



Yıkılmak ve Yaratılmak Arasında: Yeniköy Örneği

Between Destruction and Creation: The Case of Yeniköy

Ceylin Arslan¹



ÖZ

Bu makale, İstanbul'un kuzeyindeki bütünleşik mega projelerin sosyo-ekolojik maliyetlerini ele alarak Türkiye'de neoliberal kalkınmacılığın eleştirel bir değerlendirmesini ortaya koyuyor. Çalışma, geçmiş yıllarda tamamlanmış olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü (3. Boğaz Köprüsü), Kuzey Marmara Otoyolu (KMO) ve İstanbul Havaalanı (3. Havaalanı) ile tasarımı aşamasındaki Kanal İstanbul Projesi (KİP) kesişiminde yer alan Yeniköy (Arnavutköy, İstanbul) örneğine odaklanıyor. 1980 sonrası neoliberal politikaların güdüldüğü ve devlet-sermaye ilişkisinin sıkı sıkıya tutunduğu "artı değer yaratan kent" yaklaşımı, şehri küresel pazar için "eski"nin yok edilerek "yeni"nin yaratıldığı bir metaya dönüştürür. Dönüşüm sürecinde devlet mekanizması, serbest piyasa ve ticaret ilkelere uyum sağlarken düzenleyici çerçevelere müdahaleler ve özelleştirmelerle birlikte sosyal hizmet alanlarına mesafeli bir yaklaşım sergiler. Bu yaklaşım doğrultusunda konut, ulaşım ve altyapı projeleri üzerinden kazanç sağlanan bir finans kaynağı olarak öne çıkan kentsel mekân, yüklenildiği değer sonucu mega projelerin uygulama alanına evrilir. Çevresel zarar ve toplumsal adaletsizlikle iç içe geçmiş bu projeler ormansızlaşma ve yerinden etme gibi sonuçlar barındırırken bürokrasi bu projeleri birer teknoloji ve "kalkınma başarısı" olarak kamuya sunar. Kentsel mekân, böylece, sürekli dönüşüm odaklı bir inşa anlayışı ile ilişkili yeniden üretim sürecine tâbi tutulur. Çalışma, büyük ölçekli altyapı projelerinin zemin hazırladığı sosyo-ekolojik krizleri arazi kullanımı, acele kamulaştırma, arsa spekülasyonu, mülkiyet/mülksüzleştirme, barınma krizi ve yerinden edilme/yeniden yerleştirme gibi meseleler üzerinden tartışmaya açmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Politik Ekoloji, Neoliberalleşme, Mega Proje, Yaratıcı Yıkım, İstanbul

ABSTRACT

This article provides a critical assessment of neoliberal developmentalism in Turkey by addressing the socio-ecological costs of integrated mega-projects in the north of İstanbul. The study examines the case of Yeniköy (Arnavutköy, İstanbul), situated at the crossroads of the recently completed Yavuz Sultan Selim Bridge (3rd Bosphorus Bridge), the Northern Marmara Motorway (KMO), and İstanbul Airport (3rd Airport), as well as the proposed Canal İstanbul Project (KIP). The "surplus value-creating city" approach, shaped by post-1980 neoliberal policies and reinforced by a tightly bound state-capital relationship, transforms the city into a commodity for the global market, where the "old" is dismantled and the "new" is constructed. In the process of transformation, the state mechanism aligns with free-market and trade principles, marked by interventions in regulatory frameworks, privatization, and a detached approach to social service sectors. Under this approach, urban space, highlighted as a financial resource generating profits through housing, transportation, and infrastructure projects, evolves into the execution ground for mega-projects due to the value ascribed to it. While these projects, intertwined with environmental damage and social injustice, have consequences such as deforestation and displacement, the bureaucracy presents

¹İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Antropoloji Bölümü, İstanbul, Türkiye

ORCID: C.A. 0009-0008-6895-3357

Sorumlu yazar/Corresponding author:
Ceylin Arslan,
İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi,
Antropoloji Bölümü, İstanbul, Türkiye
E-mail: ceylinarslan6@gmail.com

Başvuru/Submitted: 03.12.2024
Kabul/Accepted: 19.12.2024

Atıf/Citation: Arslan, C. (2024). Between destruction and creation: the case of Yeniköy. *Istanbul Anthropological Review - İstanbul Antropoloji Dergisi*, 4, 93–131.
<https://doi.org/10.26650/IAR2024-1595935>



them to the public as technological and “development achievements”. Urban space is thus subjected to a process of reproduction associated with an understanding of construction centered on continuous transformation. The study discusses the socio-ecological crises caused by large-scale infrastructure projects through issues such as land use, hasty expropriation, land speculation, property dispossession, housing crisis and displacement/resettlement.

Keywords: Political Ecology, Neoliberalization, Mega Project, Creative Destruction, Istanbul

Extended Abstract

With a focus on the case of Yeniköy (Arnavutköy, Istanbul), a village on the northern outskirts of Istanbul, this study explores the socio-ecological costs that four mega projects -the Yavuz Sultan Selim Bridge (3rd Bosphorus Bridge), the Northern Marmara Motorway (KMO), Istanbul Airport (3rd Airport), Canal Istanbul Project (KIP)- have imposed on the socio-physical landscape. In doing so, it critiques mega projects as public-private partnerships driven by a neoliberal developmentalist approach, revealing how significantly they disrupt social and ecological contexts.

In terms of settlement history, Yeniköy is an exchange village founded in 1923 by people resettled through forced migration under the Convention on the Exchange of Greek and Turkish Populations, an additional protocol to the Treaty of Lausanne. The village, rich in fertile soil, water, and forest ecosystems, is home to diverse habitats and rare endemic species. It also contains mineral resources, making it rich in underground reserves. The villagers’ livelihoods are traditionally based on agriculture, animal husbandry, buffalo breeding, poultry farming, and fishing. However, the presence of mining companies has occasionally provided opportunities for villagers to work as laborers in these industries.

The neoliberalization process in Istanbul began especially after 1980, with numerous projects implemented or planned being strongly supported by public administration and capital. The urban space’s evolving function as a site of land reproduction has inevitably led to interventions affecting both private and public property, alongside socio-ecological destruction. These interventions, carried out under the guise of creative destruction, are significant due to the socio-ecological costs they impose on the spaces they target. In Yeniköy, some residents have been forced to abandon their livelihoods, losing forested, wetland, agricultural, and pasture areas due to these mega projects.

Mining and airport construction can also be cited as sources of socio-ecological costs. While mining is often associated with industrialization and development, its relevance here lies in its connection to the 3rd Airport project. In terms of land use, Yeniköy contains sand, pebbles, and depleted lignite deposits. Previously, villagers used these water formations for activities like fishing, but these resources were destroyed during airport construction. Furthermore, sand extraction from the Black Sea for the airport project disrupted villagers’ use of the sea for swimming. Ultimately, mining activities and airport construction not only displaced flora and fauna, disrupting ecosystem balances, but also contributed to greenhouse gas emissions, potentially accelerating climate change.

The final socio-ecological cost explored in this study relates to property and dispossession. Neoliberal urban policies, guided by the rhetoric of “development” and “growth,” privatize public property while publicizing private property through mega projects. However, property is not merely a matter of technical implementation; it is a social relationship as well as a legal and economic concept with unique meanings for different communities. For instance, hasty expropriation decisions for the Third Airport (Istanbul Airport) have disrupted villagers’ livelihoods through land use restrictions, displacement, and relocation processes. Even when revised decisions, such as repurposing land as cemeteries, are made, they destabilize social belonging by altering memory spaces and reevaluating public spaces.

When viewed as both a social conflict and a process of negotiation, the property issue -especially in the context of decisions related to projects like Canal Istanbul- has created legal uncertainty, undermined social consensus, and strained social relationships, such as those between neighbors. On both a local and macro scale, projects like the 3rd Bosphorus Bridge, KMO, the 3rd Airport, and KIP are reshaping not only northern Istanbul but the city’s macro form. This transformation, when considered alongside southern projects like the Eurasia Tunnel and Marmaray, demonstrates that developmentalist projects, which claim to prioritize human welfare, paradoxically displace not only human communities but entire ecosystems in this geography.

Giriş

İstanbul, 1950'lerden bu yana hem yerel hem de merkezi yönetimler için Türkiye'nin başlıca mega proje uygulama alanı olmuştur. Derin tarihsel katmanlara ve zengin mirasa sahip İstanbul'un kentleşme süreciyle başlayıp mega projelere uzanan değişim hikâyesi, Türkiye'de neoliberal kent politikalarının genel seyriyle kesişir. Mekânsal değişim, zamanın doğal akışında vuku bulan olağan ve kaçınılmaz süreçlere işaret edebilirken kimi zaman bile isteye yapılan müdahaleleri kapsar. Kent bağlamında, egemen olan merkezi ve yerel yönetim benzeri aktörlerin yapabildiği hamleler, bir yandan sosyo-mekânsal ve ekolojik değişim sebebi olan etkiler yaratırken kimi zaman da bu etkilere karşı bir duruş ya da dirence yol açabilir.

1980 sonrası neoliberal politikaların güdülediği ve devlet-sermaye ilişkisinin sıkı sıkıya tutunduğu “artı değer yaratan kent” yaklaşımı, şehri küresel pazar için “eski”nin yok edilerek “yeni”nin yaratıldığı bir metaya dönüştürür. Dönüşüm sürecinde devlet mekanizması, serbest piyasa ve ticaret ilkelerine uyum sağlarken düzenleyici çerçevelere müdahaleler ve özelleştirmelerle birlikte sosyal hizmet alanlarına mesafeli bir yaklaşım sergilemiştir. Bu yaklaşım doğrultusunda konut, ulaşım ve altyapı projeleri üzerinden kazanç sağlanan bir finans kaynağı olarak öne çıkan kentsel mekân, yüklendiği değer sonucu mega projelerin uygulama alanına evrilir. Çevresel zarar ve toplumsal adaletsizlikle iç içe geçmiş bu projeler ormansızlaşma ve yerinden etme gibi sonuçlar barındırırken bürokrasi bu projeleri birer teknoloji ve “kalkınma başarısı” olarak kamuya sunar. Kentsel mekân, böylece, sürekli dönüşüm odaklı bir inşa anlayışı ile ilişkili yeniden üretim sürecine tâbi tutulur.

Bu makalede,¹ İstanbul'un kuzeyindeki bütünsel mega projelerin sosyo-ekolojik maliyetlerini ele alarak Türkiye'de neoliberal kalkınmacılığın eleştirel bir değerlendirmesini ortaya koyuyorum. Çalışma, geçmiş yıllarda tamamlanmış olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü (3. Boğaz Köprüsü), Kuzey Marmara Otoyolu (KMO) ve İstanbul Havaalanı (3. Havaalanı) ile tasarı aşamasındaki Kanal İstanbul Projesi (KİP) kesişiminde yer alan Yeniköy örneğine odaklanıyor. Yeniköy bağlamında, İstanbul ölçeğinde gerçekleşen altyapı projelerinin zemin hazırladığı sosyo-ekolojik krizleri arazi kullanımı, acele kamulaştırma, arsa spekülasyonu, mülkiyet/mülsüzleştirme, barınma krizi ve yerinden edilme/yeniden yerleştirme gibi meseleler üzerinden tartışmayı amaçlıyorum.

Türkiye'de uygulanan mega projeler bugüne dek denizcilik, mimarlık, şehir ve bölge planlama, mühendislik, hukuk ve iktisadi idari bilimler gibi alanlarda yürütülen çalışmaların odağı olmuştur ve bu konu hakkında literatürdeki antropolojik perspektif eksikliği dikkat çekicidir (bkz. Günay, 2015; Eriş, 2017; Dördüncü, 2018; Gürçay, 2018; Ecemiş Yılmaz, 2018;

1 Bu çalışmanın verileri, 24 Ekim 2021 ile 6 Ocak 2023 tarihleri arasında yürütmüş olduğum etnografik alan araştırmasına dayanmaktadır. Araştırma bulguları, 2023 yılında Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne teslim ettiğim, “Ekolojik Antropoloji Üzerine Etnografik Bir İnceleme: Kanal İstanbul Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde daha kapsamlı biçimde sunulmuştur. Çalışma için etik kurul onayı alınmıştır (Etik Kurul Karar No: 2022-5/9).

Metin Öz, 2019; Saçu, 2019). Makalenin konusu olan Yeniköy'ün (Arnavutköy, İstanbul) ise daha çok madencilik bağlamında çalışıldığını söylemek mümkündür (bkz. Asmatülü, 1995; Kantürer 2016). Bu araştırma ile Türkiye'de henüz yeterince gelişmemiş olan eleştirel kalkınma çalışmaları ve altyapı antropolojisi alanlarına katkı sunmayı umuyorum.

İstanbul'un 1950'lerden Günümüze Kentsel Değişim Sergüzeşti

Türkiye'de “kalkınma” ve “büyüme” odaklı bir yaklaşım üzerinden kentsel mekânın metalaşması öncelikle İstanbul üzerinden başlar. Ülke ve dünya çapındaki ekonomik kriz ve dönüşümlerden bağımsız olmayan 1950'ler, ABD'nin mevcut krizini çözmek üzere Avrupa imarını merkeze koyarak II. Dünya Savaşı (1939-45) sonrası Marshall Planı (1948-51) kapsamındaki yardımların öne çıktığı Demokrat Parti (DP) dönemidir. Bu süreç, kamu tarafından desteklenen sanayi sektörünün dengesiz dağılımı sonucu Türkiye örneği için özellikle Marmara Bölgesi'nde İstanbul'da yoğunlaştırılması ve özel sektörün teşvik edilmesinden ibarettir. Diğer yandan, kırdan kente göçün de yoğunlaşması nedeniyle yeni işgücünün yaşadığı barınma sorununa dair bir çözüm olan gecekondulaşma süreci başlamış ve bu durum zaman içinde plansız metropolleşmeye neden olmuştur. Dünya üzerinde yol yapımının revaçta olduğu süreci de anımsayarak İstanbul için mega projelerin başlangıcı diyebileceğimiz 1. Boğaz Köprüsü (1973) gündeme gelir. Türkiye'nin içinde olduğu bu dönem kalkınma odaklı bir planlama düşünülse de mevcut dış borç baskısı 1960 İhtilâli (27 Mayıs Darbesi) ile sonuç vermiş ve “başarı” yakalanamamıştır (Köksal ve Öztürk, 2017, s. 44).

II. Dünya Savaşı sonrası kalkınmacı yaklaşım sermaye birikim krizi, neoliberal iktisat hamleleri ve küreselleşme süreci coğrafyalar üzerinde değişimi körükler (Harvey, 2019). 1970'lerde küresel sürecin bir zemin oluşturduğu kentsel mekân üzerindeki müdahale, 1973 Petrol Krizi (1. Petrol Krizi), 1974 Kıbrıs Harekâtı ve Orta Doğu'daki enerji ihtiyacını etkileyen siyasi istikrarsızlık, Türkiye ve Irak arası dengesiz ticari ilişki İstanbul'da da değişime ön ayak olur, mekânsal etkiler söylem üzerinden olsa da kentin dünyaya pazarlanmasını beraberinde getirir ve 1960'lar sonu kentleşme, ekonomik ve sosyal kalkınmayı hızlandırmak amacı beraberinde kalkınma stratejileri içinde kendisine yer bulur (Köksal ve Öztürk, 2017, s. 44).

