

Mega Projeler, Yurttaş Katılımı ve Kanal İstanbul Örneği



İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Mega Projelerin Genel Çerçevesi

Arka Plan

İstanbul'un kentsel dönüşüm sürecinde 'mega projeler' özel bir yer tutuyor. 2011 Genel Seçim kampanyası sırasında, o zamanın başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 'çılgın proje' nitelemesi ile tanıtımları yapılan, Yeni Şehir, Kanal İstanbul, 3. Havalimanı, 3. Köprü gibi devasa projeler bugün İstanbul'un kentsel gelişmesinde belirleyici bir konuma erişmiş durumda. Türkiye Cumhuriyeti 62. Hükümet Programı'nın öne çıkarttığı hedeflerden biri 'Yaşanabilir Mekanlar ve Çevre' başlığıdır. Bu başlık altında Mega Projelere özel bir vurgu yapılmaktadır:

“Dev projeler AK Parti'nin alamet-i farikasıdır. Gerek 12 Haziran 2011 seçimleri öncesinde ve 61. Hükümet Programında, gerekse 30 Mart 2014 Yerel Seçimleri Seçim Beyannamesinde ve seçim mitinglerimizde bazı şehirlerimize yönelik olarak büyük projelerimizi kamuoyuna açıklamıştık. Tüm bu taahhütlerimizi yerine getirmek, 2023 vizyonumuzu hayata geçirme yolunda ilerlemek için önümüzdeki dönemde de var gücümüzle çalışacağız.”

Mega Projeleri Tanımlamak

'Mega' sıfatı ile ifade edilen kentsel altyapı ve imar projelerinin belli özelliklerini şu şekilde özetleyebiliriz: şaibeli, karmaşık ve kontrol edilebilirlik sorunları olan; yüksek maliyetli ve proje boyunca maliyetleri sürekli artan; mimari tasarımı, sınaî başarısı veya büyüklüğü sebebiyle cezbedici; boyut ve kapsamıyla devasa projeler¹. Mega kentsel

¹ K. T. Frick (2008) The Cost of the technological sublime: daring ingenuity and the new San Francisco – Oakland Bay Bridge. In H. Priemus, B. Flyvbjerg, B. Van Wee (Eds.) Decision-Making

ulaşım projelerine referansla, Sturup (2009), bu projeleri savunanların doğrudan ‘biz bu işi yapabilir miyiz?’ sorusuna atladığını, yapılabileceği gerçeği üzerinden de ‘biz bu işi yapmalı mıyız?’ sorusunun değerlendirme dışı bırakıldığını belirtir². Mega projelerin ekonomi, toplum ve ekoloji üzerine devasa etkileri düşünöldüğünde böyle bir akıl yürütmenin sorunlu olduğu söylenebilir. Şehir Plancısı ve mimar Prof. Haydar Karabey, hangi projelerin mega olarak adlandırılabilceğini tanımlarken; ‘finans kaynağı, çevreye etki, insan ve toplum yaşamına etki, ideolojik etki, Őeffaflık/meşruiyet, rant/yolsuzluk, iktidar gösterisi/ego, sayısal azamet, uluslararası yarış/ulusal gurur’ gibi kriterlerin önemli olduğunu belirtmektedir³. Flyvbjerg mega projelerle ilgili, kendi deyişiyle bir Makyavelli formölü sunar:

Az Gösterilen Masraflar + Fazla Gösterilen Gelirler +
Az Gösterilen Çevresel Etki +
Fazla Gösterilen Ekonomik Kalkınma Etkileri = Projenin Onaylanması

İstanbul özelinde mega projelerin ‘çılđın proje’ olarak etiketlenmelerini, bu formölasyona, ‘marka kent’ ve ‘iktidar etkisi’ olmak üzere fazladan katmanlar ekler.

Mega Projeler İstanbul için Fırsat mı yoksa Tehdit mi?

Türkiye’nin uzun erimli (2023) kalkınma vizyonunda önemli bir yer tutan, İstanbul bölgesi ve Türkiye için hem fırsat hem de büyük bir tehdit olarak değerlendirilen bu projeleri savunanların da, karşı çıkanların da birçok sebebi bulunmakta:

Mega projeleri savunanlar, öncelikle bunları inşaata dayalı ekonominin büyümesi için kaldıraç olarak görmekteler. Bir mega proje, hem imar faaliyetinin kendisi hem de devamında tetikleyeceği daha küçük çaplı kentsel gelişme sebebiyle hükümet ve sektör aktörleri tarafından ısrarla desteklenmekte. Aynı zamanda birer statü ve güç sembolü olan bu projeler ülkenin modernleşmesinin görünen vitrini olarak da değerlendirilmekteler. Mega projeler birbirleriyle yarışan küresel kentler liginde İstanbul’u öne çıkartacak bir fırsat olarak sunuluyorlar. Ayrıca, kentin ulaşım, altyapı, plansız büyüme, deprem riski gibi kronik sorunlarının çözümü için ‘ilaç’ olarak ele alınmaktalar. Bu projeler, İstanbul’da ‘düzen ve disiplin’ sağlamak açısından da faydalı görölmekteler. Siyasi iktidar açısından ‘icraat’ ve ‘hizmet’ vurgusu ile seçmenler nezdinde bir getirisi olduğu da açıktır.

