

## **İSTANBUL’U “PLANLI” SATARKEN ANADOLU’YU KURUTMAK..**

### **Mustafa Sönmez**

Nüfusu 12 milyonu geçen İstanbul’un bu nüfusuna her yıl 350 bin kişi katılıyor. Bu, her gün İstanbul’a 958 kişinin daha katılması, her saatte de İstanbul nüfusunun 40 kişi çoğalması demek. Tabi ki şimdilik..Bu nüfus artış hızıyla yıllık artışlar önce 400 binler, sonra 450-500 binlerle ifade edilecek..

Oysa İstanbul’un nüfusunun 1 milyonu gördüğü yıl sadece 56 yıl önce,yani 1941 idi. İstanbul nüfusu 1955 yılında 1,5 milyonu bulmuş, 1970’de 3 milyonu görmüştü. İstanbul, 37 yıl sonra ise 2007’de yaklaşık 13 milyonluk bir megapol... 37 yılda 10 milyon artış!...

Binde 18 olan Türkiye ortalama yıllık nüfus artış ortalamasının çok üstünde, binde 30 nüfus artış hızına sahip olan İstanbul, bu hızı azaltamazsa, 2023 yılında yaklaşık 21 milyonluk, 2050 yılında ise 49 milyonluk bir megapol olacak. Bugün, Türkiye nüfusunun yüzde 17’sini barındıran İstanbul, 2050’de Türkiye nüfusunun yarısının yığıldığı bir “bölge” olacak. Düşünmesi bile ürkütücü!...

Nüfusun çoğalmasında üçte iki pay göçlerin, üçte bir pay da doğal nüfus artışının. İstanbul, aldığı her 2 göçe karşılık 1 kişi göç veriyor, yani net göç alıcı. Haliyle, göçlerin önünü kesmeden İstanbul’un aşırı nüfus yığılmasından kaynaklanan bir dizi kent sorununa, sosyal,ekonomik, politik sorununa da çözüm üretmek neredeyse imkansız.

Yaklaşan felaket ne kadar ortada iken, ülkeyi yönetenler bu tehlikeyi görmezler mi? Önlem düşünmezler mi?

Aslında onlar da sorunun farkındalar ama çözüm olarak düşündükleri, genele dair yaklaşımlarıyla uyumsuz olduğu için uygulanması mümkün olmayan palyatif önlemler olarak kalıyor.

Aslında yıllardır çözüm olarak ifade edilen şu: İstanbul’da aşırı nüfus birikimini, dolayısıyla iktisadi,çevresel,mekansal yığılmayı yavaşlatmanın, mümkünse geriletmenin yolu, İstanbul’un dışında Anadolu’da yeni çekim merkezleri oluşturmak, nüfusun o bölgelere yönelmesini sağlamak, hatta her 4 kişiden birinin göçmen olduğu bu ülkede insanları yerlerinden yurtlarından hoşnut kılarak mekanlarında yaşamlarını sürdürmelerini kolaylaştırmak. Bu nasıl olacak? Bu, tabi ki bir bölgesel planlama işi. Bölgeler arası dengesizliklere müdahale edecek bir kamu otoritesini, etkili bir teşvik sistemini, yeniden kamu yatırımcılığını, tarıma korumayı,desteği içeren bir “sosyal devlet” pratiğini gerektiriyor..

Gelin görün ki, küreselleşme rüzgarı, sosyal devlet nosyonunu fırlatıp attığından bu yana, bölgelerarası denge, bölge planlaması kavramı da buharlaştı. Küreselleşmenin ezberlettiği cümlelerden “mekan”a ait olanı şöyle buyuruyordu: Ulusal,bütüncül plan terk edilmeli, kentler arası rekabet teşvik edilmeli, hatta büyük metropoller, dünya kentleri liginde yarışmalı.

Böyle olunca, bir “ülke vizyonu” geliştirip onun çerçevesinde bölge, kent vizyonlarını üretmek yerine, İstanbul vizyonu geliştirip, Anadolu’nun kaderini de o vizyonun kuyruğuna, belirleyiciliğine takmak yoluna gidildi. Her kente de kendi başının çaresine bakması, rekabet gücünü artırması tavsiye edildi. Bu amaçla kalkınma ajansları adı altında ne işe yarayacağı belli olmayan kurumlar oluşturuldu.

