağmen merkezi yönetimin kentlere müdahalesini sağlayan adımlar atmıştır (Öktem Ünsal, 2021). Bu adımlar merkezi ve yerel yönetimlerin birçok sorumluluğunun kesişmesine ve planlama sisteminde parçalanmaya sebep olarak projeci yaklaşımın planlama sistemine hakim olmasına neden olmuştur (Eraydın, 2012).

1980'li yıllarla birlikte dünyada ve Türkiye'de siyasi rejim değişikliği yaşanmış devletin otoriterleşmesi yaygın siyasi rejim olarak uygulanmaya başlamıştır. Neoliberalizmle birlikte uygulanmaya başlanan bu yeni rejim AKP'nin iktidara geldiği dönemde en dikkat çekici hale gelmiştir. Özellikle 2011 yılı sonrasında kanun hükmünde kararnameler üzerinden yerelleşme eğilimi yerini merkezileşmeye bırakmak durumunda kalmıştır. Bu sistemde yukarıdan aşağı doğru işleyen bir sistem yerine siyasi iktidarın tek bir yerde toplanması olarak karşımıza çıkmış, siyasi iktidar bürokrasinin üstünde konumlanmıştır (Güzelsarı, 2019). Karar verme süreçlerini zorlaştırdıkları gerekçe gösterilerek üst yönetimler bakanlıklara bağlanarak bakanlıkların yapıları değiştirilmiş, bakan yardımcılarını özel sektörde çalışan kişilerden seçilerek atama yoluyla görevlendirilmiştir. Bu dönemde 6360 sayılı kanun ile de yapılan değişikliklerle planlama yetkileri yerelden merkeziye taşınmıştır (Fedai, 2015). Bu değişiklikler ile yerelleşmeyi destekleyen neoliberalizmden uzaklaşılması aksine otoriterleşme yeni bir hal almıştır. Böylece siyasi partilerin ve demokrasi

kurumlarının etkinliği azaltılarak yetkilerin yürütme organı olan devlet yöneticisinin yasama fonksiyonunu da kendine toplaması ile iktidarın merkezileşmesi sağlanmıştır. 2018 yılında ülkenin başkanlık sistemine geçiş yapması ile birlikte yetkiler devlet yöneticisinde toplanarak siyaset ve kamu yönetimi merkezileşmiş, devlet-sermaye işbirlikleri öne çıkmıştır. Yürütme ve yasamanın devlet yöneticisinde toplanarak otoriter bir hal aldığı bu sistem içerisinde yapılan düzenlemeler ile yargı organı da merkezileşmiş ve siyasal bir biçim almıştır (Güzelsarı, 2019). Piyasa odaklı gelişimin desteklendiği bu sistem içerisinde ülkenin bir şirket gibi yönetilmesi ve buna uygun düzenlemeler yapılması amacı bulunmaktadır. Yetkilerin çoğunluğunu cumhurbaşkanında toplayan bu sistemde kabine cumhurbaşkanı, cumhurbaşkanı yardımcısı ve 16 bakandan oluşmakta olup bakan ve yardımcılar meclis yerine cumhurbaşkanına karşı sorumluluk üstlenmektedir. Siyasetçilerin, sermaye gruplarının ve bürokratlardan oluşan kabinede çoğunlukla sermaye grupları bulunmaktadır. Hızlı karar alma gerekçe gösterilerek uygulamaya konulan bu sistem, devlet ve piyasa arasındaki sınırların belirsiz bir hal almasına yönetişimin öne çıkmasına sebep olmuştur (Güzelsarı, 2019).

1980'li yıllarla birlikte ortaya çıkan kentlerin rant sağlama aracı haline getirilmesi politikaları bu dönemde de devam etmiştir. Bu dönemde yeni çıkarılan veya değişiklikler yapılan yasalar, kanun hükmünde kararnameler ve mevzuatlar ile süreç meşru bir zemine oturtulmaya çalışılmıştır. 1990'lı yıllarda kent yönetimlerinin farklı siyasi parti yönetimlerine geçmesi durumunda kentlerde oluşan artı değere el koyma adına merkezi ve yerel yönetimler arasında mücadeleler yaşanmıştır. Böylece birçok düzenleme yapılarak plan yapma yetkisine verilen kurum sayısı arttırılmıştır (Öktem Ünsal, 2021). Ayrıca farklı kurumlara verilen planlama yetkileri ile merkezi hükümet piyasayı düzenleyici rolünü terk ederek doğrudan bir piyasa aktörü konumuna gelmiştir (Özler, 2019). Bu dönemde planlama yetkisi belediyelerde olmasına rağmen Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Devlet Demiryolları Kurumu ve Toplu Konut İdaresi gibi kurumlara planlama yetkisi verilmiştir. Planlama yetkisinin belirlenen alanlarda farklı kamu kurumlarına kayması, planlama sisteminde parçalanmaya ve kapsamlı planlama yaklaşımının kentsel gelişimdeki öneminin ve rolünün azalmasına neden olmuştur (Eraydın, 2012).



2002 yılında Toplu Konut İdaresi'ne sosyal konut üretiminin dışında bazı yetkiler tanınmaya başlanmıştır. 2003 yılında yurt içinde ve yurt dışında konut üretimi sağlayan kurumlara ortak olmak, şirket kurmak gibi haklar tanınarak kâr amaçlı projeler geliştirmesi sağlanmıştır. 2004 yılında Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü'nün yetki ve sorumlulukları TOKİ'ye devredilmiş olup gecekonduların dönüşümünde kamulaştırma ve plan yapma yetkisi tanınmıştır. 2008 yılında ise bakanlığın önerisi ve başbakanlığın onayı ile hazine arazilerinin TOKİ'ye bedelsiz terk edilmesi hakkı sağlamıştır (Akbulut, 2019). 2012 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kurulmuştur. Yine 2011 yılında Van depreminin gerçekleşmesi ve olası İstanbul Depremi'ne önlem alma tartışmaları gündeme gelmiştir. 2012 yılında ise 6306 sayılı Afet Riskli Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun çıkarılmıştır (Akbulut, 2019). Bu dönemde yapılan düzenlemeler ile birlikte planlama parçalanarak iktidara bağlı kurumların elinde işlemeye başlamıştır. Bu ortamda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı ve TOKİ neoliberal kentsel projelerin uygulayıcısı, kentler sermaye birikim alanları, inşaat sektörü ise ekonomik kalkınmanın en önemli faktörü konumuna yerleşmiştir (Öktem Ünsal, 2021). Birçok kurum ve kuruluş hızlı kentleşme sonucu ortaya çıkan rantlardan fayda sağlama çabasına girmiştir. Bu dönemde mekânsal planlamaya getirilen esnekliklerle birlikte Türkiye'nin birçok kentinin gelecekte iki katı nüfusu barındıracağı varsayımına göre planlar hazırlanmıştır (Kentleşme Şurası, 2009). İnşaat sektörüne büyük bir katkı sağlayan bu düzenleme sonucunda, TOKİ, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı gibi aktörler öne çıkarken iktidara yakın konumda yer alan gruplar kamu kaynaklarından en çok faydalanan gruplar konumuna yerleşmiştir (Eraydın ve Taşan Kok, 2012; Öktem Ünsal, 2021).

## **2.5 Türkiye'de Planlamannın Dönüşümü**

Türkiye'de, dünya genelinde olduğu gibi 1980'li yıllarda neoliberal ekonomi politikaları benimsenmiştir. Bu dönemde 12 Eylül Darbesi, IMF ve Dünya Bankası'nın oluşturduğu neoliberal kuralların etkisinde neoliberalizm uygulanmaya başlanmıştır. Neoliberalizm, sadece ekonomik ve politik alanı şekillendirmek ile kalmayıp mekânın üzerinde de büyük bir değişime sebep olmuştur. Bu dönemde kentlerin şekillenmesindeki en önemli unsur sermaye grupları olmuştur. Bununla birlikte neoliberal ekonomi politikaları, yeni bir kentleşme ve kent planlama modelinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Bal, 2011).

Kent planlamanın gelişimine bakıldığında; Ülkemizde planlama çalışmaları ilk olarak Cumhuriyet döneminde başlamıştır. Cumhuriyetin ilanından sonraki politikalar ulus devlet oluşturma adına atılan olarak karşımıza çıkmıştır. Bu dönemde başkent Ankara'ya taşınması, Anadolu'da uygulanan ulaşım politikaları uygulanmış bu adımlar üst ölçekli planlama sorunları olarak daha sonra yönetimin karşısına çıkmıştır. Bu dönemde alınan kararlarda Ankara'nın planlanması ve savaş sonrası tahrip olan alanların yeniden düzenlenmesi ana politikalar olmuştur. Yapılan düzenlemeler ile ulusal ölçekte başarılı sayılabilecek adımlar atılmasına rağmen yerel ölçekte aynı başarı yakalanamamış, Tanzimat döneminden beri devam eden merkezî politikalar devam etmiştir (Özden, 2013).

1960'lı yıllara kadar geniş kapsamlı planlama anlayışının, hakim planlama anlayışı olduğu görülmektedir. Bu planlama yaklaşımına göre planlar, kentler için en doğru gelişme şekli olarak görülürken, plancı kentin geleceğini en iyi şekilde belirleyen kişi konumunda bulunmuştur. 1960'lı yıllara gelindiğinde kent planlarının geniş kapsamlı planlama anlayışında olduğu gibi kentlere sadece teknisyen olarak değil, sürecin siyasi yönüyle de ilgilenen kişi konumuna gelmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bunun sonucu olarak plancının toplumun dışlanan kesimlerinin ihtiyaçlarının savunması gerektiğinin vurgulandığı savunucu planlama anlayışı ortaya çıkmıştır. Ancak bu dönemde de geniş kapsamlı planlama varlığını sürdürmüştür (Akbulut, 2019).

1980'li yıllarda neoliberalleşme ile birlikte sermayenin kentleri dönüştürmesi için imar planlarına esneklikler getirilmiş olup bir önceki dönemin hakim planlama anlayışı olan uzun erimli, bütüncül planlama yaklaşımı terk edilerek yerine kısa erimli parçacıl planlama yaklaşımı benimsenmiştir (Şengül, 2009). Bu projeci yaklaşım Batılı ülkelerle aynı dönemlerde uygulanmaya başlanmıştır. 1980'li yıllar sonrası Avrupa'da birçok ülke stratejik planlamayı geri planda bırakarak projeci yaklaşımı benimsemesine rağmen bu ülkeler 1990'lı yıllar ile birlikte üst ölçekli planlama sistemini uygulamaya koymuştur. Türkiye'de ise bu yaklaşım henüz uygulamaya konulmamıştır (Özden, 2013).

Türkiye'de planlamanın neoliberalleşmesi olarak adlandırılan bu süreç 1980-1990 yılları, 1990-2000 yılları, 2000-2010 yılları ve 2010 yılı sonrası olmak üzere özelliklerine göre dört döneme ayrılabilir (Akbulut, 2019).

1980'li yılların başında ANAP yönetimi neoliberal politikaların Türkiye'de uygulanmaya başlamasının temsilcisi olmuştur. Bu dönemde hükümetin ana politikası İstanbul'a yabancı sermayeyi çekmek, güney ve batı sahillerinde bulunan kentlerde turizmi teşvik etmek ve Anadolu Kaplanları isimli kentlerde sanayi üretimini teşvik etmek olmuştur. Bu dönemde kentler, ülkenin dünya ekonomisi içerisinde yer alması için önem taşıyan yapılar haline gelmiştir (Öktem Ünsal ve Aksümer, 2021).

Serbest piyasayı teşvik eden politikalar hem yerli hem de yabancı yatırımları kendine çekmiş, özelleştirme ve kamu sermayeli şirketlerle işbirliği içinde büyük projeler dönemini başlatmıştır. Bu nedenle, 1994 yılında yayımlanan Dünya Bankası Raporu, "Özelleştirme de dahil olmak üzere kamu teşebbüs reformları, Türkiye'de kamu sektörü açıklarının uzun vadeli olarak azaltılması ve verimliliğin artırılması için de önemlidir" ve politikaları cesaretlendirdiği görülmüştür (Dünya Bankası Yıllık Raporu, 1994). Bu dönemin temeli, neoliberal politikaların bir parçası olan şehir kanunları ile mümkün olmuştur. 1980'ler aynı zamanda şehirlerin kaçak büyümeye maruz bırakıldığı yıllar olmuştur. 1950'lerde yapılan kaçak gecekondular, 1980'lerde kaçak apartmanlara dönüştürülmüştür (Giritlioğlu, 2021).

1979 ve 1989 yılları arasında dönemin planlama anlayışını yansıtan, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan Beş Yıllık Kalkınma Planları'nın, yabancı sermayenin teşvik edilmesi, küreselleşme gibi hedefler belirlediği görülmüştür. Ayrıca 1984 yılında alt ve orta gelir grubu için sosyal konut üretme amacıyla Toplu Konut İdaresi'nin (TOKİ) kurulmuştur. Bu dönemde TOKİ'nin gerçekleştirdiği projelerin yanı sıra büyük kentlerde konut alanlarının inşasında artış yaşanmıştır (Akbulut, 2019).

1985 yılında çıkarılan 3194 sayılı İmar Kanunu ile birlikte 1956 yılından itibaren yürürlükte olan 6785 sayılı Planlama Kanunu'nda değişiklikler yapılmıştır. Yeni çıkarılan imar kanunuyla birlikte planlamanın daha hızlı gerçekleşebilmesi için birtakım düzenlemeler getirilmiştir. Bu düzenlemeler planlamanın katı kurallarının gevşemesine, uygulamada yer alan bazı kuralların kaldırılmasına ve sürecin daha hızlı gerçekleşmesine sebep olmuştur (Eraydın, 2012).

Bu dönemde Türkiye'de inşaat sektörünün gelişimine büyük önem verilmiştir. Bir önceki dönemin küçük girişimcilerinin, yapsatçıların ve gecekonduların sahiplerine kalan kentsel rantlar artık büyük sermaye sahiplerine bırakılmıştır (Öktem Ünsal ve

Aksümer, 2021). Ancak büyük sermayenin kentlerdeki faaliyetlerinin başlaması birden ortaya çıkan bir sonuç olmamıştır. Kentlerde altyapı yatırımlarının artması ve kentlerin sermayenin birikimi için önemli alanlar haline gelmesi sonucunda kentler büyük sermaye gruplarının odağı haline gelmiştir (Bal, 2011).

Yerleşme ve yönetim kavramlarının ön plana çıktığı 1990'lı yıllarda piyasa odaklı reformlar ile neoliberalizme geçişin desteklendiği görülmüştür. Bir önceki dönemin yerleşme politikaları planlama alanında yönetim kavramının öne çıkmasını sağlamıştır. Bu dönemde birçok kamu hizmetinin özelleştirildiği görülmüştür (Akbulut, 2019). 1990'lı yıllarda küreselleşmenin mekansal etkileri büyük şehirlerde de kendini göstermeye başlamıştır. Gökdelenler, yüksek teknoloji ofis binaları, alışveriş merkezleri şehirlerdeki yerini almıştır. Artık aflarla yasallaşan kaçak yapıların yerini küreselleşen şehirler almıştır (Giritlioğlu, 2021).

Türkiye'de neoliberal planlamanın üçüncü dönemi 2000'li yıllar itibari ile başlamıştır. Dönemin önemli gelişmelerinden biri 2002 yılında Adalet ve Kalkınma Partisi'nin iktidara gelmesi olmuştur. Bu dönemde sermaye ve devlet arasındaki ilişkiler yeniden tanımlanmış olup önceki dönemlerin aksine devlet, sermayenin önündeki engel olarak görülmekten çıkmıştır. Bunun sonucu olarak devlet, piyasanın önündeki engelleri kaldıran, gerektiğinde sermaye gruplarının işlerini kolaylaştıran düzenlemeler yapan denetleyici ve düzenleyici bir rol üstlenmiştir (Bal, 2011).

Neoliberalizmin Türkiye'de daha kararlı bir biçimde uygulanmaya başladığı 2000'li yıllarda, kentler en önemli sermaye yatırım alanları haline gelmiştir. Ayrıca bu dönemde kentlerin sermayenin birikim alanı haline getirilmesi adına imar mevzuatında bir dizi düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeler sermaye gruplarının kentler üzerindeki müdahalelerini kolaylaştırmaktadır (Bal, 2011).

1999 yılında meydana gelen Marmara Depremi, ülkede yeni bir kentsel dönüşüm dönemine adım atılmasına sebep olmuştur. Adalet ve Kalkınma Partisi, kentsel dönüşüm politikalarına sahip çıkarak arka arkaya kentsel dönüşüm sürecine izin veren kanunlar çıkarmıştır. Bu dönemin başında yerel yönetimler yetkilendirilmiş olsa da, zaman içinde yetkileri zayıflamış ve 2011 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın kurulmasıyla yetki neredeyse tamamen merkezi yönetime geçmiştir (Giritlioğlu, 2021). Bu dönemler AKP'nin mekan politikalarında otoriter bir hal almasına ve inşaat odaklı büyüme modelinin en önemli ekonomi politikası haline gelmiştir.

2004 yılında yürürlüğe giren 5162 sayılı kanunla kentsel dönüşümün güçlü bir merkezi aktörü haline gelen TOKİ, 09.07.2018 tarih ve 703 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na bağlanmıştır. 2016 yılındaki askeri darbe girişiminin ardından başkanlık sistemine geçilmiştir. Bu süreçte yeniden şekillenen kentsel dönüşüm politikaları özellikle büyük şehirlerde ısrarcı ve bağlayıcı hale gelmiştir (Özden, 2016). 2002 yılından sonra Kamu İhale Kanunu'nda sık sık yapılan değişikliklerle, toprak koruma, orman ve mera kanunları, Kanun Hükmünde Kararnameler, Torba Kanunlar, ağırlıklı olarak Ortadoğu merkezli anlaşmalar vb. istilacı bir kentsel yeniden yapılanma sürecinin altyapısı kurulmuştur. Şehirlerin ormanlar, kıyıları, tarım arazileri ve su kaynakları gibi yaşam kaynakları onarılamayacak şekilde zarar görmüştür (Giritlioğlu, 2021).

Eraydın (2006), Türkiye'de neoliberal kentleşme sürecini aşağıdaki gibi özetlemiştir,

- Bölgeler arasındaki dengesizliğin ekonomik ve siyasal açıdan gündeme gelmesi,
- Kentsel kalitenin yükseltilmesini amaçlayan mekânsal dönüşümler,
- Gecekondu alanlarında kentsel dönüşüm projeleri,
- Toplu konut alanlarının oluşturulması,
- Küreselleşen ilişkiler ve küresel kentlerin ortaya çıkışı,
- Yeni sanayi merkezlerinin ortaya çıkışı,
- Yerel siyasette girişimciliğe yönelim olması (Kırbaş, 2017, s. 60).

Neoliberalizm, devletin ölçeklendirilerek otoriterleşmesi Türkiye kentleri üzerinde merkez alanlarının değişimi, tarım ve orman alanları, turizm alanları, toplu konut alanları, gecekondu alanları, alışveriş merkezleri, kapalı konut siteleri ve bu çalışmanın konusu olan mega projeler olarak kendini göstermiştir.

1980'li yıllardan önce sanayi sektörü ülkelerin kalkınmada ana sektörü iken yerini hizmet sektörüne bırakmıştır. Bunun sonucu olarak mekânsal planlar ile kent merkezlerinde yer alan sanayi alanları kent çeperlerine gönderilmeye başlanmıştır. Böylece kent merkezlerinde bankacılık, finans, sigortacılık vb. fonksiyonlar yer seçmeye başlamıştır. Kent çeperlerinde yeni kentsel alanların kurulması ve bu alanlarda alışveriş alanları vb. fonksiyonların bulunması eski kent merkezlerine olan

ihtiyacın azalmasına sebep olmuştur. Önceden toplumun tüm kesimlerine hizmet eden kent merkezleri neoliberalizmle birlikte ayrılarak çoğalmıştır. Ancak bu durum toplumda bir ayrışmaya sebep olmuştur (Kırbaş, 2017).

1980 sonrası dönemde sermayenin mekansallaştığı bir diğer alan tarım ve orman alanları olmuştur. Bu dönemde birçok tarım ve orman alanı yapılaşmaya açılmıştır (Bal, 2011). Ayrıca ülke kıyı alanlarında büyük ölçekli turizm tesisleri açılmıştır. Ayrıca bu tesislerin yanı sıra kıyı alanlarında ikincil konut üretimi de artış göstermiştir. Bu durumu orta sınıfların kıyı alanlarında oluşan mekânsal rantlardan elde ettikleri geliri arttırma uğraşı olarak görmek mümkündür (Işık ve Pınarcıoğlu, 2009).

1980 yılından sonra sosyal konut üretilmesi amacıyla Toplu Konut İdaresi kurulmasıyla birçok toplu konut projesi gerçekleştirilmiştir. Kurumun gerçekleştirdiği toplu konut projelerinin kent çeperlerinde seçilmesi, kent merkezinde yer alan gecekondu alanlarında yaşayıp aynı zamanda kent merkezinde çalışan vatandaşlar açısından sorunlara sebep olmuştur. Zamanla yetki alanı genişletilen kurum günümüzde birçok hazine arazisine sahip olup ülkenin konut üretim alanında mali açıdan önemli bir konumda yer almaktadır (Kırbaş, 2017).

1980 sonrası dönemde ilk olarak ANAP hükümetinin gecekondu alanları üzerine politikaları bu alanları kentin gelişme alanları haline getirmek olduğu görülmüştür. Bu dönemde çıkarılan af yasaları ile gecekondu alanlarının apartmanlaşmasının önü açılmıştır. Böylece önceleri barınma ihtiyacının karşılanması amacıyla üretilen bu alanlar birer yatırım alanı haline gelmiştir (Şengül, 2009).

Kent içerisinde yer alan kamusal nitelik taşıyan boş alanlar neoliberal politikalar çerçevesinde ele alınmaya başlamıştır. Bu alanlar yeni politikalar ile birlikte kullanıcıları tüketime yönelen, kapalı ve güvenli alışveriş merkezlerine dönüştürülmeye başlanmıştır (Akbulut, 2019). Neoliberal politikalar bu yönüyle günlük alışkanlıkları da değiştirmeye başlamıştır. Bu çerçevede Türkiye’de ilk olarak 1988 yılında Galeria Alışveriş Merkezi açılmıştır. Ancak Türkiye’de alışveriş merkezlerinin sayısı en çok 2000’li yıllarda artmıştır (Bal, 2011).

Türkiye’de 1980’li yıllarda ekonomi politikasının değişimi ile inşaat ve gayrimenkul sektörünün gelişimi ana kalkınma politikası haline gelmiştir. Bu dönemde kent içerisinde yer alan boş arsaların değerlendirilmesinin yanı sıra ve otomobil kullanımının artışı ile kent çeperlerinde üst ve orta sınıflar için yeni konut alanları

oluşturulmaya başlamıştır. Daha önceki yıllarda konut üretimi küçük ölçekli girişimcilerin elinde gerçekleşirken bu dönemde büyük sermaye gruplarının elinde gerçekleşmeye başlamıştır. Ayrıca neoliberalizmin tüketim alışkanlıklarına olan etkisi sebebiyle kent çeperlerinde kurulan bu konut alanları daha çok orta ve üst sınıfa hitap eden dışa kapalı, izole, güvenli alanlar olarak oluşturulmuştur. Kapalı konut sitelerinin ilk örneklerine İstanbul'da inşa edilen Kemer Country, Acarkent, Beykoz Konakları sayılabilir (Altun, 2008).

1980'li yıllarda ANAP iktidarı neoliberalizmin ülkedeki ilk evresi oluştururken İstanbul, inşaat sektörü için cazibe alanı haline gelmiştir. 1984 yerel seçimleriyle birlikte Bedrettin Dalan'ın belediye başkanı seçilmesiyle dönemin Başbakanı Turgut Özal ve Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, kenti neoliberal politikalar doğrultusunda dünya kenti olma yarışına dahil etme çabasına girişmiştir (Öktem, 2005). Bu dönemde ANAP hükümeti tarafından yerli ve yabancı sermaye gruplarının desteği alınarak kentte birçok mekânsal uygulama gerçekleştirilmiştir. Ayrıca merkezi yönetim tarafından yerel yönetimlerin mali kaynakları artırılmış, plan yapma yetkileri yerel yönetimlere verilmiştir. Planlama bu dönemde parçacıl bir hal alarak sermayenin önündeki engelleri kaldıran bir araç haline gelmiştir. ANAP döneminde kentsel müdahalelerin kent merkezlerine yoğunlaşması gecekondu alanlarının sorunlarını arka plana itmiştir. Bu dönemde gecekondu alanları imar afları ve piyasanın istekleri üzerinden şekillenmiştir. Bu dönemde ANAP hükümetinin ekonomi politikaları sebebiyle 1990'lı yıllara gelirken oluşan ekonomik durgunluk hükümetin politikalarına karşı mücadelelerin başlamasına sebep olmuştur (Ataay ve Kalfa, 2009). Böylece 1980'li yılların sonuna doğru ANAP hükümetinin oluşturduğu neoliberal ekonomi projesi bozulmaya başlamıştır. 1989 yerel seçimlerinde SHP adayı Nurettin Sözen İstanbul'un yeni belediye başkanı olmuştur. Nurettin Sözen önceki yönetimin politikalarının aksine daha ılımlı bir neoliberalleşme modeli seçmiştir (Öktem, 2011). Sözen, ANAP döneminde sermaye gruplarına ayrıcalıklı olarak verilen imar haklarıyla oluşturulan büyük projeleri durdurmuş ve bu projelere soruşturmalar başlatmıştır. ANAP'ın elinde yer alan merkezi yönetim ise bu imar haklarını korumak amacıyla Turizmi Teşvik Kanunu'nu kullanarak yerel yönetimden plan yapma yetkilerini almıştır. Bu durum merkezi yönetim ve yerel yönetim arasında çatışmalara sebep olmuştur. Bu dönem küreselleşme taraftarları tarafından SHP'nin politikalarının eleştirildiği, neoliberalizmin kente olumsuz etkileri olduğunu savunanlar tarafından ise

olumlu bir dönem olarak görülmüştür (Öktem, 2011). Ancak bu dönemde neoliberalizm politikalarına alternatif üretilememesi sonucunda siyasi parçalanma ortaya çıkmıştır (Ataay ve Kalfa, 2009).