Mega projelere karşı çıkanlar, bunların öncelikle ekolojik olarak sürdürülebilir olmadıklarını, kentin çok önemli su kaynaklarına, ormanlarına, tarım alanlarına geri dönüşü mümkün olmayan zararlar vereceğini iddia etmekteler. Yüksek maliyetleri ve ihtiyaç analizlerinin yapılmamış olmalarından ötürü kamu kaynaklarının kötü bir şekilde kullanıldığını düşünölmekte, Őeffaf olmayan karar alma süreçleri yolsuzluk ve usulsüzlük iddialarını arttırmaktadır. Kentin ‘gerçek’ ihtiyaçlarını ve özelliklerini anlamadan dayatılan devasa projeler tepeden-inmeci, katı bir modernleşme anlayışının ürünü olarak görölmekte, dolayısıyla demokratikleşme talepleriyle uyumadığı söylenmektedir. Bu projeler sonucunda mevcut kentsel sorunların çözölemeyeceği, aksine ulaşım, yapılaşma, nüfus yoğunluğu gibi meselelerin daha da kötüleşeceği düşünölmektedir. Büyük çaplı kentsel dönüşüm projelerinin gerçekleştirilebilmesi için afet riskinin araçsallaştırıldığını, deprem risk analizlerinin hakkıyla yapılmadığı iddia edilmektedir. Bu projeler sonucunda İstanbul’un kentsel ve sosyal dokusunun

on Mega-Projects. Cost-Benefit Analysis, Planning and Innovation. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, pp. 239-262.

² S. Sturup (2009) Mega Projects and Governmentality. In: World Academy of Science. Engineering and Technology, 54, pp. 1036-1045.

³ H. Karabey (6 Mayıs 2014) Mega Projeler: İstanbul Nereye Paneli.

parçalanacağı, yaşayanların sınıfsal olarak birbirlerinden daha da çok ayrışacağı dile getirilmektedir. Küresel kent yapma politikaları sonucunda İstanbul'un özgün bir Dünya kenti olma özelliğinin ortadan kalkacağı, adeta kötü bir Dubai kopyası haline geleceği iddia edilmektedir. Yüksek maliyetleri sebebiyle dış kaynak girişine muhtaç bu projelerin ekonominin kırılmasını da arttıracacağı, tehditler arasında sıralanmaktadır.

Planlar ve Mega Projeler

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Başkanı Kadir Topbaş, Stratejik Plan 2010-2014'ün katılımını ve İstanbul Anayasası olarak da adlandırılan Çevre Düzeni Planı (ÇDP) ile ilişkisini şu şekilde ifade etmektedir:

'Hazırlarken yine katılımcı bir yol takip ederek İstanbul'daki tüm yerel aktörleri sürece dâhil ettik. Tepeden inmecilik yerine her kesimin sorunlarına çözüm öneren ve kenti geleceğe taşıyan tutarlı bir yol haritası çizdik. Bu sebeple de bu stratejik planı, daha önce yaptığımız 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nı dikkate alarak hazırladık⁴.'

Yukarıda da görüldüğü üzere, İBB Stratejik Planı kentsel gelişme konusunda açık bir şekilde ÇDP'ye referans vermektedir. ÇDP'de de "İstanbul'un çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda Marmara Denizi boyunca doğu-batı aksında çok merkezli ve kademelenmiş merkezlerle sıçrayarak geliştirilmesi ve kuzeye doğru gelişimin kontrol altına alınması" doğrultusunda plan kararları geliştirilmiştir. Açık ve net bir şekilde İstanbul'un varlığını sürdürebilmesi için Kuzey'de konumlanmış kırılmalı doğal yapısının **kesinlikle korunması gerektiği** belirtilmiştir.

Ancak yine Stratejik Plan dâhilinde yapılan Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Tehditler, Fırsatlar (GZTF) analizinde imar yönetimine yönelik güçlü yönlerin en başında '1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planının yapılmış olması', tehditlerin en başında ise 'yasal olarak plan yapma ve uygulama yetkisinin yerel yönetimler dışında diğer aktörlerde de bulunması' ve 'merkezi yönetimin il ölçeğindeki yatırım karar süreçlerine yerel yönetimin yeterince dâhil edilmemesi⁵' olarak belirtilmiştir.