### **1980 SONRASI...**

1980 sonrasında İstanbul’a ilişkin misyon, kısaca “İstanbul’u satmak” olarak sloganlaştırıldı. 1980 öncesine kadar iç pazara dönük sanayinin kurulup geliştirildiği, sermaye birikiminin esas olarak bu sanayi üstünden sağlandığı İstanbul’un 1980’lerde, özellikle de “duvarın yıkıldığı 1990” sonrasında, sektörel öncelikleri, buna bağlı olarak da arazi kullanımı esasları yeniden tarif edildi.

Sanayi, İstanbul'dan iyice desantralize edilecek, boşalan arsalar da büyük plazalar,villa siteleri,alışveriş merkezleri,eğlence merkezleri ,turizm, kültür endüstrisi yatırımları yapılacaktır. Bu yatırımlar, daha çok küresel sermayeye hizmet verecek, küresel sermaye, Akdeniz,Balkanlar,Orta Doğu, Kafkasya'yı İstanbul'daki üslerinden kontrol edecektir. İstanbul ise bu küresel sermayeye gayrimenkulleri, üst düzey hizmet sunumları, turizm ve kültür endüstrisi ürünleri ile hizmet verecek, artık 1980 öncesi sanayiden sağlanan birikim, yeni dönemde hizmet üretiminden elde edilecekti. Bu, İstanbul'un taşı toprağının daha çok önem kazanmaya başlaması, kent arsasının rantının daha yükselmesi demektir.

Bu durumdan, özellikle rantı yüksek kesimlerde geniş arsa stokları olanlar büyük avantaj yakalamışlardı. Hatta, 1980 öncesinin gecekondu sahipleri bile..Ama, 1980 öncesi gecekonduya, bir barınma, ücretliyi işyerine yakın tutan mesken gözüyle bakılırken, artık gecekondu, arsası için ele geçirilmesi gereken bir hedef olmaya başlayacak, İstanbul'un en güzel doğal alanları, Boğaziçi kıyıları, orman arazileri, su havzaları bir anda ele geçirilip üstüne yapılar dikilecek yerler haline gelecekti.

İstanbul rantına hücum süreci daha 1980'lerin başında Turgut Özal'ın ANAP iktidarı döneminde başlatıldı. Önce, Boğaziçi öngörünüm bölgelerine, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararına rağmen villa siteleri yapılarak Boğaziçi hızla taşlaşdırıldı.. Taksim'e Park Otel ve Gökkafes gibi iki ucube, o yıllarda dikildi ve hızla Merkezi İş Alanı (MİA) Beşiktaş'tan Levent'e, oradan Maslak'a uzandı,bu aks üstünde sağlıklı sollu gökdelenler yığıldı. Ofis-rezidans amaçlı bu yapıları, yine ormanlara ve su havzalarına yakın özel güvenli villa siteleri izledi.(1)

## PLAN ZAMANI

2000'lerde iyice hızlanan bu vahşi yapılaşma, büyük sermayenin "benden sonrası tufan" adamsendeciliği, doğallıkla kamu otoritelerine "sürdürülebilirlik" ilkesini anımsatacak ve harekete geçirecekti. Bu kadar yağmalanır gibi tüketilen İstanbul'a bir "plan" ile müdahale etmek , "İstanbul'u satmayı" planlı yapmak gerekirdi!.. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı "İstanbul Çevre Düzeni Planı" (Özet Rapor, Temmuz 2006) adıyla 2006'da hazırlanan planda yağmanın itirafı, Başkan Kadir Topbaş'ın Önsöz'ünün ilk paragrafında şöyle yer alıyordu: (Özet Rapor, Temmuz 2006)

" Ayrıcalıklı bir coğrafyanın sağladığı doğal güzellikler ve tarihsel zenginliklerle bezenmiş İstanbul'un son yıllarda maruz kaldığı plansız girişimler sonucu anılan değerlerinin kısmen maskelenmiş, kısmen de yitirilmiş olduğu üzüntüyle gözlenmektedir. İstanbul'a hak ettiği tarihsel ve çağdaş konumunu planlı yaklaşımlarla yeniden kazandırmak kuşağımız siyasilerinin, bilim adamlarının ve uzmanlarının erteleyemeyeceği bir görev olmaktadır."