1970-80 arası mekânsal değişim, sanayide sorumluluğun transferi (*decentralization*) ve yüksek ranta sahip -Levent bölgesi gibi- aslında işçi havzası ve gecekondu bölgesi olan mekânlara iş merkezi fonksiyonu verilmesi ve bu aksı Avrupa-Asya arasındaki karayolu sayesinde güçlendireceği düşünülen Haliç Köprüsü'nün inşası (1974) üzerinden açıklanabilir (Köksal ve Öztürk, 2017, s. 45). 1980 İhtilâli ya da 12 Eylül Darbesi sürecinde yürürlüğe giren 24 Ocak Kararları ise neoliberalleşme için bir kırılma noktasıdır. Söz konusu dönem, pek çok mekânsal müdahale barındıran yasal ve yönetsel düzenlemeler ve bu düzenlemelere göre belirlenen kurumsal yapılanmalara temel oluşturan kararlar üzerinde uzlaşılan ve turizmi teşvik ya da özelleştirme benzeri yasaların uygulamaya konulduğu yapısal reform dönemidir. Bu dönem, aynı zamanda, istikrarlı ekonomik bir reform yerine piyasa lehine işleyen kaynak

dağıtım sistemini kapsayan kalkınma politikasını hedefleyen ancak yapısal reformları “steril” bir ortamda hayata geçirmek için toplumsal muhalefetin darbe hükümeti tarafından baskıya maruz kaldığı da bir süreçtir. Bu yapısal reformlar, uzun vadede mega projelerin önünü açacak bir dönüm noktası olacaktır.

1980 sonrası neoliberal küreselleşme argümanı “küresel kent” söylemi, iktidarı elde eden her parti tarafından istisnasız benimsenir. Askeri yönetimin ardından iktidara yükselen Anavatan Partisi de (ANAP) ekonomik yeniden yapılanma ve sanayinin desantralizasyonunun yanı sıra kent dokusu içindeki turizme dönük tarihsel, doğal ve kültürel alanlara da nüfuz edecek olan sermayeyi teşvik eder. Örneğin, kentin kuzeyine doğru büyümeyi sağlayacak 2. Boğaz Köprüsü’nün (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, 1988) projesi bu dönemde onay alan mega projeler arasındadır. Finans, emlak, hizmet ve turizm benzeri örneğin Büyükdere-Maslak sanayi aksının uluslararası finans merkezine dönmesi, Boğaziçi, orman ve kent çeperinin lüks konut inşasına açılması, lüks otel inşaları, Çırağan ya da Galeria vs. gibi alışveriş merkezlerinin inşası ve Tarihi Yarımada’nın açık hava müzesine dönüşmesi gibi projeler üzerinden sermayeleşme öne çıkar, küresel sermaye için merkez ve çevresine dönük projeler öne sürülür. Bu dönem içinde artış gösteren arsa spekülasyonları, eşitsizlik ve insan kayırma dikkat çekse de bu projelerin dışlanan kesimi olan gecekondu bölgelerine yönelik ıslah imar planları uygulanarak af girişimi olmuş ve toplumsal muhalefeti baskılamak için orta sınıfa yönelik toplu konut projeleri benzeri uygulamalar izlenmiştir (Öktem, 2006, s. 57). 1989 yerel seçim sonucu ANAP yönetiminin yerini alan sosyal demokrat SHP (Sosyal Demokrat Halkçı Parti), benzer bir anlayışı sürdürerek meydan ve sahil düzenlemelerine ya da 2000 sonrası ancak yapılabilecek olan 1992 yılı yatırım projelerinden Boğaz Demiryolu Tünel Yolu Geçidi gibi projelere soyunur (Sözen, 1993, s. 49).

1990’lı yıllarda hız kazanan neoliberal hamleler, “yıkıp yeniden yapma”nın hüsnütabiri sayılabilecek “kentsel dönüşüm” kisvesinde devam eder (Öktem, 2011, s. 34; Türkün ve ark., 2013, s. 107). SHP, 1994 ekonomik krizi sonucu muhafazakâr İslamcı Refah Partisi (RP), 1996’da Doğru Yol Partisi (DYP) ile iktidarı paylaşır. Bu dönem koalisyon hükümetlerinin neoliberal politikaları, hem ekonomik hem siyasi yönden krizlere gebe (Türkün ve ark., 2013, s. 100). Perspektif açısından günümüz anlayışının taşlarının döşendiği dönem, 2000 sonrası gündeme gelen birçok projenin kararının alındığı, Haliç Metro Geçisi gibi, raylı sistem ve kıyı dolgu projelerine ağırlık verilen bir süreci takip eder ve ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) kuruluşu olan İstanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticaret A.Ş. (KİPTAŞ) farklı kesimlere hitap eden sosyal konut projeleri uygulamak için aktifleştirilir (Türkün ve ark., 2013, s. 120). 1999’da kapatılan RP’nin yerine kurulan Fazilet Partisi, yerel seçimi tekrar kazanarak önceki dönem projelerine Miniaturk, Rahmi Koç Müzesi, Kadir Has Üniversitesi vs. benzeri yeni projeleri de ekleyerek “İstanbul için Büyük Dönüşüm” raporunu kamuoyuna sunar (Öktem, 2006, s. 58-59).

2001 krizi sonrası, 2000’li yıllar için konut ve yapı üretimine dayanan Toplu Konut İdaresi (TOKİ) ve inşaat sektörünün dikkat çektiği dönemdir (Türkün ve ark., 2013, s. 100, 106).

2002’de Adalet ve Kalkınma Partisi’nin (AKP) tek başına iktidara gelmesinden bu yana ise Türkiye, “ekonomik dönüşüm”, “büyüme” ve “kalkınma” amaçlı birçok mega projeye radikal biçimde yatırım yapar. Yerel ve merkezi yönetim kadrosunun iktidarın elinde toplanması, tamamlanmamış projelerin de yeni projeler yanında gerçekleştirilebilmesine imkân yaratarak yasal düzenlemelere de temel oluşturur. Örneğin, 2004 yılında kabul edilen 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’na eklenen 184. madde, yeni gecekondü bölgelerini engellemek üzere “imar kirliliğine neden olma” suçu ile ilk kez hapis cezası şeklinde karşımıza çıkar. Söz konusu kanun, aynı zamanda çıktığı tarihten önceki kaçak yapılarla da imar affı sağlar.

2000 sonrası, bir yandan küresel kent anlayışı diğer yandan 17 Ağustos Depremi’nin (Marmara Depremi, 1999) yaratmış olduğu yıkım, kente müdahale zemini oluşturur. Dolayısıyla, yeni bir “aciliyet söylemi” gereğince “küresel kent”, yerini “depreme duyarlı kent” vizyonuna bırakmış olur. Bu durum da yine 2012 yılında çıkarılan 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile kamu idarecilerine geniş bir yetki sağlanarak özellikle “keyfekeder” riskli alan ilan etme uygulamalarıyla dönüşüm hızının ivme kazandığını görmekteyiz. Dönüşen bu anlayış, kamusal mekânların özelleştirilmesini ve özel yaşam alanlarının kamulaştırılmasını beraberinde getirerek radikal bir değişim sürecine yol açar (Türkün ve ark., 2013, s. 106).

Kentsel mekânın sözü edildiği üzere bir değişim değeri üzerinden şekillenmesi, mekânı bir meta olarak nesneleştirmiştir. Kent, yerini korumak isteyen siyasi iktidar için artık sermaye birikiminin yapıları çevre üzerinden devamlılığını sürdürmek istediği ekonomik istikrar aracı durumundadır. İstanbul böylelikle, küresel bir kent olmaktan azade olsun olmasın iktidar için teminat, sermaye için rant, toplum için ise bir grubun değişen çıkarlarına hizmet eden nesneden başka bir şey değildir (Çobanyılmaz Öztürk, 2017, s. 50). Bu makaleye konu olduğu gibi bugün İstanbul’un ekolojisine hem doğrudan hem de dolaylı olarak bir müdahale aracı olan mega projeler (3. Boğaz Köprüsü, KMO, 3. Havaalanı, KİP), yerli ve yabancı yatırımcı çekebilme cazibesine sahip bir “kalkınma aracı” işlevini kazanmıştır.

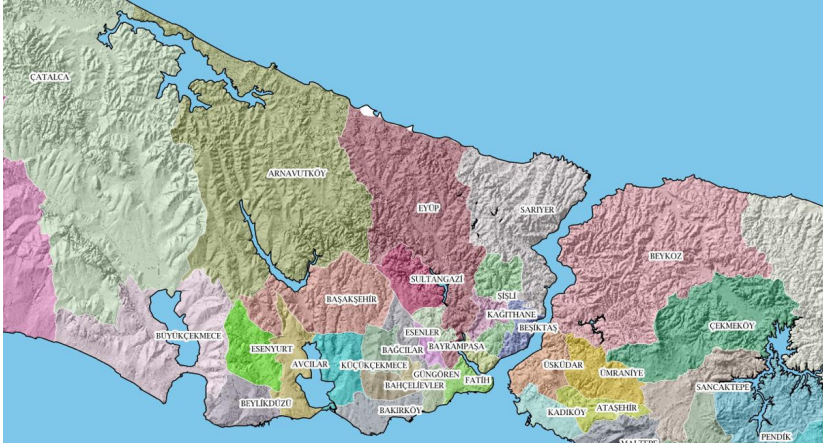
Etnografik Bağlam: Yeniköy ve Terkos Havzası

Yeniköy (Arnavutköy, İstanbul), İstanbul’un kuzey mega projelerinin kesişim alanı olan özel bir konumda yer alır. Çalışma alanı olarak seçilme nedeni, bu özelliği ile ilişkilidir. Yerleşim tarihi Türkiye ve Yunanistan arasında gerçekleştirilen nüfus değişimine dayanan Yeniköy,² bir mübadele köyüdür.³ Karadeniz kıyısında bulunan köy, Lozan Antlaşması’na

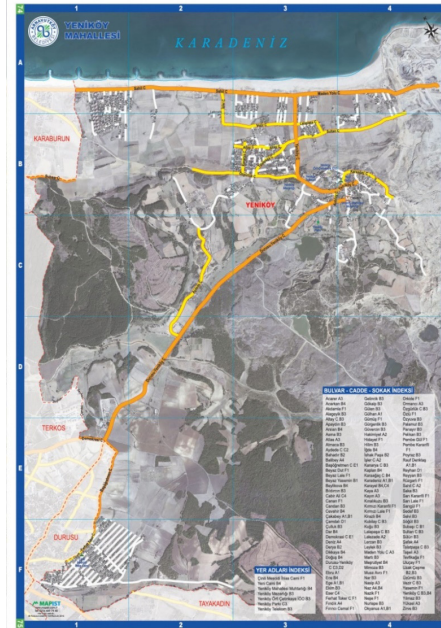
2 Araştırma görüşmecilerinden bazıları, Yeniköy’ün Rumca ismini anımsamakla birlikte bu eski ismin anlamının “*iyi köy, güzel köy*” gibi bir ifadeye denk düşüğünü beyan etmişlerdir.

3 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun maddesine dayanarak 2008 yılında ilk kademe belediyeleri olarak Boğazköy, Bolluca, Durusu, Haraççı, Hadımköy ve Taşoluk belediyeleri ilçe belediyesine dönüştürülerek tek bir idari merkezde birleştirilir. Bu kanunun yürürlüğe girmesine bağlı olarak Arnavutköy sınırları içindeki orman köyleri dışında bütün köylerin tüzel kişiliği kaldırılarak idari olarak mahalle statüsü verilir, ancak orman köyü statüsü korunan köyler ise Baklalı, Balabanburun, Boyalık, Hacımaşlı, Karaburun, Tayakadın, Yassıören ve Yeniköy’dür. Bu köyler ise, kamuoyunda “Büyükşehir Yasası” olarak da bilinen 2012 tarihli 6360 sayılı 14 İlde Büyükşehir Belediyesi ve

(1923) ek sözleşme olarak 30 Ocak 1923'te imzalanan Yunan ve Türk Halklarının Mübadelesine İlişkin Sözleşme ve Protokolü sonucu zorunlu göçe tabi tutulan insanların buraya yerleştirilmesi üzerine kurulur.



Görsel 1: İstanbul'da Arnautköy ilçe konumunu gösteren harita (Arnautköy Belediyesi Arşivi).



Görsel 2: Yeniköy Mahallesi, Arnautköy, İstanbul
(<https://www.arnavutkoy.bel.tr/arnavutkoy-mahalle/yenikoy-mahallesi>).

27 İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'a göre mahalleye dönüştürülerek şehre dâhil edilir.

31 milyon 525 bin 300 m² alana sahip Yeniköy, Karadeniz (kuzey), Tayakadın (güney), Akpınar (Eyüpsultan, İstanbul/doğu), Terkos ve Karaburun (batı) Mahallesi'ne komşudur.⁴ Köyün şehir merkezine uzaklığı 56 km'dir. 2023 Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) resmi sonucuna göre köy nüfusu, 762'si erkek 767'si kadın olmak üzere 1529 kişidir.⁵ Mübadillerin oturduğu merkez, Anadolu'dan göçüp yerleşenlerin yazlık olarak kullandığı sahil kesimi ve daha çok Karadeniz bölgesinden iş imkânı için göç edenlerin yerleştiği Durusu'ya (Arnavutköy, İstanbul) yakın olan yerleşim olmak üzere üç kısımdan oluşur. Saha araştırması sırasında, köyde iki bakkal, iki market, üç kahvehane, iki park alanı, spor kulübü, iki cami, bir ilkokul ve ortaokul bulunduğu tespit edilmiştir.



Görsel 3: Yeniköy'deki yazlık yerleşimi
(12 Kasım 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Yeniköy, toprak, su ve orman ekosistemleri açısından zengin bir yerleşim yeridir; önemli bir su kaynağı olan Terkos Havzası'nda konumlanır. Tatlı su, kumul ekosistemi, ormanlık alan ve fundalık gibi çok habitatlı bir peyzaj arz eder. Yerleşim yakınlarında pasbaş, patka, küçük orman kartalı, küçük balaban, alaca balıkçıl benzeri su kuşlarının yanında, nesli tükenmekte olan Sibiryalı kazı, ak kuyruklu kartal ve büyük orman kartalı benzeri kuş türlerinin bu alanda kışladığı bilinir. Kış aylarında 10 binden fazla su kuşuna ev sahipliği yapan Terkos Havzası; balık kartalı, küçük ak balıkçıl, saz delicesi, gece balıkçılı, alaca balıkçıl, erguvani balıkçıl, kocagöz ve ak kanatlı sumru kuşlarının üreme popülasyonlarının burada bulunması nedeniyle Önemli Kuş Alanları (ÖKA) arasında yer alır (Arslangündoğdu, 2022, s. 99).

