



# İSTANBUL İSTANBUL OLALI BÖYLE İHANET GÖRMEDİ !

"Bugün kent kavramı bizim için ne anlama geliyor? Onları kent olarak yaşamamızın gittikçe zorlaştığı şu günlerde, kentlere, son bir aşk şiiri gibi bir şey yazdığımı düşünüyorum. Belki de kent yaşamının kriz noktasına yaklaşmaktayız ve 'Görünmez Kentler', yaşanmaz hale gelen kentlerin kalbinden doğan bir rüya. Metropollerin tamamını bloke ederek zincirleme zararlar doğurabilecek büyük teknolojik sistemlerin çekiciliğinden konuşulduğu kadar, doğal ortamın yıkımından da aynı süreklilikle konuşuluyor. Çok büyük kentlerin yaşadığı kriz doğanın yaşadığı krizin diğer yüzüdür." (Görünmez Kentler / İ. Calvino)

Gezi parkı direnişi henüz kitleselleşmemişken 29 Mayıs'ta (2013) parkta forumlar hayata geçirilmeye başlamıştı. Orada dile getirilen görüşlerden biri de AKP'nin 3. Havaalanı ve 3. Boğaz Köprüsü sevdasıyla (!) İstanbul'un kuzeybatısında girişeceği doğa tahribatının engellenmesine yönelik mücadele çağrısıydı. Aynı gün Başbakan Tayyip Erdoğan 3. Köprü temel atma töreninde, ısrarla, niyetlerinden

vazgeçmeyeceklerini ilan ediyordu. Ertesi ve daha ertesi günler gelişip serpilerek ülke geneline yayılan ve sekiz gencin yaşamını yitiren onlarcasının yaralandığı Haziran direnişi, AKP'nin Taksim'de Gezi parkında başlatmak istediği Topçu Kışlası ve AVM inşaatını geri püskürttü ancak 3. Havaalanı ve 3. Köprü inşaatları ve 'çığır' projelerinden Kanal İstanbul her türlü sağduyulu ve bilimsel muhalefete karşın İstanbul'un su havzalarından kuzey ormanlarına dek uzanarak şehre hayati bir darbe vurmak üzere.

Yıllardır toplumsal muhalefetin dile getirdiği öngörüler ne yazık ki bir bir gerçekleşiyor. İstanbul Boğazı üzerine yapılan her köprü, kentin ulaşım sorununu azaltmadığı gibi aksine kendi trafiğini yaratarak araç sayısını, trafiği, hava kirliliğini daha da artırıyor. Karayolu ağırlıklı ve özel araç sahipliğine dayalı taşımacılık, mevcut sorunları çözmek yerine daha da içinden çıkılmaz bir hale sokuyor. İstanbul'un dokunulmaması gereken doğal yaşam alanları birer birer inşaat sektörünün bitmek tükenmek bilmeyen hırslarının beslediği rant alanları haline dönüştürülüyor.



3. Köprü projesinin geçeceği Arnavutköy-Karaburun aksı, Durusu (Terkos), Çatalca bölgesinden Trakya'ya bağlanacak. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan haritaya göre, Kanal İstanbul da kuzeyde Karadeniz kıyısında Yeniköy'den başlayarak, güneye doğru Başakşehir üzerinden geçip, Küçükçekmece gölü ile Marmara denizine inecek. Çevre ve Şehircilik Bakanlığının talimatıyla hazırlatılan Yeni İstanbul (Kanal İstanbul) projesine göre, Yeniköy-Sazlıdere Barajı- Arnavutköy- Başakşehir- Küçükçekmece hattında, 44 kilometre uzunluğunda olacağı belirtilen Kanal İstanbul çerçevesinde 325 bin dönüm alan üzerine iki şehir; 3. Havalimanı aksında dev bir liman, Airport City'nin yanı sıra kanalın iki yanında lüks konut ve rezidanslar, finans merkezleri, villalar ve eğitim alanları yapılacak. Kanal İstanbul ÇED raporlarında "projenin inşaat çalışmaları sırasında çıkacak 5 milyar metreküp hafriyatın havaalanı projesi dolgusunda" kullanılacağı belirtiliyor.

Sağcı muhafazakâr hükümetlerin bu İstanbul sevdası (!) yeni değil. 1950'lerden itibaren Başbakan Adnan Menderes'in tutkulu imar hareketleri İstanbul'un altını üstüne getirmişti. Şehrin dokusunu tahrip eden, daha çok trafik sorunlarının çözülmesine yönelik, plansız programsız yollar açılmasına ya da mevcut yolların genişletilmesine dayalı uygulamalarla ortaya çıkan; Sirkeci-Ataköy sahil yolu, Vatan ve Millet Caddeleri, Barbaros Bulvarı, Aksaray Meydanı, Dolmabahçe-Karaköy arası, Salıpazarı liman tesisleri döneme damgasını vurduğu gibi, hesapsız kitapsız harcamalarla ekonomik çöküşü de hızlandırdılar.

## İKİNCİ YIKIM DALGASI

İstanbul'un maruz kaldığı ikinci yıkım dalgası, Bedrettin Dalan'ın İstanbul Belediye Başkanlığı döneminde görüldü. 1983'de iktidara gelen ANAP'ın Belediye Başkanı olarak 12 Eylül cunta

yönetiminden de aldığı destek ve güçle, İstanbul'u yeni Hong Kong yapma heveslisi, vizyon sahibi (!) Dalan, çoğu kez yasaları zorlayarak, hatta delerek, Haliç'i dümdüz etmesiyle, Boğaziçi ve Haliç kıyı yollarıyla, Tarlabası yıkımlarıyla, Beton Canavar olarak anılan ve sonradan 16 katı yıkılan Park Otel, Gökkafe (Süzer Plaza), Swissotel, Conrad Oteli ve Levent-Maslak gökdelenleri ile adını şehrin imar tarihine yazdırmış oldu.

Sözüm ona kendinden önceki liberal hükümetlere tepki olarak doğan ve kendisini 'muhafazakar demokrat' olarak tanımlayan AKP iktidarı ise Cumhuriyet tarihinde görülmedik bir şekilde özelleştirme ve serbestleştirme politikalarının en sadık, en pervasız uygulamacısı oldu.

Kıyı Kanunu'nda ve ilgili yönetmeliklerde yapılmak istenen değişiklikleri, 'Dubai Kuleleri' 'Galataport', 'Haydarpaşa Garı Projesi' gibi girişimlerle birlikte değerlendirmekte yarar var. Bir anlamda yerel yönetimlerde doğal varlıkların yalnızca ekonomik getirisini ön plana çıkaran projeler geliştirilmekte, yürütme ve yasama düzeyinde ise söz konusu girişimlerin yasal ve yönetsel dayanakları oluşturulmak istenmektedir.

AKP iktidarı, tek yöneticisi Tayyip Erdoğan'ın belediye başkanlığı dönemiyle serpilip geliştiği ve bir zamanlar Anadolu'da dillere pelesenk olmuş "Taşı toprağı altındır" sözünü yeniden canlandırıp, Ortadoğu başta olmak üzere yurtdışına da yayan ve büyük bir iştihayla karşılanan İstanbul'u, ülkenin bu en göz önündeki kentini, yerli ve yabancı girişimcilere peşkeş çekmekle ve başta kendisi olmak üzere bu durumdan nemalandırdıklarıyla varlığını sürdürmeye çalışıyor.