Plan, geç de olsa, gidişattaki vehameti görmüş gibidir: "Mevcutta Tarihi Yarımada'dan başlamak üzere, Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan ve üst düzey hizmetlerin yoğunlaşma eğilimi yüksek tek merkezli çekim noktası olarak gelişen MİA, kentin doğal alanlarını tehdit eden kuzey gelişiminin temelini oluşturduğu gibi, iki kıta arası kentsel trafiğin yoğunluğunu arttırmaktadır..."

Plan, bu tesbitten sonra yönelimini de şöyle ifade edecekti:

"MİA'nın Maslak aksından kuzeye doğru ilerlemesi sürdürülebilirlik ilkesi ile ters düşmektedir. Bu çerçevede, bu merkezin rahatlatılması, merkezi kentsel dokulardaki fonksiyonların yer seçim süreçlerinin yeniden tanımlanması ve köprü geçişlerinin azaltılması politikası benimsenmektedir. Bu nedenle, Maslak aksında daha fazla gelişmeye izin verilmemesi ve mevcut yüksek yoğunluklu yapısının rehabilite edilmesi öngörülmektedir. Planda MİA gelişimi ve bağlantılı yol ağı, tarihi merkezden daha batıya, coğrafi merkeze ve yoğunluk merkezine doğru çekilmektedir. Bu karar ormanların korunması yönünde temel bir araç olduğu

gibi, MİA'nın rahatlatılması, Tarihi Yarımada ile Boğaziçi üzerindeki baskının azaltılması ve tarihi dokunun korunması hedefini de desteklemektedir.”(s.93)

Burada önemli olan, Plan'ın stratejik hedefinin değişmediği, aynı stratejik hedef doğrultusunda mekana bazı müdahalelerin yapılmak istenmesidir. Hedef ise Plan'da şu cümlelerle özetleniyor:

“İstanbul için öngörülen, küresel üst bölgenin yönetim hizmetlerine de talip olması ve üst bölge ekonomisinden daha fazla pay almasıdır. Bu üst bölge Avrupa, Balkanlar, Karadeniz havzası, Kafkaslar ve Türki Cumhuriyetler, Ortadoğu ve Akdeniz havzasını kapsamaktadır. Dolayısıyla, İstanbul'un anılan üst bölgeyle ekonomik, sosyal, tarihi,kültürel, diplomatik, iletişim ve ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi öngörülmekte ve uluslar arası bölgesel merkez olarak hizmet vermesi hedeflenmektedir.”

Küresel metropollerin, sanayi üretiminde yoğunlaşmayı bırakıp, bilgi ve teknoloji üretimine ağırlık vererek, üst düzey hizmetler, finans ve bilişim sektörlerinde küresel pazarın en rekabetçi ögelerini geliştirdiklerini ifade eden Plan, İstanbul'u hizmet sektörü eksenli, hem de oldukça nitelikli işgücü istihdam eden üst düzey hizmet üreticisi olarak tarif etmektedir.

Planın yapısal dönüşüm hedefi doğrultusundaki önemli bir politikası ise **tek merkezli** yapıdan **çok merkezli** bir yapıya geçerek, Anadolu ve Avrupa yakasında çekim merkezleri ve gelişme alanları oluşturmak.. Avrupa Yakası'nda Çekmece'nin batısında, Anadolu Yakası'nda ise Sabiha Gökçen Havalimanı'nın doğusunda kalan alanlar, yeni çekim merkezleri ve gelişme alanları olarak tanımlanmakta, İstanbul'un, güneyine lineer olarak yayılan bir mekansal dönüşüm öngörülmektedir. Marmaray'ın da dahil olduğu raylı sistem ve deniz taşımacılığı ulaşım projelerinin de bu mekansal dönüşümü destekleyen tamamlayıcı projeler olarak düşünüldüğü anlaşılmaktadır.