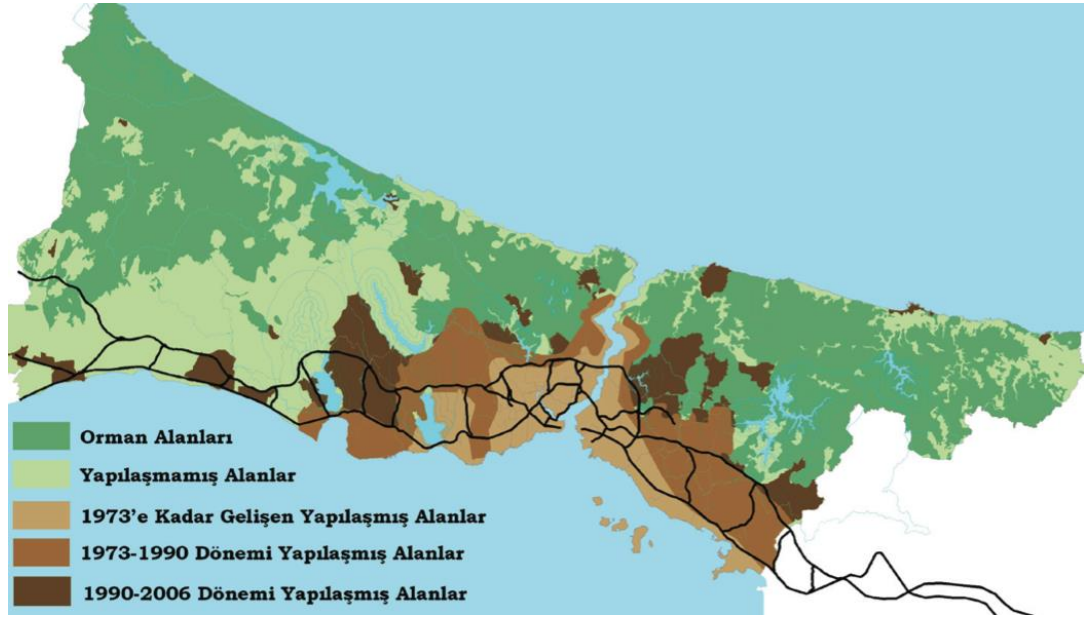
İstanbul'un kentsel gelişimini Kuzey'e davet eden mega projeler ile ilgili doğrudan merkezden alınan kararların, aynen vurgulandığı şekilde, ÇDP'nin temel plan kararlarıyla uyuşmadığı, bunun da belirtildiği şekilde yerel yönetimlerin dışındaki aktörlerin plan yapma yetkisinin olması ve yatırım kararlarına yerel yönetimin dâhil edilmemesi ile ilgili olduğu görülecektir.

Stratejik Planı metropoliten ve bölge ölçeğinde bir katılım mecrası, ÇDP'yi de 'İstanbul Anayasası' olarak değerlendirdiğimizde, en yüksek siyasi mevkilerde kararları alınan mega projelere dayalı kentsel gelişme modelinin ne bu katılım alanını ne de İstanbul Anayasası'nı tanıdığı söylenebilir.

⁴ İBB, Stratejik Plan 2010 – 2014, Sayfa 9.

⁵ İBB, Stratejik Plan 2010 – 2014, Sayfa 44.

Mega Projelerin Etkileri

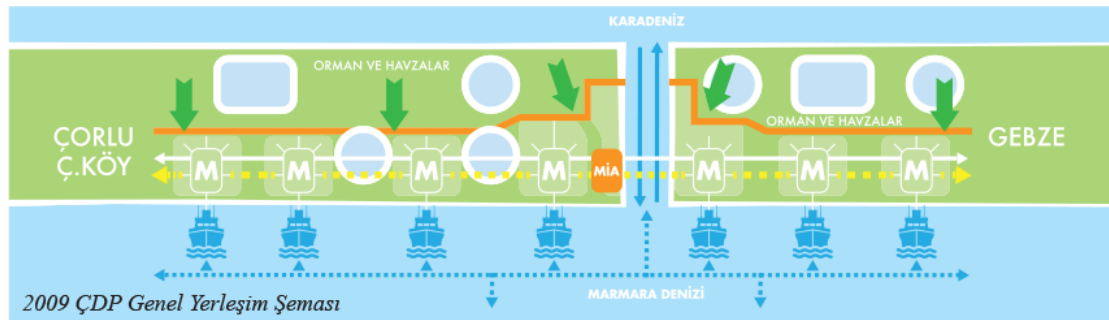


Kaynak: Şehir Plancıları Odası

İstanbul'un kentsel yayılımının tarihsel gelişimine bakıldığında, yapılaşmanın 1950'li yıllara kadar tarihi yarımada, Boğaz aksı ve Marmara Denizi'nin Boğaz'a yakın kıyıları etrafında yoğunlaştığı görülmektedir. 1950'lerden itibaren hızlanan iç göç ve nüfus artışı sonucunda kent, çeperlerde kurulan sanayi alanları ve gecekondu mahalleleri ile büyümüştür. 1970'lerden sonra açılan 2 Boğaz köprüsü, yapılaşmayı orman ve su kaynaklarını tehdit edecek şekilde teşvik etmiştir. 1950'de 1 milyondan az olan nüfus, 1970'de 2 milyon 132 bin kişiye, 1990'da da 6 milyon 629 bin kişiye fırlamıştır. 2000'li yıllara kadar ağırlıklı olarak plansız ve kaçak yapılaşma ile büyüyen İstanbul, son dönemde mega projeler, güvenli siteleri, toplu konutlar, AVM'ler ile kent dışına doğru yayılmasını sürdürmektedir.