1994 yılı yerel seçimlerinde küreselleşme karşıtı söylemlerine rağmen Refah Partisi adayı Recep Tayyip Erdoğan'ın seçimleri kazanmıştır. Seçim sonrası yerel yönetimin politikalarına küreselleşmeyi eklemesiyle neoliberalleşme süreci kendini göstermeye devam etmiştir. 1990'lı yıllarda yaşanan ekonomik krizler, siyasi sorunlar vb. konular sebebiyle neoliberalizm 1980'li yıllardaki kararlılığını devam ettirememiştir. Ancak Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde AKP'nin 2002 genel seçimleri ve 2004 yerel seçimlerinde galip çıkmasıyla birlikte Türkiye neoliberalizmin en yoğun yaşandığı döneme girmiştir (Taşkın, 2016).

İnşaat sektörünün başka sektörleri ve alt sektörleri etkilemesiyle ekonomik büyüme ve kolay istihdam sağlaması sebebiyle 2001 yılı krizine hızlı bir şekilde cevap verecek nitelikte olması özellikleriyle 2001 krizi sonucu ülke ekonomisinde oluşan sorunlara bir çözüm olarak karşımıza çıkmıştır. Ancak 2001 krizine bir çözüm olarak çıkan inşaat sektörü 2008 kriziyle birlikte daha belirgin bir halde uygulanan bir strateji olmuştur. 2008 krizi sonrası ülke ekonomisi gerilemeye başlamış olup AKP 2009 seçimlerinde oy kaybetmiştir (Yeşilbağ, 2016). 2011 seçimleri sonrası OHAL dönemi ve 2017 referandumuyla cumhurbaşkanlığı yönetim sistemine geçilmesi neoliberal otoriterleşmenin güçlenmesine ve merkezi yönetimin elinde sermaye grupları ile yönetim halinde uygulanan yeni mekânsal kararlar alınmasına sebep olmuştur.

2009 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hala geçerliliğini koruyan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı onaylanmıştır. Planda kentin doğal alanlarının korunması amacıyla makroformunun doğu-batı ekseninde gelişmesi gerektiği, kentin orman alanlarını, su havzalarını ve önemli ekolojik değerlerini barındıran kuzey bölgesinin yapılaşmasına sebep olacak kararların verilmemesi gerektiği vurgulanmıştır. Ancak 2011 yılı seçimleri hedeflerinde de bu planda yer almamasına ve planın hedeflerine aykırı olmasına rağmen inşaata dayalı büyümenin göstergesi olan birçok büyük ölçekli proje ortaya atılmıştır (Yeşilbağ, 2016).

Ardı ardına çıkarılan büyük ölçekli projeler ile kent biçimlenmeye başlanmıştır. Mega projeler olarak adlandırılan bu projeler, planlama ilkelerinin göz ardı edildiği, devlet



tarafından önerilen, sermaye grupları tarafından hayata geçirilen bir yapıya sahip olmuşlardır (Çobanyıldız Öztürk, 2017)

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu, Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi gibi projeler bu dönemde merkezi yönetim tarafından ortaya atılan, paket olarak sunulan mega projeler olmuştur (Giritlioğlu, 2019). Bu dönemde merkezi ve yerel yönetimin aynı siyasi parti tarafından yönetilmesi sebebiyle projeler merkezi ve yerel yönetim işbirliği ile gerçekleştirilmiştir. Bu süreç yerel yönetimin farklı bir siyasi partiye geçmesi sonucunda kesintiye uğramıştır. Böylece İstanbul'da merkezi ve yerel yönetimin farklı siyasi partiler tarafından yönetilmesi sebebiyle yerel yönetimin birçok alanda yetkileri kısıtlanmış ve planlama süreçlerinde çatışma ortamı hakim olmaya başlamıştır. İstanbul'da mevcut durumda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, TOKİ, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Özelleştirme İdaresi'nin plan yapma yetkisinin bulunmaktadır. İstanbul sınırları içerisinde en büyük alana sahip olan Kanal İstanbul Projesi'nin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkisinde olduğu görülmektedir (Bkz. EK A.).

## **2.6 Bölüm Sonucu**

1980'li yıllarda dünyada ve Türkiye'de korumacı Keynesyen ekonomi politikaları terk edilerek serbest piyasa koşullarının hâkim olduğu neoliberal ekonomi politikaları benimsenmiştir. Bu değişiklikte birlikte ekonomik, toplumsal, mekânsal vb. birçok alanda değişime sebep olmuştur. Bir önceki dönemin aksine devlet kurumları yeniden ölçeklendirilerek serbest piyasa koşullarının önündeki engelleri kaldıran, sermayenin hareketini kolaylaştıran denetleyici ve düzenleyici konuma gelmiştir (Tarakçı ve Türk, 2021). Devlet, sermayenin önündeki engelleri kaldırmak amacıyla daha otoriter ve baskın bir konuma yerleşmektedir. Bu değişim devletin etkinlik alanının küçülmesi olarak tanımlansa da devlet kurumlarının neoliberal politikaların uygulanmasında etkin bir rol üstlendiği görülmektedir. Bu dönemde birçok kamu hizmeti özelleştirilerek kamu tarafından sağlanan hizmetler kamu-özel sektör işbirlikleri ile sağlanmaya başlanmıştır. Neoliberalizmin uygulanmaya konması ile birlikte kentler küresel rekabet ortamında öne çıkan yapılar haline gelmiştir. Neoliberalizmin etkisi ile planlama kurumları da değişerek sermayeyi çekmek adına kentleri düzenleyen

kurumlar haline gelmiştir. Bu dönemde bir önceki dönemin kentin bütünü ele alarak planlayan planların aksine kentin bir bölümünü ele alarak parçacıl şekilde ele alan planlara bırakmıştır. Böylece planlama neoliberalizmle birlikte sermaye gruplarının ihtiyaçları doğrultusunda parçacıl ve düzensizleştirilmiştir. Bu dönemde hazırlanan planlarda ekonomik ve siyasi hedefler etkisinde gerçekleştirilen planlar ile planlama kurumları herkesin yararına planlar üretmek yerine belli çıkar gruplarına hizmet eden parçacıl planlar üretmeye başlamıştır (Taşan Kok, 2012). Bunun sonucu olarak ülkeler, kentlere planlama araçları kullanarak büyük ölçekli kentsel projeler ile müdahale ederek küresel rekabete dahil olmaya çalışmıştır. Bu projeler genellikle kentlerde büyük değişikliklere sebep olurken ekonomik büyüme söylemleri sebebiyle neden oldukları çevresel tahribatların göz ardı edildiği yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır (Uzunçarşılı Baysal, 2017). Planlama kurumları da neoliberal kentleşme dinamikleri doğrultusunda oluşan ekonomik ve siyasi baskı ortamında mega projeler dolayısıyla oluşacak çevresel tahribatları göz ardı etmek durumunda kalmaktadır. Planlama kurumları ekonomik ve siyasi çıkar grupları tarafından yönlendirilebilir yapıda olması sebebiyle süreçte birer teknisyen olarak yer alırken kent yönetimleri de birer girişimci olarak hareket etmektedir. Neoliberalizm literatüründe neoliberalizmde genellikle yerelleşme eğilimi ile plan yapma yetkileri yerel yönetimlere bırakılırken son yıllarda birçok merkezi yönetimin, kentlerin küresel rekabetteki önemi sebebiyle hayata geçirdikleri düzenlemeler ve farklı kurumlar aracılığı ile planlama süreçlerine katıldığı görülmektedir. Türkiye’de de merkezi hükümetin, yerelleşme çalışmalarına rağmen birçok kurum ve yasal düzenleme ile planlama yetkilerini genişleterek bu süreçlerde etkin rol aldığı görülmektedir (Eraydın, 2012).

Türkiye’de 1980’li yıllarda uygulamaya konulan neoliberal politikaların ilk temsilci olarak ANAP hükümeti olmuştur. Bu dönemde İstanbul, küresel rekabet ortamlarına eklenilebilme yeteneği sebebiyle öne çıkmıştır. Bu dönemde kentlerde yerel yönetimlerin yetkileri arttırılırken İstanbul yönetiminin başka bir siyasi partiye geçmesi ile planlama yetkisi merkezileştirilmiştir (Ünsal, 2011) Türkiye’de neoliberalizmin en yoğun yaşandığı dönem, 2000’li yıllarla birlikte ortaya çıkmıştır. Bu dönemde AKP hükümeti etkisiyle her kriz ortamında krize cevap olması için inşaat sektörü öne çıkarılmış ve İstanbul yoğun bir şekilde inşaat faaliyetlerine ev sahipliği yapmaya başlamıştır (Ünsal, 2021, b). Bu dönemde birçok kuruma plan yapma yetkisi verilmiş, imar planlarına parçacıl projeler ile müdahaleler edilerek planlama sistemi

parçacıl bir hal almıştır. Bu dönemde İstanbul'da birçok mega proje siyasi faydası da göz önünde bulundurularak siyasi ve ekonomik vaat olarak ortaya atılmış, bazıları inşa edilmiştir. İstanbul'da özel sektör, merkezi ve yerel yönetim işbirliği ile gerçekleştirilen bu projelerde çevresel tahribat ve kamu yararı göz ardı edilerek sık sık ekonomik büyüme yapacağına vurgu yapılmıştır. Bu süreç yerel yönetimin farklı bir siyasi partiye geçmesi sonucunda kesintiye uğramıştır. Böylece İstanbul'da merkezi ve yerel yönetimin farklı siyasi partiler tarafından yönetilmesi sebebiyle planlama süreçlerinde çatışma ortamı hakim olmaya başlamıştır. Yerel yönetimin yetkileri merkezi kurumlara aktarılmıştır. Bu çalışmanın konusu olarak belirlenen Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nde bu sürece örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.





### **3. NEOLİBERAL PLANLAMA, MERKEZİ VE YEREL YÖNETİM ÇATIŞMASI VE KANAL İSTANBUL PROJESİ**

#### **3.1 Giriş**

Türkiye’de 1980’li yıllarda uygulanmaya başlanan neoliberal politikalar 2000’li yıllarla birlikte daha güçlü bir şekilde uygulanmaya başlamıştır. Neoliberalizmle birlikte kentler en önemli yatırım alanları haline gelmiştir. Bu dönemde İstanbul’da birçok mekânsal düzenleme hayata geçirilmiş olup ekonomik krizlere cevap olarak kentte inşaat sektörüne ağırlık verilmiştir (Öktem Ünsal, 2021, b). Plan yapma yetkilerinin yerel yönetimlere devredilmesi için çalışmalar yapılmasına rağmen yapılan düzenlemeler ve birçok kuruma plan yapma yetkisi verilmesiyle planlama yetkisi merkezileştirilmiştir (Eraydın, 2012). Ancak yapılan planlarda merkezi ve yerel yönetimin aynı siyasi parti tarafından yönetilmesi durumunda yerel yönetimin merkezi yönetim tarafından yetki sınırları genişletilmiştir. Ayrıca kenti bütünüyle ele alan kapsamlı planlama anlayışı terk edilerek parçacıl planlar ile kentin 2009 tarihli çevre düzeni planı ihlal edilmiştir. 2008 ekonomik krizine cevap olarak birçok mega proje ortaya atılmıştır. Bu projeler parçacıl bir şekilde çevre düzeni planına işlenmiş olup ekonomik büyümeye katkı yapacağı düşüncesi ile yol açtıkları çevresel tahribatlar göz ardı edilmiştir. Bu çalışmanın konusu olarak belirlenen Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi’de bu dönemde ortaya atılmış olup ölçeği ve oluşturacağı çevresel tahribatlar açısından büyük bir tartışma konusu haline gelmiştir. Bu projenin plan çalışmaları merkezi ve yerel yönetim işbirliği ile gerçekleştirilirken 2019 seçimleri sonrası yerel yönetimin farklı görüşteki bir siyasi partiye geçmesi sonrasında plan süreçleri merkezi ve yerel yönetimin çatışma alanı haline gelmiştir. 2019 seçimleri ile yerel yönetimin birçok alanda yetkileri daraltılmış olup bu çalışmada merkezi-yerel yönetim çatışması Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi üzerinden incelenmiştir. Bu bölümde Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi’nin siyasi, mekânsal ve ekonomik hedefleri, proje alanının mekansal ve toplumsal yapısı, 2019 yerel seçimleri öncesi ve sonrasında planlama süreçleri üzerinden merkezi ve yerel yönetim ilişkileri ve plan değişiklikleri üzerinden planlama alanı için alınan kararların sebepleri ve sonuçları ortaya konulacaktır.

### 3.2 Kanal İstanbul Proje Alanı'nın Mekansal Ve Toplumsal Yapısı

Kanal İstanbul ve Yenişehir Proje Alanı, İstanbul'un Avrupa yakasında yer almakta olup bu alan 15.10.2012 tarihinde Rezerv Yapı Alanı ilan edilmiştir (URL, 2, 2021). Bu alanın kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Marmara Denizi ve Küçükçekmece Gölü, batısında Çatalca, Esenyurt, Avcılar, doğusunda ise Arnavutköy, Eyüp, Sultangazi, Esenler, Bayrampaşa, Bağcılar, Başakşehir, Küçükçekmece, Bahçelievler ve Bakırköy ilçeleri bulunmaktadır.



**Şekil 3. 2. Proje Alanı Konumu. Kaynak: (Çalışma Kapsamında Hazırlanmıştır.)**  
Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nden en çok Avcılar, Arnavutköy, Başakşehir, Bakırköy Küçükçekmece ilçeleri etkilenmektedir. Proje alanı içerisinde yer alan bu alanların su havzasına yakın olan kısımların yanı sıra orman, tarım alanları da düşük oranda nüfusa sahip alanlardır. Arnavutköy İlçesi'nden proje alanının en geniş miktardaki kısmı kapsayan alan olup proje alanının bu bölümünde yer alan halk tarım, ormancılık ve hayvancılıkla geçimini sağlamaktadır (Çevre Mühendisleri Odası, 2020). Ayrıca ilçe merkezine yaklaştıkça bu kesimlerde yaşayan halkın, sanayi sektörü ile geçimini sağladığı görülmektedir. Avcılar, Başakşehir ve Küçükçekmece İlçeleri dahilinde bulunan ve proje alanı içerisinde kalan alanlarda hâkim sektör olarak karşımıza sanayi sektörü çıkmaktadır. Projenin gerçekleştirilmesi ile birlikte tarım, orman vb. alanların yapılaşmaya açılacak olması ile birlikte bölgede tarım, ormancılık ve hayvancılık sektörleri bölgede devamlılığını sürdüremeyecek duruma gelecektir (Çevre Mühendisleri Odası, 2020).

Proje alanı, İstanbul'un Avrupa yakasında bulunmakta olup birçok ilçeye ulaşım imkânı vardır. Proje alanı içerisinde Kuzey Marmara Otoyolu, E5 Karayolu, Tem Otoyolu ve Avrasya Tüneli geçmektedir. Ayrıca Marmaray Banliyö Hattı, Metrobüs Hatları proje alanından geçmektedir. Proje alanının yakın çevresinde İstanbul Havalimanı, Büyükçekmece Gölü, Şamlar Tabiat Parkı ve Terkos Gölü bulunurken Sazlıdere Barajı, Yarımburgaz Mağaraları ve Küçükçekmece Gölü proje alanının içerisinde yer almaktadır (Bkz. Şekil 3. 2.). Proje alanının, Türkiye'nin en önemli illerinden olan İstanbul'da yer alması, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan bir konumda yer alması ve birçok ulaşım modunu içerisinde barındırması alanın ulusal ve uluslararası bakımdan prestijli bir alan olması açısından önem taşıyan sebeplerdir (Bkz. Şekil 3.1.).



**Şekil 3. 3.** Proje Alanı Konumu. **Kaynak: (Çalışma Kapsamında Hazırlanmıştır.)**

Kanal İstanbul Projesi, Marmara Denizi ve Karadeniz arasında kentin kuzeyinden güneyine doğru 45 km uzunluğunda bir yol olarak planlanmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). Proje alanını Terkos Gölü ve çevresi, Sazlıdere Barajı ve çevresi ve Küçükçekmece Gölü ve çevresi olarak üç bölgeye ayırdığımızda Terkos Gölü ve çevresini kapsayan kısmın orman alanlarıyla, Sazlıdere Barajı ve çevresinin tarım ve yerleşim alanlarıyla, Küçükçekmece Gölü ve çevresinin ise kentsel yerleşim alanlarıyla kaplı olduğu görülmektedir.

Rezerv yapı alanı içerisinde yerleşim alanları %9,85 oranında bulunmaktadır. Yerleşim alanlarının kentsel nitelik taşıyan kısımları genellikle proje alanının güneyinde yer alırken genellikle kırsal nitelik taşıyan kısımları ise proje alanının

kuzeyinde yer almaktadır. Proje alanının %43,65'i tarım alanlarından, %21,23'ü 3. Havalimanı'ndan, %8,31 orman alanlarından oluşmaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020a).

Orman alanları, biyolojik çeşitliliğe ev sahipliği yapmaları, su havzalarının korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması açısından önem taşıyan yaşam alanlarıdır. Ormanlar, İstanbul kentinde yıllar içerisinde yerleşim alanlarının artmasının bir sonucu olarak kentin kuzey bölgelerinde kalmıştır. Kanal İstanbul Projesi etki alanında da kentin gelişimiyle benzer olarak orman alanları, proje alanının kuzey, kuzeybatı ve kuzeydoğu kesiminde yer almaktadır. Orman alanları proje alanının 2.491 hektar alanında konumlanmaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021a). Günümüzde yoğun yapılaşma baskısı ile karşı karşıya kalan orman alanlarının korunması ekolojik yapının sürdürülebilirliği açısından büyük önem arz etmektedir. Ayrıca proje alanında %6,65 oranında bulunan fundalık alanları da endemik türleri barındırması açısından korunması önem taşıyan ekolojik alanlar olarak sayılmaktadır (WWF Türkiye, 2018). Ayrıca proje alanının yaklaşık 220 metre doğu kesiminde kentin önemli aktif yeşil alanlarından olan Şamlar Tabiat Parkı yer almaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021a).

Proje alanında bulunan tarım alanları; mutlak, marjinal ve mera alanları olmak üzere 3 sınıftan oluşmaktadır. Mutlak tarım arazileri, tarım alanlarının %37'sini oluşturmakta olup Küçükçekmece Gölü'nün batısında, Sazlıdere Barajı'nın doğusunda ve proje alanının kuzey bölgelerinde yer almaktadır. Marjinal tarım arazileri, tarım alanlarının %52'sini oluşturmakta olup Sazlıdere Barajı'nın batısında ve kuzey bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Mera alanları ise tarım alanlarının %11'ini oluşturmaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021b).

İstanbul'da su sağlayan havzalar, Ömerli, Elmalı, Darlık, Alibey, Terkos, Sazlıdere, Küçükçekmece ve Büyükçekmece havzalarıdır. Alibey, Terkos, Sazlıdere, Küçükçekmece ve Büyükçekmece barajları İstanbul'un Avrupa yakasında yer alırken Ömerli, Elmalı, Darlık barajları Anadolu yakasında yer almaktadır. Bu havzalardan Küçükçekmece ve Büyükçekmece su havzaları doğal su havzaları olup Küçükçekmece havzası hariç diğerleri içme suyu havzası niteliği taşımaktadır. Terkos, Büyükçekmece ve Küçükçekmece Gölleri Sulak Alanları, Ramsar Sözleşmesi kapsamında olup Türkiye'de yer alan Uluslararası öneme sahip sulak alanlar içerisinde yer almaktadırlar (WWF Türkiye, 2018). Terkos, Sazlıdere ve Küçükçekmece su havzaları Kanal İstanbul Projesi etki alanında yer almaktadır. Kanal İstanbul Projesi'nin Sazlıdere



Barajı'nın üzerinden geçmesi planlanmakta olup kanalın inşa edilmesi durumunda barajın devre dışı kalması sebebiyle içme suyu özelliğini yitireceği bilinmektedir. Kanal, Terkos Gölü'ne 1750 metre mesafede yer almakta olup proje alanının bir kısmı Terkos Gölü mutlak, kısa, orta ve uzun mesafeli koruma kuşakları üzerinden geçmektedir. Küçükçekmece Gölü ise projenin içerisinde yer almaktadır. Sazlıdere Barajı'ndan yıllık 49 milyon m<sup>3</sup>, Terkos Barajı'ndan ise yıllık 133,92 milyon m<sup>3</sup> içme suyu sağlanmaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020a). İstanbul'un su ihtiyacının yaklaşık %10'u Sazlıdere Barajı'ndan, yaklaşık %20'si ise Terkos Barajı üzerinden sağlanmaktadır (TMMOB Çevre Mühendisleri Odası, 2020). Kanalın inşa edilmesi durumunda Sazlıdere Barajı'ndan sağlanan yaklaşık 30 milyon m<sup>3</sup> ve Terkos Barajı'ndan sağlanan yaklaşık 1,9 milyon m<sup>3</sup> su kaybı beklenmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2019).

Kanal İstanbul Projesi etki alanı içerisinde yerleşim alanları, orman, göl, tarım ve su havzaların yanı sıra doğal ve kültürel sit alanları da bulunmaktadır. Bu alanlar, 16.03.2021 tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Raporu'nda, İç ve Dış Kumsal Mevkii Nitelikli Doğal Koruma Alanı, Küçükçekmece Gölü ve Çevresi Arkeolojik Sit Alanı, Resneli Çiftliği Arkeolojik ve Tarihi Sit Alanı, Filiboz Viranlığı Arkeolojik Sit Alanı, Spradon 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı ve Soğuksu Çiftliği 1. ve 3. Derece Doğal Sit Alanı olarak tanımlanmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021a).

Ayrıca kanalın geçtiği sulak alanlar dahilinde birçok kuş türünün yaşamlarını devam ettirdiği bölgeler bulunmaktadır. Bölgede yer alan kuş türlerinin yaklaşık 182 adeti Küçükçekmece Gölü bölümünde ve yaklaşık 104 adeti Sazlıdere Barajı bölgesinde bulunmaktadır. Kuş türleri ve bölgede yer alan diğer ekosistemlerin yaşam alanı olan proje alanında inşaat çalışmalarının başlaması ile birlikte tarım, orman, su havzaları vb. yanı sıra bu canlıların yaşam alanları yok edilerek yapılaşmaya açılacaktır (TMMOB Çevre Mühendisleri Odası, 2020).

### **3.3 Kanal İstanbul Projesi'nin Ekonomik, Politik Ve Mekansal Hedefleri**

Kanal İstanbul Projesi'nin, Türkiye'nin en kalabalık ve en önemli şehirlerinden olan İstanbul'da inşa edilmesi planlanmaktadır. İstanbul, 1980'li yıllarla birlikte, Türkiye'nin küresel ekonomiye eklenmesi açısından önemli bir rol üstlenmiştir. Kent, 2011 yılından itibaren 3. Köprü, 3. Havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu,

Avrasya Tüneli gibi birçok büyük ölçekli inşaa faaliyetine ev sahipliği yapmıştır. ılgın Proje olarak adlandırılan Kanal İstanbul Projesi ise ilk olarak dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 2011 yılında seçim hedefi olarak kamuoyuna duyurulmuştur (Giritlioğlu, 2019). Geçen yıllar içerisinde projenin gerçekleştirilmesi adına bir dizi uygulama yapılmasına rağmen plan/proje süreçleri tamamlanamamıştır. Ancak proje 2022 yılında Adalet ve Kalkınma Partisi seçim hedefleri arasında projenin hala yer aldığı görülmektedir (Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın 'Türkiye yüzyılı' açıklamasında neler öne ıktı, 2022).

Projenin ortaya atılmasına dünya üzerinde teknolojik olarak değişimlerin yaşanması ile birlikte 100 yıl öncesi ile karşılaştırıldığında gemi sayı, boyut vb. değişikliklerin yaşanması, boğazdan geçen gemi sayısının her geçen gün artış yaşadığı ve 50 yıl sonrasına gelindiğinde yaklaşık 86.000 geminin geçeceği gerekçe olarak gösterilmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). İstanbul kentinin stratejik konumunun yanı sıra tarihi ve doğal öneme sahip olduğu vurgulanmaktadır. İstanbul Boğazı'nın dünyanın üzerinde yer alan geçiş zorluğu bulunan doğal su yollarından birisi olması, yaşanan kazalarda oluşan zararlar göz önünde bulundurularak güvenlik açısından boğaz geçişine farklı bir seçenek olarak inşa edilerek boğazın yoğun deniz trafiğinin azaltılması gerektiği belirtilmektedir. İnşa edilmesi planlanan su yolu ile muhtemel gemi kazalarının önüne geçilmesi planlanmakta olup gemi kazalarında tehlikeli madde taşıyan gemilerin yaratacağı zararlara vurgu yapılmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). Kanal projesinin etrafına inşa edilecek Yenişehir Proje Alanı'na İstanbul için beklenen deprem riski sebebiyle hukuki dayanak olarak 6306 sayılı Afet Riskli Alanların Dönüştürölmesi Hakkındaki Kanun gösterilmiştir. Bu doğrultuda alan rezerv yapı alanı ilan edilmiştir. Ancak projenin ana hedefleri olarak entegre tesisleri ve İstanbul Havalimanı gibi büyük projelerle birlikte lojistik, hizmet ve turizm sektörlerine katkı yapmasının beklendiği, alanı turizm sektöründe marka haline getirmenin hedeflendiği görülmektedir (evre ve şehircilik Bakanlığı, 2019). Ancak 16.03.2021 tarihli evre düzeni plan değişikliğinde ise planlama alanı kuzeyinde yer alan lojistik bölge, teknoloji geliştirme bölgesi, turizm alanı (fuar ve kongre alanı), kuzeyde yer alan kıyı tesis alanı kaldırılmıştır (evre ve şehircilik Bakanlığı, 2021a). Çevresel Etki Değerlendirme raporuna göre, kanal güzergahının belirlenmesi için avrupa yakasında 5 adet farklı hat değerlendirmeye alınmıştır (Bkz. şekil 3. 3.). Bu değerlendirmeler sonucunda Küçükçekmece Gölü'nün başladığı noktadan itibaren başlayarak Sazlıdere Barajı Havzası'nı içerisine alarak devam eden ve Terkos

Gözü'nün doğu bölümünden Karadeniz'e erişen hat Kanal İstanbul Projesi hattı olarak belirlenmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2019) (Bkz. Şekil 3.4.).



**Şekil 3. 4.** Kanal İstanbul Projesi İçin Belirlenen Alternatif Güzergahlar. **Kaynak:** (Ulaştırma Bakanlığı, 2019)

Kanal, en dar yerinde genişliği 275 m. ve derinliği 20,75 m. olan bir projedir. Projede kanalın, gidiş ve geliş tek yönlü olarak çalışması hedeflenmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2018).