4 bkz. <https://www.arnavutkoy.bel.tr/arnavutkoy-mahalle/yenikoy-mahallesi>

5 bkz. <https://www.arnavutkoy.bel.tr/arnavutkoy-mahalle/yenikoy-mahallesi>



Görsel 4: Terkos Gölü
(27 Şubat 2022, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Köy; kuzeyinde kumul alanlar, çevresindeki maden ocaklarından oluşan göller ve meşe (*Quercus*) ağırlıklı doğal ormanlar, fıstık çamı (*Pinus pinea*) ve sahil çamı (*Pinus maritima*) ağaçlandırmalarından oluşan genellikle insan müdahalesi görmüş orman alanları ve tarım alanlarıyla çevrilidir. İstanbul ekosistemlerinden kumul, orman, sulak alan ve açık makilik alan ekosistemleri köy çevresinde bulunur. Orman alanlarında saplı meşe (*Quercus robur*), sapsız meşe (*Quercus petraea*), gürgen (*Carpinus betulus*), ova akçaağacı (*Acer campestre*) ve ova karaağacı (*Ulmus minor*) gibi ağaç türleri karışıma girer. Ormanlık alanlarda alt çalı örtüsünü muşmula (*Mespilus germanica*), geyik dikenini (*Crataegus monogina*), kızılıçık (*Cornus sanguinea*), sıрмаğu (*Daphne pontica*), tavşanmemesi (*Ruscus aquileatus*), kurtbağrı (*Ligustrum vulgare*) gibi türler oluşturur. Sulak alanlarda ağaç türlerinden köy söğüdü (*Salix alba*) ve keçi söğüdü (*Salix caprea*), otsu bitkilerden ayakotu (*Carex* sp.), saz (*Juncus* sp.) türleri yeşil dokuyu oluşturur. Açık ve makilik alanlarda ise başta dikenli pırnal (*Quercus coccifera*) ve akçakesme (*Phillyrea latifolia*) olmak üzere morcak (*Osyris alba*), kızılıçık (*Cornus sanguinea*), borcak (*Cytisus* sp.), katırtırnağı (*Spartium junceum*), beyaz çiçekli laden (*Cistus salviifolius*) ve pembe çiçekli laden (*Cistus cretica*) benzeri çalı türleri bulunur.



Görsel 5: 3. Havaalanı sahası ve eski maden ocaklarının olduğu peyzaj görünümü (19 Kasım 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Kumul alanlar ise Yeniköy'ün kuzeyinde olup özel alanlardır. Bu alanlarda tuzlu suya dayanıklı, kökleri derinlere giden ve kurakçıl karakterde olan otsu bitkiler yetişebilir. Bu türler sadece kumullara uyum sağlamış olduğundan killi topraklı diğer alanlarda yaşama potansiyeli bulunur. O nedenle kumul bitkilerinin zarar görmesi nesillerinin de tehlikeye girmesine neden olur. Kumul bitkilerinden yöredeki kelebek otu (*Isatis arenaria*), Kilyos peygamber çiçeği (*Centaurea kilaea*), Riva sığırkuyruğu (*Verbascum degenianum*), kıyı kerevizi (*Peucedanum obtusifolium*) ve kum incisi (*Aurinia uechtriziana*) gibi endemik; Kilyos moru (*Jurinea kilaea*), ekinotu (*Senecio vernalis*), Karadeniz salkımı (*Silene sangaria*), kumteresi (*Cakile maritima*), yanalot (*Maresia nana*), kum zambağı (*Pancreatum maritimum*), sahilotu (*Ammophila arenaria*), tuzotu (*Salsola tragus*), kumul bozotu (*Othantus maritimus*), deniz baklası (*Crithmum maritimum*), sahil dereotu (*Polygonum maritimum*) tipik kumul bitkileridir.

Yeniköy çevresi otsu bitkiler açısından da zengindir. Kumul ekosistemler yanında, orman içi ve çevresinde de çok değişik otsu türler bulunur. Endemik türlerden İstanbul nazendesisi (*Lathyrus undulatus*) orman kenarlarındaki doğal alanlarda, İstanbul köygöçüreni (*Cirsium byzantinum*) açık alanlarda görülür. Endemik türler dışında düğün çiçeği (*Ranunculus* sp.), turnagagası (*Geranium* sp.), yabancı bezelye (*Lathyrus* sp.), karahindiba (*Taraxacum* sp.), deve dikenini (*Silybium marianum*) ve yapışkanotu (*Dittrichia viscosa*) benzeri türler başta olmak üzere 300'den fazla otsu tür köy çevresinde doğal olarak yetişir (Prof. Dr. Ünal Akkemik, kişisel görüşme, 16.12.2022).

Yeniköy'ün Karadeniz'e yakın olan kuzeye bakan kumul alanları bölgesel alan şeklinde ele aldığımızda Avrupa yakasında Karadeniz boyunca özellikle Rumelifeneri ve Terkos Gölü arasında bulunan kıyı kesiminde, Gümüşdere-Kilyos, Karaburun ve Ormanlı köyü arasında sarımsı, boz-kızıl renkli, iyi boylanmış kaba kum gereçli kumul birikintileri belirli aralıkları izleyerek yayılım gösterir (İBB, 2020, s. 35). Bu bakımdan bir su kaynağı olan Karadeniz'e sınır olarak bölgedeki sahil kısmı, geçirimli ve sahilin üst kesimi yarı geçirimli özellik sergiler. 200-250 m yükseklikten denize doğru yönelen hafif eğime sahip düz dalgalı ve peneplen⁶ bir yapıya sahip arazi, akarsuların aşındırmasıyla Pliyosen⁷ I tortullarından meydana gelir. Arazi üzerinde ayrıca kıyı boyunca uzanan kumullar bulunur. Geniş alana yayılan kumullar sarımsı, boz kızıl renkli, iyi boylanmış ve kaba kum gereçlidir. Kumullar, oksidasyon⁸ koşullarının aktif olmasına bağlı olarak içerisinde kızıl renk barındırır. Kumul birikintileri kıyıda yaklaşık 5 m iç kısımlara yönelen ve yüksekliği deniz seviyesinden 40-50 m'ye ulaşan tepeciklerle beraber kıyıya koşut olarak uzanan sırtları oluşturur. Genç ve faal olan kumulların arazi yüzeyi açık veya taban suyuna bağlı olarak şekillenmesinden ötürü sazlıktır. Kumlu ve ağır balçık topraklardaki orman topluluklarının tür gelişiminin farklılığı da bu durumdan kaynaklanır. Arazi üzerinde yer yer kireçtaşı, paleozoik sist ve andezit tüf bulunur. Alan yüzeyinde bulunan jeolojik materyaller daha çok kumlu balçık, balçık, ağır balçık ve kil türündedir. Kömür tabakası ise Pliyosen yaşındaki tortul materyallerde bulunur ve kükürt içerir. Yörenin bazı arazi kesimlerinde şu an da işletilmekte olan kum, çakıl taşı ve tükenmiş linyit kömürü yatakları bulunur (Kantürer, 2016, s. 123-124).

Geçim, köy içinde tarım, hayvancılık, ormancılık ve ek gelir kaynağı için yapılan balıkçılığa dayanır. Saha araştırması sırasında, köyde yaklaşık 100 hanenin hayvancılık yaptığı tespit edilmiştir. Büyükbaş ve küçükbaş hayvancılığının yanı sıra kümes hayvancılığı da önemli bir geçim kaynağıdır. Süt ve besi hayvancılığı yapabilmek için gerek duyulan otlak alanları, köy meraları veya şahıs arazileri üzerinden kullanım alanı olarak işlevlenir. Bu geçim kaynaklarının yanı sıra, köy nüfusunun bir kısmı sanayi tesislerinde çalışmaktadır.

Yeniköy'ü "kırsal" ve "kentsel" dinamiklerin bir arada işlediği bir yer olarak ele almak yerinde olacaktır, zira köy, metalaşma ve göç faktörünün etkisi sonucu kentin güdümüne girmiştir. Metalaşmadan kast edilen, köylülerin kentteki pazar ekonomisinden etkilenmesi sonucu kendi kendine yetebilir olmaktan çıkma sürecidir. Süreç, yoğun olarak köydeki üretimin satış yapma amacına dayanır ve köyde ihtiyaç duyulan eksiklik ne ise o malın temini için kullanılır. Kentte yaşayan insanlar tüketim için köy halkından belirli malları temin etmek adına talep eder. Kentte yaşayan tüccar, kendi kazancını da hesaba katarak burada ürün satmak için köy üreticisinden malları satın alarak temin eder. Bu duruma için olarak da

6 "Yontuk düz" olarak da bilinen peneplen, akarsu aşındırmasındaki son aşamadaki düzlüğe verilen isimdir (Hoşgörün, 2011, s. 229).

7 Günümüzden 5,3 ve 1,6 milyon yıl önceki dönemi içeren Pliyosen, geç Senozoyik dönemin en genç aşamasıdır (Emiroğlu ve Aydın, 2020, s. 880).

8 "Yükseltgenme" olarak da bilinen oksidasyon, bir organik moleküldeki oksijenin artması ya da hidrojenin azalması sonucu oluşan kimyasal tepkimedir.

köy, talep edilen malla ilişkili bir şekilde o mal üretimi üzerinde uzmanlaşma sürecine girer (Keyder, 2022, s. 105). Yeniköy için ise bu ilişki ağı, talep edilen ürünün üreten'den tüketen'e yerinde ulaşması bakımından kente dönük bir ticari ürün sürecinin olabildiğine ve bu isteğin herhangi bir iş kaynağı üzerinde belirleyici olduğuna da işaret eder.

Kuzeye Doğru Büyüyen İstanbul

İstanbul'un kuzey bölgesinde yer alan Yeniköy'e temas eden mega projeler tamamlanmış olan 3. Boğaz Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu, 3. Havaalanı ve projelendirme aşamasındaki Kanal İstanbul'dur. Bütünleşik projeler olarak adlandırabileceğimiz bu projeler, İstanbul'un kuzey kesiminde bir kent tasarısı imajını çağrıştırdığı için beraber ele alınıp incelenmelidir.



Görsel 6: İstanbul'un kuzeyindeki bütünleşik projeler (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı).

2020 yılında açılışı yapılan Asya ve Avrupa kıtasını bağlayan KMO, İstanbul'un Avrupa yakasında Kınalı kavşağı (Silivri, İstanbul) üzerinden başlayarak 3. Boğaz Köprüsü'ne ulaşır ve Odayeri'nde (Eyüpsultan, İstanbul) sona erer.⁹ KMO'nun Avrupa Yakası'nda da bir kolu bulunur ve bu bağlantı yolu Habipler ve Hasdal (Sultangazi, İstanbul) kavşağı üzerindedir. Otoyol, çift yönlü ve yön başına dörder şeride sahip olmak üzere toplam sekiz şeritten oluşur. 400 km'lik uzunluğa sahip otoyol, Avrupa Yakası'nda 14 viyadük, 37, köprü, 3 tünel, 19 üst

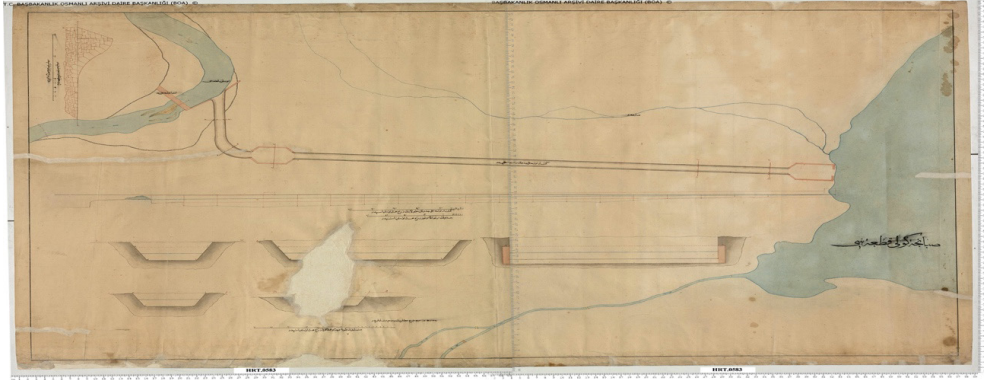
9 bkz. <https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/proje-hakkinda>

geçit, 43 alt geçit ve 118 menfez bulunduruyorken Asya Yakası 16 viyadük, 106 köprü, 5 tünel, 54 üst geçit, 53 alt geçit ve 481 menfez bulunduruyor.¹⁰ 2018 yılında açılan KMO'nun Tekirdağ ve Sakarya arasında bağlantı yolları üzerinden birleştiği iki mega projeden biri olan 3. Havaalanı, Avrupa Yakası'nda Karadeniz kıyısında bulunan Tayakadın (Arnavutköy, İstanbul) ve Akpınar (Eyüpsultan, İstanbul) köyleri arasında yer alır. Havaalanı, yıllık 200 milyon yolcu kapasiteli, 2 terminal ve bağımsız 6 pisti olacak olan bir projedir. 3,5-4 km uzunluğunda Karadeniz'e dik olan 5 pist ve paralel uzanan 1 pist olmak üzere toplam 6 pist şeklinde projelendirilmiştir. Ana terminal bina büyüklüğü 1,3 milyon m² olan havaalanının ilk iki pisti 2018'de, üçüncü pist ise 2020 yılında açılmış, ancak günümüzde toplam 3 ana pisti vardır. Kesişen diğer proje olan 3. Boğaz Köprüsü ise 2016 yılında hayata geçen bir diğer mega projedir. Bu yapı, bir ayağı Avrupa Yakası'nda Garipçe'de (Sarıyer, İstanbul) diğer ayağı Anadolu Yakası'nda Poyrazköy'de (Beykoz, İstanbul) olan 1.875 m uzunluk, 59 m genişlik, 322 m yükseklik ve 1.408 m'lik ana açıklığın yanı sıra üzerinde raylı sisteme sahip asma bir köprüdür.¹¹

2011 yılında kamuoyuna açıklanan henüz tasarı aşamasındaki Kanal İstanbul ise bahsi geçen projelerden farklı bir tarihsel bağlam içerir. İstanbul civarında kanal açma fikrinin yazılı tarihin çok erken dönemlerinde yerini aldığı söylenebilir. Antik Dönem'den Osmanlı İmparatorluğu'na ve daha sonra Türkiye Cumhuriyeti'ne uzanan bir tarihten bahsedilebilir. Örneğin, Antik Dönem için Sakarya Nehir Taşımacılığı projesine dayanan Bithynia Valisi Plinius (Gaius Plinius Caecilius Secundus) ve Roma İmparatoru Trajan (Marcus Ulpius Traianus) arasında yapılan yazışmaya göre Nicomedia (İzmit) bölgesinde Sakarya Nehri ve Sapanca Gölü üzerinden Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayacak bir kanaldan bahsedilir (Uzunçarşılı, 1940, s. 150; Benek, 2016, s. 90; Eskicioğlu, 2020, s. 20). Osmanlı İmparatorluğu sürecinde de Sakarya Nehri'ni Sapanca Gölü'ne ve Sapanca Gölü'nü de İzmit Körfezi'ne bağlayıp Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birleştirme projesi gündemdedir. Sadece Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) değil Sultan III. Murad (1574-1595), IV. Mehmed (1648-1651), I. Mahmud (1730-1754), III. Mustafa (1757-1774), II. Mahmud (1808-1839), Sultan Abdülmecid (1839-1861), Sultan Abdülaziz (1861-1876), Sultan II. Abdülhamid (1876-1909) ve V. Mehmed Reşad (1909-1918) tarafından da kanal inşa fikri süregelmiştir (Uzunçarşılı, 1940; Albayrak, 2020; Eskicioğlu, 2020).