Plan, kilit paragrafı şöyle kurmaktadır:

#### **“Vizyon Bileşeni I:**

#### **Güçlü ve Rekabetçi Bir Ekonomik Büyüme Sürecini Yakalamak**

Kentin Rekabetçi Üstünlüklerini Ön Plana Çıkarmak

- İstanbul'un tarihsel olarak 'Doğu-Batı Arasında Bir Ana Geçiş Kapısı' olma üstünlüğüne dayanan imajını çağdaş yorumlara konu etmek
- İstanbul'da rekabet üstünlüğü taşıyan veya taşıyabilecek sektörleri desteklemek
- Farklı kültürel coğrafyaların ortasında konumlanan ve prestijli bir tarihsel geçmişi olan İstanbul'u, sürekli etkinliklerin yer aldığı bir Kültür Turizmi ve Kültürlerarası Diyalog Merkezi olarak ön plana çıkarmak
- İstanbul'un Batı'dan Doğu'ya doğru açılan geniş bir coğrafyanın Üst Düzey Hizmetler ve Yönetim Merkezi olma potansiyelini vurgulamak
- Kentin rekabetçi üstünlük taşıyan 'Geçiş Kapısı' konumunu değerlendirerek, İstanbul'u uluslararası ulaşım ilişkilerinde bir Yolcu ve Yük Transfer Merkezi olarak geliştirmek..” (s.122)

#### **VİZYON BUYSA...**

Bu, yeni bir “vizyon” değil;1980'lerde kırık dökük tarif edilen, 1990'larda vandalizm örnekleriyle doludizgin uygulanan sürecin 2000'lerin ortalarında “plan” kılıfı giydirilmiş versiyonudur.

Eğer İstanbul vizyonu bu olacaksa ve bu harita ile yol alınacaksa, bakın nelere gebedir gelecek: 1-İstanbul'un coğrafyasını, arsa rantını daha çok paraya tahvil etmeyi asli iş edinen bu yaklaşım, dünyanın en adaletsiz metropollerinden biri olan İstanbul'da gelirin-servetin hakimi bir azınlığın gücüne güç katmaya hizmet edecektir. İstanbul, Türkiye gelirinden yüzde 30'a yakın pay almakta, İstanbul'un nüfusunun yüzde 1'lik süper azınlığı ise, bu gelirin yüzde 30'unu tek başına el koymaktadır. Yüzde 1'lik azınlığın İstanbul pastasından aldığı ile, İstanbul nüfusunun yüzde 76'sının aldığı pay aynıdır (2) .

Bu kadar gelir-servet eşitsizliğinin üstüne, artan arsa rantlarının kazandırdıkları vergilendirilmediği için hem İstanbul içi hem de ülke içi gelir uçurumu biraz daha açılmaktadır. Buradan yaratılacak yeni uçurumlar, kutuplaşmalar, İstanbul'daki yüksek gerilimi biraz daha artıracaktır.

2- İstanbul'u küresel kent yapma hevesi, özel sektör yatırımlarının İstanbul toprağına yoğunlaşmasına neden olmuştur ve olacaktır. Sanayiden uzaklaşarak İstanbul yatırımlarına yönelen özel sermayenin bu tercihi, kamu yatırımcılığı da rafa kaldırıldığına göre, olası yatırımlardan mahrum kalacak Anadolu'yu iyice çoraklaştıracaktır. Göçler azalmak bir yana, artacak, Plan'da öngörülen İstanbul nüfusunu 2010'larda 16 milyonda bloklamak ve nüfus artışını sıfırlamak hedefi tabii ki lafta kalacaktır. Anadolu'ya dair herhangi bir vizyonu olmayan bu yaklaşım, umduğu İstanbul'u yaratamayacağı gibi, hızlanan göçle başedemez duruma gelecektir.

3- Bir ülke vizyonu olmadan, salt İstanbul'u satma, sözde dünya kenti yapma ezberi, Anadolu'daki irili ufaklı sermayenin de artan oranlarda İstanbul'a göçünü hızlandıracak, dahası, Plan'da da hedeflendiği gibi, nitelikli işgücünü daha çok İstanbul'a çekecek ve bu işgücü İstanbul'a yöneldikçe Anadolu, gelişme için gereksinim duyduğu nitelikli insan kaynağı yönünden de yoksullaşacak, kuruyacaktır.

4- İstanbul'u hizmet sektöründe, hem de nitelikli işgücü ile yapılacak üst düzey hizmet üretiminde uzmanlaştırmak hedefi, hemen şu soruyu sordurtmaktadır: Peki nitelsiz işgücü, sayıları şimdiden 1 milyonu aşan işsizler, kayıtsız işgücü, kentin çevresine tutunmaya çalışan milyonlarca yığın ne olacak, ne iş tutacak, nerelerde barınacaktır? Aslında, "Planlı satış" senaryosunda sorunun cevabı zımnen vardır: Varlıklılara, Boğaziçi, Beşiktaş-Levent-Maslak-Ormanlar, su havzaları aksı ayrılırken, dışarıda kalanlara kentin güneyinin iki uçları, Silivri-Gebze arası uygun görülmekte, Marmaray ve metro ile bu kesimin neredeyse yeraltında yaşayıp gitmeleri öngörülmektedir. Bunun nasıl ikili bir yapı yaratacağı, kutuplaşmaları, mekansal bölünmüşlükleri, cemaatlaşmaları nasıl tirmandıracığı bilmem düşünülmüş müdür?