## KÖPRÜDEN GEÇTİ İSTANBUL

### 3. KÖPRÜ

1950'li yıllardan bu yana kentiçi ulaşım politikalarında izlenen yol; karayolu yatırımcılığını temel alan, özel araç kullanımını teşvik eden, deniz ve raylı ulaşımaya dayalı toplu ulaşımın düşük pay ve sınırlı yatırımla neredeyse ihmal edildiği bir süreç izledi. Bu politikalar, İstanbul'un genel yapısının gelişiminde hep belirleyici bir rol oynadı. 1950'lere kadar deniz ve demiryolunun da teşvik ettiği, Marmara denizi kıyılarında şekillenen kentsel gelişim, ulaşımında karayolunun ağırlık kazanmasıyla birlikte daha yayılcı bir hal aldı.

Özellikle, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü ve



çevre yollarının yapılması ile köklü bir değişimin girdabına giren kent, gerek nüfus, gerekse arazi kullanım yapısı bakımından yoğunlaşarak daha kuzeye yönelmeye başladı. Kentin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kentiçi ulaşım ağının omurgası haline gelerek nüfus ve istihdam dengesinde önemli değişikliklere yol açtı.

Boğaziçi Köprüsünün yapılmasından sonra bir yıl içinde, boğazı geçen taşıt sayısı yüzde 200 artarken yolcu sayısındaki artış sadece yüzde 4 olarak gerçekleşti. Sonraki on yıl içinde özel otomobil sayısındaki yüzde 230'luk artışın sağladığı hareketlilik, kentin merkezden uzak kesimlerinin yerleşime açılmasını hızlandırmış ve bu da köprünün iki yaka arasında insan odaklı geçişler için değil, araç geçişlerine yarar sağladığını ortaya çıkarmıştı.

1988'de transit trafiğin kentin daha kuzeyine taşınması amacıyla yapılan ikinci boğaz köprüsü (FSM) ve TEM bağlantı yollarıysa kentin kuzeyindeki içme suyu kaynakları, orman alanları, su havzaları, kırsal yerleşimler ve tarım alanları üzerindeki yapılaşma baskılarını artırmasının yanı sıra, özellikle yasal sorunlarla şekillenen yeni yerleşim alanlarının gelişmesinde en önemli itici güç oldu. Bunu takip eden 10 yılın sonunda, TEM boyunca uzanan ve köprü bağlantılarıyla beslenen yerleşim alanlarından; Gaziosmanpaşa'nın nüfusu 360 bin, Ümraniye'nin nüfusu 305 bin kadar artmış, 1989'da Ümraniye'ye bağlı bir yerleşim olan Çekmeköy'ün nüfusu aynı dönemde 13.500'den 37.500'e, Kartal'a bağlı bir belde olan

Sultanbeyli'nin nüfusu 82.000'den 175.000'e, Gaziosmanpaşa'ya bağlı Arnavutköy'ün nüfusu ise 21.000'den 37.500'e yükselerek yeni ilçeler oluşmuş, Beykoz, Sarıyer ve Eyüp ise nüfusları 45-70 bin arasında artan ilçeler olarak öne çıkmışlardır.

1987-2006 yılları arasında, araçlarla yapılan yolculuklarda özel otomobiller ve servis araçlarının paylarındaki artışa rağmen; otobüs ve deniz ulaşımı kullanımındaki düşüşler ve raylı sistemlerin payındaki yüzde 1'in bile altındaki artış, 2. köprünün kent içi trafiğine olan temel etkilerinin 'özel araç sahipliğini artırmak' ve 'boğaz geçişlerinde toplu ulaşımın önemini azaltmak' şeklinde olduğunu göstermektedir.

**Yıllardır toplumsal muhalefetin dile getirdiği öngörüler bir bir gerçekleşiyor. İstanbul Boğazı üzerine yapılan her köprü, kentin ulaşım sorununu azaltmadığı gibi aksine kargaşayı çoğaltarak; araç sayısını, trafiği, hava kirliliğini daha da çok artırıyor.**

İstanbul'da nüfus artışı yılda yüzde 4, özel otomobil sahipliğindeki artış ise yılda yüzde 16'dır. Buna göre, mevcut eğilimin devam etmesi halinde bu talebi karşılamak için 2020 yılında 7 köprü, 2040 yılında ise 70 köprü gerekecektir.

İstanbul'un, bugüne kadar süren yanlış kentsel gelişim politikaları ve uygulamalarını belirli oranda giderecek daha dengeli ve sürdürülebilir bir gelişim için üzerinde neredeyse ilgili tüm bilim dallarında uzman akademisyenlerin de hemfikir olduğu 2 temel adımı atması gerekmektedir.

**1.** İstanbul'un tüm yaşam kaynakları (ormanlar, su havzaları ve tarım alanları) kuzeyde olduğundan, bu alanların ve Boğaziçi'nin korunması için kentin büyüme yönü kuzeyden çıkarılıp, Marmara denizi kıyılarını izleyen, doğu-batı eksenine çevrilmelidir.

2. Boğaz geçişlerini en aza indirecek arazi kullanımı-ulaşım ilişkisi kurgulanmalıdır. Bu da, iki yaka arasında daha dengeli bir nüfus ve istihdam yapısı oluşturularak, özellikle Anadolu yakasından iş amaçlı boğaz geçişlerini en aza indirecek, iki yaka arasındaki bağımlılıkların ortadan kaldırılmasını sağlayacak çok merkezli bir arazi kullanım politikasına geçilmelidir.

Bu görüşler (bütün eksikliklerine karşın) 'İstanbul'un Anayasası' olarak da adlandırılan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında da yer aldığı halde, hep tersi yönde uygulamalar gerçekleştirilmektedir ki 2014 Haziranında temeli atılıp, Kuzey Marmara Otoyolu ve bağlantılarının inşasına başlanan 3. köprü bunun ilk örneklerindedir.

Boğaz köprüsü yapımına gerekçe olarak gösterilen transit trafiğin boğaz geçişlerindeki payı sadece yüzde 2-3 dolayındadır ve bu pay, yeni bir transit ulaşım odaklı köprü yapımını gerektirmeyecek derecede düşüktür. İkinci köprü'nün (FSM) de transit trafiğin kuzeye-kent dışına taşınması gerekçesiyle yapıldığı, ancak bugün kent içi ulaşım hizmet eder durumda olduğu ve kentsel yerleşim alanlarının kuzeye yönelmesine zemin hazırladığı düşünüldüğünde, bugün yeni bir köprü yapımı konusunda aynı gerekçenin gerçekçi ve kente yararı olmadığı açıktır.

Anadolu ve Avrupa yakaları arasında köprü geçişleri yüzde 81'lik, deniz yoluyla yapılan boğaz geçişleri ise yüzde 19'luk bir paya sahiptir. Köprülerdeki araç kompozisyonu içerisinde trafik sıklığının esas nedeni olan özel otomobillerin payı yüzde 82 iken, bu otomobillerin taşıdığı yolcu sayısı sadece yüzde 24 oranındadır. Boğaziçi

köprüleri üzerinden geçen araçların yüzde 90'ı yolcuların yüzde 37'sini taşıırken, geri kalan yüzde 63'lük yolcuyu ise yüzde 10'luk toplu ulaşım araçları taşımaktadır.