Çevre Düzeni Planı

'İstanbul'un Anayasası' olarak adlandırılan, bölgesel perspektif ile hazırlanan ve İstanbul'un bütüncül ve sürdürülebilir bir şekilde kalkınmasını hedefleyen 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, 2009 yılında İBB tarafından onaylanmıştır. Bu planın en önemli ilke kararlarından biri kuzeye eğilim gösteren kent gelişimi engellenerek; doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimin sağlanmasıdır. Bu karardaki sebep, kentin kuzeyinde yer alan önemli ekolojik alanlarının, yani kentin su havzaları, tarım ve ormanlık alanlarının, milli park ve doğal sitelerinin korunmasıdır.

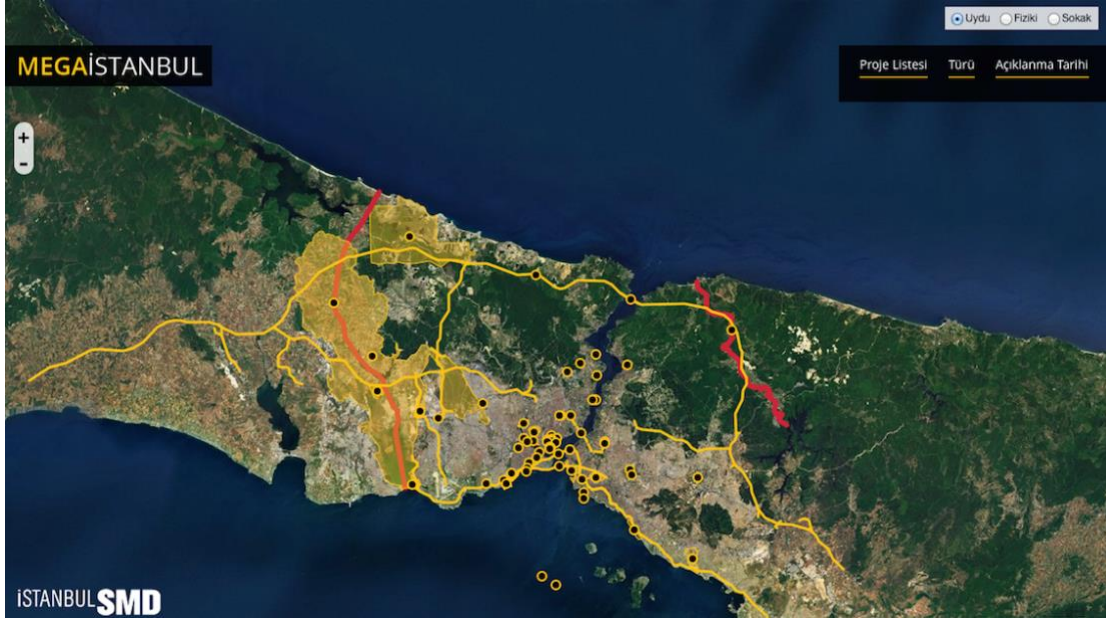


Ancak, planda yer almayan (sonra plana işlenen) 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları, 3. Havaalanı, Kanal İstanbul ve Yeni Şehir gibi mega projeler, doğrudan doğal kaynaklar üzerinde büyük bir tehdit oluştururken aynı zamanda da kent gelişimini kuzeye doğru çekmektedir. ÇDP’de de belirtildiği üzere, İstanbul’un sahip olduğu toprak kaynaklarının tarımsal amaç dışı kullanımının engellenmesi ve tarımsal örgütlenmenin organize edilmesi, sürdürülebilirlik açısından önem arz etmektedir. Ancak toprak kaynakları üzerinde, aynen su havzaları üzerinde olduğu gibi, yapılaşma baskısı görülmektedir. Ekolojik açıdan en tartışmalı konulardan biri yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi’dir. Projenin Marmara Denizi ekosistemi üzerinde oluşturduğu riskin bütün boyutları ve açıklık ile kamuoyunda tartışılması gerekmektedir.

Mega Projeleri Haritalamak

İstanbul Serbest Mimarlar Derneği⁶ tarafından hazırlanan Mega İstanbul haritası ‘kent doğası ve kimliği, kentsel kalite ve kentsel hafızadaki etkileri açısından ‘mega’ olduğu düşünülen projelerin, metropol alan üzerine yayılmış İstanbul üzerindeki etkilerini gösteren bir çalışma. İnternet sitesi (megaprojeleristanbul.com) üzerinden interaktif olarak sergilenen harita ile bilgisi derlenmiş projeler uygulandığında yarının İstanbul’unun nasıl olacağını göstermeyi amaçlamışlar.

Bu çalışma kapsamında haritalandırılmış, İstanbul’da gerçekleştirilmekte olan, ilk olarak 1998 yılında kamuya bilgisinin paylaşıldığı mega projelerin listesi türlerine göre şu şekilde kategorize edilmiştir: Dini tesis, eğitim, ihya, kentsel dönüşüm, kültür, meydan düzenleme, rekreasyon, rezidans, sağlık, spor, ticaret, turizm, ulaşım, yönetim.