**Şekil 3. 5.** Kanal İstanbul Projesi Güzergahı. **Kaynak:** (Ulaştırma Bakanlığı, 2019)

Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nden; Avcılar, Arnavutköy, Başakşehir, Bakırköy, Küçükçekmece ilçe sınırları dahilinde yer alan 31 adet mahalle etkilenmektedir. Kanalın inşa edilmesi durumunda İstanbul'un Avrupa yakası iki parçaya ayrılacaktır.

Bu durumda 1 adet demiryolu ve 7 adet karayolu köprü geçişi olmak üzere toplam 8 adet köprü ve Halkalı-Ispartakule- Edirne tren hattı ile Sefaköy-Beylikdüzü ve Mahmutbey-Esenyurt metro hatlarının inşa edilmesi planlanmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). Buna ek olarak proje kapsamında konteyner limanı, lojistik merkez, yat limanı ve rekreasyon alanı olmak üzere 4 adet entegre tesisin inşa edilmesi planlanmaktadır (URL 1, 2021) (Bkz. Şekil 3.5.).



**Şekil 3.6.** Kanal İstanbul Projesi Kapsamındaki Entegre Tesisler. **Kaynak:** (Ulaştırma Bakanlığı, 2019)

Kanalın inşa edilmesi için yapılacak kazı çalışmaları sonrasında toplam 1.1 milyar m<sup>3</sup> hafriyat ortaya çıkacaktır. Ortaya çıkacak bu hafriyat toprakları proje kapsamında inşa edilmesi planlanan entegre tesislerin yapımında kullanılması hedeflenmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). İstanbul Boğazı'na seçenek olarak sunulacak Kanal İstanbul Projesi'nin inşaatının 7 yıl içerisinde bitirileceği taahhüt edilmekte olup faaliyetinin yaklaşık 100 yıl sürmesi beklenmektedir. Projenin hayata geçirilmesi durumunda İstanbul'un 20-25 günlük içme suyu gereksinimini karşılayan Sazlıdere Barajı tamamen faaliyet dışı bırakılacaktır. Projenin Çed Raporu'na göre maliyeti 75.000.000.000.-TL olarak belirlenmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). Ancak Sazlıdere Köprüsü temel atma töreni sırasında projenin maliyetinin 15.000.000.000.-USD olduğu açıklanmıştır. Son olarak Ulaştırma Bakanı tarafından projenin

maliyetinin 20.000.000.000.-USD'yi bulacağı açıklanmıştır (Karaismailoğlu: Kanal İstanbul projesinin maliyeti ilk baştaki hesaplamalardan daha fazla, 2022). Proje yapı-ışlet-devlet modeli ile hayata geçirilmesi planlanmakta olup Teknoloji Geliştirme Bölgesi ve Fuar ve Kongre Alanı fonksiyonlarından vazgeçilmesi sonucu alanda İstanbul Havalimanı çalışanları dahil (2042 yılı tahmini) 490.850 kişinin istihdam edileceği belirtilmiştir. Ayrıca proje alanında açılacak gelişme konut alanlarında, mevcut imar planlarında önerilen nüfusa ek olarak 500.000 kişinin yerleşeceği belirtilmektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021a).

### **3.5 Kanal İstanbul Ve Yenişehir Proje Alanı'nın Planlama Süreci**

Kanal İstanbul ve Yenişehir Proje Alanı'nın planlama geçmişine bakıldığında 2009 yılında 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı yapıldığı ancak bu planda Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin ve proje ile paket halinde sunulan Kuzey Marmara Otoyolu, 3. Köprü, 3. Havalimanı gibi projelerin yer almadığı görülmektedir. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi ve diğer projeler, 2009 tarihli çevre düzeni planına daha sonradan plan değişiklikleri ile dahil edilmiştir. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi için ilk olarak 2019 yılında çevre düzeni planı değişikliği yapılmış olup bu plan 2020 ve 2021 yıllarında iki kez plan değişikliğine uğramıştır. Bu planlar incelendiğinde planlama alanı ile ilgili olarak hala yürürlükte olan 2009 çevre düzeni planı ile aykırı hükümler içerdiği görülmektedir. Daha sonra 02.07.2020 tarihinde Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi nazım ve uygulama imar planları 3 etap şeklinde askıya çıkarılmıştır. 25.03.2021 ve 16.07.2021 tarihlerinde bu planlar da iki kez değişikliğe uğrayarak askıya çıkarılmıştır. Ayrıca 10.01.2022 tarihinde İstanbul ili, Yenişehir Rezerv Yapı Alanı, 1. 2. ve 3. Etap Planlama Alanı'na 18. Madde uygulaması doğrultusunda parselasyon planları yapılmıştır (URL 3, 2022). Ancak bu planlar yapılan itirazlar ve açılan mahkemeler sebebiyle oluşan yeni parseller tapuya tescil edilmeden 27 Ağustos 2022 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından iptal edilmiştir (URL 4, 2022). Proje alanı için proje duyurulmadan önce önerilen planlama kararlarını içeren 2009 çevre düzeni planı ve proje dahilinde hazırlanan imar planları aşağıda ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

### 3.5.1 15.06.2009 Tasdik Tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

15.06.2009 tarihi itibariyle İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanmış olan plan hala geçerliliğini korumaktadır. Planın amacı;

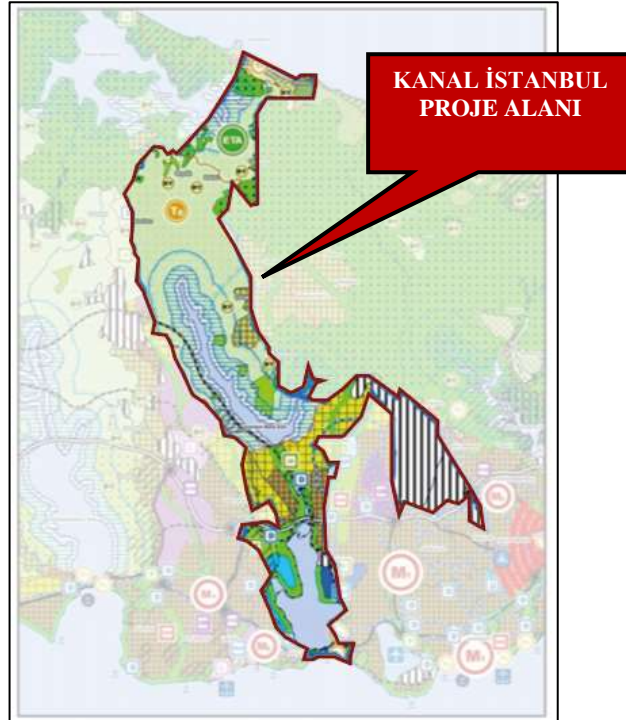
“İstanbul’a; sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekana yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, ekonomik yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren, etkin ve katılımcı bir kent yönetimi/yönetişimi yapılandırmasında, kurumsal ve mekansal planlarını verimli bir araç olarak kullanan küresel ölçekte güçlenmiş bir kent statüsü kazandırmak.” (İBB, 2009, s. 520)

olarak düzenlenmiştir. Planda kentin küresel bir kent haline gelmesi, sanayi fonksiyonlarının kentten çıkarılmasına ve hizmet fonksiyonları ile gelişme sağlanması gerektiği vurgulanmaktadır. Planda, İstanbul kentine aşırı nüfusun yerleşmesi sonucu doyma noktasına geldiği ve bunun sonucunda yerleşimin kentin korunması gerekli doğal alanlarına doğru kaymasına sebep olduğu vurgulanmaktadır. Planda, doğal yaşam ile uyum içerisinde ekonomik anlamda gelişmiş bir kent oluşturulması amaçlarına yer verilmekte olup sürdürülebilirlik ilkesine vurgu yapılmaktadır (İBB, 2009). Plana göre, kentin mevcutta plansız kentleşmesi ve çevresel problemleri göz önüne alındığında başta su problemi olmak üzere kentin doğal alanlarının yakın gelecekte bozulması riski bulunmaktadır. Bu sebeple kentin doğal alanlarını korumayı sağlayacak önlemler oluşturulması önem taşımaktadır. Ayrıca kentin doğal alanlarının korunması amacıyla mekânsal olarak doğu-batı doğrultusunda gelişmesi gerektiği, kentin orman alanlarını, su havzalarını ve önemli ekolojik değerlerini barındıran kuzey bölgesinin yapılaşmasına sebep olacak ekonomik girişim kararlarının verilmemesi gerektiği vurgulanmıştır (İBB, 2009).

Planda İstanbul’un, kültür, turizm ve hizmet sektörlerinin odağında gelişmesini sağlayarak uluslararası düzlemde güçlenmesinin sağlanması hedeflerinin yanı sıra, ormanlarının daha iyi korunmasını sağlamak amacı ile tümünün ‘‘Muhafaza Ormanı’’ vasfına alınması gerektiği, ormanlarının daimi olarak koruma altına alınması, erozyonu engelleyen ve biyolojik çeşitliliği sağlayan fundalık ve çalılık alanlarının korunması, içme suyu havzalarının ve besleyen derelere yönelik gelişme baskısının önlenmesi, tarım topraklarının tarım dışı kullanımın önlenmesi, mera alanlarının mera dışı kullanımının önlenmesi, kentsel gelişmenin afet riskli alanlarda düşük yoğunluklu gelişme sağlanması, kuzeye gelişmeye sebep olacak, kentin doğal ve tarihi yapısı üzerinde olumsuz etkiye sebep olacak uzun zamanda gerçekleşen ve ek ulaşım



sorunları ortaya çıkaracak ulaşım ve yerleşim planlarının yapılmaması ve kentin nüfusunun 16 milyon kişiyi geçmemesi gerektiği planda vurgulandığı görülmektedir (İBB, 2009). Ayrıca planda Kanal İstanbul ve Yenişehir Proje Alanı'na; Meskun Alanlar, Kırsal Yerleşim Alanları, Gelişme Alanı, Eğitim Bilişim ve Teknoloji Alanı (EBT), Askeri Alanlar, Kentsel ve Bölgesel Ölçekte Yeşil ve Spor Alanı, Üniversite Alanı, Tarımsal Niteliği Korunacak Alan, Mera Alanları, Orman Alanları, Gelişimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanlar, Kıyı Rehabilitasyon Alanı, Plaj Kumsal ve Kıyı Alanı, Baraj ve Gölet Alanları, TD (Doğa Odaklı Turizm Alanı), ETA (Ekolojik Tarım Alanı) ve TE (Ekolojik Turizm Alanı) fonksiyonları önerildiği görülmektedir (İBB, 2009) (Bkz. Şekil 3.6.). Plan onaylandıktan iki yıl sonra ortaya atılan Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin ve buna bağlı entegre projeler olan 3. Köprü, 3. Havalimanı gibi projelerin hala yürürlükte olan bu planın uygulanmasını zorlaştırmakta olduğu ve bu projelerde planla uyumsuz kararlar alındığı dikkat çekmektedir. Önerilen Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin bu planda İstanbul'un tarımsal niteliği korunacak alanları, mera alanları, orman alanları, içme suyu havzaları, su toplama havzaları gibi yaşam destek sistemleri olarak görülen korunması gereken alanlar üzerinde kurulduğu görülmektedir. Ayrıca planda kentin doğu-batı ekseninde gelişmesi kararı alınırken Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi ve buna bağlı entegre projelerle birlikte kuzey-güney ekseninde gelişim önerildiği görülmektedir.



**Şekil 3.7.** 2009 İstanbul İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda Proje Alanı.  
**Kaynak: (İBB, 2009)**

### **3.5.2 İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişiklikleri**

2009 tasdik tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın onaylanmasından sonra Kanal İstanbul ve Yenişehir Proje Alanı, 6306 sayılı Afet Riskli Alanların Dönüştürülmesi hakkındaki kanun kapsamında eskiyen konut dokusunun deprem riski göz önünde bulundurularak yenilenmesi amacıyla ‘‘Rezerv Yapı Alanı’’ ilan edilmiş olup bu alanda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkili kılınmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019). 2011 yılında kamuya duyurulan Kanal İstanbul Projesi, 2009 tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda yer almaması sebebiyle 23.12.2019 tarihinde İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile plana işlenmiştir. Bu planda İstanbul Boğazı'nın deniz trafiğini azaltmak, İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli madde taşıyan gemilerin sayısını azaltmak, İstanbul Havalimanı ile birlikte entegre olarak turizm, ulaşım ve lojistik sektörleri açısından İstanbul kentinin güçlenmesini sağlamak amaçlanarak Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi planlanmıştır. Ayrıca planda ülkenin ekonomik anlamda güçlenmesinin sağlanması ve yeni yerleşim alanlarının sağlanması için bu nitelikte mega projelerin uygulanmasının önem taşıdığı belirtilmektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019).

Planın hukuksal boyutu incelendiğinde, alanın İstanbul ili içerisinde yer alan ruhsatsız ve deprem riski barındıran alanlarındaki taşınmazların proje ile oluşturulacak Yenişehir alanına taşınması kararı alındığı görülmektedir. Ayrıca bu alanda her türlü plan yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na verilmiştir. Ancak planda İstanbul'un afet riski taşıyan bölgelerinin hangilerinden ne şekilde bu alana taşınacağı belirtilmemiştir.

23.12.2019 Tasdik Tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'ne göre; Arnavutköy (20.160 ha), Başakşehir (5.755 ha), Avcılar (2.298 ha), Küçükçekmece (755 ha), Bakırköy (42 ha), Eyüp (3.552 ha), Bağcılar (55 ha), Esenler (881 ha), Sultangazi (24 ha) ve Bayrampaşa (2 ha) ilçelerini içerisinde barındıran Kanal İstanbul Proje Alanı, 33.498 ha alandan oluşmaktadır. Planda, Kanal İstanbul ve Yenişehir Proje Alanı'nın turizm, ekolojik kentsel gelişim, ekonomi, bilim ve teknoloji, kongre, fuar, spor, sağlık, ulaşım ve lojistik alanlarında gelişme sağlanacağından bahsedilmektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019). Plan değişikliğinin amacı, kanal ve havalimanı projesiyle bir arada



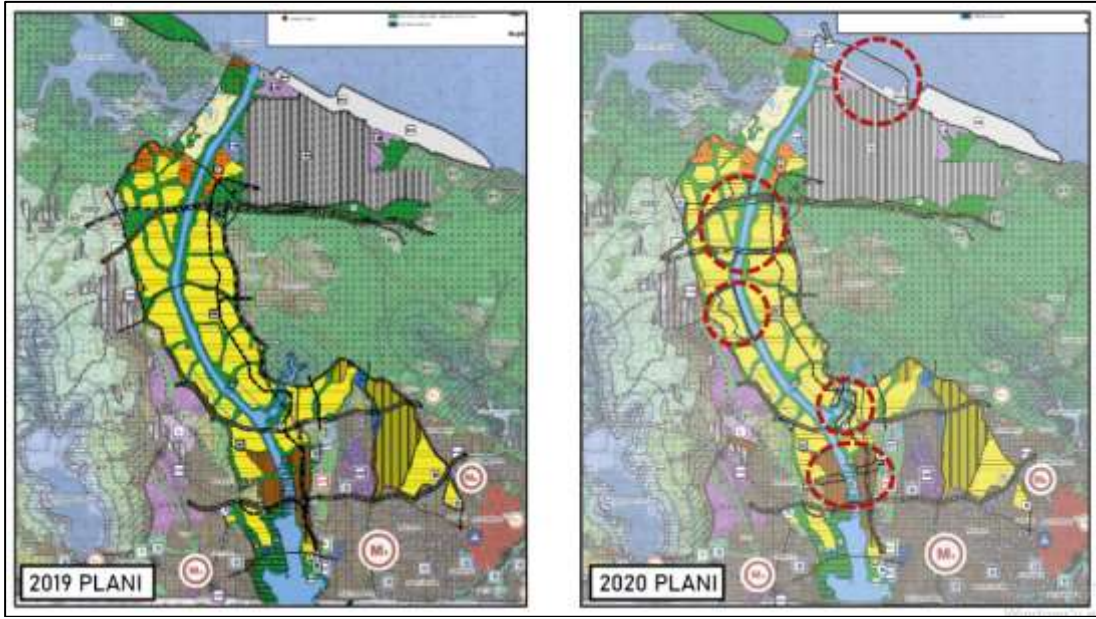
alanı turizm sektöründe öncü konuma getirmek, hizmet sektörlerini öne çıkararak İstanbul kentinin küresel ortamlardaki yerini kuvvetlenmek, çevresel, toplumsal ve ekonomik alanlarda sürdürülebilir bir şekilde gelişme sağlamak, bölgede sosyokültürel anlamda gelişmeyi sağlamak ve afet odaklı kentsel dönüşümün benimsenmesiyle proje alanının yaşam koşullarını düzenleyerek arttırmak olarak tanımlanmaktadır. Planlama ilkeleri ise, doğal ve kültürel değerler ile uyum içerisinde, kentin nüfus, ekoloji, kültürel vb. kaynaklarının sınırları doğrultusunda büyümesinin sağlanması, inovasyon teknolojilerine ve araştırma geliştirme çalışmalarının üniversite ve sanayi birimleri ile bir arada sağlanması, doğal çevreye zarar vermeyecek ve deprem riskinin göz önünde bulundurulduğu şekilde yapılaşmanın sağlanması, yaşam koşullarının düzenlenmesi, ekonomik alanda yüksek miktarda yarışabilir konuma gelmek ve toplu ulaşım sistemlerini bütüncül hale gelmesinin sağlanması olarak belirlenmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019). Ayrıca planlama alanı makroformu 4 alt bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgeler ekoloji ve teknoloji bölgesi, gelişme konut ve ticaret bölgesi, turizm ve dönüşüm bölgesi, ulusal ve uluslararası lojistik bölge olarak adlandırılmıştır. Planda belirlenen özel proje alanlarıyla ilgili ayrıntılı bilgi verilmemekte olup bu alanların kesin hudutlarının alt ölçekli çalışmalarda belirleneceği belirtilmiştir. Ayrıca kanal hudutlarının da alt ölçekli planlarda son haline geleceği belirtilmiştir. Bu doğrultuda 1/5000 ölçekli yürürlükte olan nazım imar planında bölgenin gelecek nüfusunun 360.000 kişi olduğu ve plan değişikliğiyle birlikte alana yürürlükte olan imar planına artı olarak 500.000 kişinin yerleşmesinin sağlanacağı belirtilmiştir. Planla birlikte alanda İstanbul Havalimanı çalışanları dahil 501.150 kişinin istihdam edileceği beklenmektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019) (Bkz. Şekil 3.7.).

FONKSİYON	İSTİHDAM (kişi)
TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGESİ	6.600
İSTANBUL HAVALİMANI (2042 yılı çalışan sayısı)	230.500
SAĞLIK PARKI	19.550
FUAR VE KONGRE ALANI	3.700
EKOLOJİK TURİZM BÖLGELERİ	800
SU YOLU PROJESİ KAPSAMINDA	20.000
LOJİSTİK ALAN	10.000
KENTSEL GELİŞME ALANLARI	210.000
TOPLAM	501.150

**Şekil 3.8.** Planlama Alanı'nda Önerilen İstihdam Alanları. **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019)**

23.12.2019 Tasdik Tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği üzerinde 22.06.2020 ve 16.03.2021 tarihlerinde iki adet plan değişikliği yapılmıştır. 22.06.2020 tarihli plan değişikliğinde

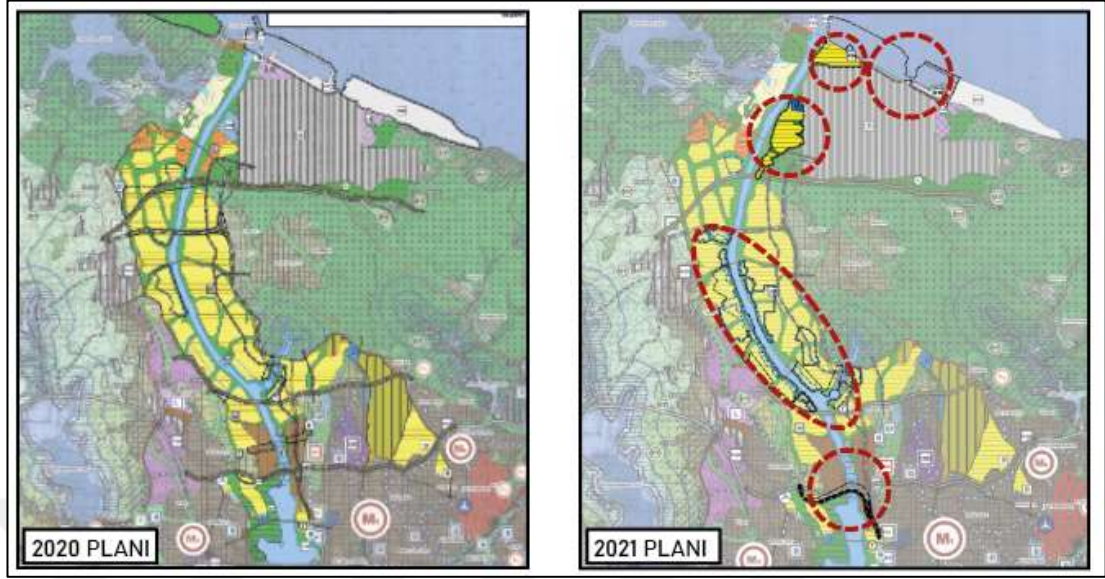
planlama alanının kuzeyinde yer alan Kıyı Tesis Alanı'nın küçültüldüğü görülmüştür. Plana önceki plana ek olarak yeni özel proje alanları eklenmiştir. Alanın kuzeyinde önerilen demiryolu hattının güzergahında değişiklik yapılmıştır (Bkz. Şekil 3.8.). Özel proje alanlarının kamu kurumları tarafından hayata geçirilme zorunluluğunu içeren ibare kaldırılmıştır. Ayrıca yapılan değişiklikle Sultangazi İlçesi'nde yer alan 24 ha'lık alan proje alanından çıkarılmıştır. Yapılan değişiklikle Terkos Gölü yakınlarında turizm faaliyetlerini destekleyecek düşük yoğunluklu konut ve ticari faaliyetlere izin verilmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020a).



**Şekil 3.9.** 2019 Ve 2020 Tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişiklikleri. **Kaynak: (Plan paftalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.)**

16.03.2021 tarihli plan değişikliğinde ise planlama alanı kuzeyinde yer alan lojistik bölge kaldırılarak yerine konut alanı fonksiyonu, teknoloji geliştirme bölgesi kaldırılarak yerine üniversite ve konut alanı fonksiyonu, havalimanının yanında yer alan turizm alanı (fuar ve kongre alanı) kaldırılarak yerine konut fonksiyonu getirilmiş ve kuzeyde yer alan kıyı tesis alanı kaldırılmıştır. Plana önceki plana ek olarak yeni özel proje alanları da eklenmiştir. Ayrıca Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde yer alan demiryolu güzergahında değişiklik yapılmıştır (Bkz. Şekil 3.9.). Bunlara ek olarak Teknoloji Geliştirme Bölgesi ve Fuar ve Kongre Alanı fonksiyonlarından vazgeçilmesi sonucu alanda İstanbul Havalimanı çalışanları dahil 490.850 kişinin istihdam edilebileceği belirtilmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021a) (Bkz. Şekil 3.10.). Planlama alanında turizm, teknoloji geliştirme alanı, lojistik bölge alanları kaldırılarak yeni konut alanları önerilmesine rağmen alana getirilecek nüfusun

değişmeyeceği belirtilmiştir. Ancak yeni önerilen bu konut alanlarına ek nüfus gelecek olmasıyla planlama alanına önerilen nüfusun aşılması beklenmektedir.



**Şekil 3.10.** 2020 Ve 2021 Tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişiklikleri. **Kaynak: (Plan paftalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.)**

FONKSİYON	İSTİHDAM (kişi)
İSTANBUL HAVALİMANI (2042 yılı çalışan sayısı)	230.500
SAĞLIK PARKI	19.550
TURİZM BÖLGELERİ	800
SU YOLU PROJESİ KAPSAMINDA	20.000
LOJİSTİK ALAN	10.000
KENTSEL GELİŞME ALANLARI	210.000
<b>TOPLAM</b>	<b>490.850</b>

PLAN DEĞİŞİKLİĞİ ONAMA SINIRI

**Şekil 3.11.** Plan Değişikliği İle Planlama Alanı'nda Önerilen İstihdam Alanları. **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021)**

Proje alanının makroform tasarımını etkileyen coğrafya, 2019 tarihli planda, kentin su kaynaklarının ve tarım topraklarının yer aldığı kırılğan bir yapı olarak tanımlanırken 2020 ve 2021 yılı planlarında bu ibarelerin kaldırıldığı görülmüştür. 2009 çevre düzeni planında tarım, orman, mera alanları, tarihi sit vb. korunması gerekli alanların bu alanda yer aldığı açıkça belirtilirken proje dahilinde bu alanların yapılaşmaya açılmasına rağmen planlarda tarım, orman, tarihi sit alanları vb. alanlarının korunacağı yönünde ibareler yer almaktadır. Şehir ve Plancılar Odası adına Doç. Dr. Pelin Pınar Giritlioğlu (2022) ile yapılan görüşmede dünya çapında rezerv yapı alanı tanımının hassas ekolojik alanların korunması için kullanıldığı ve proje dahilinde yasada tanımlanan rezerv yapı tanımına dahil uygun olarak kullanılmadığı belirtilmiştir. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi dahilinde hazırlanan planların hukuksal dayanağı

olarak 6306 sayılı Afet Riskli Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun gösterilmesine ve alanın afet riskli alanlara alternatif yeni yerleşim yeri olarak rezerv yapı alanı ilan edilmesine rağmen plan dahilinde afet riskli olarak belirlenen hangi bölgelerden ne şekilde bu alanlara yerleşim sağlanacağı yönünde bir yöntem ve öneri bulunmamaktadır. Planda çokça alanın turizm, hizmet, lojistik, teknoloji vb. alanlarda gelişme sağlanarak marka haline getirilmesinin ve ekonomik gelişmenin sağlanmasının hedeflendiği dikkat çekmektedir. Giritlioğlu (2022), alanın afet riskleri için yapılaşmaya açılması amacıyla önerilmesine rağmen bu fonksiyonlarla planın amacından da uzaklaştığı ifade etmiştir. Ayrıca yapılan plan değişikliklerinde, 2019 planından sonra hangi gerekçelerle plan değişikliklerinin yapıldığı belirtilmemektedir. Planların değişikliğe uğramadan önce hayata geçirilmesi ve ihtiyaçlara cevap vermemesi durumunda plan değişikliği yapılabileceği de belirtilmiştir. Planlar bu açıdan da plan yapım tekniklerine aykırılık içermektedir (Giritlioğlu, Kişisel Görüşme, 2022).