Öte yandan Marmaray, zirve saatte tek yönde 75.000 yolcu taşıma kapasitesine sahipken, uygulama süreci devam eden İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi iki yaka arasında bir günde Marmaray'ın 4 saatte taşıyabileceği yolcu sayısından daha azını taşıyacaktır.

Marmaray Projesi toplu ulaşım odaklı ve raylı sistemlere dayalı olmasıyla ön plana çıkarken; sahil yoluna mevcut şerit sayısını -tek yönde dört şerit olacak biçimde- artırarak bağlanan İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi ise Tarihi Yarımada'ya ek trafik yükü getirecek olması, sözleşmede garanti edilen miktarda araç geçişi olmadığında, eksik kalan geçiş ücretinin devlet kasasından ödenecek olması, boyutları gereği İETT ve ÖHO'ların kullanımına elverişli olmaması ve özel araç kullanımını artırıcı özellikleriyle ön plana çıkmaktadır.

İstanbul'da 1980'den bugüne, motorlu araç ve özel otomobil sayılarındaki artış hızının, kent nüfusundaki artış hızına oranla 5 kat daha fazla olması, son 30 yılın ulaşım yatırımlarının karayolu odaklı ve özel araç kullanımını özendirici bir eğilim içinde olduğunu ortaya koymaktadır.

Boğazın Karadeniz çıkışı civarında Garipçe-Poyrazköy arasında konumlandırılan 3. Köprü Projesinin kentin kuzey kesimleri üzerindeki yapılaşma ve nüfus baskısı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzenleme Planının öngördüğü düşük yoğunluklu (hektar başına 50-100 kişi) yapılaşma

Proje Adı	3. Boğaz Köprüsü
İlgili Kurumlar	Karayolları Genel Müdürlüğü T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Proje Alan Büyüklüğü	59 m. genişlik, 2164 m. uzunluk, 322 m. yükseklik
Proje Türü	Ulaşım
Tanımlanabilen Bütçe	4,5 milyar TL. (Kuzey Marmara Otoyolu ile birlikte)
İnşaat Şirketi	Astaldi Ortak Girişim Grubu İçtaş İnşaat Sanayi Ticaret A.Ş.
Proje Modeli	Yap - İşlet - Devret
Güncel Durum	İnşaatı sürüyor.
Konum	Garipçe ve Poyrazköy arası
Kamuya Açıklanma Tarihi	Nisan 2010
Proje Alanının Çizildiği Kaynak	1/25.000 ölçekli 08.08.2010 tasdik tarihli Kuzey Marmara Otoyolu Planı



önerisi ile birlikte değerlendirildiğinde ortaya çıkacak tablo en iyimser bir bakış açısıyla dahi şöyle olacaktır:

- 2B alanları ve özel orman alanları üzerinden kente eklenecek nüfus; 924.400 kişi,
- Tarım alanları, içinde bulunduğu kırsal alanların yoğunluğuna uygun yapılaşsa dahi kente eklenecek nüfus; 2.419.900 kişi,
- Havza içi yapılaşma baskısının kontrol altına alınamaması halinde kente eklenecek nüfus 226.050 kişi,
- Orman alanlarının da yapılaşma baskısı içine girmesi ve düşük yoğunlukla yapılaşması halinde bile kuzey kesimlere yerleşecek nüfus; 3.773.250 kişi,

Bu durumda kente toplamda 7.343.600 kişilik bir nüfusun eklenmesi söz konusu olacaktır!

**İstanbul, 2. Köprü yapımından sonra elinde kalan son doğal alanlarını da 3. Köprü'nün yapımı ile birlikte tamamen kaybetme riskiyle karşı karşıyadır:**

- Orman içlerinden geçecek olan yeni karayolları, yangın riskini de beraberinde getirecektir. Ayrıca, bütün otoyollarda olduğu gibi, önemli bir sorun da 3. Boğaz Köprüsü güzergâhına bağlanacak ana ve ikincil yollar dahil araçların egzoz gazlarının, kuzey ormanları ve çevresindeki yaban hayatı olumsuz etkilemesidir. Kenarları bariyerle çevrili oto yollar doğrudan yaban hayvanlarının yaşam alanlarını parçalayarak, hayvan türlerinin İstanbul'un kuzeyindeki yayılış alanlarını kısıtlayacaktır. Bunun daha tehlikeli bir sonucu yaban

hayvanlarının yaşam alanlarını terk etmek zorunda kalmalarıdır. Boğazı sürü halinde yüzerek Avrupa yakasından Anadolu yakasına geçmeye çalışan, akıntıya kapılarak Tarabya, Bebek ve Tophane'de karaya çıkan yabandomuzlarını hatırlayalım.

- Kesilen ağaçlar ile orman alanlarının havadaki zehirli karbon çekimi azalacak, baskı altına girecek ormanlar etkinliklerini düşüreceklerdir.

**İstanbul'da nüfus artışı yılda yüzde 4, özel otomobil sahipliği sayısındaki artış ise yılda yüzde 16'dır. Buna göre, mevcut eğilimin devam etmesi halinde bu talebi karşılamak için 2020 yılında 7 köprü, 2040 yılında ise 70 köprü gerekecektir.**

Önerilen 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının her iki yönde 5 km'lik etki kuşağında; İstanbul'daki özel orman alanlarının yüzde 34'ü, orman alanlarının yüzde 46'sı,

2B alanlarının yüzde 38'i, tarım alanlarının yüzde 43'ü yer almaktadır. Fiziki yapılaşmanın -arıtma tesisi yapımı dışında- yasak olduğu su havzalarının mutlak koruma alanlarının yüzde 18'ini kapsayan bu etki alanı içinde, aynı zamanda 29.000 hektarlık doğal SİT alanı da (tüm SİT alanlarının yüzde 45'i) tahrip olma riski taşımaktadır.

## YENİ GÖÇ DALGASI VE KENTLEŞME

Her yeni köprü ve bağlantı yolları ile yaratılan yeni karayolu hareketlilikleri, göç eğilimlerinde itici rol oynayarak, beraberinde izole bir yaşam anlayışına yönelik önemli sosyal sorun alanları yaratmaktadır.

İstanbul'a 1990'ların hemen başında yerleşen bu yeni konut eğiliminde; ulaşım bağlantılarının özel araç sahipliğine

imkân verecek biçimde sağlanması, manzara ve peyzaj gibi çevresel faktörler, dışa kapalı sosyal donatı ve rekreatif etkinlikler imkânlarının sunumu, yer seçiminde artı değer olarak önem taşımaktadır. Bu konut alanlarını pazarlamada



kullanılan ve ayrıcalık olarak öne sürülen özellikler arasında yer alan 'ormanlık alana yakın olma', özellikle orman ve havza alanlarında yapılaşmayı teşvik ederken, kapalı sitelerin neden çeperlerde yer seçtiği konusunu da aydınlatmaktadır.