10 bkz. <https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/basin-bulteni>

11 bkz. <https://www.icholding.com.tr/tr/altyapi/ProjeDetay/6>



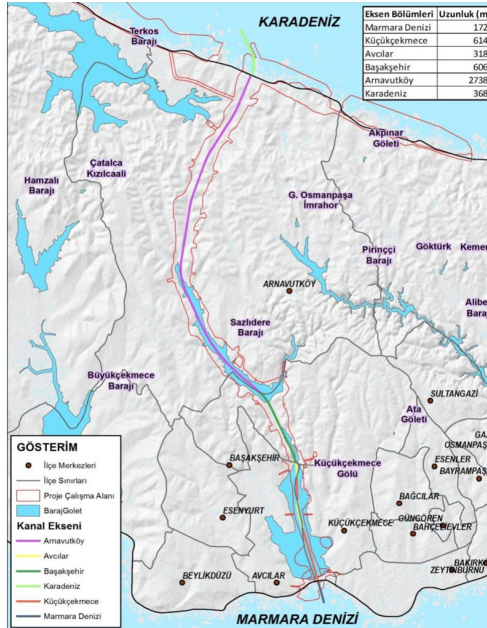
Görsel 7: Sakarya Gölü ile Sapanca Nehri arasında açılacak kanalı gösteren harita (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi).



Görsel 8: Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi ve civarını gösteren harita (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi).

Cumhuriyet tarihinde defalarca nükseden kanal düşüncesi, ilk olarak 1950’de DSİ girişimi ile gündem olur. Sakarya Nehri ve İzmit Körfezi’ni birleştirme fikri, demir cevherini Ereğli Demir ve Çelik Fabrikası’na taşıma ve Zonguldak’taki kömürü bölgeye aktarma amacını taşır. 1976’da Ulaştırma Bakanlığınca, 1998’de ise Sakarya Valiliği tarafından yeniden gündem olan proje, Karadeniz ve Marmara Denizi arasında yapılması planlanan su yolu düşüncesi şeklinde Enerji Bakanlığı Müşaviri Yüksel Önem’in “İstanbul Kanalını Düşünüyorum...” başlığıyla 1985 Ekim sayısında Standard Ekonomik ve Teknik Dergi’de ve de TÜBİTAK’ın yayımladığı Bilim ve Teknik dergisinin 1990 Ağustos sayısında da yeniden karşımıza çıkar (Önem, 1985; 1990). Önem’in ardından 2 Şubat 1991 yılına tarihli Milliyet gazetesinin “Boğaza rakip ‘kanal’” (Demircioğlu, 1991, s. 2, 10) haberine göre, İBB Çevre Komisyonu Başkanı Nusret Avcı, Silivri’den Karacaköy’e bir kanal inşasını ileri sürer. Hürriyet gazetesinin 18 Ocak 1994 tarihli “Ecevit’ten Mega Proje” (Demir, 1994, s. 30) başlıklı haberinden anlaşıldığı üzere Demokratik Sol Parti (DSP) Genel Başkanı Bülent Ecevit de bir kanal inşasından söz eder.

Günümüz için ise “Çılgın Proje” olarak bahsedilen Kanal İstanbul, ilk kez 23 Eylül 2010’da gazeteci Hıncal Uluç’un kaleme aldığı “Başbakan’dan bir ‘Çılgın’ proje ki..” başlıklı yazı kapsamında o dönem Başbakan Recep Tayyip Erdoğan’a ait olan sadece “İstanbul için AKM’den de öte müthiş projelerimiz var, ...”¹² cümlesinden yola çıkarak anlaşılır, ancak içeriğe dair herhangi bir bilgi verilmeden kamuoyuna duyurusu yapılır (Ertürk, 2014, s. 53). 27 Nisan 2011’de ise Haliç Kongre Merkezi’nde yapılan basın toplantısı içeriğinde Erdoğan, basın mensupları ve kamuoyuna kanal projesine dair bazı bilgiler aktarır.¹³ 2011 yılında böylece başlamış olan süreç, T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından yapılabilirlik, finansman, İstanbul Boğazı’na alternatif oluşturma, çevreye uyum gibi kriterlere göre Karadeniz’i Marmara Denizi’ne, Marmara Denizi’ni de Akdeniz’e bağlayacak olan alternatif su yolları bulmaya dönük olarak işler. Beş adet alternatif güzergâh içinden üzerinde anlaşmaya varılan en uygun güzergâh, Marmara Denizi’ni Küçükçekmece Gölü’nden ayıran kıstaktan başlayarak İstanbul’un Avcılar, Başakşehir, Küçükçekmece ve Arnavutköy ilçe sınırlarından geçerek Karadeniz’e ulaştığı hattır. Kanal 45 km uzunlukta, tabanda 275 m genişlikte ve 20,75 m derinliğinde projelendirilir.¹⁴ Geçmişten bu yana teknik ve bilimsel çalışmalara dayanan gerekçeler açısından sürekli askıda kalan kanal inşaa fikri, günümüz içinde de hâlâ tasarı aşamasında bekleyen olası bir proje olmanın ötesine geçememiştir.



Görsel 9: Kanal İstanbul proje lokasyonu
(<https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden/projenin-lokasyonu>).

12 bkz. https://www.sabah.com.tr/yazarlar/uluc/2010/09/23/basbakandan_bir_cilgin_proje_ki

13 bkz. https://www.bbc.com/turkce/haberler/2011/04/110427_erdogan

14 bkz. Kanal İstanbul Projesi Nihai Çevresel Etki Değerlendirme Raporu, 2020, Bölüm 5-592.

Neoliberal Kentleşmeye Terk Edilen Yeniköy

Günümüz, 1970'lerden bu yana süregelen neoliberalizm kuşatması ile karşı karşıyadır. Neoliberalizm, ekonomik doktrin olarak devlet mekanizmasının koruyucu bir rol üstlendiği özel mülkiyet hakları, serbest piyasa ve ticaret etrafında insan refahını esas aldığı iddia eden bireysel girişim becerisinin ve hürriyetinin serbestliğini savunur (Harvey, 2021, s. 10), ancak farklı okumalara açık olan bu kavramı iktisadi kavranışından bağımsız olarak da sorgulamak hem mümkün hem de bir ihtiyaç durumundadır. Neoliberalizmi boş bir zeminde yükselen ve kendi kendine oluşan bir şeymişçesine ele almaktansa, bu doktrini uygulama ve deneyimleme süreçleriyle, yani “neoliberalleşme” çerçevesi içinde irdelemek sosyal ve beşerî bilimler açısından daha anlamlıdır. Neoliberalleşmeyi, “belli tarihsel-coğrafi bağlamlarda, spesifik sosyal-kültürel formasyonlar ve farklı siyasi öncelikler ve projeler ile etkileşim ve kesişim içinde, belli toplumsal aktörler[in]” iştirakiyle hayata geçen bir süreç olarak tarif etmek yerindedir (Yazıcı, 2013, s. 11).

Neoliberalleşme aracı olan mega projeler, kentsel mekânın yeniden üretim sürecine dair bir girişim örneğidir. Projeler, sosyal ve ekolojik olmak üzere birçok yönden uzun erimli soruna açık ve başarısız olduğu takdirde ise kamusal yükün de habercisidir. Belirleyici aktörler ile ilişkili biçimde kamu-özel sermaye iş birliği, özelleştirme ve karar alma mekanizmalarından yerel halkın ayrı tutulduğu bu projeler, elit/uzman bir azınlığın üstünde söz hakkının olduğu, gayri-şeffaf ve hesap verme zafiyeti barındıran özellikler üzerinden otoriteryan bir şekilde inşa edilir (Uzunçarşılı Baysal, 2017, s. 42). Bu inşa döngüsü, kent üzerinden üretim ve tüketim zincirine dönüşerek kâr elde edilebilecek önce bir yıkım, yıkım sonrası gelen yaratıcı bir süreç ve ardından birikim krizine bir çözüm sayılan yeniden inşa süreci ile tamamlanır. Neoliberalleşme sürecinin beraberinde gelen bu durum, bir tasarı sürecine binaen “eski” ve “yeni” sarkacında dolanır durur. Birer kazanç kaynağı sayılan köprü, liman ve yol benzeri altyapı projeleri sayesinde yapılar mal ve yatırım kaynağı ile ilişkili bir şekilde finansal değere dönüşür. Böylece inşa döngüsüne tabi olan kent, kullanım değerini yitirerek dönüşüm değerine sahip artı değer işlevi kazanarak metalaşır (Köksal, 2022, s. 588). Özellikle bu bakımdan, sermaye fazlasının emilmesi sonucu şehrin yenilenmesi kabulüne de dayanan iktisadi sistemin bir bileşeni olan kentte mega projelerin nasıl bir işlevi olduğu sorgulanmalıdır, nitekim mega projelerin mekânsal konumlanışından yola çıkarak peyzajları ne kadar hızlı ve radikal bir şekilde dönüştürdüklerini biliyoruz.

Gellert ve Lynch (2003, s. 15), “yaratıcı yıkım” kavramını baraj, yol, köprü, liman, maden, lastik ve turizm benzeri projeler üzerinden sorunsallaştırır. Örneğin, yoksul ülkeler bağlamında, ulaşım ağı veya şebeke su tesisatı gibi altyapı projelerinde toplumsal ihtiyaçları giderme ve eşitsizliği azaltma amacı güdülse de, başta yerliler ya da çiftçiler olmak üzere, insan topluluklarının yaşam koşullarının projeler sonrasında daha da kötüleştiği kaydedilmiştir. Dolayısıyla, mega projeleri bir yaratıcı yıkım olarak kavramak, bu projeleri ve projelerle ilişkili süreçleri belirli bir peyzajın biyo-jeo-fiziksel ve sosyal değişimini sorunsallaştırmak açısından oldukça anlamlıdır.

Son 50 yıldır neoliberal kentleşme politikalarına maruz kalan İstanbul da yaratıcı yıkımı türlü proje bağlamında ve çeşitli biçimlerde deneyimliyor. Neoliberal sistemin aracı mega projeler bilerek ve isteyerek projenin yapılacağı mekânı değişim sürecine sokuyor ve sadece ırmak, dağ, tepe, flora ve faunası açısından değil insan topluluklarını da yerinden ederek toplumsal bağlamı yok ediyor. Bu değişim, kentsel mekânı metalaşma sürecine maruz bırakırken çevre ve insanı bağımsız ele alan projeler üzerinden arazi kullanımı, acele kamulaştırma, arsa spekülasyonu, mülkiyet/mülksüzleştirme, barınma krizi ve yerinden edilme/yeniden yerleştirme gibi çevresel birçok sosyo-ekolojik krizi beraberinde sürüklüyor. Öyleyse neoliberalleşme üzerinden İstanbul'un kuzeyini piyasaya açan mega projelerin Yeniköy'de yarattığı yıkıma dair neler olup bittiğine bakalım. Bakalım, çünkü yıkım, Harvey'in (2021, s. 11) üzerinde durduğu gibi sadece kurumsal çerçeve veya iktidar değil aksine iş bölümü, sosyal ilişki, refah hizmeti, teknolojik karışım, yaşam biçimi, düşünce şekilleri, üreme etkinlikleri, toprağa bağlılık ve tabii köklü alışkanlıklara sirayet edecek kadar yayılmış durumdadır.

Geçim Derdi

“Hayvancılığımız bitti. Hayvanları sattık, kalmadı. Otlamıyorum onları.

Kaldı birkaç tane. Zaten uçaklardan hiç rahat değiliz. Uçaklar kalkar ya, ektiğimiz ürünler dolmuyor artık eskisi gibi. Zehir mi saçar, ne saçar? Her şey olurdu, ama şimdi onlar da olmaz.”

(Kasım, K, 55, ev hanımı/çiftçi)¹⁵

Mega projeler, inşa edilecekleri coğrafya esas alındığında yerel halkın geçim olanakları açısından büyük bir risk içerir. Bu risk, çevresel özelliklere bağımlı bir şekilde yaşamını sürdüren insan toplulukları için ayrıca bir önem taşır. Yeniköy sakinlerinin çevresel olanaklar sayesinde geçim kaynağı, yoğun bir şekilde tarım ve hayvancılık üzerinedir. Tarım, insanların sahip olduğu ekip biçmeye elverişli arazilerin sıkça ve sürekli işlenmesi bakımından emeğe dayalı bir üretim şeklidir. Tarımsal faaliyetin yoğun olduğunu hesaba kattığımızda Yeniköy hâlâ “kırsal” nitelik arz eder. Kırsal kesimde uyarlanma şekli olan “köylülük” bakımından yerel halkın bilgisi merkezi önemdedir. Köylülük, kent merkezinde yaşadıkları evin balkonunda ya da pencere önünde saksılarda meyve ve sebze yetiştirmek suretiyle kapitalist ilişkilere ve modern yaşama mesafeli olmaya çalışan kişileri değil, ticari kaygı gütmeyen geçimlik bir motivasyona dayanarak hem tarımsal hem hayvansal üretimi köylerinde yapan insanları içerir (Wolf, 2000, s. 16).

İnsan toplulukları bulunduğu çevre ile ilişkili bir biçimde yaşadığı ekosistem sınırları içinde yaşam alanının sunduğu imkânlar üzerinden geçimini sürdürür; fiziki çevresinde bulunan özellikleri sayesinde yaşamını idame eder. Topluluklar sahip oldukları teknolojik malzemeye göre çevresel ilişkisi içinde daha koşullandırılabilir bir yapıdadır. İklim, hidrografi,

15 Görüşmecii adları, çalışma boyunca etik kaygılar dolayısıyla her şahıs için farklı ay isimleri olacak şekilde takma isim kullanılarak ifade edilmiştir.

topografya, toprak, flora, fauna benzeri çevresel unsurlar insan yaşamının devamlılığı için oldukça önemlidir, fakat insanlar bazı unsurları daha işlevsel bulabilir. Örneğin; çöldeki su deliklerinin mesafe aralıkları, tohum toplayan göçebe insanlar için hayati bir önem taşıyabilir ya da bir topluluğun avlanma şeklini belirleyecek olan balık türü veya mevsimler kıyı kabilelerinin alışkanlıklarını belirleme bakımından daha aktif rol alabilir. Yeniköy için de bu durumu söylemek mümkündür. Yörenin iklim ve fiziki yapısı sayesinde koyun gibi küçükbaş hayvanlar, inek benzeri büyükbaş hayvanlar ve kümes hayvanları yetiştirilir, ayrıca manda yetiştiriciliği dâhil olmak üzere balıkçılık da yapılır.



Görsel 10: Yeniköy civarındaki mandacılık faaliyetlerinden bir kare (12 Kasım 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Yeniköy ve çevresinin sulak alanlara sahip olması gibi arazi koşulları, yörede bulunan hayvanlar için uygun yaşam alanı sağlamış ve köyde mandacılık¹⁶ yapılmasına elverişli. Köyün verimli toprağı, sulak alanı ve orman ekosistemi benzeri fiziki coğrafi özelliklerinin köy halkına sunduğu olanaklar, yaklaşık 620 hanelik Yeniköy’de köy sakinlerinin geçim kaynağını tarım, hayvancılık, balıkçılık ve ormancılık üzerinden şekillendirmişse de öne çıkan ekonomik uğraş sulak ve mera alanlarının varlığıyla ilişkili olan mandacılıktır. 39 yaşındaki çiftçi Ocak (E), köy coğrafi konumunun avantajını da işaret ederek süt ve süt ürünlerine yönelik yapılan hayvancılığın geçim ekonomisinden ziyade ticari boyutunu vurgular: “Süt sığırcılığı, süt mandacılığı, kuzu yetiştirmek için koyun beslenir. Bunların tamamı ticaridir. Bölge şehre yakın olduğu için ciddi derecede bölgede kurbanlık koyun beslenir.”

16 Mandacılık, köyde manda yetiştiriciliği için kullanılan emik bir kavramdır.



Görsel 11: Kumes hayvanları
(22 Aralık 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).