### **3.5.3 İstanbul İli Yenişehir Rezerv Yapı Alanı 1., 2. Ve 3. Etaplarına İlişkin Nazım, Uygulama İmar Planları Ve Parselasyon Planı**

Rezerv Yapı Alanı olarak belirlenen Kanal İstanbul Proje Alanı'nda nazım ve uygulama imar planlarının 7 etap şeklinde hazırlanmıştır. Bu etaplardan ilk üç etap kuzey bölümünü oluştururken diğer dört etap göl alanı ve sit alanlarını oluşturmaktadır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan nazım ve uygulama imar planlarında öncelik ilk üç etaba verilmiştir. İlk olarak 02.07.2020 tarihinde nazım ve uygulama imar planları 3 etap şeklinde askıya çıkarılmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020b). 25.03.2021 tarihinde yapılan itirazlar ve üst ölçekli planlarda yapılan değişiklikler nedeniyle revizyon imar planları hazırlanmış olup bu planlara yapılan itirazlar sonucunda 16.07.2021 tarihinde plan değişikliği imar planları askıya çıkarılmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021b).

İmar planlarının 1. etabını kapsayan alan, rezerv yapı alanının kuzeyinde yer almaktadır. 1. etabın kuzeyinde Karadeniz, doğusunda İstanbul Havalimanı, güneyinde Dursunköy ve batısında Terkos gölü ve kuzey ormanları yer almaktadır. Arnavutköy İlçesi sınırlarında yer alan 1. etap planlama alanı, Baklalı, Boyalık, Tayakadın, Yassıören ve Yeniköy mahallelerini içermektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020b) (Bkz. Şekil 3.13.).

02.07.2020 Tasdik Tarihli İmar planları doğrultusunda; 1. Etap planlama alanı, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı doğrultusunda Ekoloji ve Teknoloji Bölgesi olarak belirlenmiştir. 1. Etap planlama alanının, konut, konut+ticaret ve konut+ticaret+turizm alanlarında 100 kişi/ha ve özel proje alanlarında 150 kişi/ha nüfus yoğunluğu içerecek şekilde toplamda 83.872 kişilik yerleşim alanı haline getirilmesi kararı alınmıştır. 3,982 hektar alanı kaplayan planlama alanında konut alanlarının %95'inin, ticaret+konut alanlarının %60'ının ve turizm+ticaret+konut alanlarının %50'sinin konut alanı olarak kullanılacağı belirtildiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020c). %54'ü donatı ve diğer alanları kapsayan 1. etapta, üst ölçekli planlarla bağlantılı olarak "Turizm-Ticaret Alanı", "Turizm-Ticaret-Konut Alanı", "Teknoloji Geliştirme Bölgesi", "Lojistik Tesis Alanı", "Fuar Alanı" ve "Konut-Ticaret Alanı" fonksiyonlarının önerildiği görülmektedir. Plan dahilinde yapılaşma koşulları konut alanlarında E: 0,50, H: Z+3 Kat, ticaret alanlarında E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat, ticaret+konut alanlarında E: 0,50, H: Z+4 Kat, ticaret+turizm ve ticaret+turizm+konut alanlarında E: 0,50, H: Z+2 Kat, teknoloji geliştirme bölgelerinde E: 0,75, H: Z+4 Kat, lojistik tesis alanlarında ve özel fuar alanlarında E: 0,75, Yençok :12 m., konut dışı çalışma alanlarında E: 0,50, Yençok :12 m., belediye hizmet alanları, idari hizmet alanları ve resmi kurum alanlarında E: 1,50 H: Z+3 Kat olarak belirlendiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020c) (Bkz. Şekil 3.11.).

ALAN ADI	ALAN (M <sup>2</sup> )	EKAKŞ	İNŞAAT ALANI	NÜFUS
KONUT ALANI	5,691,104	0.50	2,845,552	54,065
KONUT ALANI(ÖPA)	620,620	0.75	465,465	8,844
TİCARET+KONUT ALANI	2,183,866	0.50	1,091,933	13,104
TİCARET+KONUT-TURİZM ALANI	1,571,847	0.50	785,923	7,859
<b>TOPLAM ALAN</b>	<b>10,067,437</b>	<b>-</b>	<b>5,188,874</b>	<b>83,872</b>

**Şekil 3.12.** 02.07.2020 Tasdik Tarihli 1. Etapa İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020)**

26.03.2021 Tasdik Tarihli Revizyon İmar Planı doğrultusunda; 1. Etap planlama alanı, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı



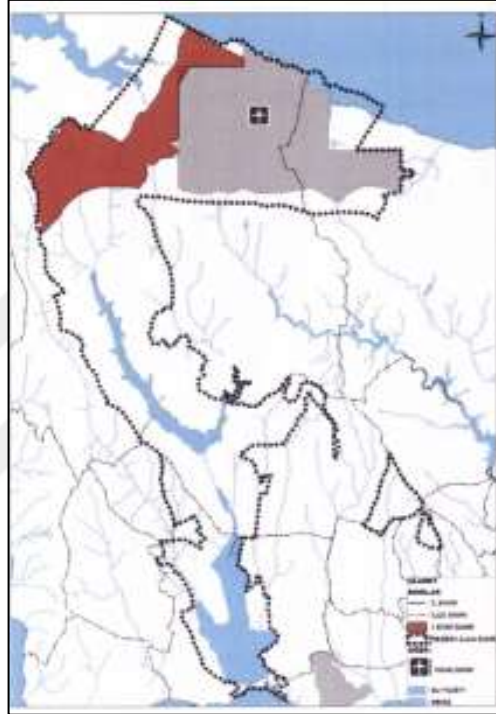
doğrultusunda Turizm ve Dönüşüm Bölgesi ve Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi olarak belirlenmiştir. 1. Etap planlama alanının, konut, konut+ticaret ve konut+ticaret+turizm alanlarında 100 kişi/ha ve özel proje alanlarında 240 kişi/ha nüfus yoğunluğu içerecek şekilde toplamda 112.907 kişilik yerleşim alanı haline getirilmesi kararı alınmıştır. 3,999 hektar alanı kaplayan planlama alanında konut alanlarının %90'ının, ticaret+konut alanlarının %50'sinin ve turizm+ticaret+konut alanlarının %50'sinin konut alanı olarak kullanılacağı belirtildiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021b). Ayrıca %59.8'i donatı ve diğer alanları kapsayan 1. etapta, üst ölçekli planlarla bağlantılı olarak "Turizm-Ticaret Alanı", "Turizm-Ticaret-Konut Alanı" ve "Konut-Ticaret Alanı" fonksiyonlarının önerildiği görülmektedir. 02.07.2020 tarihli imar planlarında önerilen "Teknoloji Geliştirme Bölgesi", "Lojistik Tesis Alanı" ve "Fuar Alanı" fonksiyonlarının kaldırıldığı görülmüştür. Plan dahilinde konut alanlarında E: 0,50, H: Z+3 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat, ticaret alanlarında E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat, ticaret+konut alanlarında E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat, ticaret+turizm ve ticaret+turizm+konut alanlarında E: 0,50, H: Z+2 Kat, turizm alanlarında E: 1,00, H: Z+2 Kat, konut dışı çalışma alanlarında E: 0,50, Yençok :15 m., belediye hizmet alanları, idari hizmet alanları ve resmi kurum alanlarında E: 1,50 H: Z+3 Kat olarak belirlendiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021d) (Bkz. Şekil 3.12.).

Alan Adı	Alan (m <sup>2</sup> )	KAKS	İnşaat Alanı	Nüfus
<b>PLANLAMA ALANI</b>				
KONUT ALANI	8,515,010	0.50	4,257,505	76,635
TİCARET+KONUT ALANI	3,325,273	0.50	1,662,636	16,626
TİCARET+KONUT+TURİZM ALANI	1,338,703	0.50	669,352	6694
ARA TOPLAM	13,178,986		6,589,493	99,955
<b>ÖZEL PROJE ALANI</b>				
KONUT ALANI	599,636	1.20	719,563	12,952
TİCARET+KONUT ALANI	-	1.20	0	0
ARA TOPLAM	599,636		719,563	12,952
<b>TOPLAM ALAN</b>	<b>13,778,622</b>		<b>7,309,056</b>	<b>112,907</b>

**Şekil 3.13.** 26.03.2021 Tasdik Tarihli 1. Etap İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021)**

16.07.2021 Tasdik Tarihli Revizyon İmar Planı'nda Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Plan Değişikliği doğrultusunda; mülkiyet ve arazi kullanımının yeniden

değerlendirilmesiyle mevcut yerleşim dokusunun korunmasına yönelik kararların alındığı görülmüştür. Yapılan değişiklikle, %59.24'ünün donatı ve diğer alanları kapsayan 1. etapta, üst ölçekli planlarla bağlantılı olarak "Konut Alanı", "Turizm-Ticaret Alanı", "Ticaret Alanı", "Turizm-Ticaret-Konut Alanı", ve "Konut-Ticaret Alanı", "Turizm Alanı", "Günübirlik Tesis Alanı", "Bakım ve Akaryakıt Alanı" ve "Konut Dışı Çalışma Alanı" fonksiyonlarının önerildiği görülmektedir. Yapılan plan değişikliği ile alana yerleşecek nüfusun 112.907 kişi olduğu görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021e).



**Şekil 3.14.** 1. Etap Planlama Alanı. **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021)** İmar planlarının 2. etabını kapsayan alan, 33,674 hektarlık rezerv yapı alanının 1. etabının güneyinde yer almaktadır. 2. etabın kuzeyinde Kuzey Marmara Otoyolu, doğusunda Arnavutköy İlçe Merkezi, güneyinde Sazlıdere Barajı ve batısında Yassıören Mahallesi ve kuzey ormanları yer almaktadır. Arnavutköy İlçesi sınırlarında yer alan 2. etap planlama alanı, Dursunköy, Çilingir, Baklalı, Boyalık, Tayakadın, Haraççı, Hadımköy, Yassıören ve Fatih mahallelerini içermektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020d) (Bkz. Şekil 3.16.).

02.07.2020 Tasdik Tarihli İmar planları doğrultusunda; 2. Etap planlama alanı, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı doğrultusunda Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi olarak belirlenmiştir. 3,488 hektar alanlı 2. Etap planlama alanı, konut, konut+ticaret alanlarında 100 kişi/ha ve özel proje

alanlarında 150 kişi/ha nüfus yoğunluğu içerecek şekilde toplamda 125.328 kişilik yerleşim alanı haline getirilecektir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020e). Planlama alanında konut alanlarının %95'inin, ticaret+konut alanlarının %60'ının konut alanı olarak kullanılacağı belirtildiği görülmüştür. Ayrıca %57 oranında donatı ve diğer alanları kapsayan 2. etapta, üst ölçekli planlarla bağlantılı olarak "Gelişme Konut Alanı", "Ticaret Alanı", "Konut-Ticaret Alanı" ve "Bakım ve Akaryakıt Alanları" fonksiyonlarının önerildiği görülmektedir. Plan dahilinde konut alanlarında E: 0,50, H: Z+3 Kat, ticaret alanlarında E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat, ticaret+konut alanlarında E: 0,50, H: Z+4 Kat, konut dışı çalışma alanlarında E: 0,50, Yençok :12 m., belediye hizmet alanları, idari hizmet alanları ve resmi kurum alanlarında E: 1,50 H: Z+3 Kat olarak belirlendiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020e) (Bkz. Şekil 3.14.).

Alan Adı	Alan (m <sup>2</sup> )	KAKS	İnşaat Alanı	Nüfus
<b>Planlama Alanı</b>				
Konut Alanı	10,572,842.67	0.50	5,286,421	100,442
Ticaret+Konut Alanı	2,973,014.62	0.50	1,486,507	17,838
<b>Ara Toplam</b>	<b>13,490,854</b>	<b>0.5</b>	<b>6,745,427</b>	<b>117,758</b>
<b>Özel Proje Alanı</b>				
Konut Alanı	466,258.13	0.75	349,693.60	6,644
Ticaret+Konut Alanı	44,885.28	0.75	33,663.96	404
<b>Ara Toplam</b>	<b>511,143</b>	<b>0.75</b>	<b>383,358</b>	<b>7,048</b>
<b>Genel Toplam</b>	<b>14,057,001</b>	<b>-</b>	<b>7,156,286</b>	<b>125,328</b>

**Şekil 3.15.** 02.07.2020 Tasdik Tarihli 2. Etap İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020)**  
26.03.2021 Tasdik Tarihli Revizyon İmar Planı doğrultusunda; 2. Etap planlama alanı, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı doğrultusunda Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi olarak belirlenmiştir. 2. Etap planlama alanı, konut ve konut+ticaret alanlarında 100 kişi/ha ve özel proje alanlarında 240 kişi/ha nüfus yoğunluğu içerecek bir yerleşim alanı haline getirilecektir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021f). Ayrıca %59.3'i donatı ve diğer alanları kapsayan 2. etapta, üst ölçekli planlarla bağlantılı olarak "Gelişme Konut Alanı", "Ticaret Alanı", "Konut-Ticaret Alanı" ve "Bakım ve Akaryakıt Alanları" fonksiyonlarının önerildiği görülmektedir. Planlama alanı 3.844 ha olarak alana yerleşecek nüfus ise 116.204 kişi olarak belirlenmiştir. Planlama alanında konut alanlarının %90'ının, ticaret+konut alanlarının %50'sinin konut alanı olarak kullanılacağı belirtildiği görülmüştür. Plan dahilinde konut alanlarında E: 0,50, H: Z+3 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat, ticaret alanlarında E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4



Kat, ticaret+konut alanlarında E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat, konut dışı çalışma alanlarında E: 0,50, Yençok :15 m., belediye hizmet alanları, idari hizmet alanları ve resmi kurum alanlarında E: 1,50 H: Z+3 Kat olarak belirlendiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021h) (Bkz. Şekil 3.15.).

Alan Adı	Alan (m <sup>2</sup> )	KAKS	İnşaat Alanı	Nüfus
<b>Planlama Alanı</b>				
Konut Alanı	9,869,302	0.50	4,934,651	88,824
Ticaret+Konut Alanı	3,011,704	0.50	1,505,852	15,059
<b>Ara Toplam</b>	<b>12,881,005</b>		<b>6,440,503</b>	<b>103,882</b>
<b>Özel Proje Alanı</b>				
Konut Alanı	539,940	1.20	647,928	11,663
Ticaret+Konut Alanı	54,923	1.20	65,907	659
<b>Ara Toplam</b>	<b>594,863</b>		<b>713,836</b>	<b>12,322</b>
<b>Genel Toplam</b>	<b>13,475,868</b>		<b>7,154,338</b>	<b>116,204</b>

**Şekil 3.16.** 26.03.2021 Tasdik Tarihli 2. Etapa İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021)**  
16.07.2021 Tasdik Tarihli Revizyon İmar Planı'nda Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Plan Değişikliği doğrultusunda; mülkiyet ve arazi kullanımının yeniden değerlendirilmesiyle mevcut yerleşim dokusunun korunmasına yönelik kararların alındığı görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021i).



**Şekil 3.17.** 2. Etap Planlama Alanı. **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021)**  
02.07.2020 Tasdik Tarihli İmar planlarının 3. etabını oluşturan alan, 33,674 hektarlık rezerv yapı alanında yer alan Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde yer almaktadır. 3. etabın kuzeyinde Dursunköy, doğusunda Sazlıbosna, güneyinde Bahçeşehir ve

batısında Hadımköy yer almaktadır. Arnavutköy İlçesi ve Başakşehir İlçesi sınırlarında yer alan 3. etap planlama alanı, Dursunköy, Çilingir, Hacımaşlı, Haraççı, Hadımköy, Sazlıbosna, Güvercintepe, Kayabaşı, Şahintepe ve Şamlar mahallelerini içermektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020f) (Bkz. Şekil 3.19.).

02.07.2020 Tasdik Tarihli İmar planları doğrultusunda; 3. Etap planlama alanı, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı doğrultusunda Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi olarak belirlenmiştir. 5.893 hektardan oluşan 3. Etap planlama alanı, konut, konut+ticaret, konut+ticaret+turizm alanlarında 100 kişi/ha, meskun alanlarda 200 kişi/ha ve özel proje alanlarında 150 kişi/ha nüfus yoğunluğu içerecek şekilde toplamda 261.574 kişilik yerleşim alanı haline getirilecektir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020g). Ayrıca %53,76 oranında donatı ve diğer alanları kapsayan 3. etapta, üst ölçekli planlarla bağlantılı olarak ‘‘Gelişme Konut Alanı’’, ‘‘Ticaret Alanı’’, ‘‘Konut-Ticaret Alanı’’ ve ‘‘Bakım ve Akaryakıt Alanları’’ fonksiyonlarının önerildiği görülmektedir. Planlama alanında konut alanlarının %95’inin, ticaret+konut alanlarının %60’ının konut alanı olarak kullanılacağı belirtildiği görülmüştür. Plan dahilinde konut alanlarında E: 0,50, H: Z+3 Kat, ticaret alanlarında E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat, ticaret+konut alanlarında E: 0,50, H: Z+4 Kat, konut dışı çalışma alanlarında E: 0,50, Yençok :12 m., belediye hizmet alanları, idari hizmet alanları ve resmi kurum alanlarında E: 1,50 H: Z+3 Kat olarak belirlendiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020g) (Bkz. Şekil 3.17.).

Alan Adı	Alan (m <sup>2</sup> )	KAKS	İnşaat Alanı	Nüfus
<b>PLANLAMA ALANI</b>				
KONUT ALANI	13,180,224.06	0.5	6,590,112.03	125,212
TİCARET+KONUT ALANI	3,333,298.11	0.5	1,666,649.06	20,000
YERLEŞİM ALANI	114,655.55	1	114,655.55	2,178
ARA TOPLAM	16,628,177.72		8,371,416.64	147,390
<b>ÖZEL PROJE ALANI</b>				
KONUT ALANI	7,563,321.84	0.75	5,672,491.38	107,777
TİCARET+KONUT ALANI	711,773.73	0.75	533,830.30	6,406
ARA TOPLAM	8,275,095.57		6,206,321.68	114,183
<b>TOPLAM ALAN</b>	<b>24,903,273.29</b>		<b>14,577,738.31</b>	<b>261,574</b>

**Şekil 3.18.** 02.07.2020 Tasdik Tarihli 3. Etap İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020)**

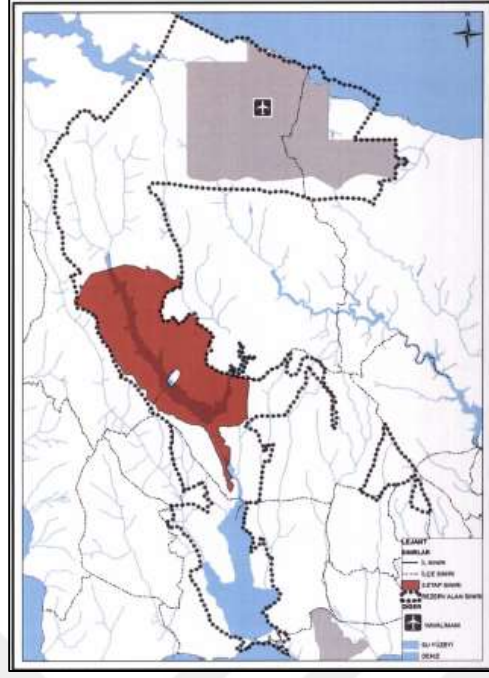
26.03.2021 Tasdik Tarihli Revizyon İmar Planı doğrultusunda; 3. Etap planlama alanı, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı doğrultusunda Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi olarak belirlenmiştir. 3. Etap

planlama alanı, konut, konut+ticaret ve konut+ticaret+turizm alanlarında 100 kişi/ha ve özel proje alanlarında 240 kişi/ha, mevcut konut alanlarında 200 kişi/ha nüfus yoğunluğu içerecek şekilde toplamda 272.757 kişilik yerleşim alanı haline getirilecektir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021j). Ayrıca %55,56'sı donatı ve diğer alanları kapsayan 3. etapta, üst ölçekli planlarla bağlantılı olarak "Gelişme Konut Alanı", "Ticaret Alanı", "Konut-Ticaret Alanı" ve "Bakım ve Akaryakıt Alanları" fonksiyonlarının önerildiği görülmektedir. Planlama alanı 5613 ha alandan oluşmaktadır. Planlama alanında konut alanlarının %90'ının, ticaret+konut alanlarının %50'sinin konut alanı olarak kullanılacağı belirtildiği görülmüştür. Plan dahilinde konut alanlarında E: 0,50, H: Z+3 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat, ticaret alanlarında E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat, ticaret+konut alanlarında E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat, konut dışı çalışma alanlarında E: 0,50, Yençok :15 m., belediye hizmet alanları, idari hizmet alanları ve resmi kurum alanlarında E: 1,50 H: Z+3 Kat olarak belirlendiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021i) (Bkz. Şekil 3.18.).

Alan Adı	Alan (m <sup>2</sup> )	KAKS	İnşaat Alanı	Nüfus
<b>PLANLAMA ALANI</b>				
KONUT ALANI	12,891,420	0.50	6,445,710	116,023
TİCARET+KONUT ALANI	3,282,742	0.50	1,641,371	16,414
YERLEŞİM ALANI	126,115	1.00	126,115	2,270
<b>ARA TOPLAM</b>			<b>8,213,196</b>	<b>134,707</b>
<b>ÖZEL PROJE ALANI</b>				
KONUT ALANI	6,050,425	1.20	7,260,511	130,689
TİCARET+KONUT ALANI	613,456	1.20	736,147	7,361
<b>ARA TOPLAM</b>			<b>7,996,658</b>	<b>138,051</b>
<b>TOPLAM ALAN</b>	<b>22,964,158</b>		<b>16,209,853</b>	<b>272,757</b>

**Şekil 3.19.** 26.03.2021 Tasdik Tarihli 3. Etapa İlişkin Uygulama İmar Planı Nüfus Hesabı **Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021)**

16.07.2021 Tasdik Tarihli Revizyon İmar Planı'nda Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Plan Değişikliği doğrultusunda; mülkiyet ve arazi kullanımının yeniden değerlendirilmesiyle mevcut yerleşim dokusunun korunmasına yönelik kararların alındığı, imar uygulamalarına engel teşkil edecek plan notlarının iptal edildiği ve yerleşim alanları çevresinde ilave ağaçlandırılacak alanlar belirlendiği görülmüştür (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021m).



**Şekil 3.20.** 3. Etap Planlama Alanı. **Kaynak:** (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021)

1. ETAP						
Plan Adı	Planlama Alanı (ha)	Önerilen Toplam Nüfus	Konut Alanı		Konut Alanı (ÖPA)	
			KAKS	Yüzölçümü, ha	Yoğunluk, Kişi/ha	KAKS
2.07.2020 Tarihli Uygulama İmar Planı	3982	83.872	0,50	944,68	150	0,75
26.03.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	3999	112.907	0,50	1318,00	240	1,20
16.07.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	3999	112.907	0,50	1318,00	240	1,20
2. ETAP						
Plan Adı	Planlama Alanı (ha)	Önerilen Toplam Nüfus	Konut Alanı		Konut Alanı (ÖPA)	
			KAKS	Yüzölçümü, ha	Yoğunluk, Kişi/ha	KAKS
2.07.2020 Tarihli Uygulama İmar Planı	3488	125.328	0,50	1354,59	150	0,75
26.03.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	3484	116.204	0,50	1288,00	240	1,20
16.07.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	3484	116.204	0,50	1288,00	240	1,20
3. ETAP						
Plan Adı	Planlama Alanı (ha)	Önerilen Toplam Nüfus	Konut Alanı		Konut Alanı (ÖPA)	
			KAKS	Yüzölçümü, ha	Yoğunluk, Kişi/ha	KAKS
2.07.2020 Tarihli Uygulama İmar Planı	5893	261.574	0,5-1,00	1662,82	150	0,75
26.03.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	5613	272.757	0,5-1,00	1630,00	240	1,20
16.07.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	5613	272.757	0,5-1,00	1630,00	240	1,20

**Şekil 3.21.** Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin 3 Etabına Ait Uygulama İmar Planı Değişiklikleri Nüfus Hesabı Karşılaştırılması. **Kaynak:** (Proje Alanı'na Ait Uygulama İmar Planı verileri kullanılarak hazırlanmıştır.)