2. Köprü ve bağlantı yollarının yapılmasından hemen sonra Göktürk ve Çekmeköy yerleşimleri, 2B arazilerinin varlığı ve geniş arazilere ulaşabilme imkânı (tarım arazileri, eski çiftlik alanları, vb.) sundukları için yatırımcıların dikkatini çekerek kapalı sitelerin yoğun olarak bulunduğu, orman karakterini yitirmiş ve toplumsal olarak da parçalanmış alanlar haline geldiler. Her iki yerleşimde de 1990'lara kadar dar gelirli yaşarken, sonradan yapılan kapalı sitelerin getirdiği farklı gelir gruplarının, mevcut yerleşimlerle birbirine değmeden yaşamaya çalışması, sosyal açıdan ayrışmalara ve gerilimlere açık bir zemin yaratmış oldu.

Ayrıca, 3. Köprü ile söz konusu alanlarda başlayacak inşaat faaliyetleriyle beraber altyapı (yol, elektrik, su, doğal gaz şebekesi gibi), toplu taşıma hizmeti (yeni güzergâhlar, yeni araçlar, yeni duraklar, yeni servis noktaları gibi) sağlanacak ve konut, okul, hastane, iş merkezleri ve benzeri yeni fonksiyonlar gelişecektir. Bu durumun sermaye ve iktidar açısından en çekici tarafı, kuzey bölgelerin büyük bir kısmında yapılaşma yasak olduğundan, sıfır değerden (yani yoktan) 350 milyar dolarlık bir pazara ulaşıyor olmasıdır.

Türkiye'nin 2014 bütçesi yaklaşık 200 milyar dolarken, 3. Köprü ve bağlantı yollarının etkileyeceği alan, Türkiye'nin yaklaşık iki yıllık bütçesine karşılık gelen bir pazar açmaktadır. Açılan bu pazar, büyük sermaye gruplarını, krizin oluşturduğu sıkışıklıktan kurtararak, yaşanacak yüksek büyüme oranları ve açılacak iş alanları ile iktidarın da devamlılığını kolaylaştıracaktır.

## UÇTU UÇTU İSTANBUL UÇTU!

### 3.HAVAALANI

İstanbul'un 2009 yılında yürürlüğe girmiş olan 1/100.000'lik Çevre Düzeni Planında 3. Havaalanının yapılması planlanan yer Silivri-Gazitepe olarak belirlenmişti. Kentin anayasası olarak kabul edilen ve 400'ün üzerindeki uzmanın dört yıl çalışarak hazırladıkları Çevre Düzeni Planında, İstanbul'un sürdürülebilir yaşamı için göz ardı edilmemesi gereken en hayati konunun, kentin kuzeye doğru gelişmesinin önlenmesi olduğu belirtilmiştir. Oysa, İstanbul'un 1/100.000'lik Çevre Düzeni Planına bile tümüyle aykırı olarak 3. Havaalanı için Karadeniz kıyısında, Durusu (Terkos) gölünün bitişiğinde yaklaşık 7594 hektar büyüklüğünde bir alan belirlendi. Kuzey ormanları sınırları içinde Yeniköy-Akpınar köyleri arasındaki bu alanın yaklaşık üçte biri meşe ve kayın karışımı doğal ormanla kaplıdır. Toplam ormanlık alan 6172 hektardır. Geri kalan bölümü ise geçmiştir

Proje Adı	3. Havalimanı
İlgili Kurumlar	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı TOKİ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
Proje Alan Büyüklüğü	76.500.000 m <sup>2</sup> (Bağlantı yolları ve diğer inşaatlar hariç)
Proje Türü	Ulaşım
Tanımlanabilen Bütçe	10 milyar 247 milyon euro (maliyet), 22 milyar 152 milyon euro (ihale bedeli)
İnşaat Şirketi	Cengiz - Kolin - Limak - MAPA - Kalyon Ortak Girişim Grubu
Proje Modeli	Yap-İşlet-Devret
Güncel Durum	Eylül ayında meslek odalarının dava açtığı 3. havalimanı imar planı "yapılan itirazların kısmen değerlendirilmesi neticesinde" ufak değişiklikler yapılarak tekrar askıya çıktı.
Konum	Avrupa Yakası - Kuzey İstanbul.
Kamuya Açıklanma Tarihi	Ekim 2010
Proje Alanının Çizildiği Kaynak	05.06.2014 tarihinden onaylanıp ve 17.06.2014 tarihinde askıya çıkartılan "3. Havalimanı Projesine ilişkin hazırlanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı."



plansız, denetimsiz, çoğu zaman da ilkel yöntemler uygulanarak üretim yapılmış ve şimdilerde terkedilmiş kömür ve kum ocağı işletmeleridir.

Yakın zamana kadar bu bölgeye uçaktan bakıldığında görülen manzara, çok sayıda düzensiz tepeler ve çukurlardan ibaretti. Maden işletmelerinden arta kalan çukurlar zaman içinde su ile dolarak yapay göller haline alırken; kömür ve kum işletme atıklarının oluşturduğu tepeler ise ağaçlandırılmış ve böylece doğal yaşamın hızla geliştiği bu alanlar İstanbul halkının özlemini duyduğu mesire alanlarına dönüşmeye başlamıştı. Bölge, bu haliyle daha da geliştirilip, zenginleştirilerek gelecek kuşaklara bırakılabilecekken, şimdi havaalanı inşaatıyla adeta paramparça edilmektedir.

İstanbulluların çoğu, havaalanı yeri olarak seçilip onaylanan bu bölgenin; dünyanın sayılı kuş göç yollarından birinin içinde kaldığını ve yılda bir milyonun üzerinde kuşun buradan geçtiğini ya da Karadeniz kıyısının sis kuşağının bu bölgeyi de kapladığının farkında bile değiller. Üstelik, bölgenin ekolojik yapısı, rüzgâr durumu, proje sahasının büyük bir kısmının orman arazisi olması, bölge halkının geçimini tarım ve hayvancılıkla sağlaması gibi nedenler de bölgenin yapılaşmaya açılmaması gerektiğinin göstergeleri. Havaalanının bu bölgede yapılması, bölgenin ekolojik yapısını bozmakla kalmayacak, İstanbul'un havasının, suyunun, doğal iklim yapısının da bozulmasına, hatta yok olmasına neden olacak.

Diğer taraftan, havaalanı için seçilen bölgenin

jeolojisi ve tektonik yapısı da, bu bölgenin, havaalanı inşaatı için uygun olmadığını gösteren pek çok kanıt sunmakta ve alarm vermektedir. Bunlar; terkedilmiş kömür sahalarında yapay olarak oluşmuş göller ve tepeler; bu topografik engellerin giderilmesi için aşırı miktarda kazı ve dolgu yapılacak olması; göllerin sularının tahliyesi; yüzeysel ve derin heyelanlar, ani oturmalar, sıvılaşma riskleri, yeraltı su seviyesinin belirsizliği; rehabilite edilmeden terkedilmiş kömür ve kil sahalarının durumu, dolgu yapılacak alandaki kod farklılığının 105 metreye ulaşmasıdır.