Haritadan da görülebileceği üzere, İstanbul genelinde çok yoğun bir mega proje inşaat faaliyeti yaşanmakta, bu projelerin önemli bir bölümü aynı zamanda kentin ekolojik kaynaklarını da barındıran kuzey bölgesinde yer almaktadır.

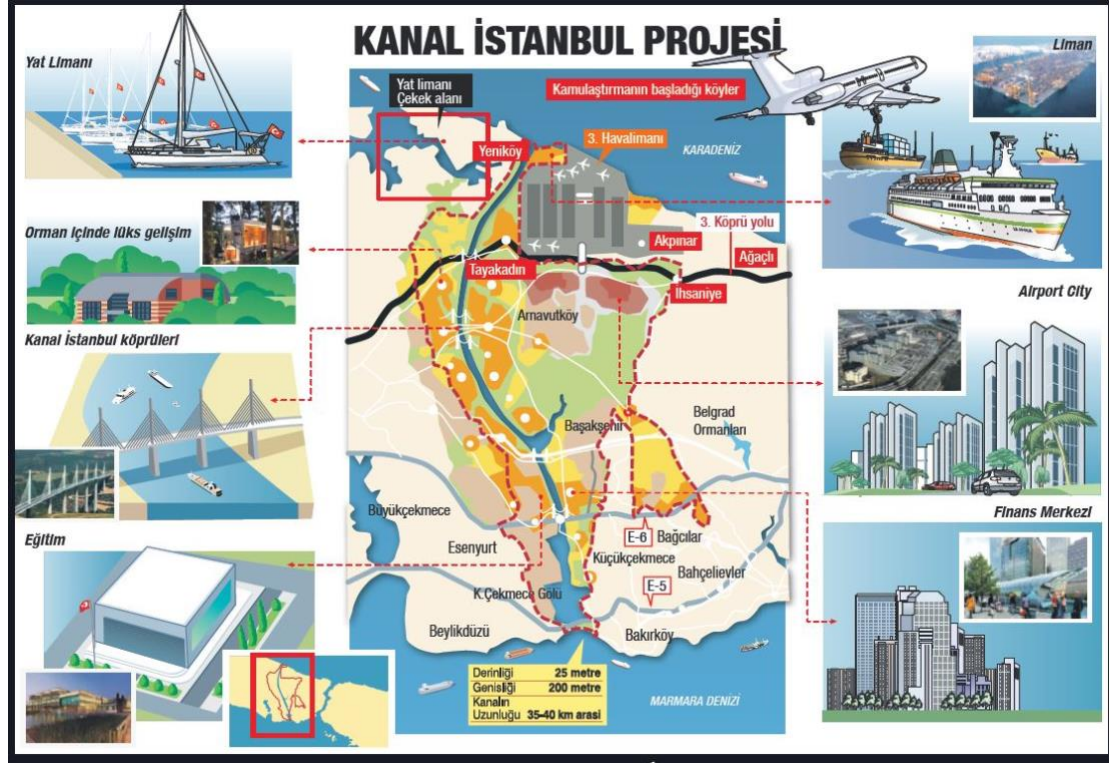
Kanal İstanbul, Yeni Şehir ve 3. Havalimanı

2011 Genel Seçimleri öncesi büyük bir tören ile tanıtımı yapılan, çılgın projelerin en çılgını olarak nitelendirilen Kanal İstanbul Projesi, sadece deniz ulaşımı ile ilgili büyük

⁶ www.isdm.org.tr

bir altyapı projesi değildir. İstanbul Boğazı'na paralel bir deniz yolu açmayı hedefleyen ve İstanbul'u bir adaya dönüştürme iddiasındaki bu proje, aynı zamanda Kuzey'den geçen 3. Köprü ve bağlantı yolları, yine Kuzey'de yer alan 3. Havalimanı ve Rezerv Alan ilanları ile sınırları belirlenen ve halen mastır plan çalışmaları devam eden 'Yeni İstanbul' ile bir bütün oluşturarak kentin gelişimini radikal bir şekilde yeniden tanımlayacak ölçekte bir mekânsal müdahale olma özelliği göstermektedir. Kanal İstanbul, Yeni İstanbul ve 3. Havalimanı projeleri ile ilgili detaylı bilgi ve proje zaman çizelgeleri aşağıda yer almaktadır.

Kanal İstanbul Projesi Temel Bilgiler⁷



Kaynak: Sabah

Proje Adı	Kanal İstanbul
Proje Alan Büyüklüğü	42 km *
Proje Türü	Ticaret Rezidans Ulaşım Turizm
Tanımlanabilen Bütçe	5.5 milyar dolar*
Proje Modeli	-
Güncel Durum	Medyada Kanal İstanbul projesinin güzergahının kesinleştiği haberleri yer aldı.
Konum	-
Kamuya Açıklanma Tarihi	Nisan 2011

⁷ Projelerle ilgili temel bilgiler ve zaman çizelgeleri için www.megaprojeleristanbul.com internet sitesinden yararlanılmıştır.