1. ETAP			
Fonksiyon	2.07.2020 Tarihli Uygulama İmar Planı	26.03.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	16.07.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı
Konut Alanları	E: 0,50, H: Z+3 Kat	E: 0,50, H: Z+3 Kat	E: 0,50, H: Z+3 Kat
Konut Alanları (ÖPA)	E: 0,75	E: 1,20, H: Z+5 Kat	E: 1,20, H: Z+5 Kat
Ticaret Alanları	E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat
Ticaret+Konut Alanları	E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat,	E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat,
Ticaret+Turizm Alanları	E: 0,50, H: Z+2 Kat	E: 0,50, H: Z+2 Kat	E: 0,50, H: Z+2 Kat
Ticaret+Turizm+Konut Alanları	E: 0,50, H: Z+2 Kat	E: 0,50, H: Z+2 Kat	E: 0,50, H: Z+2 Kat
Turizm Alanları	-	E: 1,00, H: Z+2 Kat	E: 1,00, H: Z+2 Kat
Teknoloji Geliştirme Bölgeleri	E: 0,75, H: Z+4 Kat		
Lojistik Tesis Alanları	E: 0,75, Yencok :12 m		
Özel Fuar Alanları	E: 0,75, Yencok :12 m		
Konut Dışı Çalışma Alanları	E: 0,50, Yencok :12 m.	E: 0,50, Yencok :15 m.	E: 0,50, Yencok :15 m.
Belediye Hizmet Alanları, İdari Hizmet Alanları ve Resmi Kurum Alanları	E: 1,50 H: Z+3 Kat	E: 1,50 H: Z+3 Kat	E: 1,50 H: Z+3 Kat
2. ETAP			
Fonksiyon	2.07.2020 Tarihli Uygulama İmar Planı	26.03.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	16.07.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı
Konut Alanları	E: 0,50, H: Z+3 Kat	E: 0,50, H: Z+3 Kat	E: 0,50, H: Z+3 Kat
Konut Alanları (ÖPA)	E: 0,75	E: 1,20, H: Z+5 Kat	E: 1,20, H: Z+5 Kat
Ticaret Alanları	E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat
Ticaret+Konut Alanları	E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat,	E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat,
Konut Dışı Çalışma Alanları	E: 0,50, Yencok :12 m.	E: 0,50, Yencok :15 m.	E: 0,50, Yencok :15 m.
Belediye Hizmet Alanları, İdari Hizmet Alanları ve Resmi Kurum Alanları	E: 1,50 H: Z+3 Kat	E: 1,50 H: Z+3 Kat	E: 1,50 H: Z+3 Kat
3. ETAP			
Fonksiyon	2.07.2020 Tarihli Uygulama İmar Planı	26.03.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı	16.07.2021 Tarihli Uygulama İmar Planı
Konut Alanları	E: 0,50, H: Z+3 Kat	E: 0,50, H: Z+3 Kat	E: 0,50, H: Z+3 Kat
Konut Alanları (ÖPA)	E: 0,75	E: 1,20, H: Z+5 Kat	E: 1,20, H: Z+5 Kat
Ticaret Alanları	E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 1,50, H: Z+14 Kat, E: 1,00, H: Z+14 Kat ve E: 0,50, H: Z+4 Kat
Ticaret+Konut Alanları	E: 0,50, H: Z+4 Kat	E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat,	E: 0,50, H: Z+4 Kat ve E: 1,20, H: Z+5 Kat,
Konut Dışı Çalışma Alanları	E: 0,50, Yencok :12 m.	E: 0,50, Yencok :15 m.	E: 0,50, Yencok :15 m.
Belediye Hizmet Alanları, İdari Hizmet Alanları ve Resmi Kurum Alanları	E: 1,50 H: Z+3 Kat	E: 1,50 H: Z+3 Kat	E: 1,50 H: Z+3 Kat

**Şekil 3.22.** Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin 3 Etabına Ait Uygulama İmar Planı Değişiklikleri Yapılaşma Koşulları Karşılaştırılması. **Kaynak: (Proje Alanı'na Ait Uygulama İmar Planı verileri kullanılarak hazırlanmıştır.)**

Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi dahilinde hazırlanan ilk üç etabını içeren uygulama imar planı değişiklikleri incelendiğinde 2020 yılında hazırlanan uygulama imar planlarında konut alanlarında yoğunlukların 100 kişi/ha, özel proje alanı olarak belirlenen konut alanlarında ise 150 kişi/ha olarak belirlendiği ancak 2021 yılında hazırlanan planlarda özel proje alanı yoğunluklarının 240 kişi/ha yoğunluğa çıkarıldığı görülmüştür. Planlarda yapılan yoğunluk artışı ile 2020 yılında özel proje alanları için önerilen nüfusun yaklaşık iki katına geldiği görülmektedir (Bkz. Şekil 3.20.). Ayrıca yapılaşma koşullarına bakıldığında ise planlama alanı dahilinde genellikle 2-5 kat aralığında yapılaşma önerilirken ticaret alanlarında 14 kat yapılaşma önerildiği dikkat çekmektedir. Ayrıca 2020 tarihli planda konut, ticaret+konut, ticaret+turizm, ticaret+konut+turizm alanları ve konut dışı çalışma alanlarında E: 0,50 yapılaşma koşulları önerilirken, özel proje alanları, teknoloji geliştirme bölgeleri, lojistik tesis alanları ve özel fuar alanlarında E: 0,75, ticaret alanlarında E: 1,00 ve E: 0,50 yapılaşma koşulları önerilmiştir. Ancak 2021 yılında yapılan plan değişikliği ile birlikte özel proje alanlarında E: 1,20'ye, ticaret alanlarında bazı alanlarda E: 1,50



yapılaşma önerildiği görülmüştür. Ayrıca teknoloji geliştirme bölgeleri, lojistik tesis alanları ve özel fuar alanları 2021 planı ile kaldırılırken turizm alanlarında E: 1,00 yapılaşma koşulu getirilmiştir (Bkz. Şekil 3.21.). Yapılan değişiklikler sonrası planlama alanı için önerilen birçok fonksiyonunda kaldırılmış olması ile planlama alanının konut alanlarının yoğunlukta olduğu bir alan haline geldiği görülmektedir. Ayrıca planlar incelendiğinde özel proje alanları ve ticaret alanları için önerilen yapılaşma koşullarının diğer alanlara bakıldığında daha yüksek oranlarda yapılaşabilmesi sebebiyle dikkat çeken bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca 10.01.2022 tarihinde 2021 uygulama imar planları doğrultusunda İstanbul ili, Yenışehir Rezerv Yapı Alanı, 1. 2. ve 3. Etap Planlama Alanı'na 18. Madde uygulaması doğrultusunda parselasyon planları yapılmıştır. Yapılan bu planların askı tutanaklarında mülk sahibi bilgilerinin paylaşılmadığı, DOP kesinti oranının %45 oranı olarak belirlendiği görülmektedir. Planın askıya çıkması ile birlikte Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin yaptığı açıklamada, kadastro cetvellerinde mülk sahibi bilgilerinin paylaşılması sebebiyle bazı mülk sahiplerine imtiyazlı imar koşullarının sağlanmış olabileceği düşüncelerini akla getiren bir unsur olduğunu belirtmiştir. Planlama alanı dahilinde genellikle 2-5 kat aralığında yapılaşma verilirken bazı alanlarda 14 kat izin verilmesi sebebiyle bu alanların mülk sahibi bilgilerinin paylaşılması gerektiğine dikkat çekmiştir. Ayrıca imar uygulamasında DOP oranının %45 olarak açıklanmasına rağmen tutanaklarda yeterli verinin bulunmaması sebebiyle gerçek DOP oranının tespit edilemediği ve 18. Madde uygulaması gereği uygulama sonrası parsellerin konumlarının değişmemesi gerekirken bazı parsellerin bulunduğu konumdan çok farklı alanlara taşındığının tespit edildiği ve bu sebeple plana itiraz ettikleri belirtilmiştir (Güvemli, 2022). Ayrıca bu dönemde Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin açıkladığı duruma örnek olarak Başakşehir İlçesi, Şahintepe Mahallesi halkının ise yapılan uygulama sonucunda mülklerinin buldukları konumdan yaklaşık 30 km. mesafede yer alan Arnavutköy İlçesi'nde konumlandırıldığı gerekçe gösterilerek mahkemeye başvuru yaparak itiraz ettiği görülmüştür (Şahintepelilere 'Kanal İstanbul' sürgünü, 2022). Plana yapılan bu itirazlar ve açılan mahkemeler sebebiyle, oluşan yeni parseller tapuya tescil edilmeden 27 Ağustos 2022 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından iptal edilmiştir (URL, 4, 2022)

### **3.6 Kanal İstanbul Ve Yenişehir Proje Alanı'nın Planlama Sürecinde Merkezi Yönetim İle Yerel Yönetim Çatışması**

Bu bölümde Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nde 2019 yerel seçimleri öncesi ve sonrası dönemde merkezi ve yerel yönetim ilişkileri incelenecektir.

#### **3.6.1 2019 Yerel Seçimleri Öncesi Kanal İstanbul Projesi Süreci Ve Merkezi-Yerel Yönetim İlişkileri**

Türkiye'de 1980'li yıllarda neoliberal ekonomi politikaları kendini göstermeye başlamıştır. Ancak neoliberalizmin Türkiye'de en yoğun yaşandığı dönem AKP'nin 2002 genel seçimleri ve 2004 yerel seçimlerinde galip gelmesiyle başlamıştır (Taşkın, 2016). 2001 krizinde gerileyen ülke ekonomisine çözüm olarak inşaat sektörü öne sürülmüş, 2008 ekonomik krizi sonrası AKP'nin 2009 seçimlerinde oy kaybetmesiyle ülkede inşaat sektörü daha yoğun bir biçimde uygulanmaya başlamıştır (Yeşilbağ, 2016). Bu dönemde İstanbul, yoğun bir şekilde inşaat faaliyetlerine ev sahipliği yapmıştır.

2009 yılında Kadir Topbaş'ın Belediye Başkanı olduğu İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hala geçerliliğini koruyan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı onaylanmıştır. Planda kentin doğal alanlarının korunması amacıyla makraformunun doğu-batı ekseninde gelişmesi gerektiği, kentin orman alanlarını, su havzalarını ve önemli ekolojik değerlerini barındıran kuzey bölgesinin yapılaşmasına sebep olacak ekonomik kararların verilmemesi gerektiği vurgulanmasına rağmen AKP hükümeti, 2011 yılı seçim beyannamesinde 2009 çevre düzeni planında alınan kararlara aykırı olan 2023 yılı hedeflerini sıralamıştır. Bu beyannamede marka kentler oluşturmak ana hedefler arasında bulunurken 2009 çevre düzeni planında yer almayan İstanbul'a iki yeni şehir kazandırmak, 3. Köprü, 3. Havalimanı gibi mega projelerin yapılacağı belirtilmiştir. Çılgın proje olarak duyurulan Kanal İstanbul Projesi ise dönemin başbakanı tarafından 12 Haziran 2011 seçimleri öncesi, 27 Nisan 2011 tarihinde kamuoyuna açıklanmıştır (İşte Erdoğan'ın çılgın projesi: Kanal İstanbul, 2022). Ardından 04.07.2011 tarihinde kanun hükmünde kararname ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kurulmuştur. Bunu takiben 31 Mayıs 2012 tarihinde 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun yürürlüğe girmiştir. Ardından 13.08.2012 tarihinde 2011 yılında kurulan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı rezerv yapı alanlarında yetkilendirilmiştir (URL 2, 2021). 15.10.2012 tarihinde, Kanal

İstanbul Proje Alanı, afet risklerini ortadan kaldırmak amacıyla 6306 sayılı kanun kapsamında “İstanbul Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı” olarak belirlenmiştir. Birkaç kez değişikliğe uğrayan bu sınır 16.01.2019 tarihinde son halini almıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021a). Böylece İstanbul’un Avrupa yakasında yer alan 3. Havalimanı, 3. Köprü ve Kanal İstanbul Proje Alanı’nı içeren yaklaşık 42.300 hektar alan rezerv yapı alanı ilan edilmiştir (Giritlioğlu, 2019). Bu alanların yetkisi merkezi ve yerel yönetim aynı siyasi parti yönetimi altında olmasına rağmen 6306 sayılı kanun gereğince Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na verilerek yerel yönetim elinde yer alan yetkilerin merkezi yönetim elinde toplanması sağlanmıştır. Böylece proje süreci Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yürütülmeye başlanmıştır. 15 Şubat 2015 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne projenin imar planlarının yapma yetkisinin verilmesi için proje protokolüne taraf olma yetkisi İBB Meclisi dahilinde onanarak Kadir Topbaş’a verilmiştir (Kanal İstanbul'da yetki tüm Kadir Topbaş'ın, 2022). 12 Ekim 2018 tarihinde ise Mevlüt Uysal başkanlığındaki İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasından üçlü iş birliği protokolü imzalanmıştır. Sözcü Gazetesi haberine göre protokolde, plan yapma yetkisi İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne, kanalın inşaat yapım ihalesini ve ÇED raporunun hazırlanması görevi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na verilmiştir. Proje alanının imar planlarının İBB tarafından hazırlanarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın gönderilmesine karar verilmiştir. Ayrıca Kanal İstanbul Proje Alanı’nda yer alan İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’ne ait mülklerin Toplu Konut İdaresi’ne tahsis edilmesine karar verildiği görülmektedir. Tahsis edilen bu mülklerden elde edilen kazanımların projenin finansmanında ve kentsel dönüşüm projelerinde kullanılmasına karar verilmiştir. Buna ek olarak Sazlıdere Barajı’nın içme suyu vasfının kaldırılmasında, İBB’nin proje alanında yer alan altyapı sistemlerinin taşınmasında ve bölgede proje sonrası gerekli olacak yeni sistemlerin inşa edilmesinde görevlendirildiği görülmektedir (Güvemli, 2022a). Bunun üzerinde 11.12.2018 tarihinde TMMOB’a bağlı meslek odaları tarafından protokolde verilen kararların incelenmesiyle İstanbul 8. İdare Mahkemesi’nde bu kararların alındığı protokole iptal davası açılmıştır. Meslek odaları tarafından hazırlanan dava dilekçesinde, projenin uluslararası ortamlarda kabul edilen sözleşmelere, 2009 tarihinde onaylanan İstanbul’un hassas ekosistem alanlarının korunmasını öneren çevre düzeni planına ve Anayasa’ya aykırı özellikler taşıması sebebiyle protokolün ekosisteme, tarım alanlarına, doğal ve arkeolojik sit alanları



üzerinde oluşturacağı geri dönüşü olmayan zararlar oluşturacağına dikkat çekilmiştir. Ayrıca proje alanının rezerv yapı alanı dışında hala kesin hudutlarının belli olmamasına rağmen planlama yetkisinin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nda toplanmasının hukuka aykırı bir uygulama olduğu belirtilmiştir. Ayrıca proje kapsamında Toplu Konut İdaresi'ne tahsis edilmesi planlanan taşınmazların ancak Kamulaştırma Kanunu ile birlikte gerçekleştirilebileceği, mal ve hizmetlerin de Kamu İhale Kanunu çerçevesinde hayata geçirilebileceği savunulmuştur (Türkten, 2023). Bunun üzerine protokol gereği 14.08.2018 tarihinde İBB tarafından hazırlanan çevre düzeni planı değişikliği, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na gönderilmiş olmasına rağmen bu plan tasdiklenmemiştir (URL 2, 2021).

Kanal İstanbul ve Yenişehir Proje Alanı'nda mera, baraj alanı, tarım alanları, orman alanları, yerleşim alanları ve arkeolojik sit alanlarından oluşmakta olup projenin duyurulmasından itibaren proje alanında yer alan birçok taşınmazın mülkiyeti TOKİ'ye tahsis edilmiştir. Ayrıca kanunlarda yapılan değişikliklerle bazı alanların istimlak yapılmadan projede kullanım yolu açılmıştır. Bunlardan ilk olarak Küçükçekmece Lagün Gölü etrafında yer alan arkeolojik sit alanlarının bulunduğu bölgedeki taşınmazlar, Toplu Konut İdaresi mülkü olarak tescillenmiştir. 23.03.2016 tarihinde "Su Yolu" tanımı 3194 sayılı İmar Kanunu'nda yapay olarak deniz taşıtlarının erişiminin gerçekleştirildiği yol olarak belirtilerek eklenmiştir (URL 2, 2021). 30 Mayıs 2016 tarihinde Gıda, Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından hazırlanan yazıyla birlikte, rezerv yapı alanında yer alan tarım alanlarının üzerinde tarım dışı faaliyetlerin gerçekleştirilmesine izin verilmiştir. 2018 yılı itibariyle ise rezerv yapı alanı içerisinde konumlanan mera niteliğindeki alanların mülkiyeti Toplu Konut İdaresi'ne tahsis edilmiştir (URL 2, 2021). Mera ve imar kanunlarında yapılan değişikliklerle ilgili dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, 26 Nisan 2016 tarihinde proje alanında yer alan taşınmazlar için kamulaştırmalara ödeme yapmamak için düzenlemeler yapıldığı açıklamasında bulunulmuştur. Açıklamada imar kanunu ile su yolu geçen yerlerde ve mera nitelikli alanlarda kamu kullanımına ayrılacak kısımların DOP kesintisi olarak ayrılarak kamulaştırmalara gerek kalmadan kullanıma sunulabileceği belirtilmiştir (Binali Yıldırım'dan Kanal İstanbul uyarısı, 2022). İmar ve mera kanunlarında yapılan bu düzenlemeler sonucunda istimlaklara gerek kalmadan proje alanında yer alan

taşınmazların kullanım yolunu açarken yine tarım alanlarının tarım dışı kullanıma açılmasıyla proje alanının imara açılması kolaylaştırılmıştır.

2019 yerel seçimleri öncesi projenin finansmanının sağlanması adına da bazı çalışmalar yapılmış olup ilk olarak 26 Ağustos 2016 tarihinde Kanal İstanbul, 3. Köprü ve 3. Havalimanı gibi mega projelere mali destek sağlamak için Özelleştirme Fonu tarafından mali kaynak aktarılarak Türkiye Varlık Yönetimi A.Ş. oluşturulmuştur. 03 Ağustos 2018 tarihinde ise Kanal İstanbul ve benzer nitelikteki projelerin "yap-işlet-devret" modeli ile gerçekleştirileceği duyurulmuştur (Giritlioğlu, 2019).

Çed süreçleri de bu dönemde başlamış olup 14.07.2017 tarihinde etüt-proje çalışmaları için ihaleler yapılmış 2017 yılı içerisinde etüt- proje işleri hazırlanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). Ardından 11.12.2017 tarihinde Çevresel Etki Değerlendirme Raporu hazırlanarak rapor için halkın katılım toplantısı düzenleneceği ilan edilmiştir. Ancak buna rağmen toplantı ilanı ve 28.12.2017 tarihinde ÇED başvurusu geri alınmıştır (TMMOB Çevre Mühendisleri Odası, 2018). 27.08.2018 tarihinde ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ÇED süreci tekrardan başlatılmıştır (URL 2, 2021).

24 Haziran 2018 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti yönetim sistemi Başkanlık Sistemi olarak değiştirilmiştir (Esen ve Kalağan, 2020) Böylece cumhurbaşkanı tarafından alınan kararlar daha kolay bir biçimde uygulamaya konulmaya başlamıştır. 2019 yerel seçimleri öncesinde Kanal İstanbul Projesi'nin uygulanması için herhangi bir plan çalışmasının onaylanmamasına rağmen yetkilerin merkezi yönetimde toplanması ve projenin gerçekleştirilmesi adına bir dizi karar alındığı görülmüştür. Böylece yerel yönetim, merkezi yönetimin görevlendirdiği alanlarda yetki sahibi haline gelmiştir. Bu dönemde yapılan değişikliklerle olası bir yerel yönetim değişikliğinde Kanal İstanbul Projesi'nin ve bu projeyle paket halinde sunulan, kenti yatırım alanı haline getirmek için önerilen diğer mega projelerin uygulanmasının riske atılmamasının sağlandığı görülmektedir. Yalçınan, Çalışkan ve Çılgın'a (2014) göre alanın rezerv yapı alanı ilan edilmesi, 2009 çevre düzeni planının hükümlerinin tamamen yok sayılması ve planlama yetkisinin yerel yönetimden alınarak merkezi yönetime verilmesiyle bizzat Cumhurbaşkanı'nın denetiminde yatırımların önünü açacak düzenlemelerin hızlıca hayata geçirilmesi için atılmış bir adımdır.

Bu dönemde alınan kararlar ile Toplu Konut İdaresi'nin bölgede yer alan taşınmaz sayısı arttırılmış, bölgenin imara açılmasının yolu açılmıştır. Ayrıca 26 Şubat 2018

tarihinde dönemin Emlak Konut GYO Genel Müdürü Murat Kurum, ‘‘Başta Kanal İstanbul olmak üzere mega projelerle büyümesini sürdüren Türkiye geleceğe emin adımlarla ilerlerken ülkemizdeki projeler, sadece yerelde değil tüm dünya tarafından da yakından takip ediliyor. Sadece İstanbul’a değil ülke ekonomisine de çok büyük faydası olacak mega bir proje olan Kanal İstanbul güzergâhında, Emlak Konut’un 33 projesi yer alırken yine bölge üzerinde çok önemli arsa portföyümüz bulunuyor (URL 9., 2023).’’ açıklamasında bulunmuştur. Basında çıkan haberlere göre proje ile ilgili yapılan açıklamalar ve alınan kararların etkisiyle projenin durulmasından itibaren proje alanı tam olarak belli olmamasına rağmen bölgede çok sayıda mülk el değiştirmiş ve taşınmazlar üzerinde değer artışı yaşanmasına sebep olmuştur. 25.12.2019 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum’un bölgede taşınmazların el değiştirme yoğunluğunun bulunmadığını söylemesine rağmen kanal güzergahında projenin duyurulmasından bugüne yaklaşık 30 milyon m<sup>2</sup> arsanın el değiştirdiği ve alanda en büyük mülklere sahip mülk sahiplerinin 3 tane Arap şirketi olduğu açıklamasında bulunduğu görülmüştür (Güvemli, 2022). 2011 yılında bölgede tarla vasfındaki taşınmazların m<sup>2</sup> birim fiyatı 15-20.-TL aralığında değişirken kanal ve havalimanı projesinin etkisi ile aşırı bir yükselme gerçekleşerek 2023 yılına gelindiğinde 1.500-2.500.-TL aralığına gelmiştir (Emlakçı 2, Kişisel Görüşme, 2023). İmar planlarının tamamlanması ile bu fiyatların 3-4 katına çıkması beklentisi bulunmaktadır (Emlakçı 1, Kişisel Görüşme, 2023).



**Şekil 3.23.** Proje Alanı'nda Yer Alan Ana Taşınmazların Yıllara Göre Satış Yoğunluklarının Karşılaştırılması. (Kaynak: TKGM Parsel Sorgu Sistemi)

Bölgede gerçekleşen mülk değişimlerinin incelenmesi amacıyla TKGM Parsel Sorgu Sistemi'nde yer alan ana taşınmaz alım satım yoğunluk haritaları incelenmiştir. Haritalar incelenirken proje dahilinde her ölçekteki planı hazırlanan, kırsal niteliği

yüksek olan ve proje alanının en büyük kısmını oluşturan Arnavutköy İlçesi ele alınmıştır. Yapılan incelemede projenin ortaya atıldığı tarih olan 2011 yılı ve sonrasında yapılan uygulamaların proje alanındaki mülk değişimlerine olan etkisinin anlaşılması amaçlanmıştır. 2011 yılından itibaren neredeyse her yıl proje ile ilgili çalışmalar yapılmış olması sebebiyle 2010 ve 2022 yılları arasında ikişer yıl arayla değişimler incelenmiştir. TKGM Parsel Sorgu Sistemi'nde yapılan incelemede bölgede taşınmazların satışının en yoğun olarak gerçekleştiği dönemin 2014-2018 yılları arasında olduğu görülmüştür. Bu dönemde projenin duyurulması, bunu takiben tarım ve mera alanların yapılaşma yolunun açılması, merkezi-yerel yönetim açıklamaları ve İstanbul Havalimanı'nın inşa sürecinin etkili olduğu düşünülmektedir. 2018 yılı sonrasında bölgede alım-satım hızı 2010 yılına göre hala yüksek oranda olmasına rağmen bir düşüş yaşadığı görülmektedir. Bölge emlakçısı ile yapılan görüşmede ise bölgede arsaların satışında hala projenin etkili olmasına rağmen son dönemlerde proje ile ilgili bir adım atılmıyor olması sebebiyle projenin gerçekleşeceğine dair inancın azaldığı, projenin en popüler olduğu dönemin havalimanının inşa edildiği dönemde olan 2014-2018 dönemleri arasında olduğu son yıllarda ise sadece ülke ekonomisi sebebiyle fiyat artışlarının gerçekleştiği belirtilmiştir. Emlakçıya göre 2014-2018 döneminde havalimanının inşa edilmesi ve kanal projesinin de duyurulması Arnavutköy'de değişimlere sebep olmuş olup dünyadan Arap, İngiliz, Rus ve Kuveytli vb. yatırımcıların alana talebi artmış ve büyük oranda satışlar gerçekleşmiştir (Emlakçı 1, Kişisel Görüşme, 2023).

Emlakçıya göre bölgede yer alan mülk sahiplerinden bazıları projenin gerçekleşmesi beklentisinde iken bazıları da tarım yapmaya devam etmek istemeleri sebebiyle projenin gerçekleşmesini istememektedir. Emlakçı, kanal projesinin gerçekleşmesinin istemediğini ancak çevresinde yapılacak yeni şehrin yeni yapılaşma alanlarının açılacağı gerekçesi ile gerçekleşmesini istediği beyan etmiştir. Ayrıca kanalın büyük müteahhitler için bir rant kapısı haline geldiği ülkenin geleceği için bir faydasının olacağını düşünmediğini belirtmiştir (Emlakçı 1, Kişisel Görüşme, 2023). Başka bir emlakçı ise TOKİ tarafından Baklalı ve Boyalık mahallelerinde sosyal konut alanlarının planlarının askıya çıkması ve şubat ayında temelin atılacağı beklenmesi sebebiyle yeni şehrin planlarının da kısa zamanda tamamlanacağı beklendiğini belirtmiştir. Ayrıca bölgede mülk sahiplerinin çoğunluğunun bölgenin yapılaşmaya açılmasını istediğini belirtmiştir. Bunun sebebi olarak konut üretiminin azalmasıyla

fiyat artışlarının gerçekleşmesi ve gayrimenkul sektöründe yaşanan fiyat artışlarının etkisi ile konut satın alımında zorlanması gösterilmiştir. Buna bağlı olarak arsa sahibi bölge halkının TOKİ veya özel şirketlere kat karşılığı arsalarını satma beklentisi olduğu belirtilmiştir (Emlakçı 2, Kişisel Görüşme, 2023).

Yapılan görüşmelerden çıkarılan sonuçlara ek olarak son yıllarda alım-satım hızının düşmesinde 2019 yerel seçimleri sonrası yerel yönetimin proje karşıtı duruşu, bilim insanları, meslek odaları vb. kişi ve kurumların projenin beklenen olumsuz etkilerini açıklayarak projeye karşı bir muhalefet oluşmasına sebep olduğu, pandemi sonrası dönemde ülke ekonomisinde yaşanan kriz ve yöredeki mülk sahiplerinin ranttan yararlanmak adına elindeki mülkü satmak istememesi olabileceği tahmin edilmektedir (Bkz. Şekil 3.22.).