Planlanan havaalanında uzunlukları 3.500 m ile 4.100 m arasında değişen altı adet pist yer alacak. Pistlerin her biri 60 m genişlikte olup, yanlarında acil inişler için kullanılacak yan yollar, pistler arasındaki bağlantı yolları ve uçakların apron sahasında kullanacakları diğer alanları da eklediğinizde, söz konusu havaalanı sahasının çok büyük bir bölümünün, yukarıda belirtilmiş olan olumsuzluklara sahip zemin üzerinde yapılacağı anlaşılıyor. Bu durumda dolgu oturmasına karşı toleransı sıfır olan pistler ve pistlerle ilişkili diğer alanların, çok ciddi ve telafisi mümkün olmayan stabilizasyon sorunu yaşayacağı açıktır.

Havaalanının inşasında gerekli dolgu malzemesinin temini için öne sürülen çözüm 'Kanal İstanbul'un kazısından çıkacak uygun gercin kullanılacak' olmasıdır. Günümüzdeki dayanakları ile kendi başına bir macera niteliğindeki o projede de maalesef umut yoktur. Zira söz konusu kanal yapılsa bile, ilgili bölgedeki kayaların mineralojik özellikleri gereği, kazıdan

çıkacak malzemenin çok az bir bölümü, havaalanı inşası için gerekli dolgu malzemesi niteliklerini taşıyacaktır.

Havaalanının inşasında dolgunun oluşturulmasında kaya kullanmak tek çözümdür. Peki, bu noktada ne yapılacak? Bir şekilde, çevredeki ormanlarla kaplı kayalık alanlara el atılacak! Yani, Kemerburgaz'ın batısındaki ve Kilyos'un güneybatısındaki ormanlık alanlar ve bu bölgelerdeki kireçtaşlarına... Ancak pirit minerali içeren tortul malzemelerin üzerine serilen ve göl çukurlarına dökülen kireçtaşlarının zaman içinde ayrışıp, yeni çöküntülere neden olması kaçınılmazdır.

Doğaldır ki bu durum İstanbul için sonun başlangıcını tetiklemekten başka bir işe yaramayacak; çünkü tüm bu alanlar, sahip oldukları jeolojik ve jeomorfolojik özellikleri gereği aynı zamanda İstanbul'un son içme ve kullanma suyu kaynaklarının da bulunduğu en önemli yeraltı ve yerüstü suyu havzalarıdır. Karadeniz sahili boyunca Kuzey ormanlarının kapladığı alanlardaki sedimanter kayalar, kırıklı-çatlaklı- boşluklu yapılarından dolayı yeraltı sularının beslenme, dolaşım ve depolanmasını sağlayan önemli akifer kayalarıdır. Bu kayalardan sızan yağış suları Durusu (Terkos), Küçükçekmece ve Büyükçekmece göllerini, kaynakları ve barajları beslemektedir. Benzer şekilde ormanlık alanlarda humuslu üst toprak zonu da gözenekli yapısından dolayı yeraltı sularının kolayca sızması için mükemmel ortamlardır.

Yeraltı suyu havzalarını bekleyen bir diğer tehlike de kentleşme ve beraberinde getireceği sanayileşmenin doğuracağı atık sulardır. Bilindiği gibi evsel atık sular biyolojik arıtma ile temizlense de sanayi atık sularını biyolojik olarak arıtmak mümkün değildir. Yeterince temizlenmeden sisteme verilecek bu suların, yeraltı suyunun kalitesini bozması da kaçınılmazdır.

## BİZ GEMİLERİ KARADAN DA YÜRÜTMÜŞTÜK OYSA!

### KANALİSTANBUL

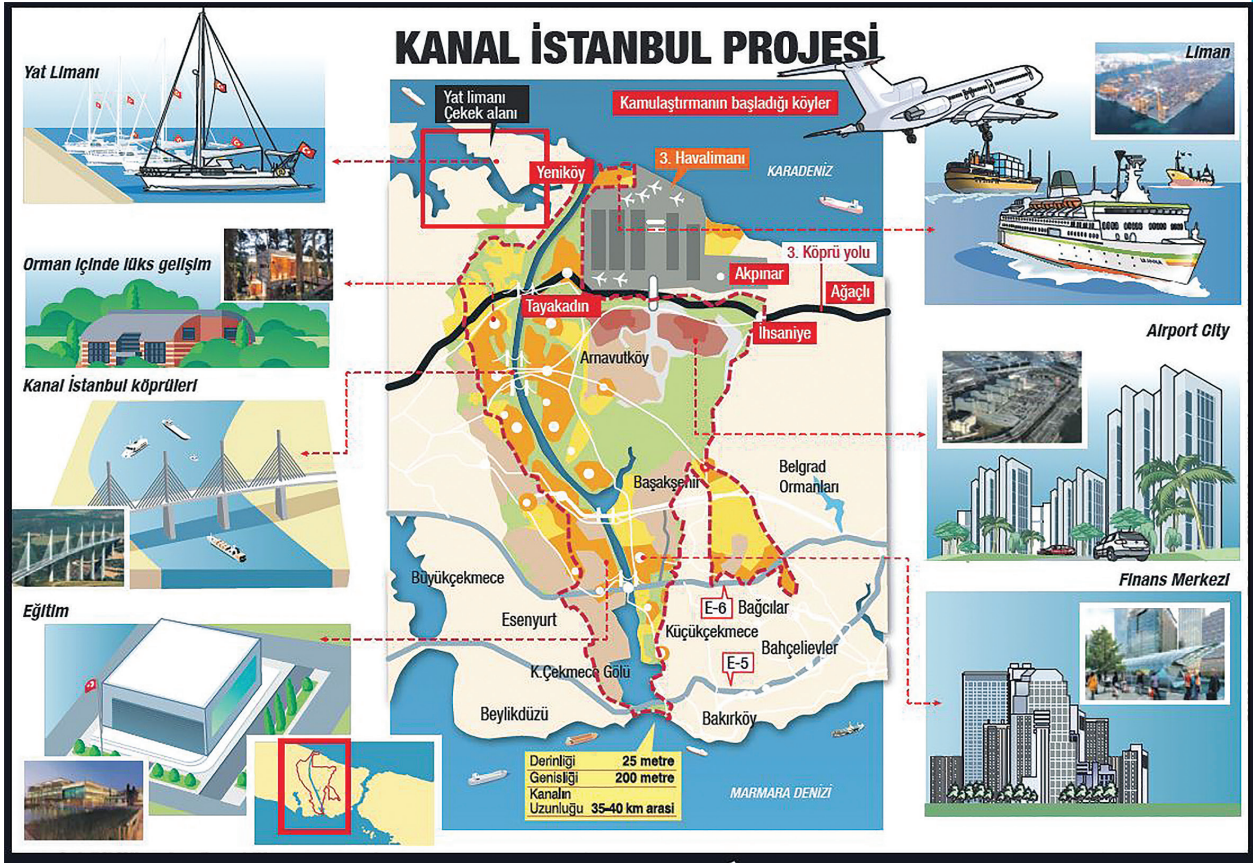
Kamuoyuna 'çılgın proje' olarak duyurulan Kanal İstanbul, İstanbul boğazını yedekleyen fantastik bir proje... Açıklamalara göre, Marmara Denizi ile Karadeniz'i birbirine ikinci kez bağlayacak bu kanal 44 km uzunluğunda, 200 metre genişliğinde ve 25 metre derinlikte olacak. Deniz ulaşımıyla birlikte kanalın çevresinde yeni yerleşimler, ticaret ve finans merkezleri oluşturulması hedefleniyor. Karadeniz'den Marmara'ya açılacak kanalın şimdilik bilinen güzergâhı şöyle: Yeniköy- Sazlıdere barajı- Arnavutköy- Başakşehir- Küçükçekmece gölü.