5- İstanbul'u satma saplantısı, İstanbul'un kamusal varlıklarının hızla haraç-mezat satımını da kamçılımış durumda. Özelleştirmelerle KİT'lerin kökünü kazıyan iktidarlar, şimdi satılacak mülk olarak İstanbul'un kamu arsalarına, varlıklarına göz dikmişlerdir. Galata, Haydarpaşa projelerinde henüz amaçlarına ulaşamayan AKP iktidarı, Karayolları binası ve İETT garajı satışlarının ardından bir dizi kamu mülkünü daha satış listesine koymuştur. Ama bununla bitmemektedir: Belediye Planı, bir dizi Hazine arazisi, vakıf arazisi, askeri alanın da kendilerine devredilmesini ve düşündükleri "mekansal dönüşüm" için bu arsa stokundan tasarruf hakkının kendilerine devrini istemektedirler. Düzenleme için kontrol altına alınacak bu kamu arazilerinin, çok büyük rant-servet aktarma fırsatı yaratacağı, eşitsizlikleri artıracığı, özellikle de iktidardaki partiye yakın sermaye grupları için kullanılacak büyük kayırmacılık fırsatları yaratacağı çok açıktır.

6- Belediye'nin Planı'nın, Levent-Maslak aksında oluşan tek merkezi, altbölge yaratarak çok merkeze dönüştürme niyet ve hevesi de pek gerçekleşecek gibi görünmemektedir. Birincisi, bölgede arsası olan birçokları "kazanılmış hakları"ndan vazgeçmeyerek plazalaşmayı sürdüreceklidir. Bu bölgenin arkasında Gültepe'den Çeliktepe'ye, Ayazağa'ya uzanan "dönüştürülmemiş" büyük bir arsa stoku vardır ve ilk fırsatta bunlar kullanılmak istenecektir. Dolayısıyla, Plan'ın hedefleri ile "para"nın hedefleri sürekli didişecek ve yoğunlaşma, üçüncü köprüyü de dayatarak, sürecek gibi görünmektedir. Bu da kuzeye hücumla beraber, İstanbul'un akciğeri ormanların, su havzalarının yağmalanmasının devamı demektir. (3)

7- Küresel kent olma saplantısı ve bugüne kadar gerçekleşen yıkıcılığı tamir çabası, kıtlaşan kamu yatırımlarının da İstanbul için kullanılmasını dayatmaktadır. Ülke genelinde öncelikle eğitime, sağlığa ayrılması gereken kamusal kaynaklar, büyük plazaların yol açtığı trafik keşmekeşine kavşak, altyol-üstyol, tünel vb. inşası için harcanmakta, bu anlamda da gelir-kaynak dağılımındaki eşitsizlik kamu harcamaları üstünden daha da derinleşmektedir..(4)

OLMASI GEREKEN

Türkiye vizyonu olmadan, İstanbul vizyonu yaratmaya çalışmak, Türkiye bütünü ve dengelerini gözetmeden İstanbul'u ayrı bir ülke gibi, dünya kentleriyle yarışa sokup, eldeki kaynakları salt bu alana teksif etmek, ancak sermaye sahibi büyük grupların çıkarına bir yöneliş olur, ülke genelinde ise gelir eşitsizliklerini, bölgesel uçurumları derinleştiren, kutuplaşmaları, gerilimleri artıran sonuçlar yaratır.

Olması gereken şudur: Küreselleşmeci zihniyetin demode saydığı şeyi, ülke vizyonunu, İstanbul vizyonunun önüne çekmek, önce Türkiye'nin bütününe ilişkin bir vizyon üretip bunun içinde de İstanbul-Anadolu dengesini kurarak İstanbul'u rahatlatarak, Anadolu'yu da çöleştirmeyecek bileşenleri bulup çıkarmak...