Görsel 12: Küçükbaş hayvan sürüsü
(22 Aralık 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Kırsal bir yerleşim olduğu için Yeniköy, İstanbul'un kuzeyinde tarımsal üretim yapan en fazla hane sayısına sahip köylerden biridir. Bu açıdan, tarımsal üretimden söz etmek önemlidir, ancak Türkiye'deki tarım ve hayvancılığa ilişkin belirli girişimleri kapsayan neoliberal ekonomik müdahaleler, 1980'lerden bu yana ve özellikle son 20 yıldır radikal sorunlara gebe dir. Öyle ki mega projeler henüz uygulamaya konulmadan önce, tarım ve hayvancılık için düşük mâli destek, maliyet artışı ve girdi çıktı arasındaki farkın büyümesi benzeri sorunlar neticesinde köylü geçim sıkıntısı yaşamaya başlamıştır (Uzunçarşılı Baysal, 2020, s. 21).

Yeniköy'de kuru ve sulu yapılan tarım, hane ihtiyaçlarının karşılanması yanı sıra ticari üretim de içerir. Kuru tarım ürünü olarak buğday, arpa, mısır üretilirken sulu tarım yöntemi sayesinde karpuz, kavun, fasulye, salatalık, domates, biber, bezelye¹⁷ ve kabak yetiştirilir. Köylüler, bunların yanı sıra orman boylarından böğürtlen ve kızılık gibi toplanan ürünler ve bahçelerinde erik, kocayemiş, muşmula (yenidünya), kara üzüm, kiraz, vişne, ayva, dut ve armut gibi meyve ağaçları yetiştirir. Yeniköy'den Ekim (K, 60, esnaf), tarım politikalarının bezelye üretiminde nasıl bir seyre neden olduğunu şöyle anlatıyor:

Bezelyeden örnek vereyim. Kamyon kamyon... Böyle büyük kamyonlara tepeleme doldurulurdu bezelye. Mezat yaparlardı işte, anlaşılır, satış yapılır, alır, hâle götürürlerdi. Bezelye üzerine markalaşmış bir bezelye türü var. Ama tabii mevcut iktidar çiftçiliği de bitirdiği için ancak hani herkes kendine kadar ekiyor. (...) Eskiden hatırlıyorum da kamyonlar gelir, büyük büyük kamyonlar çuval çuval yüklenir, hâle giderdi. O bezelyeler, Yeniköy bezelyesi diye nam yapmıştır yani ama artık kalmadı.

Yeniköy'de akarsu, göl ve deniz gibi su kaynağı üzerinde yapılan geçim kaynaklarından biri de balıkçılıktır. Bu ekonomik uğraş, Yeniköy'de balık avlama ve satış yapmak ya da ek gelir amacına dönük yapılan mesleklerdendir. Bir yıl içerisinde av yaşantısını dikkate alan takvime göre planlanan faaliyet, Yeniköy'de daha çok Karadeniz'de yapılsa da uzun zaman ise müdahale sonucu oluşmuş olsa da Kulakçayırı Gölü'nde de yapılır imiş. Avlanan balık türleri ise çinekop, hamsi, istavrit, palamut, kalkan balığı, kaya levreği, lüfer ve mezgittir. Balıkçılığın 3. Havaalanı inşaatı sırasında denize ve göle dökülen moloz yığını ve deniz kirliliği gibi sebeplerden dolayı eskiye kıyasla artık sık sık yapılmadığı bilinse de ayrıca Kanal İstanbul yapıldığında da devamlılığı risk içerir. Zaman zaman kendisi de balığa çıkan Şubat (E, 40, çiftçi), eskiden bir çayırılık olan Kulakçayır Gölü'ndeki balıkçılık deneyimlerini şu sözlerle aktarıyor:

Daha önce Kulakçayır dediğimiz yer gölden önce çayırılık, bahçelik... Şu anda 80-90 yaşında köyde olanlar, onlar gençliklerinde, 30'lu 40'lı yaşlarında orada bahçecilik yapıyorlarmış. Sonradan kömür ocaklarının faaliyetiyle birlikte denize

17 Yeniköy için eskiden bu yana ün salmış bezelye, kabuklu yenen bezelyeden farklıdır. Soyulup içi yenen bir özelliğe sahip bezelye, köyde "araka" olarak isimlendirilir.

doğru olan kısma hafriyat dökülünce gelen suyla Kulakçayır Gölü oluşmuş. Hatta burada bir yaşlı amca vardı, uzun yıllar gitmemiş o tarafa. İşte, kahvede konuşuyorlar Kulakçayır Gölü'nde balık yakaladık falan. (...) Mesela hafta sonları geldiğimde bir sürü araba vardı, insanlar akşamdan kamp kuruyordu, balık avlıyordu. (...) Ben havalimanında orayı patlatırlarken katolarla¹⁸ böyle şeylerle balıkları çıkardıklarını gördüm. Yayın balıkları... Bizim boyumuzda yayın balıkları... Çok, çok büyük yayın balıkları vardı.

Yeniköy'de ormancılık bir başka geçim kaynağıdır. Yeniköy'deki orman ekosistemi ise 1945 yılı 4785 sayılı Ormanların Devletleştirilmesi Kanun'u sonucu Yeniköy tüzel kişiliğine kayıtlı 1175 hektar 5000 m² 'lik ormanlık alan 1947'de devlet bünyesine geçer. Bu ormanların bir kısmı kullanım iznine tabi olsa da 3. Havaalanı'nın inşasının ardından uzun yıllardır bir geçim kaynağı veya ek gelir kaynağı da olan ormancılık büyük bir yara alır. Öyle ki 3. Havaalanı inşaatı proje bağlamında 7650 hektarlık alanın 6.172 hektarlık kısmının (yaklaşık %80) orman alanı olması doğrudan köylünün geçim hakkı kaybına neden olmuştur (İstanbul Bölgesi 3. Havaalanı Nihai ÇED Raporu, 2013, Bölüm 1-1). Öte yandan, bu projeye ek olarak Kanal İstanbul da yapılırsa şayet, orman ekosistemi daha da azalma riski taşıyarak ormancılığı daha da risk içine sokmaktadır. Dolayısıyla liman ve yol yapımı benzeri herhangi bir sebep üzerinden bu alanların yok edilmesi ağaç ürünlerine yönelik yapılan geçim kaynağının ekonomik fonksiyonunu tehlikeye sokmaktadır.

Ormancılık köylüler için daha çok mera alanı, ahır benzeri mekânsal alan ihtiyacı ve kışlık yakacak işlevi üzerinden anlam kazanır. 75 yaşındaki emekli çiftçi Ağustos (E), ormanın mekânsal işlevlerini şu sözlerle ifade ediyor:

Mekân mı yapacaktık, koyunlarımız keçilerimiz var. Ormana giderdik, güzel, düzgün ağaçlar keserdik. Mertek diyoruz biz onlara. Onları çakardık kazık etrafına, bir de örgülü daha ince, (...) böyle (El kol işareti yaparak...) uzun örerdik etrafına. Öyle, doğal yani. Hep ormandan kazık çakardık, örgülerini örerdik, üstüne de düzgün ağaçlar, üstüne de saz koyardık. Mis gibi... (...) Şahane... Kışın sıcak, yazın serin olurdu. Koyunlarımız, keçi ne varsa... Hep öyle mekân vardı, hep doğadan hep doğadan... (...) Bilmezdik ne olduğunu çimentonun. Ne güzeldi ne sağlıklıydı o mekânlar ne sıcaktı.

Havaalanı inşasının hezimetine uğramış olan ormanlık alanlar, köyde ısınma ve benzeri yaşamsal ihtiyaçların karşılanması bakımından kayda değer bir önem arz eder. Çiftçi Aralık (E, 45), havaalanı projesiyle köylünün ormanı kullanma hakkının nasıl gasp edildiğini kendince anlatıyor:

18 Kato, yapı yıkımı için kullanılan bir iş makinesidir.

Köylünün şöyle bir hakkı var, her yıl zati yakacak dediğimiz satmak için değil kendi ihtiyacı kadar kışın köyde yakacak¹⁹ odun... (...) Ormanlarımız bittiği için şu anda Durusu Orman İşletme Şefliği köyümüze odun veremiyor. Bu insanlar neyle kışı geçirecek? Çok enterasan... Köy yerinde odun bulamıyoruz. 3. Havalimanı yaklaşık sekiz dokuz bin, 10 bin dönüm ormanı makinelerle kazıdı, kamyonlara yükledi ve denize attı, maalesef. Kalan yer yok.



Görsel 13: Yeniköy’de kışlık yakacak hazırlıkları
(19 Kasım 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Madencilik yer kabuğu üzerinde ya da içinde bulunan maden kaynaklarının araştırılması, çıkarılması ve işletilmesine dayanan teknik ve yöntemlerden oluşan bir iş koludur. Yeniköy’de de maden kaynağının varlığı, ekonomik kazanç sağlamak için birçok işletmenin kurulmasına sebep olur. Günümüzde tükenen kaynaklar nedeniyle sayıları çok az olsa da yapılan faaliyetin izi köy peyzajında radikal bir şekilde dikkat çeker. Madencilik, yöreye topografik değişim açısından verdiği ekolojik hasarın aksine zaman zaman yöre halkına bir çalışma imkânı sağlaması bakımından da bir istihdam kaynağıdır. Örneğin Ekim, emekli eşinin ek gelir olarak madencilik yaptığını belirtiyor: “Kum çıkarıyorlar Yeniköy Mezarlığı’nın üst tarafından. Onu şantiyeye götürüp yıkıyorlar, satılıyor. Benim eşim de ocaklarda çalışıyor. Mesela emekli ama çalışıyor mecburen, tabii geçinemediğimiz için emekli maaşıyla.”

19 Bu konuya dair 1956 tarihli 6831 Sayılı Orman Kanununun 31, 32 ve 33’ncü Maddelerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik’in 3. maddesinde tomruk, direk ve sanayi odunu olarak tanımlanan zati yakacak üzerinde aynı kanun içinde Madde 5’te belirtildiği gibi köy sınırında verimli bir orman bulunursa ve kasaba nüfusu 2500’den düşük ise şayet, bu yerde ikâmet eden kişilerin söz konusu orman ürünleri üzerinde hak sahibi olduğu ifade edilmiştir.

Yeniköy’de yaşamını sürdüren nüfus için bu coğrafyaya kökten biçimde müdahale eden mega projeler, bir endişe kaynağıdır. Özellikle havaalanı ve olası kanal projesinin akıbeti “belirsizlik” imajı yarattığından endişeyi pekiştirir. Tüm bu durumlara ek olarak imar izni olmadığı için evlenecek aile üyesinin kendisine köy sınırı içinde yeni bir ev edinmemesi gibi barınma sorunu da genç kesimin kent merkezine doğru göç etmesini tetikler. Genç nüfus, İstanbul’un merkezine göç eder ve dolayısıyla bir üst kuşağın “baba mesleği” dedikleri mesleki bilgiler kuşaklar arasında aktarılamayarak yok olmaya yüz tutar. Diğer yandan bu, genç nüfusun köyü terk etmesi ile ilişkili bir şekilde köyün daha çok tarım ve hayvancılıkla geçimini sağlayan orta yaş ve üzeri emekli insanların yaşam alanına dönüştüğüne de işaret eder. Bu kesim arasında tarım ve hayvancılığa kısmen devam eden kişiler de bulunur, ama yine de bazı insanlar için kanal projesinin gerçekleştirme fikri başka bir mesleki beceriye sahip olamamanın verdiği işsizlik endişesi açısından rahatsızlık vericidir. Ve dolayısıyla bu zamana dek köyde “savaşın ve göçün çocukları”²⁰ olarak yaşam süren insanlar, “memleketlerinde öğrendikleri tarım ve hayvancılığı bu bereketli topraklarda sürdürmüş, bilgi ve birikimlerini kuşaktan kuşağa aktarmış”²¹ insanlardır. Ancak, baskı altındaki bu coğrafyaya özgü herhangi bir geçim kaynağına ait bilgi birikiminin nesiller boyu sürdürülmesi artık neredeyse imkânsızdır. Ağustos ve Şubat mevcut durumu şu sözlerle değerlendiriyor:

Havalimanı geldikten sonra orman bitti, tarım bitti, hayvancılık azaldı. Gençler göç etti. Köyde şu an kalanların çoğu emekli. Gençler çok az, tarım çok azaldı. Nüfus azaldı diyebiliriz. Köyden, köylülükten çıktık gibi bir şey, mahalle olduk zaten büyükşehir kanunuyla. Benim 3 tane çocuğum var, üçü de gitti. Burada kalsa çalışsa kazanamıyor. Hayvancılık yapsa, tarım yapsa kazanamıyor. Sigortasını ödeyemiyor, en kötü şey o. Yalnız benim değil bütün gençler gitti. Yaşlılar, emekliler kaldı.

(Ağustos)

Ee, bir köyün siz 27 bin dönüm arazisini alacaksınız, bir dönüme karşı bir kişi çalıştırmayacaksınız. Yani, 27 kişi yok köyden çalışan. Ee, bu genç... Babasının, dedesinin hayvancılığını bitirdi, başka yerde yatırımı yok okumuş okumamış önemli değil. Ne iş yapacak bu çocuk? Babasının mesleğine devam edecek, tarım, hayvancılık yapacak. Onu kaldırmışsın ortadan, onu yapamıyor. Nereye gidecek bu çocuk? Benim yaşımda aşağı yukarı 4-5 tane arkadaşım bu sene köyü terk etti. İşten biliyor musunuz? Nerede iş buldu? Buranın 40 km-50 km uzağında iş buldular. Gidip gelmek zor olur diye adam evini taşıdı buradan. Hayvancılık yapan da vardı, burada çevrede çalışan da vardı. Ee, şimdi sen bu insanı sırf hayatını idame ettirmek için, bir iş için, 50 km öteye gidiyorsa bu insan, doğduğu büyüdüğü babasının dedesinin evinden göç ettiriyorsan zoraki bir göçtür. Ne faydası var bana havaalanının ya da ülkeye ne faydası var? O da tartışılır.

(Şubat)

20 Yılmaz ve Pamuk, 2015.

21 Uzunçarşılı Baysal, 2020, s. 11.



Görsel 14: Balıkçı ağı
(6 Ocak 2023, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Ekolojik Yıkım

“Ormanlar talan edildikten sonra... Ben bahçemde hiç kirpi görmemiştim. Kedi besliyorum bahçemde. Her akşam kirpiler de gelip onlar da mama yiyorlar, kedi maması... Sincaplar, kurtlar, domuzlar... Ormanları talan ettiler ya, onlar da orman kalmayınca yerleşim merkezine iniyorlar, aç kaldılar çünkü. Denge bozuldu.”
(Ekim)

Mega projeler, tüm ekosistemi hedef alan bir yerinden etme ve çevresel risk içerir. Gellert ve Lynch'ın (2003) da belirttiği gibi, sıkça göz ardı edilen yerinden etmeler ve sonucunda ortaya çıkan çevresel riskler, toplumsal maliyetlerinin yanı sıra, flora ve faunayı derinden sarsar. Mega projeleri hem toplumsal hem de doğal süreçler olarak ele aldığımızda, peyzajın biyolojik, jeolojik ve fiziksel özelliklerinin neredeyse tamamının yerinden edildiğini idrak ederiz. Toprak özelliklerindeki değişiklikler uzun vadede arazi formu ve habitat içindeki türsel kombinasyonlar için toplumsal ve ekolojik sağlık sorunları üretir. Bu yerinden edilmeler, önemli ölçüde kaya ve toprağın yer değiştirmesi, sivri sinek vb. tür üremesi için gerekli türlü durgun suların oluşumu ve yer değiştirmesi, mekânsal değişimler sonucu yaşayan tür, bitki ve hayvan topluluklarının yerini değiştirmesi ve tüm bu nedenlerden dolayı kaynaklara bağımlı

topluluk için geçim imkânlarının ortadan kalkması anlamını taşıyor (Gellert ve Lynch, 2003, s. 17).