Bu projenin şehrin var olan bir ihtiyacını karşılamak üzere mi üretildiği ve şehircilik ilkelerine ne derece uygun olduğu şeklinde iki açıdan değerlendirmesini yapmak gerekli. Yani, bir yandan; bu projeye ihtiyacımız var mı, yok mu, İstanbul'un çözüm bekleyen öncelikli sorunlarına yanıt üretir mi, sorularını sorarken; öte yandan, bu proje şehrin bütününe nasıl etki eder, üzerinden geçeceği öngörülen yakın çevresinde neleri kazanır, neleri kaybederiz sorularına yanıtlar aramak...

Kanal İstanbul Projesi, şehircilik ilkelerine tamamen aykırı olarak, uzmanların görüşlerine başvurmadan, bölge yaşayanlarını hiçe sayarak, yukarıdan aşağı politik bir şaşaa'nın gösteri sahnesi olmak üzere ortaya atıldı. Kaldı ki bir şehir planlanırken, bölgeleri birbirinden bağımsız parçalar halinde ele alınamaz. Kent bir organizma gibidir ve bir parçası diğerinden ayrı düşünülemez; her metrekaresi birbiri ile etkileşim içindedir. Kanal İstanbul Projesi, kent üzerinde yaratacağı orta ve uzun vadeli etkileri itibarıyla sadece o bölgeye ait bir kanal olarak değerlendirilemez. Çünkü proje uygulandığında

Proje Adı	Kanal İstanbul
Proje Alan Büyüklüğü	42 km (Kanal çevresindeki yapılaşma ve doğa katliamı hariç)
Proje Türü	Ticaret, Rezidans, Ulaşım, Turizm
Tanımlanabilen Bütçe	5.5 milyar dolar
Güncel Durum	Medyada Kanal İstanbul projesinin güzergahının kesinleştiği haberleri yer aldı.
Konum	Avrupa Yakası - Kuzey İstanbul.
Kamuya Açıklanma Tarihi	Nisan 2011
Proje Alanının Çizildiği Kaynak	Medyada yayınlanan proje güzergahına dair bilgilere ve şematik görsellere göre çizilmiştir.





doğal bir sonuç olarak çevresindeki küçük merkezleri tetikleyecek ve bunun sonucunda izinli veya kaçak yapılaşmalar bölgesel sıçramalar halinde yayılacaktır.

Zamanın başbakanı şimdiki cumhurbaşkanı, zaman zaman konuyla ilgili yaptığı açıklamalarda kanalın, İstanbul'un su havzalarına ve ormanlarına zarar vermeyeceğini ısrarla dile getiriyordu. Kamuoyuyla paylaştıkları halyle bu proje gerçekleşmesi halinde, kanalın bölgedeki ormanlık alanın önemli bir bölümünü ortadan kaldırmasının yanı sıra çevresinde meydana gelecek yapılaşmayla birlikte, Avrupa yakasının en önemli şebeke suyu kaynağı olan Terkos gölünün beslediği yeraltı suları ve su toplama havzalarını da olumsuz yönde etkileyeceği aşikar.

Kanal İstanbul'un neden olacağı yapılaşma, su toplama havzalarının geçirimsiz yüzeyler nedeniyle beslenmesini engelleyecektir. Yağmur suları doğal koşullarda, rahatlıkla yeraltına süzülüp, küçük miktarlar yüzeysel akışla derelere ve denizlere ulaşırken, kentleşmenin olduğu yerlerde bu oran tersine döner ve yağmur suyunun çok büyük kısmı kanalizasyonlardan akarak denizlere boşalır. Böylece yeraltı ve yerüstü su kaynakları bu yapılaşmadan dolayı Terkos'u besleyemeyebilir. Bu durumda İstanbul'u büyük bir su sıkıntısı bekleyecektir. Zaten ormanın olmadığı yere yağmur da daha az yağacaktır.

Bütün bunları düşünüp değerlendirmeden,

Panama ve Süveyş kanallarını örnek göstererek Kanal İstanbul'u meşrulaştırmaya çalışanların, sözkonusu bu iki kanalın iki okyanusu ya da bir okyanusla bir büyük denizi birleştirdiklerini ve önceliğin deniz ulaşımında kolaylık sağlamak olduğunu bilmedikleri düşünülemez. Üstelik doğa kendi dengelerini yaratırken oluşturduğu İstanbul boğazıyla bu şehre yeryüzünün en güzel coğrafyasını bağışlamış zaten. Karadeniz ve Marmara'yı birbirine bağlayarak hem deniz ulaşımına yol vermiş, hem alt ve üst akıntılılarıyla birbirlerini beslemelerini sağlamış ve hem de deniz canlılarına, özellikle balıklara sağladığı göç hareketliliğiyle onların beslenip çoğalmasının da önünü açmış. Ülkenin en değerli ve lezzetli balıklarının Karadeniz ve Marmara sularında bulunuyor olması bir rastlantı değil; bu iki deniz onların besin deposu olma özelliğine sahip. İstanbul boğazına paralel oluşturulacak bir suyunun, bu doğal dengeyi altüst ederek deniz yaşamını da felakete sürüklemesi kaçınılmaz.

## ÖZETLE

İstanbul'un kırlarını yok edecek, şehrin hayat damarlarını kesip atacak üç ana koldan başlatılan **3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul saldırısının yıkıma uğratacağı alanları bir kez daha hatırlatalım:**

- Yeniköy, Akpınar, Baklalı, Balaban, Boyalık, Çilingir, Dursunköy, Hacımaşlı, Haraççı, İzzettin, Karaburun, Kestanelik, Nakkaş, Poyrazköy, Sazlıbosna, Taşoluk, Tayakadın, Yassıören başta

olmak üzere bölgedeki tüm irili ufaklı köy ve mahallelerin yaşam alanları.

- Yaklaşık 20 bin futbol sahası büyüklüğünde, üçte biri meşe ve kayın karışımı doğal orman.
- Uluslararası anlaşmalar gereği her türlü yapılaşmanın yasak olduğu 70 adet canlılık yaşam alanı olan 70'i aşkın sulak alan, göl, gölet ve Alibeyköy barajını besleyen 3 dere, akarsu ve kuru dereler ile Terkos gölü.
- Karadeniz kıyı coğrafyası.

- Kuzey ormanlarında filtre edilmiş hava temizleyici hâkim rüzgârların, su havzalarının, kuş göç yollarının bulunduğu İstanbul için yaşamsal öneme sahip düşük ekolojik koridorlarından biri olan Terkos-Haliç-Çekmece ekolojik koridoru.
- Biyolojik çeşitlilik ve kentin yaşam destek sisteminin en duyarlı ve en önemli parçalarından biri olup doğal ve ekolojik dengeleri korunması gereken 'Göller Arası' olarak da tanımlanan Küçükçekmece, Büyükçekmece ve Sazlıdere Havzaları.