### **3.6.2 2019 Yerel Seçimleri Sonrası Kanal İstanbul Projesi Süreci Ve Merkezi-Yerel Yönetim İlişkileri**

İstanbul, neoliberal kentsel gelişme pratikleri ve ekonomik krizlere cevap olması için yoğun bir biçimde inşaat faaliyetleriyle karşı karşıya kalmasında merkezi ve yerel yönetimler önemli roller taşımıştır. Kent, yıllarca küresel sermayeyi kendine çekebilmek için cazibe merkezi haline getirilmeye çalışılmıştır. Ancak yerel ve merkezi yönetim değişikliklerinde siyasi partilerin neoliberalizme yaklaşımlarına göre kentsel faaliyetler biçim değiştirmiştir. Ayrıca merkezi ve yerel yönetimlerin farklı siyasi partilere ait olması durumlarında kentsel planlama bazı dönemlerde çatışma alanı haline gelebilmektedir. Bu dönemde kentte, yıllarca Ak Parti hükümetinin inşaaata dayalı büyüme projeleri gerçekleştirilirken 6306 sayılı kanun, farklı kurumlara planlama yetkisi verilerek ve başkanlık sistemi vb. uygulamalarla yetkiler merkezi yönetime toplanmıştır. Bu dönemde Kanal İstanbul Projesi'nde yerel yönetim, merkezi yönetimin yetkilendirdiği alanlarda görevlendirilmiş, merkezi ve yerel yönetim projede bir arada hareket etmiştir. 2019 yılında ise yerel yönetim seçimleri yapılmıştır. Seçim sonucunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi yönetimini Cumhuriyet Halk Partisi adayı Ekrem İmamoğlu kazanmıştır. Böylece belediye yönetimi Adalet ve Kalkınma Partisi'nden Cumhuriyet Halk Partisi'ne geçmiştir. Seçime yapılan itirazlar sebebiyle seçim yenilenmiş olup Ekrem İmamoğlu, ikinci seçim sonrası göreve gelmiştir. Ekrem İmamoğlu, seçim sürecinde ve göreve geldiği günden itibaren projeye karşı olduğunu her ortamda belirtmiştir. Ayrıca proje, İmamoğlu'nun yerel yönetimde göreve

geldikten sonra merkezi yönetime karşı itirazını yükselttiği ilk konu olmuştur. Böylece Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi merkezi ve yerel yönetim arasında bir çatışma ortamı haline gelmiştir.

Projenin planlama süreçlerine bakıldığında, önce 10.10.2019 tarihinde Küçükçekmece Gölü'nün güneydoğu kesiminde konumlanan İç-Dış Kumsal Doğal Sit Alanı'nın, Cumhurbaşkanlığı tarafından çıkarılan kararname ile "Doğal Sit-Nitelikli Doğal Koruma Alanı" olarak sınır değişikliği yapılarak tekrardan tescil edildiği görülmektedir. Ardından 23.12.2019 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından Kanal İstanbul Projesi'nin Nihai Çed Raporu kamuoyuna sunulmuştur ve halk tarafından yapılan yoğun itirazlara rağmen 17.01.2020 tarihinde olumlu olduğu yönünde karar alınmıştır (URL 2, 2021). ÇED raporuna itirazların iletilme süreci henüz sürerken İstanbul İli, Avrupa Yakası, Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği, 23.12.2019 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından tasdiklenmiştir. Yerel yönetimin projeye karşı bir siyasi partiye geçmesi üzerine plan yapma yetkisi seçim öncesinde yerel yönetimde olmasına rağmen bu planla birlikte alanın her tür ve ölçekteki planlarını sağlama görevi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nda toplanmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019a). Böylece yerel yönetim proje dahilinde tamamen yetkisiz hale getirilmiştir. Bunun üzerine 23.12.2019 tarihinde ise Ekrem İmamoğlu yönetiminde yer alan İBB, Kanal İstanbul ve Yenişehir Alanı'nda kurumların görev paylaşımının belirlenmesi amacıyla 1 Ağustos 2018 tarihinde İBB - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan protokolden İBB'nin ayrıldığını duyurmuştur. 26.12.2019 tarihinde İmamoğlu'nun yaptığı açıklamada, protokolle belediyeye yüksek miktarda maliyetin yükleneceği, bu maliyetlerin İBB ve İSKİ'ye ait mülklerin TOKİ'ye tahsis edilerek oluşacağı ve önceki belediye başkanının meclis kararı öncesinde imzalaması sebebiyle protokolün hukuka aykırı bir yöntemle kabul edildiği gerekçe olarak gösterilmiştir (İBB, Kanal İstanbul protokolünden çekildi, 1 milyar liralık 37 arazisini kurtardı, 2022). 03.01.2020 tarihinde ise bu protokole 2018 yılında TMMOB'a bağlı 9 meslek odası eliyle açılan iptal davası, İstanbul 8. İdare Mahkemesi tarafından temyiz yolu açık tutularak geri çevrilmiştir (Türkten, 2023). Belediye yetkililerinden alınan bilgiye göre İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bu karara rağmen protokolden kesin olarak çekildiği öğrenilmiştir (İBB, Kişisel Görüşme, 2022). Ayrıca 13.02.2020 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul 6. İdare Mahkemesi'ne projenin

durdurulması için dava açılmıştır (URL 5, 2022). 2019 yılında çıkarılan çevre düzeni planına 2020 ve 2021 yıllarında iki adet plan değişikliği yapılmıştır. 22.06.2020 tarihinde yapılan plan değişikliği ile planlama alanının kuzeyinde yer alan Kıyı Tesis Alanı küçültülmüştür. Plana önceki plana ek olarak yeni özel proje alanları eklenmiştir. Özel proje alanlarının kamu kurumları tarafından hayata geçirilme zorunluluğunu içeren ibare kaldırılmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020a). Bunu takiben 02.07.2020 tarihinde nazım ve uygulama imar planları 3 etap şeklinde askıya çıkarılmıştır. Ardından 16.03.2021 tarihli tarihinde İstanbul İli, Avrupa Yakası, Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği onaylanmıştır. Yapılan çdp değişikliği ile planlama alanı kuzeyinde yer alan lojistik bölge kaldırılarak yerine konut alanı fonksiyonu, teknoloji geliştirme bölgesi kaldırılarak üniversite ve konut alanı fonksiyonu, havalimanının yanında yer alan turizm alanı (fuar ve kongre alanı) kaldırılarak yerine konut fonksiyonu getirilmiş ve kuzeyde yer alan kıyı tesis alanı kaldırılmıştır. Plana önceki plana ek olarak yeni özel proje alanları da eklenmiştir. Böylece alınan kararlarla proje ile ilk olarak alanın turizm alanı, lojistik merkez alanı, teknoloji geliştirme alanlarında marka haline getirmek vb. hedeflerinden uzaklaşarak alanın sadece kentsel gelişme alanlarından oluşan bir alan haline gelmesine sebep olmuştur (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021a). Bu planlara ise 25.03.2021 tarihinde ise revizyon nazım ve uygulama imar planları hazırlanmıştır. Hazırlanan ilk üç etaba ilişkin nazım ve uygulama imar planı değişiklikleri incelendiğinde 2020 yılında hazırlanan imar planlarında özel proje alanı olarak belirlenen konut alanlarında yoğunluğun 150 kişi/ha olarak belirlendiği ancak Mart 2021 tarihinde hazırlanan planlarda özel proje alanı yoğunluklarının 240 kişi/ha yoğunluğa çıkarıldığı görülmüştür. Ayrıca yapılaşma koşullarına bakıldığında ise planlama alanı dahilinde genellikle 2-5 kat aralığında yapılaşma önerilirken ticaret alanlarında 14 kat yapılaşma önerildiği dikkat çekmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021 d-h-1). 16.07.2021 tarihinde tekrardan nazım ve uygulama imar planları hazırlanmış ve bu planlar doğrultusunda 10.01.2022 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından proje alanında yer alan ilk 3 etaba ilişkin parselasyon planları onaylanmıştır (URL, 3). Bu planlara, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi açıklama yaparak askı tutanaklarında mülk sahibi bilgilerinin belirtilmemesi, %45 olduğu belirtilen DOP oranının belgelerde yeterli bilgi yer almaması sebebiyle doğrulanamadığı ve bazı parsellerin konumlarından çok farklı alanlara taşındığı belirtilmiştir. Bu doğrultuda bazı mülk sahiplerine imtiyazlı imar

hakları sağlanabileceği durumuna karşı mülk sahibi bilgilerinin açıklanması gerektiği vurgulanarak itirazda bulduklarını belirtmişlerdir (Güvemli, 2022). Ayrıca bu dönemde Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin açıkladığı duruma örnek olarak Başakşehir İlçesi, Şahintepe Mahallesi halkının ise yapılan uygulama sonucunda mülklerinin buldukları konumdan yaklaşık 30 km. mesafede yer alan Arnavutköy İlçesi'nde konumlandırıldığı gerekçe gösterilerek mahkemeye başvuru yaparak itiraz ettiği görülmüştür (Şahintepelilere 'Kanal İstanbul' sürgünü, 2022). Yapılan itirazlar ve açılan mahkemeler sebebiyle 27 Ağustos 2022 tarihinde Bakan Kurum'un yaptığı açıklamaya göre parselasyon planlarının iptal edildiği ve yeniden hazırlanacağı anlaşılmıştır (URL 4, 2022).

Proje dahilinde 2020 yılından itibaren farklı alanlarda birçok ihale gerçekleştirilmiştir. Proje kapsamında gerçekleştirilen ilk ihale niteliği taşıyan Tarihi Odabaşı ve Dursunköy köprülerinin taşınarak yeniden inşasını içeren ihale olmuştur. İhale 25.03.2020 tarihinde gerçekleşmiştir (Kanal İstanbul için ilk ihale yapıldı, 2023). 07.03.2020 tarihinde Halkalı-Ispartakule Arası Demiryolu Hattı İnşaat'ını içeren ihale Danıştay tarafından gerekli rekabetin gerçekleşmemesi sebep gösterilerek iptal edilmiştir (Balçık, 2022). Ayrıca proje alanında, 2021 yılı içerisinde Sazlıbosna Mahallesi dahilinde TOKİ tarafından dar gelirli gruplar için 3.000 adet sosyal konut alanları içeren projelerin yapılacağı kamuoyuna duyurulmuştur. Bu dönemde 6 etap olarak gerçekleşen proje ihalelerinin bazıları ihale gerçekleşmeden önce iptal edilirken bazı ihalelerde teklif veren bulunmaması gibi sebepler gerekçe gösterilerek iptal edilmiştir (Kanal İstanbul yok, tapu yok ama konut ihalesi var, 2023). 09.09.2021 tarihinde İBB İmar ve Şehircilik Müdürü Gürkan Akgün, ihaleye çıkarılan bu alanların Sazlıdere havzasında yer alan 2014 yılında tarım dışı faaliyetlerin yapım yolu açılan mera alanlarının olduğu ve tescile konu olmayan bu alanların Maliye Hazinesi adına tapuya tescil edilerek yapılaşmasının önünün açıldığı yönünde açıklama yapmıştır. Ayrıca hala tarla, ham toprak vb. niteliğinde yer alan bu alanların parselasyon planları yapılmadan konut alanı ihalesine çıkarıldığı vurgulanmıştır (URL 7, 2022). 13.09.2022 tarihinde ise TOKİ tarafından Türkiye genelinde 50.000 adet sosyal konut yapılacağı Cumhurbaşkanı tarafından duyurulmuştur. Bu sosyal konut alanlarının İstanbul'da yer alacak kısmının Arnavutköy, Başakşehir, Esenler, Çatalca, Silivri ve Tuzla ilçeleri dahilinde sağlanacağı belirtilmiştir (TOKİ'nin sosyal konut projesinden Kanal İstanbul çıktı: Hayal tacirliği yapıyor, 2022). Bunu takiben proje dahilinde



TOKİ tarafından Arnavutköy İlçesi Baklalı Mahallesi dahilinde 4 etap olarak yeni konut ihaleleri açılmıştır. Bu ihalelerden biri yapılan tekliflerin beklenen yaklaşık maliyetin çok üzerinde bir miktarda olması kaynaklı olarak iptal edilirken ihalelerden birinde sözleşme imzalanmıştır (Güvemli, 2023). Toplu Konut İdaresi'nin internet sitesinde Baklalı Mahallesi dahilinde iki etap ihalenin bulunduğu ve iki etaptan birinin ihalesinin değerlendirme sürecinin devam ettiği, diğerinin ise 20 Ocak 2023 tarihinde ihalesinin yapılacağı görülmektedir (URL 8, 2022). Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Başkanı Esin Köymen'le yapılan görüşmede proje alanında duyurulan sosyal konut ihaleleri ile halkın projeye muhalefet etmesinin kırılmaya çalışılabileceği belirtilmiştir (Köymen, Kişisel Görüşme, 2022). Bu sürece bakıldığında proje alanında parselasyon planlarının henüz tamamlanmamasına rağmen bölgede yapılaşmanın önünün açılması adına ihalelerin yapılmaya başladığı görülmektedir.

2019 seçimleri sonrasında merkezi ve yerel yönetimin farklı siyasi partilere ait olması sebebiyle projede farklı görüşlerden kaynaklı olarak bir çatışma ortamı ortaya çıkmıştır. Kurumlar sık sık proje ile ilgili açıklamalarda bulunmuştur. 26.06.2021 tarihinde merkezi yönetim tarafından Kanal İstanbul Projesi'nin temel atma töreni Sazlıdere Köprüsü'nün inşa edileceği noktada gerçekleştirilmiştir. Törende Cumhurbaşkanı yaptığı konuşmada, projeyi Türkiye'nin kalkınması adına atılan yeni bir adım olarak nitelendirmiştir (Kanal İstanbul için ilk temel atıldı, 2022). Ancak İstanbul Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, yapılan çalışmanın Kanal İstanbul'un temel atma töreni olduğu söylenerek kamuoyunun yanıltıldığı ve bu köprünün Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nin bir kısmı olduğu belirtilmiştir (URL 6, 2022). Bunu takiben 10.01.2020 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi, meslek örgütleri, akademisyenler ve bilim insanlarının kendi alanlarında projenin olumsuz etkilerine dikkat çektikleri bir Kanal İstanbul Çalıştayı gerçekleştirilmiştir. Çalıştay dahilinde İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanı Gürkan Akgün tarafından projenin yaklaşık 136 milyon m<sup>2</sup> tarım niteliği taşıyan kısmı, 13 milyon m<sup>2</sup> mera nitelikli kısmı yok edeceği ve 200.000 adet ağacın, yıllık 33 milyon m<sup>2</sup> suyun kaybedileceği belirtilmiştir. Ayrıca planlar dahilinde 500.000 kişilik nüfusun alana yerleşeceği belirtilmesine rağmen 83 milyon m<sup>2</sup> yeni gelişme alanını kapsayan proje alanına 1.2 milyon kişinin yerleşeceği vurgulanmıştır. Çalıştayda bilim insanları projenin ekonomik perspektiften bakıldığında belirsizlik ve çelişkiler taşıdığı, projenin maliyetinin bahsedilenin çok üzerinde olacağı, fayda-maliyet analizleri üzerinde iyi bir hazırlık yapılmadığı

belirtilmiştir (İBB, 2020). Projenin planlama açısından etkilerinde İstanbul'u bütüncül bir şekilde ele alan ve hala yürürlükte olan 2009 çevre düzeni planına aykırı olarak parçalı bir şekilde sadece kanalı ele alan bir plan değişikliği ile planlama ilke ve esaslarına aykırı bir şekilde plana eklenmesiyle projenin İstanbul'un kuzeyini yapılaşmaya açacağı, alanın rezerv yapı özelliklerine uygun olarak kullanılmadığı, girişimcilik niteliği taşıdığı, bilimsel çalışmaların yetersiz olduğu ve projenin olumsuz etkileriyle birlikte bir ekolojik felaket ve gayrimenkul projesi olduğu savunulmuştur. Çevresel etkileri açısından boğazın akıntı dengesinin olumsuz etkileneceği, Marmara ve Karadeniz'in farklı özellikleri sebebiyle denizlerde kirlenme olacağı, insan sağlığı, biyoçeşitlilik, tarım, orman, mera ve içme suyu havzalarının olumsuz etkileneceği, proje ile ekolojik açıdan büyük olumsuz sonuçların doğacağı vurgulanmıştır (İBB, 2020). Ayrıca projenin toplumsal etkilerinin de göz ardı edildiği proje ile birlikte alanda yaşayan nüfusun yerinden edileceği, bölgedeki geçimini tarımdan sağlayan halkın geçim kaynağının yok olacağı ve projede belirtilen yeni iş imkanlarının süresiz nitelikte olduğu belirtilmiştir. Çalıştay dahilinde konunun hukuki boyutu da incelenmiş olup projenin Montrö Sözleşmesi'nin riske atılmasına sebep olabileceği, gemilerin kanaldan geçmesi için herhangi bir zorlamada bulunulamayacağı, boğaz trafiği ve güvenliği, ekonomik fayda söylemlerinin yetersiz olduğu kanalın gemiler açısından dar bir yol olması sebebiyle riskli bir güzergah olacağına dikkat çekilmiştir. Proje alanının fay hatlarının geçtiği bir konum üzerinde yer alması sebebiyle alanda deprem, heyelan, sızılaşma ve tsunami gerçekleşme tehlikesi oluşabileceği ve bu sebeple alana yerleştirilecek olan nüfus açısından tehlikeli sonuçlar taşıyabileceği belirtilmektedir (İBB, 2020). Ayrıca proje dahilinde hazırlanan çed raporunda arkeolojik alanların miktarı ve niteliğinin tam olarak belirtilmediği ve arkeolojik önem taşıyan alanların yok olma tehlikesi taşıdığı da vurgulanmıştır. Buna ek olarak proje alanında bir ısı adası oluşturulacağı denizlerin tuzluluk oranları kaynaklı olarak flora ve faunanın negatif yönde etkiyle karşılaşacağı, proje alanındaki mikroklimaya ve dünya iklimine olumsuz etkide bulunacağı da vurgulanmıştır. Proje için ayrılan maliyetlerin kentsel dönüşüm gibi daha gerekli alanlarda kullanılabilmesi, bu projenin ekonomik kazançlarının olacağı söyleniyor olmasına rağmen birçok olumsuz etkisi olduğu sonucuna varılmıştır (İBB, 2020). Bu dönemde İBB tarafından İstanbul'da "Ya Kanal Ya İstanbul" afişleri hazırlanarak projeye karşı oldukları afişler ile de belirtilmiştir. Bunun üzerine 17.08.2020 tarihinde İçişleri Bakanlığı Mülkiye Müfettişliği tarafından Ekrem İmamoğlu hakkında bu afişler üzerinden soruşturma

başlatılmıştır (Ekrem İmamoğlu'na 'Kanal İstanbul' soruşturması!, 2020). Merkezi yönetim ise çed raporu, imar planları ve yapılan açıklamalarla projeye ilgili görüşlerini sık sık belirtmiş olup Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı tarafından 25.06.2021 tarihinde proje ile ilgili üzerinde durdukları konularla ilgili açıklamaların bulunacağı belirtilen <https://kanalistanbul.gov.tr> sitesi açılmıştır. Site dahilinde projenin amacının İstanbul Boğazı'nın geçişlerin zor olduğu bir su yolu olduğu, teknolojik gelişmeler ile birlikte gemi boyutlarının büyümesi, boğazdan geçen tehlikeli madde taşıyan gemi sayısında artış olduğu ve bunun İstanbul Boğazı üzerinde risk oluşturduğu belirtilmektedir. Ayrıca boğazdan geçen gemilerin bekleme miktarlarının uzunluğuna dikkat çekilmektedir. Bu doğrultuda projenin amacının, İstanbul Boğazı'nın tarihi ve kültürel yapısını korumak, boğaz trafiği azaltarak boğaz güvenliğini sağlamak, ulus ötesi geçişlere açık yeni bir deniz yolunun açılması ve afet riskine karşı yeni bir barınma alanının açılması olarak belirlendiği görülmüştür (URL 1, 2022). Bunun üzerine 26.06.2021 tarihinde ise İBB tarafından da projeye karşı görüşleri içeren kanal.istanbul sitesi açılmıştır. Bu iki sitede proje ile ilgili merkezi ve yerel yönetimin aynı konular üzerinden her ortamda savundukları projenin etkilerinin değerlendirildiği görülmektedir. Merkezi yönetim site dahilinde, imar planlarında ve yapılan açıklamalarda öncelikli olarak projenin ekonomik katkılarına vurgu yaparken yerel yönetim beklenenin aksine proje üzerinden ekonomik kazançta sağlanamayacağı, projenin ekonomik, toplumsal ve ekolojik etkilerinin altından kalkılamaz bir hal alacağına dikkat çekmektedir. Yerel yönetim ile yapılan görüşmede proje ile ilgili her ölçekteki planın askı süreleri içinde incelenip değerlendirilerek görüşlerin İstanbul Valiliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü'ne itiraz olarak iletildiği fakat hiçbir itiraza cevap verilmemesi sebebiyle itirazları savunmak üzere davalar açıldığı ve bu davaların devam ettiği öğrenilmiştir. Ayrıca çed raporu ve İstanbul İli Arnavutköy İlçesi 1. Etap 540 Konut ve 8 Adet Dükkan İnşaatları ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi ve İstanbul İli Arnavutköy İlçesi 2. Etap 485 Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi ihaleleri dava süreçlerinin de devam ettiği öğrenilmiştir (İBB, 2022). Ayrıca görüşmede proje ile inşa edilecek alanların yaklaşık 70 milyon m<sup>2</sup>'lik gelişme konut alanı içeren iki milyon kişiyi barındıracak üst gelir grubuna hitap edecek bir emlak projesi olduğu, sadece bu alanlardaki emlak değerinin yaklaşık 60 milyar doları bulacağı bu sebeple projenin inşa edilmesi için merkezi yönetimin ısrar etmesindeki nedenin beklenen yüksek ekonomik getiri olduğu vurgulanmıştır. Buna ek olarak projenin kazanan gruplarının

ihale alan şirketler ve gayrimenkul yatırımcıları olduğu ancak projenin sebep olacağı çevresel tahribatlar sebebiyle aslında projeden herkesin zarar göreceği belirtilmiştir (İBB, Kişisel Görüşme, 2022).

İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanı Gürkan Akgün'e göre Türkiye'deki planlama sisteminin değişimi ile İstanbul'un mega projeler üzerinden siyasi güç ve mali kaynak sağlama aracına dönüşen bir kent haline gelmiştir. Bu süreçte uluslararası sermaye ile birlikte alınan kararların kentin bütüncül planlarıyla aralarında çelişkiler oluşmasına sebep olmuştur. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın kurularak kentin yaklaşık %70'inde plan yapma yetkisi verilmesiyle merkezi yönetimin plan süreçlerine katılması ve kentin mevcutta birçok kurum tarafından parçacıl projeler ile planlaması sebebiyle oluşan yetki çatışması içerisinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nı en önemli aktör haline getirmiştir. Akgün'e göre özellikle 2010'lu yıllardan itibaren yerel yönetimler, kentleri planlar aracılığı ile finansal kaynak yaratma alanı olarak görmüştür (Akgün ve Öktem Ünsal, 2022). Türk Planlama Sistemi'nin geline nokta işlerliğini kaybetmiş olduğu ve İstanbul'da mevcut ÇDP'nin yapılan farklı kurumlar tarafından hazırlanan parçacıl projeler ile geçerliliğini kaybetmesine sebep olmuştur. Akgün (2022), planlama sisteminin işlerliğinin sağlanması için yukarıdan aşağı organize edilmiş yeni bir planlama sisteminin oluşması gerektiği ve bu süreçte merkezi ve yerel yönetimlerin bir arada hareket etmesi gerektiği vurgulamıştır. Ancak Kanal İstanbul Projesi sürecine bakıldığında merkezi ve yerel yönetim arasında bir işbirliği olmadığı görülmektedir. Ayrıca planlamanın yapılaşma koşullarının nasıl arttırılabileceğine yönelik kullanılmakta olduğu ve mevzuatında bu planların meşruiyetinin sağlanması açısından kullanıldığına değinmiştir. Kanal İstanbul Projesi'nin finansmanında planlar ile bölgenin imara açılması ve oluşacak olan imar rantı gelirleri ile projenin finanse edilmesi olarak kurgulandığı görülmektedir. Tam olarak fizibilitesinin sunulmayan projenin proje alanının yanı sıra kuzey ormanlarının imara açılmasına da yol açması beklenmektedir (Akgün ve Öktem Ünsal, 2022). Ayrıca Akgün'e göre üst gelir grubuna konut üretiminin sağlanacağı beklenen proje ile Katar ve Çin vb. ülkelerden para aktarımı sağlanması hedeflenmektedir. Ülkede her dönemde farklı grupların çıkarlarının korunması adına planlama sistemi kullanılmış olup projede de büyük bir kesimin faydasını içermemesi sebebiyle demokrasi krizi oluşmuştur. Başkanlık sistemi ile siyasetin işlerliğinin azalması ve yerel yönetim aracılığı ile toplumun itirazlarını dile getirememesi sebebiyle de bu demokrasi krizi proje üzerinden derinleşmektedir

(Akgün ve Öktem Ünsal, 2022). Bu çerçevede ortaya çıkan Kanal İstanbul Projesi toplumun çoğunluğu tarafından destek sağlayamamış olup zaman ilerledikçe aldığı destekte azalmaktadır. Ayrıca doğal alanların tahribatını içeren bu projeye karşı mücadelede büyümeye başlamıştır. İstanbul'un yaklaşık %7'sini yapılaşmaya açmayı hedefleyen bu proje rasyonel bir proje olmadığı ve beklenen finansal getiriyi de sağlayamayacağı vurgulanmıştır (Akgün ve Öktem Ünsal, 2022). Çevre Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Utku Fırat'a göre Kanal İstanbul Projesi üzerinden projenin kanunlara uygun olarak hazırlanmadığı, projeye uygun kanunlar hazırlanmaktadır. Proje alanının toplumsal yapısına bakıldığında proje ile bölge halkının ihtiyaçlarına yönelik kararlar alınmadığı aksine bölgeye nitelikli nüfusun yerleşmesinin hedeflenmesiyle projenin emekçi sınıfı dışladığı görülmektedir (Fırat vd., 2022).