Kanal İstanbul Projesi Zaman Çizelgesi

Nisan 2011	Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, herkesin merakla beklediği "çılgın proje"yi açıkladı.
Mayıs 2011	Ulaştırma Bakanı Mehmet Habib Soluk, 'Kanal İstanbul Projesi'nden çıkan hafriyatın bir kısmının 3. havaalanının alt dolgularında kullanılacağını, bir kısmıyla Marmara denizinde yapay bir ada oluşturulacağını ve bu adanın mesire amaçlı kullanılmasının düşünüldüğünü bildirdi
Ekim 2011	Başbakan Erdoğan'ın Kanal İstanbul Projesi, Silivri ve Çatalca'da dönümü 20 bin liraya satılan tarlaların fiyatını 900 bin liraya yükseltti
Nisan 2013	Başbakan Yardımcısı Ali Babacan, "Kanal İstanbul Projesi ile ilgili Yüksek Planlama Kurulu kararı bu hafta içinde tamamlandı." dedi.
Mayıs 2013	Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), "Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul" raporunu yayınladı.
Aralık 2013	Denizbilimci Prof. Dr. Cemal Saydam Kanal İstanbul'un yapılması durumunda yaratacağı ekolojik yıkımı anlattı. Kanal İstanbul'un yapılması durumunda Karadeniz ve Marmara denizinin ekosisteminin tamamen bozulacağını ve bunun İstanbul'un sonu olacağını söyledi. Kanal İstanbul kapsamında 3. havalimanı aksında yer alan 5 köye, kamulaştırma tebligatları ulaşmaya başladı. Proje alanındaki 7 maden şirketine de arazileri 3 ayda boşaltmaları için yazı yollandı.
Nisan 2013	Başbakan Yardımcısı Ali Babacan, "Kanal İstanbul Projesi ile ilgili Yüksek Planlama Kurulu kararı bu hafta içinde tamamlandı." dedi.
Şubat 2014	Kanal İstanbul projesinin maliyet ve güzergah detayları kamu ile paylaşıldı.
Mart 2014	3. köprü, 3. havalimanı ve Kanal İstanbul projelerinin uygulanması durumunda yaratacağı etkiler Tema Vakfı önderliğinde bilimsel bir rapor haline getirildi ve basın toplantısıyla paylaşıldı. On altı bilim insanının katkısıyla yedi aylık bir çalışma sonucunda oluşturulan çıktıların aktarıldığı toplantıda, projelerin; İstanbul'un yaşam destek sistemleri olan kuzey ormanları, su havzaları, tarım ve mera alanları, yer altı suları ile biyolojik çeşitlilik üzerinde oluşturacağı tehditler paylaşıldı
Mayıs 2014	Medyada Kanal İstanbul projesinin güzergahının kesinleştiği haberleri yer aldı. Bu haberlere göre "44 kilometre uzunluğunda ve 200 metre genişliğindeki kanalın kesin güzergahı Yeniköy - Sazlıdere Barajı - Arnavutköy -Başakşehir - Küçükçekmece Gölü olacak."
Eylül 2014	Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, bir konuşma sırasında yakında kanal İstanbul projesinin temeli atılacağını söyledi.

Yeni İstanbul Projesi Temel Bilgiler



Kaynak: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Proje Adı	Yeni İstanbul Projesi
İlgili Kurumlar	Emlak Konut GYO Toplu Konut İdaresi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Proje Alan Büyüklüğü	244.750.000 m ²
Proje Türü	Ticaret Rezidans Kültür Rekreasyon Eğitim
Proje Modeli	-
Güncel Durum	Proje alanı Bakanlar Kurulu kararıyla yeniden belirlendi.
Konum	Arnavutköy, Avcılar, Bağcılar, Bakırköy, Başakşehir, Esenler, Eyüp, Küçükçekmece
Kamuya Açıklanma Tarihi	Eylül 2012
Proje Alanının Çizildiği Kaynak	30.04.2014 tarihinde Resim Gazete'de yayınlanan 2014/6028 sayılı kararın eki olan ve yenede belirlenen yeni yerleşim alanını gösteren koordinatlı harita.