İstanbul'a yapılan mega projeler, göz önünde olan insan yaşamından başlayarak canlı ve cansız birçok ekolojik bileşene nüfuz eder. Ekosistem üzerinde türlü sorunlara yol açan bu projeler, ekolojik bedelleri bakımından incelenmeye muhtaçtır. 2016'dan beri yapımı devam eden 34 kamu-özel iş birliği (KÖİ) projesinin 3/2'lik bölümü en büyük dört mega projeye tekabül eder. Dört mega projenin üç projesi, İstanbul için düşünülen kuzey ormanları keşişiminde konumlanan ve birbirinden ayırıştırılmayacak olan 3. Boğaz Köprüsü, KMO, 3. Havaalanı ve tasarım aşamasındaki Kanal İstanbul'dur (Sönmez, 2017, s. 32).

3. Boğaz Köprüsü ile başlayıp 3. Havaalanı ile devam eden ve Kanal İstanbul ile yekpare olacak bu zincir, sadece bölgedeki altyapı projelerinin sınırını çizmez, aynı zamanda konut yapımı ve uydu şehirlerin inşasına zemin hazırlamış olur (Sönmez, 2017, s. 32). Kamu-özel iş birliği olarak "Yeni Şehir" söylemi üzerinden kamuoyuna takdim edilen bu mega projeler, bir meta değeri taşıyor. Bu meta değerinin üretilmesi, üretim, hizmet ve benzeri dinamikler üzerinden kentin de maddeleşmesi demektir. Meta olan bir kent, alınıp satılabilen ve pazarlanabilen bir şeye dönüşür, marka değeri yüklenir, sürekli dönüşür. Bu çerçevede, 1980'lerden bu yana neoliberal kent politikaları, sistemin krizlerini çözmek ve sermaye sirkülasyonunu sağlamak için kentsel değişime sıkça başvurur. Metalaşmış bir ürün olarak kent, ulusal veya uluslararası pazar alanlarında kendisine yer edinebilme çabasına dönük 20. yüzyılın sonu geldiğinde bir "dünya kenti", "marka kent", "yarışan kent" benzeri yeni isimler üzerinden tarif edilir. Bu tabirler, kapitalist modernitenin yaratıcı yıkımı sürekli bir biçimde başarabildiği ölçüde geçerlilik kazanır ve dolayısıyla da pek çok kent sürekli değişir, dönüşür (Köksal, 2022, s. 593-594).

Mega projeler, yeni bir yerleşim alanı inşa etme amacı taşıdığı için inşa edileceği yöre halkı üzerinde bir deneyim süreci içerir. Bu "kentleşme" eylemi, insanları bir dizi değişim ile baş başa bırakır. Kamu-özel iş birliği projesi yapmak için araçsallaştırılan bu projeler ormanlık alan, sulak arazi ve tarım arazisi benzeri kamusal varlıkları kullanır ve yaşamsal imkânın yanı sıra yerleşimi oluşturan ekolojik bağlamı da yerinden ederek yıkıma uğratar. Yeniköylü Ekim, 3. Havaalanı'nın tarım yapılan yerlerle yan yana olmasının hem tarıma hem köylüye hem de ekosisteme zarar verdiğini vurguluyor:

Uçakların gaz salınımıyla ilgili herhangi bir sıkıntı olmadığını söylediler ama tabii bu bir araştırmayla netlik kazanacak bir durum... (O an havadan geçen uçağı işaret ederek...) Bu şekilde değil de havada lodos estiği zaman inişi bu şekilde yapıyorlar, köye daha alçak geçiyor ve inerken gaz boşalttığını duyduk bazı tarzdaki uçakların. Onun bir zararı var mıdır yok mudur, bilmiyorum yani. Biz havalimanından gelenlere soruyoruz, öyle bir şey kesinlikle söz konusu değil. Böyle bir şeyin olmadığını söylüyorlar ama farklı bir araştırma yapılır mı yapılmaz mı... Ama tabii meyve ağaçlarında görülmemiş şeyler görülüyor birkaç senedir. Hani meyvelerin

çürüdüğünü görüyoruz, meyve yapan ağaçların meyve yapmadığını görüyoruz, yaprakların yandığını görüyoruz. Bu, daha önceleri olmayan şeydi.

Şubat ise, bölgede yetişen meyve ağaçlarındaki verimsizliğin emisyonlardan kaynaklanabileceğinden söz ederken yeni istilacı türlerin ortaya çıktığını belirtiyor:

Tarım arazilerinde biz tarım yapıyoruz, ama havalimanından kaynaklı mıdır kuraklıktan mıdır bilmiyorum, bir verim düşüklüğü var. (...) Mesela bu sene tırtıl gördük bölgemizde. (...) O, çayır tırtılı denilen bir tırtıl... Bu sene görülenin %1'i kadar görülüyordu çok eskiden. Şimdi istila edercesine... (...) Mesela Amerikan beyaz kelebeği denilen bir tırtıl... Bu üç sene önce köyümüzde görüldü, duvarlar doluydu. Büyükşehirden bir ilaçlama geldi, bir hafta köyü ilaçladılar gece gündüz. Bu sene görülmedi, çünkü üç senedir arka arkaya ilaçlama yapıldığı için. (...) (Pandemi sürecinde ortaya çıkan çekirge istilasını sorduğumda...) Çekirge havalimanı bölgesinde var. Çekirgeler de çok büyük. Ben bu sene ilk defa gördüm, aşağı yukarı sigara paketi kadar. (...) Burada çekirge ilkbahar aylarında biz çimenlerde çayırda yürürken uçuşurdu ama bu tarzda değil. Çok büyük...



Görsel 15: Yeniköy'e gidiş yolu
(22 Aralık 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Mega projelerin çevresel riski üzerine düşünürken insanların yerinden edilmelerinin yanı sıra türsel yerinden edilmelere de bakmak zaruridir. Sucul, kumul, orman ve kayalık benzeri türlü ekosistem üzerinde yaşayan diğer canlılar için de ekolojik yıkımlar söz konusudur.

Örneğin; KMO'nun sadece Avrupa Yakası'nda dahi 2 endemik, 4 dar yayılım sergileyen tür barındıran 56 familyaya ait 195 tür ve alt tür derecesinde takson bulunur. Güzergâh üzerinde Bern Sözleşmesi EK-II'de 14 tür ve 2 tür EK-III kapsamında olmak üzere 16 sürüngen benzeri pek çok tür varlığını sürdürür (Kuzey Marmara Otoyol Projesi Nihai ÇED Raporu, Bölüm 9-81, 82). Kanal İstanbul; içerisinde endemik 14 tür, Bern Sözleşmesi'nde yer alan 119 tür (Ek II) ve ayrıca 76 tür (Ek III) barındırır.

Bölge içindeki zincirin bir başka halkası olan 3. Havaalanı etki alanı kapsamında bulunan 17'si endemik bitki olan 79 bitki türüne yönelik de bir çevresel yıkım söz konusudur. Bu, proje alanı üzerinde kumul, orman, mera, tarım, göl ve sazlık benzeri pek çok ekosistemin varlığının yansımalarıdır, çünkü 3. Havaalanı, Nihai ÇED Raporu'na (2013) göre proje sahası ve civarında 8 amfibi, 20 sürüngen, 17 kuş ve 13 memeli hayvanın yaşamını sürdürdüğü bir alandır. Bu sayılar, Belgrad Ormanı'nda yaşayan 146 kuş türünü düşününce eksik olsa da havaalanının ekosistem bakımından zenginliğini ifade etmek için bakıldığında. Proje sonucunda yok olmaya maruz bırakılan 58 fauna elemanının 24'ü, Bern Sözleşmesi'ne (Ek II) dâhil olan kesin koruma kapsamındaki türler arasında yer alsın da bu alan içinde canlı yaşamı yok olmakla yüz yüzedir. Örneğin; Türkiye'nin önemli kuş göç yollarından biri olan rota üzerinde konumlanan havaalanı kuş-uçak çarpışma riski gibi teknik, bilimsel ve yaşamsal sorunların yanında kuşların üreme ve dinlenme alanlarını yok eden bir sonuca yol açar (TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu 3. Havalimanı Teknik Raporu, 2014, s. 10-11). Bu yok oluşu Aralık, şöyle dile döker:

Havalimanıyla birlikte göç hayvanları da kayboldu, av kuşları da kayboldu. (...) Bıldırcını, çulluğu, yaban ördeği, yaban kazı... Şimdi yok. Havalimanı olduktan sonra bu hayvanların göç yolları değişti, bu tarafa gelmiyorlar. (...) Burada ekoloji de değişti. Eskiden buradan geçiyorlardı, geçiş yolu oldu. O da kayboldu.

Yeniköy'de arazi kullanımı kum, çakıl taşı ve tükenmiş linyit kömürü yataklarına ilişkin madencilik ile de iç içedir (Kantürer, 2016, s. 123-124). Ekonomik büyüme odaklı modernleşme ve sanayileşme süreçleri, madencilik yoğun bir ekolojik yıkıma sebebiyet verdiğini gözler önüne serer. Madencilik; taş ve maden ocağı kazı işlemleri, patlatma, kazı, kırma, kuru ya da sulu eleme ve öğütme gibi fiziksel işlemlere dayanan bu işlemlerin yanı sıra kimyasal işlemler kullanılarak da uygulanabilen cevher hazırlama ve zenginleştirme işlemlerinin ardından toprak ve kaya iç kısımlarında bulunan ekonomik değere sahip malzemelere ulaşmak için yapılan kazı faaliyetidir.²² Enerji hammaddesine indirgenen madenlerin varlığı, bu işlemler sonucunda yer kabuğunda belirli değişimlere neden olur; flora ve faunaya verilen zararın yanı sıra sera gazı emisyonunu yaymakla da ilişkilendirilir ve dolayısıyla ormansızlaşma, toprak erozyonu, kirlilik benzeri sorunlar üzerinden biyolojik çeşitliliği tehdit ederek ekosistemi derinden sarsar ve iklim değişikliğini tetikler (Sezener, 2023, s. 148).

22 bkz. https://www.jmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=1318&tipi=5



Görsel 16: 3. Havaalanı ve Kuzey Marmara Otoyolu hava fotoğrafı
(Fotoğraf: Murat Germen).

Yeniköy’ün iç kesimindeki tarım arazisi ve mera alanları, kuzeydoğusundaki orman dokusu, kuzeyine düşen kıyı kesiminde ise kumulların yer aldığı peyzaj, arazi örtüsü açısından tipolojik değişimin en bariz bir başka örneğidir. Özellikle çevresel tahribat, havaalanı yapımına dayanan orman dokusunun kaybı ve maden ocaklarının kıyı ekosisteminde sebep olduğu değişime dayanır. Yeniköy’ün kuzeydoğusunda, Karadeniz’e yakın bir alanda çıkarılan kömürü elde etmek için yapılan uygulamalar sonucu kıyı göletleri meydana gelmiş, kömür ocaklarından çıkan hafriyat ise dolgu alanlarının oluşumuna sebep olmuştur. Dolayısıyla, köyün iç kesiminde uzun yıllar aktif olan yüzlerce maden ocağından bugün sadece bir adet kalsa da madencilik faaliyeti köyün topografyasını etkileyerek bugün gölet hâline gelen irili ufaklı çukurlukların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Çukurların su birikmesiyle göl yapısına dönüşmesi zaman içinde yerel halkın balıkçılık faaliyetlerine olanak sağlamıştır, ancak bu göletler 3. Havaalanı projesinin inşaat artıklarıyla doldurulmuştur. Karadeniz’den kum çekme ve hafriyat dökme işlemleri ise yüzme sporu için deniz kullanımını sekteye uğratmıştır. Karadeniz’de oluşan ekolojik hasarın boyutunu “Şimdi biz burada denizde yüzemiyoruz, deniz çok derin” diyerek açıklayan Şubat, madenciliğin ve havaalanı inşaatının köy üzerindeki etkilerini şöyle anlatıyor:

Yer altı kaynakları çok zengin bir kömür kaynağı vardı, bitti. Yani, o alan bitti. Şimdi o alanın içine havalimanı... (...) Kömür ocaklarının Akpınar-Ağaçlı tarafındaki Akpınar-Yeniköy arasındaki tahrip ettiği o büyük çukurlar, göletler...

Yani düşün 30 m bir çukur, 20-30 m su var, altında 10 m balçık var. (...) Havalimanı bile bizim köyümüzün toprak alanı içerisindeki orman ve mera alanı üzerine inşa edildi.



Görsel 17: Eski kömür ocaklarının yarattığı topografi ve uçakların alçalma noktası (19 Kasım 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Sosyal Sefalet: Yerinden Olma ve Mülksüzleşme

“Bu yaşta sonra gidip nerede uyum sağlayacağım? Ben gelmişim artık 60 yaşına. Gideceğim, başka bir yerde yerleşeceğim, orada uyum sağlayacağım. (...) Anılarım, hatıralarım, arkadaşlarım... Allah korusun! Öyle bir şey düşünmüyorum.”
(Ekim)

İstanbul’un kentsel mekânlarını merkez alan sermayeleşme süreci, kalkınma ve büyüme retoriği üzerinden neoliberal kent politikaları vasıtasıyla uygulanır. Süreç içinde mekânsal organizasyonu yeniden yapılandırmak için mülkiyet ile ilişkili eşikler dikkat çeker, ki kayda değer bir arsa üretim aracı olan İstanbul, mega projeler için ihtiyaç duyulan arsa temini sürecinde belirli özel ve kamu mülkiyet alanlarına yapılan müdahalelerin uğrak yeridir. Bu ise, özel mülkün kamulaşması ya da kamu mülkünün özelleşmesi biçiminde zuhur edebilir. Söz konusu farklı ölçeklerdeki projeler ve uzlaşılan planlar üzerinden sermayenin arsa talebi sonucu kentteki arazi ve konut benzeri özel mülkün kamulaştırılması ya da orman ve kıyı gibi kamu mülklerinin özelleştirilmesi ile yeni yatırım ve rant alanı oluşur. Hâl böyle olunca, İstanbul projeler bölgesi olan bir kent haline dönüşerek kent içi ulaşım altyapı projelerinin

yanı sıra çok parçalı mülkiyet özelliği olmayan ekolojik alanlarda da mega projeler ile karşı karşıya kalır. Müdahale biçimi değişse de projelerin neticesi, hak kaybı veya yerinden etme benzeri sonuçlar ile mülkiyet konusu üzerinde ortaklaşır (Çobanyılmaz Öztürk, 2017, s. 52). Böyle bir sürece maruz kalan bir yerde yaşayan insanlar için ise akla düşen şudur: Mülkiyet, hegemonik bir aracı olarak siyasal ve ekonomik gözükse de birey ve toplumun bu hegemonik araca yönelik ne gibi tavır ve tutum sergilediği ve de mülkün hem maddi hem sembolik varlığının nasıl anlamlandırılıp aktarıldığı benzeri sorular ile bağı açısından en az o denli kültürelidir de (Fırat ve Genç, 2023, s. 35-36). Kültürel bir ortam içinde anlam kazanan mülkiyet, hukuki bir kategori olarak “yukarı”dan nasıl inşa edildiğine dair sorgulanmış, ancak özellikle yerel topluluklar açısından “aşağı”dan nasıl kurulduğu da ihmal edilmiştir. Mülkiyet, yasal ve iktisadi bir kavram olması kadar sosyal çatışma ve müzakere içinde toplumsal bir ilişki olarak da kavranmalıdır. Öyle ki bireysel ya da kolektif eylem ve söylem üzerinden tecrübe edilmesi, anlamlandırılması ve kültürel anlatının ifade edilme tarzı mülkiyetin sosyo-kültürel boyutuna ışık tutar (Fırat, 2023, s. 383-384). Mülkiyet bu açıdan insanların dünya ve kendileri ile ilişki kurma biçimini organize eden bir kurum olmasının yanı sıra sosyo-politik dinamikler içinde neyin görünür olduğu veya yok sayıldığını da açığa vurur (Bryan, 2000, s. 3).