2019 seçimleri sonrası dönemde yerel seçimler öncesindeki dönemin aksine meslek odaları ve yerel yönetim projeye karşı olmaları açısından benzer görüşler bildirmişlerdir. Bir arada çalıştay düzenledikleri ve proje hakkında bilgi, belge paylaşımı yapabildikleri öğrenilmiştir (Giritlioğlu, Kişisel Görüşme, 2022). Şehir Plancılar Odası adına Pelin Pınar Giritlioğlu ve Mimarlar Odası adına Esin Köymen ile yapılan görüşmelerde odaların yerel yönetimle benzer olarak çed raporuna ve her ölçekteki imar planına, Mimarlar Odası'nın ayrıca Tarihi Odabaşı ve Dursunköy köprülerinin taşınması ihalesinde köprülerin nereye taşınacağıyla ilgili koruma kararı alınmadan ihaleye çıkarıldığı sebebiyle dava açtıkları öğrenilmiştir. Ayrıca Çevre Mühendisleri Odası'nda çed raporu ve projenin çevresel etkilerinin üzerinde durdukları raporlar yayınlamış olup proje alanına giderek projenin etkilerini anlatmışlardır. Buna ek olarak TMMOB tarafından proje hakkında açılan davalara taraf olmuştur (Fırat vd., 2022). Odalar ile yapılan görüşmelerde bağımsız bir yargının bulunmadığını düşünmeleri sebebiyle şimdiye karar olumlu sonuçlanan bir davanın olmadığı ve devam eden davalarında olumsuz sonuçlanacağı beklentisi olduğu görülmüştür. Giritlioğlu (2022), süreçte kanalla ilgili bir adım atılmadan, çed raporu askıdayken imar planlarının yapılmasından ve çed raporu halk katılım toplantısına halkın büyük bir bölümünün girememesinden dolayı planlama hiyerarşisine ve hukuka aykırı hareket edildiği görüldüğü belirtilmiştir. Ayrıca planların son aşamada ilk plana göre farklılıklar içermesi sebebiyle yeniden çed raporu hazırlanması gerektiği ve projenin 3. Havalimanı, 3. Köprü projeleri ile entegre bir proje olması sebebiyle entegre çed

raporuna ihtiyaç olduğu vurgulanmıştır. 6306 sayılı kanun gereğince gerçekleştirilmeye çalışılan projenin hukuki, ekolojik, planlama ilke ve esasları açısından sakıncalar taşımasının yanı sıra projede lojistik, turizm vb. alanların önerilmesinin projenin afet riski amacından uzak bir emlak projesi olduğunu açık bir şekilde ortaya koyduğundan bahsedilmiştir (Giritlioğlu, Kişisel Görüşme, 2022). Ayrıca 2019 seçimleri sonrasında İBB'nin sadece Kanal İstanbul Projesi'nde değil Boğaziçi ve Adalar vb. alanlarda yasal düzenlemeler hazırlanarak yetkisiz hale getirildiği vurgulanmıştır. Projenin planlama hiyerarşisine ve plan yapım tekniklerine aykırı düzenlemeler içermesi sebebiyle proje üzerinden, bugünün siyasi sisteminde plancılarının birer tekniker konumuna geldiği, doğrudan siyasi kararların mekanda hayata geçtiği ve planlarında buna aracılık ettiğinin görüldüğünden bahsedilmiştir. Ayrıca projenin kazananlarının ilk başta bölgede yer alan mülk sahipleri görünecek olmasına rağmen yerlerinden edilecek olmaları ve projenin ekolojik etkileri sebebiyle Trakya ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin yaşam kalitesi açısından kötü etkileneceğinin beklendiği belirtilmiştir (Giritlioğlu, Kişisel Görüşme, 2022). Mimarlar Odası adına Esin Köymen ile yapılan görüşmede 2019 seçimleri sonrasında yerel yönetimin Kanal İstanbul Çalıştayı'nı düzenleyerek bilimsel sonuçlar doğrultusunda projeye karşı bir tavır sergilerken iktidarın ise her ortamda kim ne derse desin proje gerçekleştirilecek söyleminin arkasında durmaya devam ettiği belirtilmiştir. Ayrıca ülkede yarı başkanlık sisteminin uygulanmaya başlamasıyla birlikte yasama ve yürütme organlarının cumhurbaşkanına bağlandığı ve cumhurbaşkanı tarafından kanun hükmünde kararname ile kararlar alınmaya başlandığına dikkat çekilmiştir. Bu süreçte karar verme ve uygulama organları tek bir kişiye bağlandığı ve bu sistem ile birlikte yargı süreçleri üzerinde de cumhurbaşkanlığı etkide bulunmaya başladığı vurgulanmıştır (Köymen, Kişisel Görüşme, 2022). Köymen (2022), Kanal İstanbul sürecinde plan yapma ve onama yetkisine sahip olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın da bu süreçte bir kanun hükmünde kararname ile kurulduğu ve bu kurumun günümüzde plan yapmaktan ruhsat vermeye kadar birçok alanda yetki sahibi olduğu üzerinde durulmuştur. Görüşmede bu dönemde iktidarın, kendisi ile aynı siyasi partinin yönettiği belediyelere sınırsız yetki verirken 2019 yerel seçimleri sonrasında büyükşehir belediyelerinin iktidar tarafından kaybedilmesi ile belediyelerin yetkilerini kısıtlamak için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nı belediyelerin yerine koymaya başladığına dikkat çekilmiştir (Köymen, Kişisel Görüşme, 2022). Ayrıca Kanal İstanbul Projesi sürecinde 2019 seçimleri öncesinde merkezi ve yerel

yönetim bir arada hareket ederken 2019 seçimleri sonrası yerel yönetimin başka bir partiye geçmesi ve projeye karşı tutum göstermesi ile iktidar ve yerel yönetim arasında bir çatışma ortamı yarattığı sonucuna varılmıştır. İstanbul’la ilgili merkezi yönetim tarafından yapılan çalışmalarda belediye yönetiminin davet edilmediğine de şahit olunduğu belirtilmiştir. Başkanlık sistemi ile geline bu noktada birçok kurumun vasıfsızlaştırılarak çalışamaz hale getirildiğine dikkat çekilmiştir. Köymen’e göre süreçte hazırlanan planlarda, planlama ilkelerinden uzaklaşarak iktidar ve yakın çevresinde yer alan grupların çıkarlarının gözetildiği bir sistem ortaya çıkmış planlamada bir araç haline getirilmiştir (Köymen, Kişisel Görüşme, 2022). Proje hakkında devam eden süreçte ise 28.10.2022 tarihine gelindiğinde Cumhurbaşkanı tarafından Adalet ve Kalkınma Partisi’nin 2023 seçimleri vaatleri arasında Kanal İstanbul Projesi, 2011 yılı seçim beyannamesinde olduğu gibi tekrardan vaatler arasında duyurulduğu görülmüştür (Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın ‘Türkiye yüzyılı’ açıklamasında neler öne çıktı, 2022). Bu açıklama üzerine karşıt görüşlere rağmen siyasi zeminde de projeden vazgeçilmediği ve çalışmaların devam ettiği anlaşılmıştır.

### **3.7 Bölüm Sonucu**

Türkiye’de 2000’li yıllar sonrasında ortaya çıkan krizlere cevap olarak inşaat sektörüne ağırlık verilmiştir. Bu dönemde İstanbul, stratejik konumu, tarihi, doğal, fiziki vb. özellikleri sebebiyle öne çıkmış olup yoğun bir şekilde inşaat faaliyetlerine ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Kentte merkezi hükümet tarafından ardı ardına birbiri ile bağlantılı olarak hala yürürlükte olan kenti bütüncül bir şekilde ele alan çevre düzeni planına aykırı olarak kenti parçalı bir şekilde ele alan mega projeler ortaya atılmıştır. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi de bu dönemde ortaya atılmıştır. Merkezi yönetim tarafından İstanbul Boğazı’ndaki gemi trafiğini azaltmak, boğazdan geçen tehlikeli gemi sayısını azaltmak amacıyla Marmara Denizi ve Karadeniz arasında İstanbul Boğazı’na alternatif olarak üretilmiş olup proje ile merkezi yönetim, uluslararası ağlara eklenerek turizm, lojistik, teknoloji vb. alanlarda gelişme sağlamayı hedeflemiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2019). Ayrıca proje alanı rezerv yapı alanı ilan edilerek İstanbul’un deprem riskine karşılık deprem riskli alanlardan bu alana aktarım sağlanacağı amaçlanmıştır. Bu dönemde merkezi yönetim tarafından Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kurularak bu alanda yetkili hale getirilmiştir. Bu adımla İstanbul’un plan yapma süreçlerinde yetkili kurumlara biri daha eklenerek İstanbul

Büyükşehir Belediyesi'nin yetki alanları bir kez daha parçalanarak merkezileştirilmiştir. Ancak bu dönemde yerel yönetimin merkezi yönetimle aynı siyasi parti tarafından yönetiliyor olması sebebiyle 2011-2019 yılları arasında merkezi ve yerel yönetim proje süreçlerinde bir arada hareket etmiştir. Bu süreçte ardı ardına çıkarılan kararlar ile tarım, orman, mera alanlarının yapılaşmaya açılması için adımlar atılmıştır. Bölgede yer alan mera alanlarının mülkiyeti TOKİ'ye devredilmiştir. Projede bir arada hareket eden kurumlar merkezi hükümetin elindeki TOKİ, İBB, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı haline gelmiştir. Ayrıca bu dönemde ülkenin yönetim sisteminin Başkanlık Sistemi olarak değişmesi ile merkezi hükümetin plan süreçlerine etki etmesinde kolaylık sağlamıştır. Bu dönemde kurumlar tarafından proje ile ilgili yapılan açıklamalar sebebiyle birçok mülk el değiştirmiş ve mülk değerlerinde artış yaşanmıştır. 2019 seçimleri ile birlikte yerel yönetimin projeye karşı konumda yer alan bir siyasi parti yönetimine geçmesi sonucunda seçimler öncesinde planlar İBB tarafından hazırlanırken seçim sonrası planlar hızlıca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından çıkarılmıştır. Yerel yönetimin işbirliği protokolünden çıkması ve meslek odaları, bilim insanları vb. kişi ve kurumlarla bir arada projenin olumsuz etkilerinin ortaya konulması amacıyla çalıştay düzenlemesi, projeye ilgili karşıt görüşlerini ifade ettiği açıklamaları sebebiyle projenin planlama süreci merkezi ve yerel yönetim arasında bir çatışma ortamı haline gelmiştir. Yerel yönetim proje karşıtı ifadelerde bulunmaya devam ederken merkezi yönetim ne derselerse desinler inadına yapacağız ifadeleriyle kanal inşa edilmeden çevresindeki Yenışehir alanının imar planı süreçleri tamamlanmaya çalışılmıştır. Projenin her ölçekteki planı parçacıl bir şekilde kentin geleceğine eklenirken her biri birçok kez değişikliğe uğramıştır. Planlama bölgesi 6306 sayılı kanun gereğince rezerv yapı alanı olarak ilan edilmesine rağmen planlarda afet riski ile ilgili alınacak önlemler ve çalışmalar tanımlanmamış olup planlarda sıkça ekonomik büyümenin, turizm, teknoloji, lojistik sektörlerinde gelişmenin, küresel ağlara eklenmenin hedeflendiği görülmektedir (Giritlioğlu, Kişisel Görüşme, 2022). Ayrıca planlar uygulanmadan yapılan plan değişiklikleri ile planlarda hedeflenen teknoloji, lojistik vb. alanların kaldırılması, 2-5 kat aralığında yatay mimari önerilmesine rağmen ticaret alanlarında 14 kat yapılaşmaya izin verilmesi, özel proje alanlarına genel yapılaşma koşullarına aykırı olarak yüksek yapılaşma hakkı verilmesi ve sayılarının artırılması planların kendi içerisinde çelişkiler barındırmasına, planların ilk hedeflerinden uzaklaşmasına ve planlama alanının neredeyse tamamının konut alanlarından oluşan bir alan haline gelmesine



sebepler olmuştur. Ayrıca parselasyon planlarının askı süreçlerinde malik vb. bilgilerin gizlenmesi, bazı taşınmazların bulunduğu bölgelere çok uzak alanlara taşınması ve planlama bölgesinde bazı bölgelerde çelişkili yapılaşma koşulları bulunması yerel yönetim ve meslek odaları tarafından dikkat çekmiştir. Yerel yönetim, plan süreçleri, proje duyurulduktan sonra bölgedeki taşınmazların hızlı bir şekilde el değiştirmesi ve değer artışı yaşamaları doğrultusunda projenin bir kanal inşaa etme amacından çok bölgede mülk satın alan maliklere bölgeyi imara açma taahhüdü içermesi sebebiyle projenin gerçekleştirilmesi için ısrar edildiğini savunmuştur. Ayrıca projede önerilen nüfusun aksine bölgeye çok daha yüksek oranda nüfusun yerleşeceği ve kanalın inşaa edilebilmesi için duyurulan maliyetin çok üstünde bir finansmana ihtiyaç olacağına dikkat çekmiştir (İBB, 2020). Ayrıca Türkiye genelinde yapılacağı duyurulan sosyal konut alanlarının bir kısmı proje güzergahında kalmakta olup bu alanlar için parselasyon planları tamamlanmadan ihale süreçleri başlamıştır. Plan yapma tekniklerine aykırı bir şekilde plan süreçlerinin devam ettiği görülmekte olup ilk olarak 2011 yılında seçim beyannamesinde duyurulan projenin 2023 yılı seçim beyannamesinde tekrardan duyurulması ile merkezi yönetimin proje ile ilgili ısrarının devam ettiği dikkat çekmektedir.



#### 4. DEĞERLENDİRME

Neoliberalizm uygulanmaya konulduğundan beri birçok alana etki ederek kentlerin sosyomekansal yapılarını değişime sürüklemiştir. Devlet, yeniden ölçeklendirilerek sermaye gruplarının krizlerinin aşılması amacıyla düzenleyici yasalar çıkaran otoriter bir konuma yerleşmiştir. Dünya’da ortaya çıkan bu neoliberal otoriterleşme devlet içerisinde siyasallaşmanın azalması, yürütmenin özgürleşmesi ve yargının siyasallaşması şeklinde kendini göstermiştir (Güzelsarı, 2019). Kamu hizmetlerinin zayıflatılarak özelleştirilmesi ile piyasa odaklı yönetim modeli neoliberalizmin en önemli konusu haline gelmiştir. Bu model dahilinde sermaye gruplarının yaşadığı krizlerin aşılmasında yapılan düzenlemelerin dayanakları bazı durumlarda sonuçları ile çelişebilmektedir. Ayrıca neoliberalizmin yerelleşme ideolojisi, uygulamada ülkelerin özelliklerine göre değişebilmekte olup bazı ülkelerde piyasa odaklı yapılan düzenlemeler ile yetkiler merkezileşerek merkezi ve yerel yönetimlerin yetki sınırlarının çakışmasına sebep olmuştur (Şahin, 2018). Bu süreçte kentler en önemli yatırım alanları haline gelirken merkezi ve yerel yönetimlerin elinde planlama kurumları en önemli araç haline gelmiş kent yöneticileri de girişimciler olarak sürece doğrudan dahil olmuştur. Böylece devlet kurumları ve özel sektör bir araya gelerek kentleri bir arada düzenlemeye başlamıştır (Sönmez, 2015). Planlamanın parçacıl bir hale gelmesiyle kentlerde büyük ölçekli kentsel projeler uygulanmaya başlanmış, devletler ulusal ve uluslararası sermayeyi kendine çekme yarışına bu projelerle dahil olmuşlardır. Türkiye’de neoliberalizm sonrası birçok farklı kurumla birlikte planlama sürecinin merkezileştirildiği görülmektedir. Bu süreçte merkezi hükümet yetkilerini yerele devretmek yerine yetki alanını genişleterek farklı kurumlar ile birlikte planlama sürecine doğrudan dahil olmuştur (Eraydın, 2012). Marksist düşünürler tarafından neoliberal kentsel gelişme politikalarının kapitalist ekonomide çıkan krizlere kentsel alanlara müdahale ederek cevap arandığı üzerinde durmuşlardır (Eren, 2017). Türkiye’de de bu doğrultuda kentlere 2001 ve 2008 ekonomik krizlerine cevap olarak neoliberalizmin etkisinde emlak eksenli ekonomi modeli tercih edilerek müdahale edilmiştir. İstanbul’un sahip olduğu stratejik konumu, doğal, tarihi vb. özellikleri bu süreçte öne çıkan kent olmasına sebep olmuştur. Kent yıllarca kent yöneticileri tarafından emlak eksenli projelerle dönüştürülmüştür. Ancak kent en yoğun dönüşümünü 2008 krizi sonrası yaşamıştır. Özellikle 2011 seçimleri sonrası OHAL dönemi ve 2017 referandumuyla cumhurbaşkanlığı yönetim sistemine geçilmesi

neoliberal otoriterleşmenin güçlenmesine ve merkezi yönetimin elinde sermaye grupları ile yönetim halinde kentler finansal kaynak sağlama aracı haline gelmiş ve birçok yeni mekânsal karar alınmıştır. Bu dönemde AKP hükümeti tarafından birçok mega proje seçim beyanamesi ile duyurulmuş birçoğu hayata geçirilmiştir. Bu projeler neoliberal planlama dinamikleri doğrultusunda kentin hala yürürlükte olan 2009 çevre düzeni planına aykırı hükümler içermesinin yanı sıra parçacıl planlar ile sonradan kentin gelecek planlarına dahil edilmişlerdir. Bu dönemde birçok kurumun İstanbul'da plan yapma yetkisine sahip olması ve hazırlanan parçacıl planlar ile planlama dağınıklaşarak düzensizleştirilmiş, piyasa çıkarları ve siyasi etkiler doğrultusunda hareket eden bir araç haline gelmiştir. Planlama yetkileri birçok kurumun elinde parçalanarak merkezileşmiştir. Bu dönemde ortaya atılan Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi, ölçeği, beklenen etkileri ve tartışmalı planlama süreci ile dikkat çeken bir konu olmuştur. Projenin ortaya atılmasından itibaren birçok yeni düzenleme yapılarak plan süreçleri merkezi yönetim tarafından yönlendirilmiştir. Bu süreçte ilk olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın kurulması ve diğer rezerv yapı alanları ile birlikte bu alanda yetkili kılınması İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yetki sınırlarının bir kez daha parçalanmasına sebep olmuştur. Projenin ortaya atıldığı 2011 yılı ve 2019 yerel seçimleri arasındaki dönemde merkezi ve yerel yönetimin aynı siyasi parti tarafından yönetiliyor olması sebebiyle plan yapma yetkileri yerel yönetime verilmiş olup merkezi ve yerel yönetim süreçte bir arada hareket etmiştir. Bu dönemde birçok düzenleme çıkarılarak proje alanında yer alan tarım, mera, orman alanlarının yapılaşmaya açılması için adımlar atılmıştır. Projenin duyurulması itibariyle bölgede yer alan taşınmazlar yoğun bir şekilde el değiştirerek değer artışı yaşamıştır. 2019 seçimlerinde farklı bir siyasi partinin yerel yönetimi ele geçirmesiyle birlikte İstanbul'da birçok alanda büyükşehir belediyesinin yetkileri kısıtlanmıştır. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nde ise yerel yönetimin karşıt tutumu, bu yöndeki söylemleri ve 2018 yılında imzalanan işbirliği protokolünden geri çekilmesi ile birlikte merkezi ve yerel yönetim karşı karşıya gelmiştir. Merkezi yönetim tarafından Çevre ve Şehircilik Bakanlığı birçok alanda yetkilendirilerek belediyenin yerine koyulmaya çalışılmıştır. 2019 seçimleri sonrasında bakanlık tarafından projenin planları hazırlanarak askıya çıkarılmış ve her ölçekteki plan birçok kez plan değişikliği yaşamıştır. Kentin hassas ekosistemleri üzerinde yapılaşmaya sebep olacak projenin merkezi yönetim tarafından hazırlanan planlarında, raporlarında ve yapılan açıklamalarda dünya üzerinde uygulanan mega projeler ile benzer olarak sıkça

ekonomik açıdan büyüme sağlayacağı üzerinde durulmasına rağmen ekolojik etkilerinin göz ardı edildiği görülmüştür. Yerel yönetimin ise meslek odaları ve bilim insanları ile yaptığı ortak çalışmalar ile sıkça projenin ekolojik, ekonomik, toplumsal vb. alanlarda olumsuz etkileri üzerinde çalışmalar yapmış bunu her ortamda dile getirmiştir. Ayrıca projenin finansmanının bahsedilenin çok üzerinde olacağı ve ekonomik faydalarının bahsedilenden daha düşük olacağı üzerinde durmuştur. Proje bu yönüyle de dünya üzerinde uygulanan mega projeler ile ortak özellik taşımaktadır. Bu dönemde yerel yönetim ve meslek odaları proje ile ilgili birçok alanda dava açmıştır. Köymen (2022), açılan bu davaların birçoğunun olumsuz sonuçlandığı ve yargının Başkanlık Sistemi dolayısıyla bağımsız olmadığı düşünülmesi sebebiyle diğer davalarında olumsuz sonuçlanacağı beklentisi olduğu belirtmiştir. Ayrıca projenin planlarında ilk ortaya atılmasında etkili olan afet riski ile ilgili bir çalışmanın olmaması, sıkça üzerinde durulan turizm, teknoloji, lojistik alanlarında gelişme beklentisi ile önerilen fonksiyonların ardı ardına çıkarılan plan değişiklikleri ile kaldırılması planların çelişmesini ortaya koymaktadır. Parselasyon planlarında da mülkiyet bilgilerinin gizlenmesi, taşınmazların buldukları yerlerden çok farklı alanlara taşınması gibi sorunlar bulunmaktadır (Giritlioğlu, 2022). Bölgede birçok mülkün el değiştirdiği ve sıkça Arap sermayesinin bu mülklere talebinin bulunduğu gündeme gelmiştir. Yerel yönetim tarafından yapılan açıklamalarda bu projenin ortaya atılması ile bölgede birçok mülkün el değiştirmesi ve buna bağlı olarak değer artışı beklentisi olan mülk sahipleri sebebiyle projenin inşa edilmesinde ısrar edildiği vurgulanmıştır (Güvemli, 2022).

Proje dahilinde kanalla ilgili herhangi bir çalışma olmamasına rağmen çevresindeki Yenişehir alanı için imar planlarının büyük çoğunlukta tamamlanmış olması ve Toki tarafından bölgede parselasyon planları yapılmadan ihalelerin yapılması ve bazılarında sözleşme imzalanmasından kanal inşa edilmese bile 2009 çevre düzeni planında da sıkça İstanbul'un ekolojik hassasiyet taşıyan alanları olarak belirtilen bu alanın yapılaşma baskısı ile karşı karşıya kalmasına sebep olacağı görülmektedir. Böylece Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin neoliberal ekonomi politikaları doğrultusunda ortaya atılmasıyla devletin girişimci özellikleri benimseyerek sermaye grupları ile birlikte kente müdahalesi olarak karşımıza çıkmaktadır. 2011 yılı sonrasında ortaya atılan Kanal İstanbul Projesi ve diğer mega projeler üzerinden yetkilerin parçalanarak farklı kurumlar aracılığıyla merkezileştiği görülmektedir. Özellikle 2019 seçimleri

öncesinde iktidarın kendi yönetimindeki yerel yönetimlerle bir arada sürece dahil olmasına rağmen 2019 seçimleri sonrası yerelde güç kaybetmesiyle merkezileşmenin derinleştiği görülmüştür. Projenin mega projelerle ortak olarak sermaye gruplarının çıkarları doğrultusunda inşa edilmesi çalışmalarının yanı sıra sosyal konut alanlarının önerilmesi, ekonomik büyüme gibi vaatler ile toplumun her kesiminden destek sağlanmaya çalışılmaktadır. Ayrıca 2008 kriz döneminde olduğu gibi mevcut ekonomik kriz sebebiyle iktidarın oy kaybetmesine bağlı olarak projenin devasa boyutları, mega özellikleri ve seçim beyannamelerinde sıkça bahsedilmesi sebebiyle bir siyasi destek sağlama konusu olarak karşımıza çıkmaktadır. Böylece Kanal İstanbul Projesi üzerinden mega projelerin iktidarın siyasi güç mücadelesinde kaynak olarak kullanıldığı ve iktidarın desteğini yitirdikçe gücün yeniden inşasını mega projeler ile sağlamaya çalıştığı görülmektedir. Piyasa odaklı olarak birçok yasal ve yönetsel düzenlemenin yapıldığı bu projede neoliberal otoriterleşmenin derinleştiği, merkezi yönetimin projeyi gerçekleştirmedeki ısrarı ve buna karşılık yerel yönetimin karşıt tutumuna devam etmesi, planlamanın kamusal yapısı zayıflatılarak araç haline getirilmesinden planlama kurumlarının ekonomik, siyasi çıkarlar ve planlama ilkeleri arasında bir çatışma ortamı içerisinde planları hazırladığı görülmektedir.

## KAYNAKLAR

- **Acar, Ö.** (2019). Neoliberal Politikaların Kentsel Planlamaya Etkisi: Ankara Çeper Alanı Üzerinden Bir Değerlendirme, *Mimarlık* 408, 28-32.
- **Akbulut, A.** (2019). *Küreselleşme Ve Neoliberal Kentleşmenin Çevresel Sürdürülebilirlik Üzerindeki Etkisinin Kapalı Konut Siteleri Üzerinden İncelenmesi*. (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- **Akgün, G. Ve Öktem Ünsal, B.** (2022). *Söyleşi: İstanbul'un Değişen Planlama Gündemi*, Ercan, F ve Tezer, T. (Der) Kanal İstanbul Projesi'ndeki Türkiye içinde, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- **Akyol Altun, D.** (2008). Yeni Yaşam Tarzları: Kapalı Konut Yerleşkeleri, *DEÜ Mühendislik Fakültesi Fen Ve Mühendislik Dergisi*, Cilt: 10 Sayı: 3, 73-83.
- **Allmendinger, P. ve Haughton, G.** (2013). The Evolution and Trajectories of English Spatial Governance: 'Neoliberal' Episodes in Planning. *Planning Practice & Research*, 28(1), 6-26.
- **Ataay, F. ve C. Kalfa** (2009) *Neoliberalizmin Krizi ve AKP'nin Yükselişi*, N. Mütevellioğlu ve S. Sönmez (der.) Küreselleşme, Kriz ve Türkiye'de Neoliberal Dönüşüm içinde, İstanbul Bilgi Üniversitesi yayınları, İstanbul.
- **Bahçeci, H. I.** (2017). Neoliberalizmin Kentsel Mekândaki Tezahürü Olarak Kentsel Dönüşüm, *Journal of International Management, Educational and Economics Perspectives* 5(1) 36-47.
- **Bal, E.** (2011). *Türkiye'de 2000 Sonrası Neoliberal Politikalar Çerçevesinde İmar Mevzuatındaki Değişimler Ve Yeni Kentleşme Pratikleri: İstanbul Örneği*. (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- **Balaban, O.** (2012). The negative effects of construction boom on urban planning and environment in Turkey: Unraveling the role of the public sector. *Habitat International* 36. 26-35.
- **Balçık, S.** (2022, 7 Mart). Danıştay, Kanal İstanbul kapsamındaki ihaleyi iptal etti: 'Hukuksuzluk ortaya çıktı'. *Cumhuriyet Gazetesi*, <https://www.cumhuriyet.com.tr/siyaset/danistayin-kanal-istanbul-kapsamindaki-ihaleyi-iptal-etti-hukuksuzluk-ortaya-cikti-1913764> adresinden erişilmiştir.