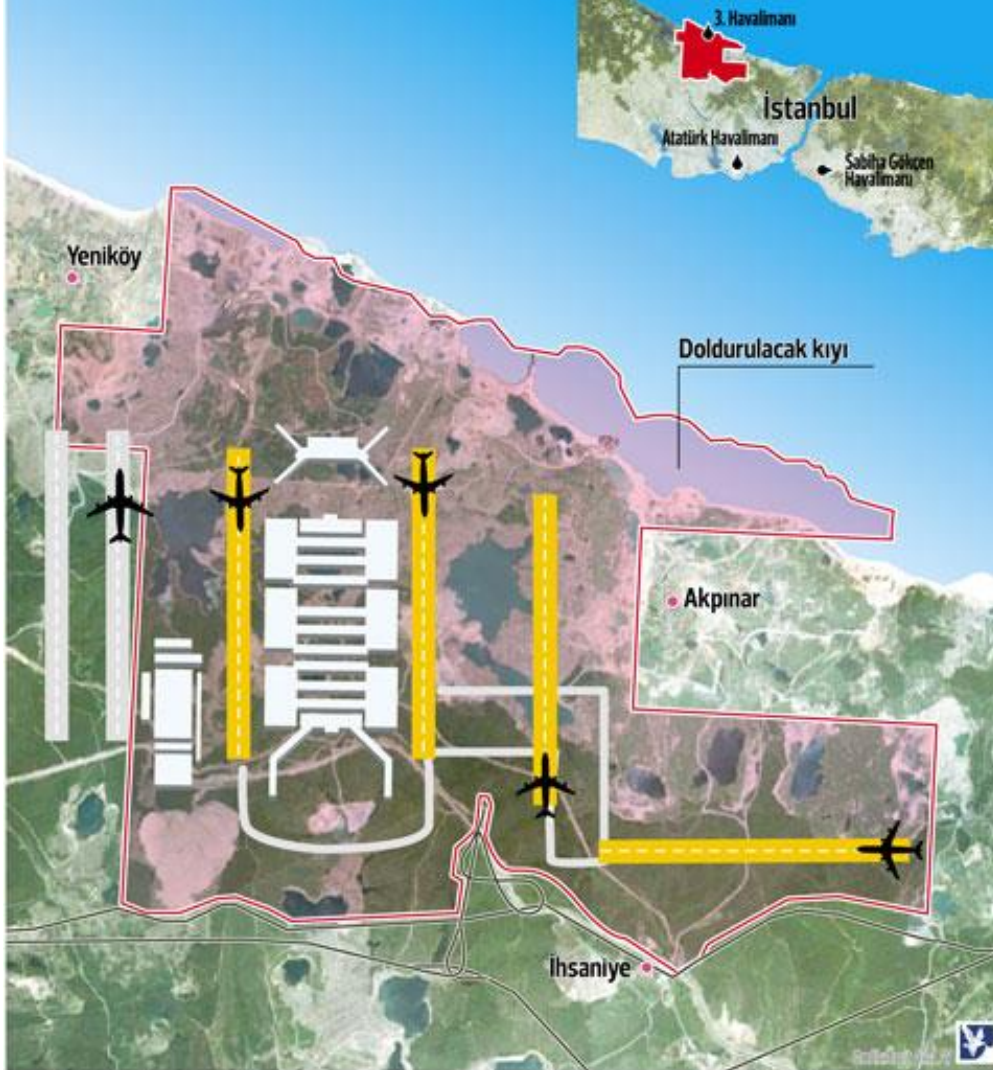
Yeni İstanbul Projesi Zaman Çizelgesi

Mayıs 2011	Başbakan Erdoğan İstanbul'a biri Avrupa biri de Asya yakasına yapılacak iki yeni şehir projesi olduğunu açıkladı.
Eylül 2012	Projeyle ilgili Bakanlar Kurulu kararı Resmi Gazete'de yayınlandı ve proje alanı belirtildi. Kararda "İstanbul'da bulunan ve ekli kroki ile listede sınır ve koordinatları gösterilen alanın, olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapılar tasfiye edilerek, yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmiştir." ifadeleri yer aldı.
Şubat 2013	Emlak Konut GYO'nun yeni şehre yönelik master plan hazırlama ihalesini Türkiye'den Dome Mimarlık, ABD'den dünyaca ünlü HOK Grubu ve İngiltere'den Buro Happold, ortak girişim şeklinde kazandı.
Ocak 2014	Bakanlık, 8 ilçeyi içine alacak yenişehir projesinin master planlarını

Nisan 2014

tamamladı. Projeyi Başbakan Erdoğan'ın açıklayacağı söyleniyor. Daha önce belirlenen İstanbul'un yeni yerleşim alanı Resim Gazete'de 30 Nisan'da yayınlanan 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu kararına yeniden belirlendi. Kararla beraber yeni alanın kroki ve koordinatları da yayınlandı.

3. Havalimanı Projesi Temel Bilgiler



Kaynak: Radikal

Proje Adı	3. Havalimanı
İlgili Kurumlar	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı TOKİ Cengiz - Kolin - Limak - MAPA - Kalyon Ortak Girişim Grubu Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
Proje Alan Büyüklüğü	76.500.000 m ²
Proje Alanı Arazi Kullanımı	6.172 hektarı orman, 1.180 hektarı madencilik ve diğer kullanım, büyüklü küçüklü geçici su birikintileri, 236 hektar mera, 60 hektar kuru tarım (nadassız), 2 hektar fundalık alandır. Proje alanının yaklaşık %2,47'lik (189,182 hektar) kısmı özel mülkiyeti
Proje Türü	Ulaşım