Mega projeler söz konusu olduğunda, peyzaj sosyal/kültürel olmak üzere birçok işlevsel özelliğini kaybedebilir. Örneğin, herhangi bir projenin önünde engel teşkil eden arazi kullanımı benzeri mülklerin el değiştirme meselelerine dair müzakere zemininin yokluğu, yerel halk perspektifinden mülkiyet hakları ihlâline yol açabilir ve dolayısıyla acele kamulaştırma gibi yasal süreçler üzerinden mülkiyetin el değiştirmesi proje öncesinden başlayarak insan yaşamının her aşamasına temas eder. Öyle ki bu, insanın iyi oluş hâli (*well-being*) başta olmak üzere anı, hafıza ve inanç edimlerini etkiler. Toplumsal ilişkilere ilişkin katılım mekanizmalarının eksikliği ile gün yüzüne çıkan bu hak ihlâli, mülkiyet mevzusunun uzlaşma ortamını elde edecek zemini bulamaması sonucu gerilimleri artırarak komşuluk gibi sosyal ilişkileri de zedeler. Dolayısıyla bu bölünmüşlük, ortak duygu ve düşünceler etrafında birleşerek kolektif eyleme geçmeyi ayrıca arkadaşlık, komşuluk, imece, dayanışma, birbirine saygı ve güven duygusuna işaret eden aidiyet hissini zorlaştırır. Şubat, Kanal İstanbul bağlamında deneyimledikleri bölünmüşlüğe örnek veriyor:

Havalimanında bu tarz şeyler yaşamadık ama Kanal İstanbul’da yaşadık. (...) O zaman şöyle bir algı oluştu köyümüzde, maalesef bunu üzümlük söylüyorum. Bunu istemeyenler Cumhuriyet Halk Partili, isteyenler Ak Partili... Ya, ne alakası var kardeşim? İşte, bu imar planında hepimizi mağdur ediyor. Yani bomboş bir masa görmüş, bizim yaşam alanlarımızı gözetmeksizin bir proje uygulamış, çizmiş. Ayırmış mı senin evini, aa bu bizden ya da bu öteki taraftan diye... Siyasal olarak... Ayırmamış. (...) Onu anlatana kadar çok kişiyle kırgınlık oldu aramızda. Mesela benle... Belki 5-10 kişi diyebilirim konuşmuyor benle. Ona karşı bir eylemim, bir şeyim de yok, bir söylemim de yok. Ha, ne zaman anladılar bunu? 1/1.000’lik ve 1/10.000’lik nazım imar planları parselizasyon üzerinden...

O zaman başladılar aramaya. Nereye veriyorduk itiraz dilekçelerini, mahkeme açabiliyor muyuz? Çünkü gördü, evinin üzerinden yol geçiyor. Çünkü gördü evi, ahırını, tarlası 30 km öte atılmış.

Mülk üzerinde kamu idaresi tarafından yeniden düzenlenmenin yapıldığı, sosyal ilişki ve ekolojik ağın değiştiği süreç içinde mülksüzleşmeye giden yolda 1983 yılında kabul edilen 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 27. maddesinde yer alan Acele Kamulaştırma başlıklı uygulama dikkat çeker. Bu uygulama, özel ve istisnâî hâller için sıkça başvuru alan bir yöntemdir. Özellikle 3. Havaalanı için de başvuru alan bu uygulama sonucu taşınmazlara el konularak yol ve inşaat yapımı üzerinden istenilen her işlem kolayca ve hızlıca yapılabilir, zira Bakanlar Kurulu 2 Ocak 2014 tarihli karar sonucu içerisinde Yeniköy'ün de olduğu pek çok köy arazisi TOKİ tarafından acele kamulaştırılma işlemine maruz bırakıldı. Nisan (E, 60, çiftçi), havaalanı inşa sürecinde mera alanı olarak kullandığı ancak arazi rayiç bedeli üzerinden bir tazminat ödenmeksizin kamulaştırılan arazisine dair hukuki güvencesizlik içinde şu sözleri sarf ediyor:

Faydası yok, zararı çok. Benim arazimi elimden aldılar, parasını vermediler. Acele kamulaştırma dedi, el koydu, arazinin parasını alamıyoruz. Duvarı da çaktı, sen çık buradan, git mahkemeye, hakkını ara diyor.

Yeniköylü Aralık da yaşanan mağduriyeti sitemkâr bir şekilde özetliyor:

Havaalanı malumunuz... 2014'te hafriyata başladı, 2014'ten beri arazilerimiz maalesef havaalanı içinde kaldı. (...) 2014'ten beri vatandaş oraya ekimini yapamıyor. Oysa 1924'ten 2014'e kadar vatandaş o arazilerde çalışıp çoluk çocuğunu geçindirdi. (...) İçeriye girmek yasak, hayvan otlatmak yasak, o topraklardan yararlanmak yasak. Tamam, tapu benim, ama söz sahibi hükümetin. Böyle bir zorlukla karşı karşıyayız.

Neoliberal politikaların kent ile kurduğu ilişki içinde özel mülkler kamulaşırken mezarlık benzeri kamu mülkü araziler de mega proje inşası için yeniden bir değerlendirme sürecine maruz bırakılabilir. Hâl böyle olunca, su ve orman benzeri kamusal varlıklar, halkın refahı iddiasını taşıyan kalkınma hedefli mega projeler için özelleştirme sürecine tabi olabilir. Köy sakinlerinin yaşam mekânlarının akıbetine dair söz sahibi olmalarına imkân tanımayan, “tepeden inmece” bir yaklaşımla alınan kararlar ise, şeffaflık ve meşruiyet açısından tartışma konusu olur (Erbaş ve Kızılay, 2015, s. 520). Oysa, bir kalkınma eyleminde halkın refahının hedeflendiği iddiası ancak toplumsal rıza ile inandırıcılık kazanır (Li, 2007, s. 16).

İnsan yaşamının son evresi olan ölüme ilişkin bir kamusal mekân olan mezarlık üzerinden bu durumu değerlendireyim. Yaşamsal olan her şeyi sona erdirmesi açısından biyolojik olduğu kadar sosyal/kültürel bir fenomen olan ölüm, önemli bir geçiş ritidir. Ölen insanın ölümü sonrası yaşanan yoksunluk, keder, kayıp ve yas benzeri duygular üzerinden sosyal ilişkilere de yansır (Burcu ve Akalın, 2008, s. 31). Bu sürecin bir bileşeni olan mezarlıklar,

insanların belirli zamanlarda ölümlerini ziyaret ettiği ve andığı kültürel bellek mekânlarıdır. Yeniköylüler, KİP içinde yer alan Yeniköy Aile Kabristanlığı'nın proje sebepli taşınmasına yönelik bir endişe yaşar (Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu, 2020, Bölüm 6-110). Artan tepkiler sonucu ilgili karar yeniden düzenlenir, söz konusu mekân yeşil alan olarak revize edilir, ancak bazı köylüler hâlâ huzursuzdur ve sürece dair müzakere imkânının olmamasına oldukça tepkilidir:

Bundan bir ay önce Kanal İstanbul'un ÇED mahkeme sürecinin bilirkişi heyeti gelmişti bölgeye. (...) Sonradan haberim oldu, gittim. Mezarlığın içine girdiler, o keşif ekibi. Yaklaşık 20-30 araçlık bir konvoy... (...) Orada ne konuşuldu ne dendi, bilmiyorum. (...) Bölgede bir keşif yapıyorsun, bölgeden hiç kimse burada ne olduğunu bilmiyor. Ne konuşuluyor? Yani köyün muhtarı, köyün ihtiyar heyeti üyesi... En azından benim onu duymam lazım, ne oluyor? Mezarlığı kaldıracaksın, niye kaldıracaksın mezarlığı?

(Şubat)

Benim orada kaç tane naaşım var. Kayınvalidem orada, kayınpederim orada, teyzesi orada eşimin, kardeşleri var üç dört tane küçük, ölmüşler, orada. Bu nedir ya? Sözü bittiği yer. (...) Yazık, günah ya. İnsanlar ölmüş, bari mezarda rahat etsinler. Böyle bir saçmalık var mı? Zaten Kanal İstanbul baştan başa saçmalık. Orada Allah'ın yaptığı bir İstanbul Boğazı varken öyle bir kanal, ne gerek var ya? Başka hesaplar var tabi, bir de çevreyi imara açmak... Tamam, onu açtın. Yetin işte, daha ne istiyorsun bizden?

(Ekim)



Görsel 18: Yeniköy Aile Kabristanı
(22 Aralık 2022, Yeniköy, Arnavutköy, Fotoğraf: Ceylin Arslan).

Mega projeler, İstanbul'un mekânsal organizasyonunun yanı sıra makro açıdan kent formunu da değiştirir. Böylece kent, kurgulanıp yeniden tasarlanır. 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları ile kent kuzeyi, Avrasya Tüneli ve Marmaray ile de güney kısım üzerinde doğu-batı çizgisi aktifleştirilmek istenir. Kanal İstanbul ve Yeni Şehir ile ilişkili bir biçimde Avrupa Yakası içerisinde göze çarpar iken Anadolu Yakası'nda Kanal Riva ve etrafını çevreleyen turizm ve ekolojik yerleşim projesi ile öne çıkar. Her iki yakayı Boğaz'ın alt ve üst kısmından birleştirmek için taşıt, yaya tüneli ve teleferik benzeri mega projeler ise kent içi müdahalelerin olduğu destekleyici uygulamalardandır (Çobanyılmaz Öztürk, 2017, s. 53). Kent içi ve kent dışına taşan mega projeler, mülk merkezli uygulamalar üzerinden sosyo-mekânsal değişime ortam hazırlayarak kent üzerinde değişim sürecine yol açan bir rol yüklenir. Bu durum açısından kent, kuzeye doğru seyrek yerleşime sahip 5-10 km uzaklıkla birbirine konumlanmış köylerden oluşan ve çoğunlukla Marmara Denizi kıyısında toplanan bir şehir olsa da 3. Boğaz Köprüsü, KMO, 3. Havaalanı ve Kanal İstanbul aksine İstanbul'un kuzeyine doğru bir yerleşim planı çizer (Çelik, 2022, s. 818). Daha çok yerel halk haricinde kalan belirli bir nüfusa hitap eden bu projeler, iş kaybı, barınma krizi ve yerinden yurdundan edilme/yeniden yerleştirme benzeri pek çok zorluğa sebep olur. Örneğin, Kanal İstanbul bitmiş bir proje olmasa da daha şimdiden arazi alımı veya satımı gibi geleceğe dönük pek çok yatırım endeksli girişimi önelemiştir. Bu durum, proje içinde yer alan imar izni²³ olmamasına rağmen değer kazanan birçok arazinin yol açtığı arsa spekülasyonundan anlaşılabilir. Spekülasyon ise proje henüz bir "söylenti"den ibaret olsa da şu an yeşil alan içinde ucu bucağı olmayan arazilerin yerini rezidans benzeri lüks konut projeleri üzerinden "yeni bir şehir"e bırakacağı yönünde bir izlenim sunar. Ağustos'un sözleriyle,

Kanal İstanbul sadece TV'lerde reklam... Daha bir şey yok, yürürlüğe girmedi, etkileyecek bir şey yok. (...) Aşağı yukarı kanal içinde olan yerler satıldı. Kanal diye alıyor, başka yere taşıyor, imara açacağız diyor. Ne yaptığı belli değil. Ama biz dedik ya, sıkıştık, çocuğa ev alacağız, veriyoruz.²⁴ Bugüne bakıyoruz. Aşağı yukarı her yer satıldı. Kime satıldı? Ne maksatla satıldı? İmara mı açılacak? Söylentiler var. Kanal içinde kalan yerleri çıkaracak, başka boş kalan yerlere imar açacak, oraya verecek. (...) Olmayacak deniyor. (...) Sadece bağladı bizi, başka bir şey yok. 10 seneden beri kanal muhabbeti var, hiçbir belirti yok daha. Sadece söylenti... (...) Öyle bir bataklık yer gösteriyor, içindeki yerleri emlakçılar alıyor, ama kimler topluyor belli değil. Biz de bilmiyoruz. Bugün kanal içinde bin liradan aşağı metresi yok. Bataklık olsun, ne olursa olsun, ama kanalla ilgili bir şey diyemiyoruz.

23 İmar izni, imar alanında bulunan belirli bir arazi için arazi kullanımına dair belediye tarafından verilen izindir.

24 Bu durum, bir arsa değerlendirilmesi sonucu arazi satışı gibi anlaşılabilir de görüşmeciler arasında konut-arsa değerlendirilmesi üzerinden kâr sağlanan bir durum ile karşılaşılmamış olup görüşmeciler çerçevesinde kanal yapımına karşı bir duruş olduğu izlenimi edinilmiştir.

Sonuç

Geçmişten bu yana özellikle makro politik müdahalelerin odağı olan İstanbul, yerel ve merkezi yönetimlerin stratejisine hem maruz kalan hem kılavuz olan bir kenttir. 1980’lerden bu yana, “küresel kent” referansı ile, köklü ve geniş kapsamlı sosyo-mekânsal değişimleri maruz kalmıştır. Neoliberal müdahaleler kapsamında kamu-özel iş birlikleriyle tecrübe edilen yaratıcı yıkımlar, mega projelere konu olan mekânlar üzerinde telafisi zor veya imkânsız bir dizi sosyo-ekolojik bedel anlamına gelmektedir. Yeniköy (Arnavutköy, İstanbul) örneğinde söz konusu bedeller, İstanbul’un kuzeyinde yapılmış olan 3. Boğaz Köprüsü, KMO, 3. Havaalanı ve hâlâ tasarım sürecindeki Kanal İstanbul’a ilişkindir. Bu çalışmada, hedef, ölçek ve konumsal olarak birbirini destekleyen bu projelerin Yeniköy peyzajında ve bu peyzaj üzerinde yaşayan insan ve insan-olmayan türlerin yaşamlarında ne tür müdahaleler içerdiğini ele aldım.