- **Binali Yıldırım'dan Kanal İstanbul uyarısı.** (2021, 10 Mayıs). *NTV Haber*, [https://www.ntv.com.tr/turkiye/binali-yildirimdan-kanal-istanbul-uyarisi,J-Tr\\_j62DU-wsBLwQytRqg](https://www.ntv.com.tr/turkiye/binali-yildirimdan-kanal-istanbul-uyarisi,J-Tr_j62DU-wsBLwQytRqg) adresinden erişilmiştir.
- **Cılız, E.** (2021). *İstanbul'un Kuzeyinde Gelişen Mega Projelerin Kentsel Mekana Yansıması*. (Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- **Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın 'Türkiye yüzyılı' açıklamasında neler öne çıktı?.** (2022, 28 Ekim). *Cumhuriyet Gazetesi*, <https://www.cumhuriyet.com.tr/siyaset/erdoganin-turkiye-yuzyili-aciklamasinda-neler-one-cikti-1997337> adresinden erişilmiştir.
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2019). *İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Raporu*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2020a). *İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Raporu*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2020b). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 1. Etabına İlişkin Nazım İmar Planı Raporu*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2020c). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 1. Etabına İlişkin Uygulama İmar Planı Raporu*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2020d). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 2. Etabına İlişkin Nazım İmar Planı Raporu*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2020e). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 2. Etabına İlişkin Uygulama İmar Planı Raporu*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2020f). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 3. Etabına İlişkin Nazım İmar Planı Raporu*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023



- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2020g). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 3. Etabına İlişkin Uygulama İmar Planı Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021a). *İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021b). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 1. Etabına İlişkin Revizyon Nazım İmar Planı Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021c). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 1. Etabına İlişkin Revizyon Nazım İmar Planında Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Nazım İmar Planı Değişikliği Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021d). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 1. Etabına İlişkin Revizyon Uygulama İmar Planı Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021e). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 1. Etabına İlişkin Revizyon Uygulama İmar Planında Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Uygulama İmar Planı Değişikliği Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021f). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 2. Etabına İlişkin Revizyon Nazım İmar Planı Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021g). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 2. Etabına İlişkin Revizyon Nazım İmar Planında Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Nazım İmar Planı Değişikliği Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021h). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 2. Etabına İlişkin Revizyon Uygulama İmar Planı Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023

- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021ı). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 2. Etabına İlişkin Revizyon Uygulama İmar Planında Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Uygulama İmar Planı Değişikliği Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021j). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 3. Etabına İlişkin Revizyon Nazım İmar Planı Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021k). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 3. Etabına İlişkin Revizyon Nazım İmar Planında Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Nazım İmar Planı Değişikliği Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021l). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 3. Etabına İlişkin Revizyon Uygulama İmar Planı Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.** (2021m). *İstanbul İli Rezerv Yapı Alanı (Kanal İstanbul Projesi) 3. Etabına İlişkin Revizyon Uygulama İmar Planında Askı İtirazları Kapsamında Yapılan Uygulama İmar Planı Değişikliği Raporu.* Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Web Sitesi. <https://istanbul.csb.gov.tr/> Erişim tarihi: 01.01.2023
- **Çobanyıldız Öztürk, P.** (2017). İstanbul'da (Mega) Projeler ve Kentsel Değişim. *Mimarist Dergisi*, 2017/1, 47-55.
- **Doç. Dr. Pelin Pınar Giritlioğlu.** (2022). Şehir Plancılar Odası Kişisel Görüşme. İstanbul.
- **Ekrem İmamoğlu'na 'Kanal İstanbul' soruşturması!.** (2022, 25 Ekim). *Sözcü Gazetesi*, <https://www.sozcu.com.tr/2020/gundem/son-dakika-ekrem-imamogluna-kanal-istanbul-sorusturmasi-6127272/> adresinden erişilmiştir.
- **Emlakçı 1,** (2023). Kişisel Görüşme. İstanbul.
- **Emlakçı 2,** (2023). Kişisel Görüşme. İstanbul.
- **Eraydın, A.** (2012). Contradictions in the Neoliberal Policy Instruments: What Is the Stance of the State?, Eds. Tuna Taşan Kok, Guy Beaten (der.), *Contradictions of Neoliberal Planning*, 61-78, Springer.
- **Ersoy, M.** (2012). *Kentsel Planlama Kuramları.* <http://www.melihersoy.com/wp-content/uploads/2012/04/9-340.pdf>

- **Ersoy, M.** (1989). Tarihsel Perspektif İçinde Türkiye'de Merkezi Yönetim-Yerel Yönetim İlişkileri. ODTÜ MFD, (9:1) 45-66.
- **Ersoy, M.** (2011). Yerelden Ulusala Merkezileşerek Aynılaştan Planlama Anlayışı, "Planlamayı Düşünmek" kurultayı, 13-14 Mayıs 2011.
- **Esin Köymen.** (2022). Mimarlar Odası Kişisel Görüşme. İstanbul.
- **Firidin, E.** (2004). Değişen Paradigmalar Ekseninde Kent Planlamaya Yeni Yaklaşımlar, *Planlama 2004/2*. 44-50.
- **Flyvbjerg, B.** (2014). *What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview*. *Project Management Journal* (45), 6-19.
- **Fırat, U. Vd.** (2022). *Söyleşi: Meslek Odaları İstanbul Kanalı'na Hayır Diyor Mega Projelerin İstanbul'u*, Ercan, F. ve Tezer, T. (Der) Kanal İstanbul Projesi'ndeki Türkiye içinde, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- **Geniş, Ş. ve Çelik, Z.** (2012). Neoliberalizm ve Kentsel Eşitsizlikler, *İdeal Kent Araştırma Dergisi*, 7, 5-9.
- **Geray, C.** (1973). Kent Planlaması Konusunda Merkez ve Yerinden Yönetim İlişkileri, *Amme İdaresi Dergisi*, Cilt 6, Sayı 4.
- **Giritlioğlu, P.** (2019). Bir Mega Proje Olarak Kanal İstanbul Üzerine Değerlendirmeler. Çarşamba Seminerleri. <https://www.youtube.com/watch?v=IupG89Naye0&t=217s>. Erişim Tarihi: 30.11.2022.
- **Giritlioğlu, P.** (2021). *Invasive Urbanization And It's Environmental Impacts: İstanbul Case*, Understanding Environmental Policy After Covid-19 (eds: Ömer Uğur, Emre Cengiz), Peter Lang Pub., 201-222.
- **Giritlioğlu, P.** (2022). Bir Planlama ve Ekoloji Sorunsalı Olarak Kanal İstanbul Sunumu.
- **Gordon, I., Brown, B., Buck, N., Hall, P., Harloe, M., Kleinman, M., et al.** (2004). London: competitiveness, cohesion and the policy environment. In M. Boddy & M. Parkinson (Eds.), *City matters* ( 71–92). Bristol: Policy.
- **Güneri, S.** (2013). *Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı'nın Kurulması (644 Sayılı Khk) İle Planlama Yetkilerinin Merkezileşmesi Ve Kent Mekânına Etkileri-Çorlu Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- **Güvemli, Ö.** (2022, 30 Ekim). Kanal İstanbul tapularında 'malikler' gizlendi. *Sözcü Gazetesi*, <https://www.sozcu.com.tr/2022/emlak/tartismali-proje-kanal-istanbul-tapularinda-malikler-gizlendi-6944391/> adresinden erişilmiştir.

- **Güvemli, Ö.** (2022a, 25 Eylül). *Sözcü Gazetesi*, Kanal İstanbul protokolü mahkemelik. <https://www.sozcu.com.tr/2019/gundem/kanal-istanbul-protokolu-mahkemelik-5501066/> adresinden erişilmiştir.
- **Güvemli, Ö.** (2022b, 26 Eylül). *Sözcü Gazetesi*, Kanal İstanbul güzergâhında en büyük araziler 3 Arap şirketine ait. <https://www.sozcu.com.tr/2019/gundem/kanal-istanbul-guzergahinda-en-buyuk-araziler-3-arap-sirketine-ait-5530096/> adresinden erişilmiştir.
- **Güvemli, Ö.** (2023, 1 Ocak). *Sözcü Gazetesi*, Kanal İstanbul manzaralı 716 konut için 763 milyonluk ihale. <https://www.sozcu.com.tr/2022/emlak/son-dakika-kanal-istanbul-manzarali-716-konut-icin-763-milyonluk-ihale-7511713/> adresinden erişilmiştir.
- **Güzelsarı, S.** (2019). Neoliberal Otoriterleşme, Devletin Şirketleşmesi ya da Şirket-Devlet: Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi, *Ayrıntı Dergi*, Sayı 29, s.39-50.
- **Harvey, D.** (1985). The geopolitics of capitalism. Derek Gregory & John Urry (Ed.), *Social relations and spatial structures*. 128–163. Springer. Erişim adresi [http://link.springer.com/chapter/10.1007/978-1-349-27935-7\\_7](http://link.springer.com/chapter/10.1007/978-1-349-27935-7_7).
- **Harvey, D.** (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford, New York: Oxford University Press.
- **Işık, O ve Pınarcıoğlu M.** (2009). *Nöbetleşe yoksulluk: Sultanbeyli örneği* (7. Baskı). İstanbul: İletişim Yayınları.
- **İBB.** (2009). *1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*. İBB Resmi Web Sitesi. <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/arsiv/> . Erişim Tarihi: 01.01.2022
- **İBB.** (2020). *Kanal İstanbul Çalıştayı*. <https://kanal.istanbul/ana-sayfa/yayinlar/> . Erişim Tarihi: 05.05.2022
- **İBB** (2022). Kişisel Görüşme. İstanbul.
- **İBB, Kanal İstanbul protokolünden çekildi, 1 milyar liralık 37 arazisini kurtardı.** (2022, 25 Eylül). *Cumhuriyet Gazetesi*, <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/ibb-kanal-istanbul-protokolunden-cekildi-1-milyar-liralik-37-arazisini-kurtardi-1710916> adresinden erişilmiştir.
- **İşte Erdoğan'ın çılgın projesi: Kanal İstanbul.** (2021, 10 Mayıs). *Hürriyet Gazetesi*, <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/iste-erdoganin-cilgin-projesi-kanal-istanbul-17648284> adresinden erişilmiştir.
- **Karaismailoğlu: Kanal İstanbul projesinin maliyeti ilk baştaki hesaplamalardan daha fazla.** (2022, 25 Ağustos). *Birgün Gazetesi*, <https://www.birgun.net/haber/karaismailoglu-kanal-istanbul-projesinin->

maliyeti-ilk-bastaki-hesaplamalardan-daha-fazla-403893 adresinden erişilmiştir.

- **Kanal İstanbul'da yetki tüm Kadir Topbaş'ın.** (2022, 5 Mayıs). *Yeni Akit Gazetesi*, <https://www.yeniakit.com.tr/kart/haber/kanal-istanbulda-yetki-tum-kadir-topbasin-52351.html> adresinden erişilmiştir.
- **Kanal İstanbul yok, tapu yok ama konut ihalesi var.** (2022, 20 Ağustos). *Yeniçağ Gazetesi*, <https://www.yenicaggazetesi.com.tr/tokiden-kanal-istanbula-hayali-toplu-konut-ihalesi-kanal-istanbul-yok-tapu-yok-ama-konut-ihalesi-var-571500h.htm> adresinden erişilmiştir.
- **Kanal İstanbul güzergahındaki arsa fiyatları uçtu.** (2022, 15 Ekim). *Posta Gazetesi*, <https://www.posta.com.tr/ekonomi/kanal-istanbul-guzergahindaki-arsa-fiyatlar-uctu-2233452> adresinden erişilmiştir.
- **Kanal İstanbul için ilk temel atıldı.** (2022, 18 Aralık). *NTV Haber*, [https://www.ntv.com.tr/galeri/ekonomi/kanal-istanbul-icin-ilk-temel-atildi,bON-cyBeUkqSq7-30LA5hQ/Di9NXC\\_er0e9earpmHUqyA](https://www.ntv.com.tr/galeri/ekonomi/kanal-istanbul-icin-ilk-temel-atildi,bON-cyBeUkqSq7-30LA5hQ/Di9NXC_er0e9earpmHUqyA) adresinden erişilmiştir.
- **Kanal İstanbul için ilk ihale yapıldı.** (2023, 1 Ocak). *NTV Haber*, <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/kanal-istanbul-icin-ilk-ihale-yapildi,sPTRR2vCOK2leGysrzNrxw> adresinden erişilmiştir.
- **Kanal İstanbul projesinin kazananı müteahhitler.** (2023, 10 Ocak). DW Türkçe, <https://www.youtube.com/watch?v=uyWdH2gwDt0&t=535s> adresinden erişilmiştir.
- **Lauria M. ve Long M.** (2017). Planning Experience and Planners' Ethics, *Journal of the American Planning Association*, 83:2, 202-220.
- **Lefebvre, H.** (2014), *Mekânın Üretimi* (Çev. Işık Ergüden), Sel Yayıncılık, İstanbul.
- **Loftman, P. ve Nevin, B.**, 1995. Prestige Projects and Urban Regeneration in the 1980s and 1990s: a review of benefits and limitations, *Planning Practice and Research*, 10/3-4, 299-315.
- **McGuirk, P.** (2007). The political construction of the city-region: Notes from Sydney. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(1), 179–187.
- **Oğuz, Ş.** (2016). Yeni Türkiye'nin Siyasal Rejim, Yeni Türkiye? Kapitalizm, Devlet, Sınıflar, Der. Tolga Tören - Melehat Kutun, SAV, İstanbul, 81-126.
- **Öktem, B.** (2005) Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekanı Dönüştürmedeki Rolü: Büyükdere-Maslak Aksı, H. Kurtulus (Der) İstanbul'da Kentsel Ayırışma, Bağlam, İstanbul.

- **Öktem, Ü.** (2011). İstanbul'da Neoliberal Kentleşme Modelinin Sosyo-Mekansal İzdüşümleri. *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi* No:44. 23-40.
- **Öktem Ünsal, B.** (2021a). Siyaset ve Sermayenin Baskısı, Mesleki İlkeler ve Belediyelerde Çalışan Plancılar, *Tasarım Kuram Dergisi*, 17(33): 176-190, doi: 10.14744/tasarimkuram.2021.89166.
- **Öktem Ünsal, B. Ve Aksümer, G.** (2021). Türkiye'deki Serbest Planlama Bürolarının Coğrafyası: Mekansal ve Sektörel Analiz, *Planlama Dergisi*, doi: 10.14744/planlama.2021.18942.
- **Öktem Ünsal, B.** (2021). (b). Türkiye'nin İnşaat Eksenli Büyüme Modeli ve Şehir Plancıları. *Ölçü Dergisi*, 14-17.
- **Özcan, Ü.** (2000). İmar Mevzuatının ve Kentsel Toprak Mülkiyetinin İrdelenmesi, TODAİE Yerel Yönetimler Araştırma ve Eğitim Merkezi Yerel Temsil Araştırması, Ankara.
- **Özden, P.** (2013). *Üst Ölçekli Planlamadan Proje Yaklaşımına: Planlamanın Değişen Yüzü*, içinde Mimari ve Kentsel Koruma, İstanbul: Yem Yayınevi, pp.75-98.
- **Özkan Eren, M.** (2017). *2000-2017 Yılları Arasında Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Siyaseti; Kartal Sanayi Alanı Dönüşümü Vakası*. (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- **Penpecioglu, M.** (2013). Büyük Ölçekli Kentsel Projeler, Mekanın Üretimi ve Neo-Liberal Hegemonya: İzmir Örneğinde Karşılaştırmalı Bir Araştırma, *Megaron*, 8(2): 97-114. Doi: 10.5505/MEGARON.2013.87597.
- **Sager, T.** (2011). Neo-liberal urban planning policies: A literature survey 1990–2010, *Progress in Planning*, 76, 147–199.
- **Şahin, S. Z.** (2018). Neoliberal Yeniden Ölçeklenme Etkisi Altında Türkiye'de Kentleşme Politikasının Dönüşümü, *Alternatif Politika*, Özel Sayı, 1-30.
- **Şahintepelilere 'Kanal İstanbul' sürgünü.** (2022, 25 Aralık). *Cumhuriyet Gazetesi*, <https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/sahintepelilere-kanal-istanbul-surgunu-1925862> adresinden erişilmiştir.
- **Scott, A.** (2001). *Global city regions*. New York: Oxford University Press.
- **Sönmez, Ö.** (2015). *Türkiye'de 1980 Sonrası Planlamanın Kurumsal Değişim Süreci Ve Mekansal Etkileri: Trakya Bölgesi Örneği*. (Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- **Swyngedouw, E., Moulaert, F. ve Rodriguez, A.** (2002). Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the

New Urban Policy. *Antipode*. Cilt 34 , Sayı 3, 542-577, <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00254>.

- **Şengül H. T.** (2009). Planlama paradigmalarının dönüşümü üzerine eleştirel bir değerlendirme, In. M. Ersoy (Eds.). *Kentsel Planlama Kuramları*. (pp.59-113), Ankara: İmge Kitabevi.
- **Şengül, T.** (2000). Radikal Kent Kuramları Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme: Alternatif Bir Yaklaşım Doğru, *Amme İdaresi Dergisi*, c.33, sayı:1, s. 27-58.
- **Tarakçı, S. Ve Türk, Ş.** (2021). Kentsel Yenileme ile İlgili Yasal Düzenlemelerde Takdir Yetkisinden Gelen Esneklikler, *Planlama Dergisi*, 414–427, doi: 10.14744/planlama.2021.65707.
- **Taşan Kok, T.** (2012). Introduction: Contradictions of Neoliberal Urban Planning, Eds. Tuna Taşan Kok, Guy Beaten (der.), *Contradictions of Neoliberal Planning*, 1-19, Springer.
- **Taşan Kok, T. ve Eraydın, A.** (2014). State Response to Contemporary Urban Movements in Turkey: A Critical Overview of State Entrepreneurialism and Authoritarian Interventions. *Antipode*, 1–20, doi: 10.1111/anti.12042.
- **Taşkın, V.** (2016). *Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekana Ve Mimarlığa Etkisi: İstanbul Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- **Tekeli, İ.** 1992. Dünya Kenti İstanbul. *Görüş*, Kasım, 55-61.
- **Theodore, N., Peck, J. ve Brenner, N.,** Neoliberal Kentçilik: Kentler ve Piyasaların Egemenliği (Çev. Şerife Geniş), *İdeal Kent Araştırma Dergisi*, Sayı 7, 21-37.
- **The World Bank Annual Report**, August, 1994
- **Thornley, A. ve Newman, P.** (1996). International competition, urban governance and planning projects: Malmo, Birmingham and Lille. *European Planning Studies*, 4(5), 579–593.
- **TMMOB Çevre Mühendisleri Odası.** (2020). *Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi Teknik Raporu 2*. TMMOB Çevre Mühendisleri Odası Web Sitesi. [https://www.cmo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=101492&tipi=91&sube=2](https://www.cmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=101492&tipi=91&sube=2) . Erişim Tarihi: 02.10.2021.
- **Torlak, S. E.** (2002). İmar Yasalarının Gelişimi Üzerine Düşünceler, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, Cilt 11, Sayı 3, s.58-69.
- **TOKİ'nin sosyal konut projesinden Kanal İstanbul çıktı: Hayal tacirliği yapıyor.** (2022, 14 Eylül). *Yeniçağ Gazetesi*,

<https://www.yenicaggazetesi.com.tr/tokinin-sosyal-konut-projesinden-kanal-istanbul-cikti-578305h.htm> adresinden erişilmiştir.

- **Türkten, F.** (2023, 1 Ocak). Kanal İstanbul protokolünün iptali istemiyle açılan dava reddedildi. *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/kanal-istanbul-protokolunun-iptali-istemiyle-acilan-dava-reddedildi/1691490> adresinden erişilmiştir.
- **Ulaştırma Bakanlığı.** (2019). *Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*. [https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBUL\\_NIHAICEDRAPORU.pdf](https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBUL_NIHAICEDRAPORU.pdf) . Erişim Tarihi: 01.01.2020
- **URL 1.** Kanal İstanbul Projesi. <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 01.01.2021.
- **URL 2.** Kanal İstanbul Kamu Bilgilendirme Platformu: <https://kanal.istanbul/> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 19.09.2021.
- **URL 3.** Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Resmi Sitesi: <https://www.csb.gov.tr/> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 19 Eylül 2021.
- **URL 4.** <https://csb.gov.tr/bakan-kurumdan-kanal-istanbul-imar-planlari-iptal-edildi-haberlerine-iliskin-aciklama-bakanlik-faaliyetleri-35206> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 20.11.2022.
- **URL 5.** <https://www.ibb.istanbul/arsiv/36460/ibb-kanal-istanbul-icin-yargi-surecini-baslat> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 20.11.2022.
- **URL 6.** <https://www.ibb.istanbul/arsiv/37947/imamoglu-sazlidede-beton-kanal-gerceğini-an> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 10.10.2022.
- **URL 7.** <https://kanal.istanbul/bir-virus-gibi-yayilacak/> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 05.10.2022.
- **URL 8.** <https://a.toki.gov.tr/ihale-tarihleri> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 20.12.2022
- **URL 9.** <https://www.emlakkonut.com.tr/tr-TR/kanal-istanbul%E2%80%99u-tum-dunya-yakindan-izliyor> adresinden alındı. Erişim Tarihi: 01.01.2023
- **Uyanıker Kırbaş, F.** (2017). *Neoliberalizmin Kent Üzerindeki Sosyo Mekânsal Etkisi: Ankara Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- **Uyanıker, G. (2020).** *Neoliberal Ekonomi Politikalarının Planlama Kurumsal Yapılandırmasına Etkisi: Konut Arsa Geliştirme Süreci Bağlamında Bir Analiz*. (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.



- **Uzunçarşılı Baysal, C.** (2017). Mega Projelere Genel Çerçeveden Bakmak, *Mimarist Dergisi*, 2017/1, 36-43.
- **Yalçınan, M. C., Çalışkan, Ç. O., Çılın, K.** (2014). İstanbul Dönüşüm Coğrafyası. A. Bartu Candan, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* (s. 47-70). İstanbul: Metis Yayınları.
- **Yeşilbağ, M.** (2016). Hegemonyanın Harcı: Akp Döneminde İnşaatı Dayalı Birikim Rejimi. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*. 71 (2), 599-626.
- **Yılmaz Bakır, N.** (2013). Kentsel Proje Kavramı Ve Gelişim Süreci, *Avrasya Terim Dergisi*, 1 (2): 74 – 82.
- **WWF Türkiye.** (2018). *Kanal İstanbul Projesi'nin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi*. <https://www.wwf.org.tr/?9720/yakanalyaistanbul>. Erişim Tarihi: 12.12.2021.



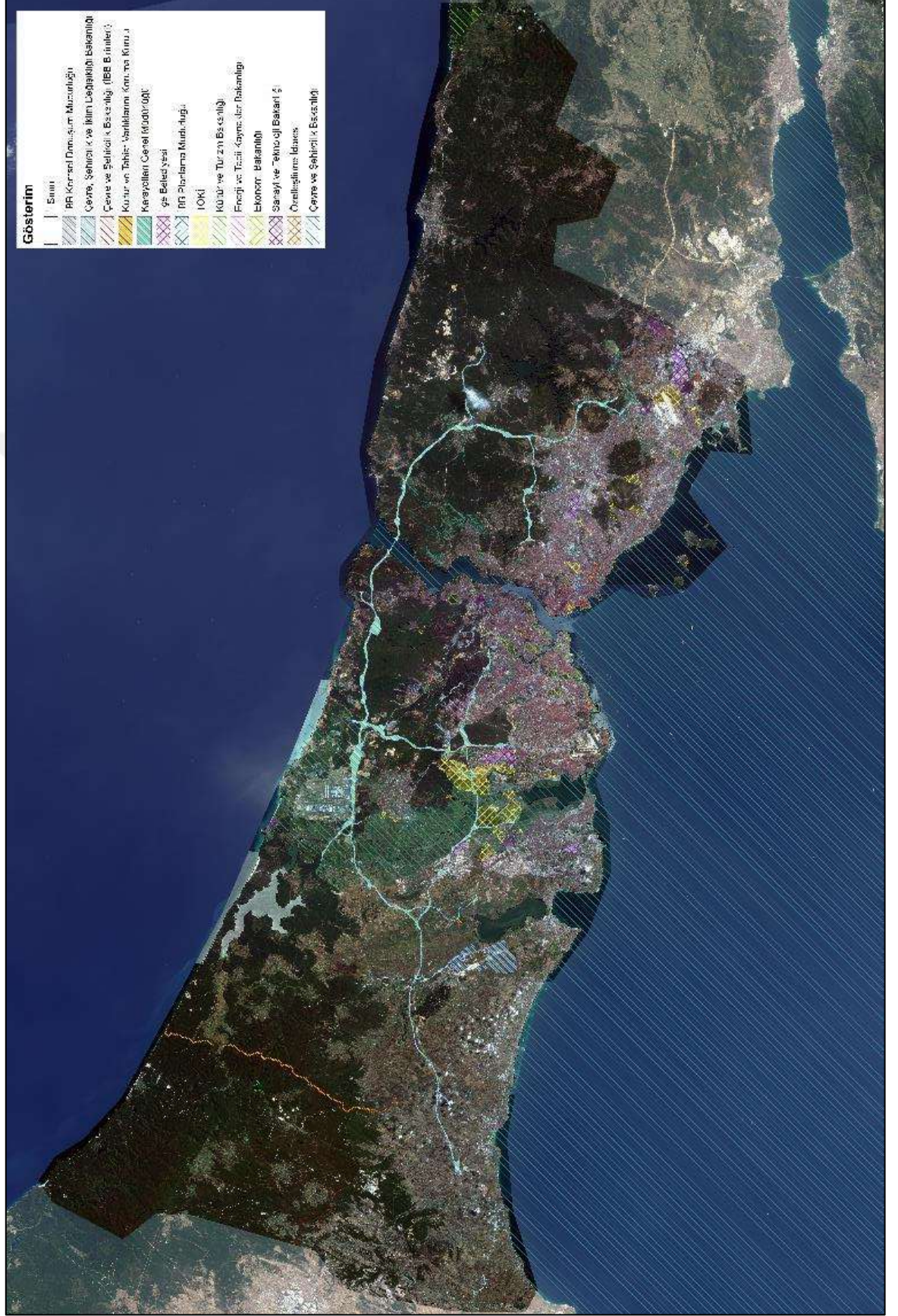
## **EKLER**

### **EK A: İSTANBUL'DA MEVCUT DURUMDA KURUMLARIN PLAN YETKİ SINIRLARI HARİTASI**





## EK A



Şekil A.1 : İstanbul'da Mevcut Durumda Kurumların Plan Yetki Sınırları (İBB, 2022)