## "ALTIN RİNG"LE MARMARA'YA RANT PROJESİ!

Türkiye ekonomisinin 2008 sonrasında ortalama yüzde 3,7 olarak gerçekleşen büyüme hızının önümüzdeki yıllarda yüzde 3 civarına gerileyerek durağanlaşacağı öngörüsünden hareket eden sermaye ve iktidar çevreleri; gerek kent-doğa yağmasında, gerek iş cinayetlerinde başı çeken, ancak kârlılık oranı diğerlerinin ortalama 4 katına ulaşan maden, enerji ve inşaat odaklı bir "büyüme" stratejisine verilen desteğin tüm hızıyla süreceğini vurgulamaktadır. Özellikle "Yerli Kaynaklara Dayalı Enerji Üretim Programı" çerçevesinde enerjide yerli kaynağın yüzde 27 olan payının 2018 yılı sonunda yüzde 35'e çıkması hedeflenmektedir.

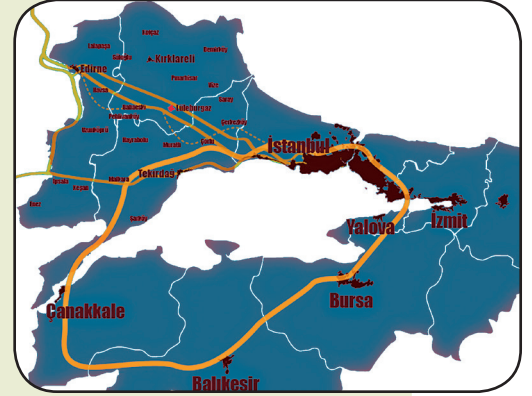
Trakya ve Güney Marmara bölgeleri, "çok merkezli ağlar" yaklaşımıyla, "hub kentler" olarak yeniden yapılandırılmak istenmektedir. Marmara bölgesindeki yeni yıkım haritası, "Marmara Denizinin çevresindeki bir turu 4 saate indireceği" öne sürülen "Altın Ring" adlı ulaşım projeleri ile ve ona bağlanacak Avrupa hızlı tren hattı ile çiziliyor. 3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu projesi ile başlayıp, Temmuz (2014) ayında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından kabul edilerek Çanakkale-Balıkesir 1/100 000 ölçekli çevre düzeni planına işlenen Lapseki-Gelibolu arası Çanakkale Boğaz Köprüsü ile devam eden ve Körfez geçişi-İstanbul-İzmir Otoyolu ile süren bu ring ile Marmara Denizi'nin çevresinin bir otoyol ile çevrilmesi ve tüm yol güzergâhı ile bağlantı yolları üzerinde ciddi bir yapılaşma baskısı yaratılması öngörülmektedir.

Bu gelişme, zaten ülkenin en sanayi yoğun bölgesi olan ve özellikle termik santrallerin toplandığı Marmara, Kuzey Ege bölgesinde elde kalan son tarım toprakları ve doğal varlıklara yönelik büyük bir tehdit oluşturmaktadır; kentsel dönüşüm, tarımın değersizleştirilmesi ve doğa kıyımıyla mülksüzleştirilerek kentlerin yoksul

mahallelerinden ve tarımdan sürgün edilen emekçiler; güvencesiz çalışma koşullarının hakim olduğu bu yeni maden, enerji, inşaat antrepolarına sıkıştırılarak yeni Soma ve Ermeneklere zemin hazırlanmaktadır.

Diğer taraftan, Balıkesir ve Çanakkale'de belirlenen çok büyük yerleşme alanları büyük oranda kıyı bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Özellikle Edremit bölgesinde yaygın olarak bulunan zeytinlik alanları ve tarım alanlarının bu şekilde konut alanlarına açılması, nüfusun da kırsal yapıdan kentsel yapıya dönüşeceği öngörüsü ile birlikte düşünüldüğünde; tarım alanlarından ve tarımsal üretimden vazgeçilerek, inşaat sektörüne dayalı bir gelişim kurgulandığı açıkça görülmektedir.

Ülkenin en ciddi deprem riskinin, en yoğun çevre kirliliği, endüstriyel tarım, kanserden ölüm ve sanayileşme oranlarının bulunduğu bütün doğal ve kentsel eşikleri kat kat zorlanmış olan Marmara, Kolin-Cengiz-Mapa gibi doğa ve emek düşmanı şirketler, kentlerde ve köylerde yaşayan bütün insanların yaşam hakkını belirleme yetkisini elinde toplamış olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı; tek amacı küresel piyasada rekabete sokulan kentlere yönelik doğa ve emek düşmanı projelere teşvik yağdırmak olan bölge kalkınma ajansları ve bunların kulu gibi çalışan yerel yönetimler eliyle tarihinin ikinci ve en büyük yeni yıkımına sürüklenmektedir.





### MESLEK ODALARINDAN İPTAL DAVASI

TMMOB'a bağlı odalardan Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi ve İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, 3. Havalimanı projesinde yürütmenin durdurulması istemiyle İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesine başvurarak dava açtılar. Konuyla ilgili olarak yapılan basın açıklamasında; "Bugün yargıya taşıdığımız planların konusu olan 'İstanbul Yeni Havalimanı Projesi', baştan hukuka aykırı olarak doğmuş, yok hükmünde ihale kararı, dava sürecinden kaçırılmış ÇED raporu ve ÇED olumlu kararı ile plansız olarak hukuka aykırı bir şekilde başlatılmış; yargı konusu planların askıya çıktığı 17.06.2014 tarihinden 10 gün önce 7 Haziran 2014'te törenle temeli atılmıştır." denildikten sonra sürece ilişkin kamuoyunu aydınlatıcı bilgiler aktarılmış ve açıklamanın sonunda şu görüşlere yer verilmiştir:

"Üçüncü havalimanı inşaatı ve sonrasında meydana gelecek yaşamsal tahriplerin etkileri halen hukuksuz bir biçimde sürdürülmekte olan Üçüncü Boğaz Köprüsü ve çevre yolları inşaatı, bugünlerde kamuoyunu alıştırma adına görseller eşliğinde servis edilen, Kanal İstanbul, Yenişehir gibi kentin son kalan orman alanlarını, su havzalarını, tarım alanlarını, kıyı alanlarını, ekosistemi tahrip eden bu büyük ölçekli projelerin etkisi ile birleştiğinde tüm Marmara Bölgesinde dünya tarihinde eş görülmemiş bir doğa ve çevre katliamına neden

olmakla kalmayacak, sosyal ve ekonomik olarak da bölgemizi ve giderek ülkemizi içinden çıkılmaz yaşamsal sorunlarla baş başa bırakacaktır."

"Kamu kaynaklarının sermayeye sınırsızca aktarılmasının önünün açılabilmesi için, tepeden inme emirler teknik ve bilimsel olmayan gerekçeler ile ekonomik ömrü Bakanlıkça 100 yıl olarak belirlenen 'siyasi ve ekonomik' rant yatırımı adına milyonlarca yılda oluşmuş, İstanbul kuzeyindeki yaşam kaynaklarının ve bütün Marmara bölgesinin doğal ve ekolojik yapı ve dengesinin yok edilmesine yol açan; başta İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANI YAKLAŞIMINA, EVRENSEL ŞEHİRCİLİK PLAN VE İLKELERİNE VE KAMU YARARINA AÇIKÇA AYKIRI olan bu planların iptali istemi ile 12 Eylül 2014 tarihinde dava açılmıştır."