Tanımlanabilen Bütçe	10 milyar 247 milyon Euro (maliyet), 22 milyar 152 milyon Euro (ihale bedeli)
Müellif	Grimshaw Nordic Office of Architecture Haptic Architects
İnşaat Şirketi	Cengiz - Kolin - Limak - MAPA - Kalyon Ortak Girişim Grubu
Proje Modeli	Yap-İşlet-Devret
Güncel Durum	3. Havalimanı inşaatı için verilen ÇED olumlu kararının yürütmesine İstanbul 4. İdare Mahkemesi durdurma kararı verdi.
Konum	Avrupa Yakası - Kuzey İstanbul.
Kamuya Açıklanma Tarihi	Ekim 2010
Proje Alanının Çizildiği Kaynak	17.01.2014 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan 02.01.2014 tarihli ve 2014/5768 karar no'lu "İstanbul İli, Arnavutköy İlçesi, İmrahor, Tayakadın ve Yeniköy Köyleri ile Eyüp İlçesi, Ağaçalı, Akpınar ve İhsaniye Köylerinde Yer Alan Bazı Taşınmazların, İstanbul 3. Havaalanı Projesi Kapsamında Toplu Konut İdaresi Başkanlığı Tarafından Acele Kamulaştırılması Hakkında Karar" adlı kararnamenin eki olan "İstanbul İli Avrupa Yakası 3. Havalimanı Kamulaştırma Haritası".

3. Havalimanı Projesi Zaman Çizelgesi

Ekim 2010	Başbakan Erdoğan mevcut iki havalimanının ihtiyaca cevap veremediğini, 3. havalimanının yapılacağını söyledi.
Kasım 2010	Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım 3. havalimanının Avrupa yakasına inşa edileceğini ve "yap-ışlet-devret" modeli ile ihale edileceğini duyurdu.
Mayıs 2011	Başbakan Erdoğan seçim beyannamesini açıklarken Asya ve Avrupa yakasına iki yeni şehir yapılacağını ve 3. havalimanının bu bölgede olacağını söyledi.
Şubat 2012	Binali Yıldırım 3. havalimanının yerinin belirlediklerini ama açıklamak istemediklerini belirtti.
Mayıs 2012	Binali Yıldırım 3. havalimanının yerinin "Karadeniz'in Avrupa yakası" olarak belirlendiğini açıkladı.
Ağustos 2012	Bakanlar kurulu kararıyla 3. havalimanının yeri ilan edildi.
Ocak 2013	3. havalimanı inşaat ihalesinin 3 Mayıs 2013 tarihinde yapılacağı açıklandı.
Mayıs 2013	Havalimanın inşaat ihalesi yapıldı. İhaleyi 22 milyar 152 milyon Euro ile Cengiz-Kolin-Limak-MAPA- Kalyon içinde bulunduğu 5'li konsorsiyum kazandı. *İhaleyi kazanan ortaklık, Devlet Hava Meydanları İşletmesi ile uygulama sözleşmesi için ön imzayı attı.
Ekim 2013	Mimari projenin Norveç merkezli Nordic Office of Architecture'in önderliğinde 4 mimarlık ofisinin işbirliğiyle yapılacağı açıklandı.
Aralık 2013	Proje alanında bulunan köylere TOKİ tarafından istimlak belgeleri gönderilmeye başlandı. Fakat istimlak bedellerinin beklenenin çok altında olması nedeniyle bölge sakinleri mahkemeye başvuracaklarını açıkladı.
Ocak 2014	02.01.2014 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla İstanbul

3. havalimanı alanı içinde yer alan taşınmazların acele kamulaştırması kararı verildi. 2014/5769 no'lu kararname ve harita eki 17. 01. 2014 tarihli Resmi Gazete'de yayınlandı.
- Şubat 2014** 3. Havalimanı inşası için verilen ÇED olumlu kararının yürütmesine İstanbul 4. İdare Mahkemesi durdurma kararı verdi.
- Mart 2014** 3. köprü, 3. havalimanı ve Kanal İstanbul projelerinin uygulanması durumunda yaratacağı etkiler Tema Vakfı önderliğinde bilimsel bir rapor haline getirildi ve basın toplantısıyla paylaşıldı. On altı bilim insanının katkısıyla yedi aylık bir çalışma sonucunda oluşturulan çıktıların aktarıldığı toplantıda, projelerin; İstanbul'un yaşam destek sistemleri olan kuzey ormanları, su havzaları, tarım ve mera alanları, yer altı suları ile biyolojik çeşitlilik üzerinde oluşturacağı tehditler paylaşıldı.
- Nisan 2014** Resmi gazetede yayınlanan ve sulak alanların ikiye ayrılmasını sağlayan yönetmeliğin 3. havalimanı bölgesini imara açabilecek bir düzenleme olduğu düşünülüyor.
- Mayıs 2014** CHP milletvekili Sezgin Tanrıkulu 3. havalimanı ile ilgili Çevre ve Şehircilik Bakanı İdris Güllüce'nin yanıtı istemiyle soru önergesini yanıtladı. Sorulan sorular içerisinde projede kamulaştırılan 6 bin 172 hektarlık ormanlık alanın bu projeden nasıl etkileneceği sorusuna "proje nedeniyle kesilen ve kesilecek olan ağaç sayıları henüz bilinmemekte olup, kesin rakam proje tamamlanmasından sonra belirleneceğini" söyledi.