Bu yörenin tarım, hayvancılık, balıkçılık ve ormancılık gibi ekonomik uğraşlara olanak sağlayan ekolojik bağlamı, bugün söz konusu projelerden dolayı toplumsal maliyetlerin temelinde yatan, tarım arazisi ve mera alanı kaybı, türsel ekosistemin tahribatı gibi sorunlara maruz kalmıştır. Madencilik, diğer geçim olanaklarından farklı bir özellik sergiler; zira köy, mega projeler söz konusu olmadan çok önce sanayileşme sürecinin bir sonucu olarak madencilik faaliyetleri neticesinde ciddi bir topografik değişime uğramıştır. İlkın, madencilik dolayısıyla oluşan çukur alanlar su oluşumlarına evrilmiş, ancak daha sonra bu alanlar mega projelerin hafriyatıyla doldurulmuştur. Projeler, kısacası, erozyon, kirlilik ve ormansızlaşma gibi halk ve habitat sağlığını tehdit eden sorunlara yol açmıştır.

Köy üzerinde mekânsal ve toplumsal bağlamı yerinden edecek müdahaleler, kamulaştırma ve özelleştirmeye dönük çelişkili durumları da içerir. Şahsi araziler kamulaştırılırken mezarlık benzeri kamusal mekânlar da özelleştirme girişimlerine maruz kalır. Mülkiyet sorunları, arazi kullanımlarından doğan hak kaybı, barınma sorunu, yerinden etme, yeniden yerleştirme ve aidiyet bağını zedeleyen ya da olan bitene karşı direnç bakımından sosyal ilişkiler içinde bölünmüşlük gibi sorunları da gündeme getirir.

Sözün özü, Yeniköy ve civarında gözlemlenen mekânsal müdahaleler ve köklü peyzaj dönüşümü, çok-türlü yaşama dair olan ne varsa, topraktan insana birçok ekosistemi alaşağı etmektedir. Yeniköy’e yönelik etnografik bilgiler, bu dönüşüme antropolojik bir bakış sunarak bugüne dek daha çok uluslararası yazından takip ettiğimiz eleştirel kalkınma tartışmalarına katkı sunar niteliktedir.

Teşekkür

“Duygu Gezik” ve “Erdoğan Karabulut” nezdinde COVID-19’da yaşamını yitiren “tüm Dünya insanları” ve “Kahramanmaraş depreminde hayatını kaybedenlere” adadığım yüksek lisans tez çalışmamdan ürettiğim bu araştırmayı yapmama imkân tanıyan Yeniköy halkına yaşadığımız çağın en değerli şeyi olan zamanlarını benden esirgemedikleri ve cesur

yaklaşımları için büyük bir şükran borçluyum. Son olarak ise değerli önerileri sonucunda bu çalışmayı zenginleştiren hakemlere emekleri için teşekkür ederim.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması beyan etmemiştir.

Finansal Destek: Bu makalenin üretildiği "Ekolojik Antropoloji Üzerine Etnografik Bir İnceleme: Kanal İstanbul Örneği" adlı yüksek lisans tez çalışması, Heinrich Böll Stiftung Ecolarship Programı kapsamında desteklenmiştir.

Peer Review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: Author declared no conflict of interest.

Financial Disclosure: For this article, which is based on the master's thesis titled "An Ethnographic Study on Ecological Anthropology: The Example of Canal Istanbul", a scholarship was received within the scope of the Heinrich Böll Stiftung Ecolarship Program.

Kaynakça

- Albayrak, M. (2021). Osmanlı döneminde de Karadeniz-Sapanca-Marmara kanalı 10 defa sekteye uğradı, *Tarih Dergisi*, 83, 36-41.
- Arslangündoğdu Z. (2022). Kuşların yurdu İstanbul. İsfendiyaroğlu S., Karataş A., Arslangündoğdu Z. ve Özkoç Ö. Ü. (Ed.), *İstanbul'un kuşları* kitabı içinde (s. 92-111). İstanbul: İBB Kültür A.Ş.
- Asmatülü, R. (1995). *İstanbul-Yeniköy bölgesi kömürlerinden semikok elde etme olanaklarının araştırılması*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Avrupa Otoyolu Yatırım ve İşletme A.Ş. (2018). *Kuzey Marmara otoyol projesi (Avrupa kısmı: Kınalı-Odayeri kesimi) çevresel ve sosyal etki değerlendirme nihai çsed raporu*. Ankara: ENCON Çevre Danışmanlık LTD. ŞTİ. Erişim adresi: https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/Content/files/raporlar/MOAO_KMO_Avrupa_Nihai_CSED_Bolumler.pdf
- Avrupa Otoyolu Yatırım ve İşletme A.Ş. (t.y.). *Kuzey Marmara Otoyolu*. Erişim adresi: <https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/proje-hakkinda>
- BBC News Türkçe (2011, 27 Nisan). 'Çılgın Proje': İstanbul'a İkinci Boğaz. Erişim adresi: https://www.bbc.com/turkce/haberler/2011/04/110427_erdogan
- Benek, M.S. (2016). Genç Plinius'un Anadolu mektupları ışığında Traianus döneminde Bithynia eyalet yönetimi, *Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 17(36), 83-96.
- Bryan, B. (2000). Property as ontology: on aboriginal and english understandings of ownership. *Canadian Journal of Law and Jurisprudence*, 13(1), 3-32.
- Burcu, E. ve Akalın, E. (2008). Ölüm olgusu üzerine sosyolojik tartışmalar, *Hacettepe Üniversitesi Türikiyat Araştırmaları (HÜTAD)*, 8: 29-54.
- Çelik, A. (2022). Bisiklet Selesinden İstanbul Köyleri. A. Bali (Haz.), *Köyleriyle İstanbul* kitabı içinde (s. 813-829). İstanbul: İBB Kültür A.Ş.
- Çınar Mühendislik Müşavirlik A.Ş. (2020). Kanal İstanbul nihai ÇED raporu Erişim adresi: <https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBULNIHAICEDRAPORU.pdf>
- Çobanyılmaz Öztürk, P. (2017). İstanbul'da (mega) projeler ve kentsel değişim. *Mimar.ist Dergisi*, 58, 47-55.
- Demir. B. (1994, 18 Ocak), Ecevit'ten mega proje. *Hürriyet*, s. 30.

- Demircioğlu, E. (1991, 2 Şubat), Boğaza rakip ‘kanal’. *Milliyet*, s. 2, 10.
- Dördüncü, H. (2018). *Transit merkezlerin çok kriterli karar destek sistemi ile performans değerlemesi: İstanbul 3. Havalimanı örneği*. (Yayımlanmamış doktora tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ecemiş Yılmaz, H. K. (2018). *The legal status of the canal İstanbul in international law*. (Yayımlanmamış doktora tezi). The Pennsylvania State University, Pennsylvania.
- Emiroğlu, K. ve Aydın, S. (2020). *Antropoloji sözlüğü*, İstanbul: İslık Yayınları.
- Erbaş, H. ve Kızılay, Ş. (2015). Kentsel dönüşüm, mülksüzleştirme, yerinden edilme ve mahalle mücadeleleri: Sarıyer-Derbent örneği. *1. uluslararası kent araştırmaları kongresi: günümüz kentinde sorunlar bildiri kitabı*, cilt 2 içinde (s. 496-522). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Eriş, H. (2017). *Neoliberal mega projeler için AKP döneminde değişen taabileştirme söylemleri: 3. köprü, 3. havalimanı ve kanal İstanbul örnekler*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Ertürk, T. (2014). “*Kanal İstanbul düşmanlık projesi*” çılığın proje Kanal İstanbul, İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Eskicioğlu, S. (2020). *Katar İstanbul çılığın bir kanal hikâyesi*, İstanbul: Yılmaz Basım.
- Fırat, B. Ö. ve Genç, F. (2023). Giriş: mülkiyete geri dönmek, B. Özden Fırat ve F. Genç (Haz.), *Mülkiyet ve müşterekler: Türkiye’de mülkiyetin inşası, icrası ve ihlali* kitabı içinde (s. 11-43). İstanbul: Metis Yayınları.
- Fırat, B. Ö., (2023). Apartkondular ve mülkiyet anlatıları: slogan, nazarlık ve vanitas olarak “mülk allahındır”, B. Ö. Fırat ve F. Genç (Haz.), *Mülkiyet ve müşterekler: Türkiye’de mülkiyetin inşası, icrası ve ihlali* kitabı içinde (s. 383-411). İstanbul: Metis Yayınları.
- Gellert, P. K. ve Lynch, B. D. (2003). Mega-projects as displacements. *International Social Science Journal*, 55(175), 15-25. <https://doi.org/10.1111/1468-2451.5501002>
- Günay, B. (2015). *3.Boğaz Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu projesinde yapılan patlatmalı kazılardan kaynaklanan titreşimlerin ölçülmesi ve çevresel etkilerinin değerlendirilmesi*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Okan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gürçay, M. (2018). *Mega projelerin İstanbul kent-bölgesinin uyum sağlama kapasitesine etkileri*. (Yayımlanmamış doktora tezi). ODTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Harvey, D. (2019). *Asi şehirler şehir hakkından kentsel devrime doğru* (4. Basım). (A. D. Temiz, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, D. (2021). *Neoliberalizmin kısa tarihi* (4. Basım). (A. Onacak, Çev.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Hoşgören, M. Y. (2011). *Jeomorfoloji terimleri sözlüğü*, İstanbul: Çantay Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi.
- IC Altyapı. (t.y.). 3. Köprü. Erişim adresi: <https://www.icholding.com.tr/tr/altyapi/ProjeDetay/6>
- İBB Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü (2020). *Arnavutköy-Başakşehir heyelan farkındalık kitapçığı*. Erişim adresi: <https://8luvomezzsk.merlincdn.net/wp-content/uploads/2020/07/Arnavutkoy-Basaksehir-Heyelan-Farkindalik-Kitapcigi.pdf>
- Kanal İstanbul’un İklim ve Çevre Üzerindeki Etkileri. (t.y.). İBB Kanal İstanbul çalıştay, Erişim adresi: <https://kanal.istanbul/ana-sayfa/isin-asli-ne/iklim-ve-cevre/>
- Kantürer, G. (2016). *İstanbul kent çepelerinde kırsal arazilerin dönüşümü Ağaçlı-Yeniköy yöresi örneği*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Keyder, Ç. (2022). Köyden kente göç, köyler nasıl kentlere evrildi?. A. Bali (Haz.), *Köyleriyle İstanbul* kitabı içinde (s. 105-113). İstanbul: İBB Kültür A.Ş.
- Köksal, G. (2022). ‘İstanbul kanalı’ üzerinden “yaratıcı yıkıma” dayalı yapı çevre üretiminin çelişki, çatışma ve mücadele hallerine eleştirel bir bakış, Ercan, F., Tezer, T. (Ed.), *Kanal İstanbul projesi’ndeki Türkiye* kitabı içinde (s.586-607). İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Köksal, G. ve Öztürk, D. (2017). Mücella Yapıcı: 1950’lerden başlayarak İstanbul’un kendisi Türkiye’nin en büyük mega-projesidir. *Mimar.ist Dergisi*, 58, 44-46.
- Li, T. M. (2007). *The will to improve: Governmentality, development, and the practice of politics*. London: Duke University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv11smt9s>
- Metin Öz, T.B. (2019). *Yaban yaşamı geçişlerinin planlama ve tasarım ilkelerinin Kuzey Marmara Otoyolunun bazı bölümlerinde değerlendirilmesi*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Düzce Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Düzce.
- Öktem, B. (2006). Neoliberal küreselleşmenin kentlerde inşası: akp’nin küresel kent söylemi ve istanbul’un kentsel dönüşüm projeleri. *Planlama*, 2(36), 53-64.
- Öktem, B. (2011). İstanbul’da neoliberal kentleşme modelinin sosyo-mekânsal izdüşümleri. *İ. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 44, 23-40.
- Önem, Y. (1985), “İstanbul kanalını düşünüyorum...”, *Standard Ekonomik ve Teknik Dergi*, 24/286: 5-7.
- Önem, Y. (1990), “İstanbul kanalını düşünüyorum...”, *Bilim ve Teknik*, 46: 32-48.
- Projenin Lokasyonu. (t.y.). İletişim Başkanlığı, Erişim adresi: <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden/projenin-lokasyonu>
- Saçu, Ş. (2019). *Hydrodynamics of Canal İstanbul and its impact on the Bosphorus and northern marmara sea*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Sezener, A. (2023). *Sürdürülebilir madencilik*. Çanakkale: Yol Akademi Yayınevi.
- Sönmez, M. (2017). Mega projelerin ekonomi politikası. *Mimar.ist Dergisi*, 58, 32-35.
- Sözen, N. (1993). *Basın toplantıları ile bir yıl*. Ö. Oral, M. Yaşar, F. Kalender (Haz.), İstanbul: Profil Yayıncılık.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü. (2013). *İstanbul bölgesi 3. havalimanı, İstanbul ili, Arnavutköy ve Eyüp ilçeleri nihai çed raporu*. Ankara: AK-TEL Müh. Eğt. Trz. Gd. San. Tic. LTD. ŞTİ. Erişim adresi: https://cdn.teyit.org/wp-content/uploads/2019/08/nihai_ced_istanbul.pdf
- TMMOB. (2014). İstanbul il koordinasyon kurulu 3. havalimanı teknik raporu, Erişim adresi: https://www.tmmob.org.tr/sites/default/files/3.havalimanı_ikk_rapor_20141208.pdf
- TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası. (t.y). “Madencilik faaliyetleri ile bozulan arazilerin doğaya yeniden kazandırılması yönetmeliği taslağı” üzerine TMMOB-jeoloji mühendisleri odası’nın görüş ve önerileri. Erişim adresi: https://www.jmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=1318&tipi=5
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). 2023 yılı İstanbul ili Arnavutköy ilçesi belediye, köy ve mahalle nüfusları. TÜİK Merkezi Dağıtım Sistemi. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (Erişim Tarihi: 10.12.2024).
- Türkün, A., Öktem Ünsal, B. ve Yapıcı, M. (2013). İstanbul’da 1980’ler sonrasında kentsel dönüşüm: mevzuat, söylem, aktörler ve dönüşümün hedefindeki alanlar, A. Türkün (Der.), *Mülk, mahal, insan: İstanbul’da kentsel dönüşüm* kitabı içinde (s. 79-139). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Uluç, H. (2010, 23 Eylül), Başbakan’dan bir “çılğın” proje ki... *Sabah*, Erişim adresi: https://www.sabah.com.tr/yazarlar/uluc/2010/09/23/basbakandan_bir_cilgin_proje_ki
- Uzunçarşılı Baysal, C. (2017). Mega projelere genel çerçeveden bakmak. *Mimar.ist Dergisi*, 58, 36-43.

- Uzunçarşılı, İ. H. (1940). Sakarya nehrinin İzmit körfezine akıtılmasıyla Marmara ve Karadenizin birleştirilmesi hakkında vesikalar ve tetkik raporları, *Bellekten*, 4/14-15: 149-174.
- Wolf, E. R. (2000). *Köylüler*; (A. Sönmez, Çev.). Ankara: İmge Kitabevi.
- Yazıcı, B. (2013). Güncel sosyal bilim analizinin sihirli anahtarı: 'Neoliberalizm'. *Toplum ve Bilim*, 128, 7-31.
- Yeniköy Mahallesi. (t.y.). *Arnavutköy Belediyesi*, Erişim adresi: <https://www.arnavutkoy.bel.tr/arnavutkoy-mahalle/yenikoy-mahallesi>
- Yılmaz, N. ve Pamuk, A. (2015). *Geçmişin sesinden Arnavutköy savaşın ve göçün çocukları*, İstanbul: Dergah Ofset.