### SONUÇ OLARAK

Bütün bu projeler, esaslı bir dönüşümün hoyrat adımlarla üstümüze üstümüze geldiğinin alarmini veriyor. Kapitalizmin güçlü olduğu ülkelerin 1970'lerde gerçekleştirdikleri, 1980'lerden itibaren bizim gibi sanayileşmesini tamamlayamamış ülkelerde bir bir hayata geçirilip; enerjinin, madenlerin, KİT'lerin, kıyıların, limanların, haberleşmenin, suyun özelleştirilmesiyle palazlanan yeni ve arsız sermayenin doymayan ve tatmin edilemeyen iştihası şimdi de başta İstanbul olmak üzere büyük kentleri meta alanları haline getirme

arzusuna peşkeş çekiliyor. Kültürel değerlerin kamusal olmaktan çıkıp rant aracı haline gelmesi bu dönemlerde hız kazanıyor. Kent mekânı artık tamamen sermaye tarafından kontrol edilen, üzerinden bolca para kazanılabilen bir kâr aracı haline geliyor. Eşzamanlı olarak üretimde esnekleşme gerçekleşiyor, kentler kültürün pazarlandığı, hizmet sektöründe yığınların istihdam edildiği, paradan para kazanılan finans sektörünün ağırlığını giderek artırdığı bir yer haline geliyor.

Çocuklarımıza şiirlerde yaşayan değil, şiir gibi yaşayan bir İstanbul bırakmak bizim görevimiz, şimdi!

## İstanbul

"Evin içinde bir oda, odada İstanbul  
Odanın içinde bir ayna, aynada İstanbul  
Adam sigarasını yaktı, bir İstanbul dumanı  
Kadın çantasını açtı, çantada İstanbul  
Çocuk bir olta atmıştı denize, gördüm  
Çekmeğe başladı, oltada İstanbul  
Bu ne biçim su, bu nasıl şehir  
Şişede İstanbul, masada İstanbul  
Yürüsek yürüyor, dursak duruyor, şaşırдық  
Bir yanda o, bir yanda ben, ortada İstanbul  
İnsan bir kere sevmeye görsün, anladım  
Nereye gidersen git, orada İstanbul."

Ümit Yaşar Oğuzcan

### Yararlanılan ve alıntı yapılan kaynaklar:

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Raporu  
TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Raporu

TMMOB Peyzaj Mimarları Odası İstanbul Şubesi YK Yazmanı Bora Bayrakçı  
Kuzey Ormanları Savunması Raporu  
İstanbul Kent Savunması İstanbul Mega Projeleri Künye Bilgileri

Proje Adı	Galataport (Salıpazarı Kruvaziyer Liman Alanı)
İlgili Kurumlar	Beyoğlu Belediyesi, Doğu Holding, Bilgili Holding
Proje Alan Büyüklüğü	112.147 m <sup>2</sup>
Proje Türü	Ticaret, Ulaşım, Turizm, Kültür
Tanımlanabilen Bütçe	702 milyon dolar (İhale bedeli)
Proje Modeli	Özelleştirme
Güncel Durum	Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu, 702 milyon dolara Doğu Holding'in kazandığı Galataport projesi için durdurma kararı verdi.
Konum	Beyoğlu
Kamuya Açıklanma Tarihi	Mart 2002
Proje Alanının Çizildiği Kaynak	Beyoğlu ilçesi, 1/1000 ölçekli Salıpazarı Kruvaziyer Limanı alanına ilişkin, 22.10.2012 tasdik tarihli koruma amaçlı uygulama imar planı.

Proje Adı	Haydarpaşa Garı ve Liman Dönüşüm Projesi
İlgili Kurumlar	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Proje Alan Büyüklüğü	941.000 m <sup>2</sup>
Proje Türü	Ticaret, Ulaşım, Turizm
Tanımlanabilen Bütçe	5 milyar dolar
Güncel Durum	İBB Meclisi ilgili koruma planının plan notlarını değiştirerek onayladı. Mimarlar Odası plana dava açtı.
Konum	Kadıköy
Kamuya Açıklanma Tarihi	Şubat 2012
Proje Alanının Çizildiği Kaynak	Haydarpaşa Garı, Kadıköy meydanı ve çevresi koruma amaçlı nazım imar planı (13 Eylül 2012)



## Kent ve doğa yağması pervasızca sürüyor "O Zeytini Nasıl Yiyeceksiniz?"



Yırca Muhtar

**Manisa'nın Soma ilçesi, Yırca köyünde, Kolin Grubu tarafından termik santral yapılacak bölgedeki zeytin ağaçlarının kesilmemesi için nöbet tutan köylülere şirketin güvenlik görevlileri saldırdı, arbedede, bir köylü başından yaralandı. Şirketin dozerleri alana girdi, 6 bin 666 zeytin ağacı kesildi.**

Manisa'nın Soma İlçesi'ne bağlı Yırca Mahallesi'nde, iş makinelerinin özel güvenlik korumasında katlettiği zeytin ağaçlarıyla ilgili, İlçe Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü tarafından yapılan sayımda resmi rakam belirlendi. Son olayda, 5 bin 700 ama toplamda 6 bin 666 zeytinin kökünden söküldüğü saptandı.

Kolin Grubu, termik santralin yapılacağı Yırca Mahallesi'ndeki zeytinliklerin bulunduğu bölgeye, geçen 7 Kasım'da, ağaç kesimi yapmak üzere iki otobüs dolusu özel güvenlik görevlisi ve iş makinelerini gönderip, ağaç katliamı yaptı.

Bölgede zeytinlerin kesilmemesi için nöbet tutan köylülerin direnişine rağmen, arazideki binlerce zeytin ağacı iş makinelerince üzerlerindeki zeytinlerle birlikte söküldü. Bu sırada özel güvenlik görevlilerinin, biber gazı da kullandıkları arbede sırasında, mahalle sakinleri darp edilerek kelepçelendi. Özel güvenlik görevlilerinin kullandığı ileri sürülen gaz fişeğinin kapsülünün isabet etmesi sonucu mahallelilerden Emin Özkılınç da, başından yaralandı.

Binlerce zeytin ağacının kesilmesinin ardından Danıştay 6'ncı Dairesi'nden, "yürütmeyi durdurma" kararı çıktı. Bunun üzerine, araziye çevreleyen tel örgüler köylüler tarafından söküldü. Yeni zeytin fidanları dikildi.

Danıştay'ın, kararının ardından 50'si özel güvenlik görevlik görevlisi, geri kalanı inşaat işçisi olmak üzere yaklaşık 100 kişinin işine şirket tarafından son verildi. Bunun yanı sıra, şirket yetkilileri ve özel güvenlik görevlileri de, yaralanan, yerlerde sürüklenen köylülerin, kendilerini dövdükleri gerekçesiyle şikayetçi oldu.