Elbette ki, İstanbul, artık bir hizmet metropolü olmalı, elbette sanayiden, özellikle de kirlitici sanayiden arındırılmalı, turizmde, kültürde, bilişimde, finanstaki avantajları iyi değerlendirilmeli. Elbette ki, İstanbul'un konum rantından en iyi şekilde yararlanılmalı. Ama bu, önce Türkiye'nin tümünde sürdürülebilir gelişmenin, kalkınmanın yol haritası çıkarılarak, yüksek katma değerli, istihdam yaratıcı sektör tercihleri, (bölgesel dengeler de dikkate alınarak), üretilmeli, bu bölgesel işbölümünde İstanbul'un misyonu da yeniden tanımlanmalı.

İstanbul'un Türkiye bütünü içindeki misyonu belirlendikten sonra da , küresel kent rekabeti sınırlamasına, saplantısına tutulmadan, eşsiz doğası, çevresi ve bir dünya mirası olma zenginliklerinin duyarlılığı ile İstanbul'a misyon biçilmeli, sosyal adaleti birinci sıraya oturtan vizyon bileşenleri ile İstanbul'a yaklaşılmalı. Fahiş rant artışları vergilemelerle kamulaştırılmalı ve bu vergiler gelir uçurumlarını daraltan, sosyal dengeleri gözetin, daha adil bölüşümü, yerleşmeyi amaçlayan politikalar için harcanmalı.

Bunlar yapıldığı ölçüde, İstanbul'a göç dalgası yavaşlar, daha insancıl, daha barışcıl bir iklim hakim olmaya başlar, İstanbulluluk üstkimliğini yaratmaya hizmet edecek yaklaşımlar ise daha kolay yeşerir.

#### **NOTLAR:**

(1) Dönem ile ilgili ayrıntılar için bkz: M.Sönmez, **İstanbul'un İki Yüzü**, Arkadaş Yayınları, 1996

(2) Konu ile ilgili ayrıntılar için bkz. M.Sönmez, **Gelir Uçurumu**, Om Yayınları, 2001

(3) Sanayinin desantralizasyonu bir yana İstanbul'un sanayi yatırımı çekme özelliği devam etmesi ayrı bir garabettir.. İstanbul, 1970'lerden başlayarak Tekirdağ, Kocaeli , Bursa başta olmak üzere çevre illere yatırımları taşımış olmasına rağmen kendi sınırları içine sanayi yatırımından henüz vazgeçmemiş görünmemektedir. 2002-2006 büyüme döneminde İstanbul'a yapılan yatırımların, Türkiye toplamında yüzde 25'e yaklaştığı, iç bileşimi incelendiğinde de imalat sanayi yatırımlarının ilk sırayı aldığını görüyoruz. İstanbul'a yapılan yatırımlarda yüzde 54'e yakın pay alan imalat sanayinde en çok otomotiv sektörünün ilk sırayı aldığı görülmektedir. Otomotivden sonra İstanbul'da en çok yatırım yapılan imalat sanayi alt dalı bekleneceği üzere tekstil ya da dokuma-giyim sanayi olmuştur. Böylece otomotiv ile tekstilin, İstanbul sanayiine yapılan yatırımların dörtte üçünü oluşturması dikkat çekmektedir. Bir küresel kent olma iddiasının devamı olarak İstanbul'da sanayiden çok hizmet yatırımlarının önem kazanması beklenirdi. Ancak, imalat sanayi yatırımlarının toplamda hala yüzde 54 gibi bir ağırlığa sahip olması, otomotiv ve tekstilin bu toplamda dörtte üçlük pay alması dikkat çekicidir. Bu olgunun İstanbul'a göç ve kent sorunları üzerindeki etkileri ayrıca incelenmeye muhtaçtır. (Ayrıntılar için bkz. M.Sönmez, **Krizden Büyümeye İstanbul...** [www.sendika.org](http://www.sendika.org) 1.12.2006

(4) İstanbul'a yapılan kamu yatırımları için bkz: M.Sönmez, **İstanbul Kamu Yatırımları**, İSO, Sanayi Dergisi, 10/2006

(\*İstanbul ile ilgili yazılmış diğer makaleler için, [www.bianet.org](http://www.bianet.org) ‘tan yazarlar bölümü Mustafa Sönmez taraması ile ulaşılabilir.