

DOI: <https://doi.org/10.38027/ICCAUA2025EN0257>

## Socio-Cultural Impact of Mega Projects on Rural Areas: The Case of Yalova (Çiftlikköy) - Kılıç and Laledere Villages

\* <sup>1</sup> Beyzanur Uzun , <sup>2</sup> Assoc. Prof. Dr. Gökçen Kılınc Ürkmez

<sup>1</sup> Urban and Regional Planning Program, Graduate Education Institute, Bursa Technical University, Türkiye

<sup>2</sup> Department of Urban and Regional Planning, Faculty of Architecture and Design, Bursa Technical University, Türkiye

E-mail <sup>1</sup>: 22435007030@ogr.btu.edu.tr, E-mail <sup>2</sup>: gokcen.kilinc@btu.edu.tr

### Abstract

Received: 26 January 2025  
Revised: 14 May 2025  
Accepted: 18 June 2025  
Available online: 5 July 2025

Copyright © 2025 by the author(s).  
All rights reserved.

This article is published under an open-access model and is made available in accordance with the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International Licence (CC BY).



The publisher maintains a neutral stance concerning jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations.

This article has been selected and peer-reviewed for publication in this journal as part of the 8th International Conference of Contemporary Affairs in Architecture and Urbanism, held on 8–9 May 2025 in Alanya, Türkiye.

Mega projects include large-scale industrial areas, bridges, airports and transportation investments. The impact of these projects, which are effective in sectors such as agriculture, industry, transportation, infrastructure and energy, is mostly read through cities. The spatial dimension of the repercussions of these projects in large areas such as cities is mostly addressed and the impact on rural areas, which are the feeder elements of the city, is not sufficiently emphasized.

This study will examine the socio-cultural impacts of mega projects on rural areas through Yalova (Çiftlikköy) - Kılıç and Laledere Villages. Using qualitative research methods, the study will be analyzed through in-depth interviews and field studies. The research aims to examine the perception of the local people by revealing the socio-cultural changes in rural areas together with the transformation of the space.

Since the study will examine the structure in rural areas on a sub-scale, in the context of the views of local people and the administration, it will allow closer and direct observation of the changes in the social life of individuals.

**Keywords:** Mega Projects; Rural Transformation; Socio-Cultural Change; Spatial Perception; Social Perception and Local Identity.

## Mega Projelerin Kırsal Alanlara Sosyo-Kültürel Etkisi: Yalova (Çiftlikköy) - Kılıç ve Laledere Köyleri

### Özet

Mega projeler; büyük ölçekli sanayi alanları, köprüler, havalimanları ve ulaşım yatırımları gibi geniş kapsamlı uygulamaları içermektedir. Tarım, sanayi, ulaşım, altyapı ve enerji gibi sektörlerde etkili olan bu projelerin etkisi daha çok kentler üzerinden okunmaktadır. Kentler gibi geniş alanlarda oluşturduğu yankının çoğunlukla mekansal boyutu ele alınmakta ve kentin besleyici unsuru olan kırsal alandaki etkisinin üzerinde yeterince durulmamaktadır.

Bu çalışma, mega projelerin kırsal alanlar üzerindeki sosyo-kültürel etkilerini, Yalova (Çiftlikköy) - Kılıç ve Laledere Köyleri üzerinden inceleyecektir. Nitel araştırma yöntemleri kullanılan çalışmada derinlemesine görüşmeler ve saha çalışmaları ile konu Analiz edilecektir. Araştırma, kırsal alandaki sosyo-kültürel değişimleri, mekânın dönüşmesi ile birlikte ortaya koyarak yerel halkın algısını incelemeyi amaçlamaktadır.

Çalışma, kırsal alanlardaki yapıyı alt ölçekte, yerel halk ve yönetimin görüşleri bağlamında inceleyeceği için, bireylerin sosyal yaşamındaki değişimlerin daha yakından ve doğrudan gözlemlenmesine olanak tanıyacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Mega Projeler; Kırsal Dönüşüm; Sosyo-Kültürel Değişim; Mekansal Algı; Toplumsal Algı ve Yerel Kimlik .

### 1. Giriş

Kırsal alanlar, tarih boyunca tarımsal üretim merkezi olmuş, kültürel değerlerin ve geleneksel yaşam biçimlerinin taşıyıcısı olarak önemli bir konumda bulunmuştur. Fakat kentleşmenin hızlanması ve nüfus baskısıyla birlikte, bu alanlar giderek değişim ve dönüşüm süreçlerine girmiştir. Özellikle son yıllarda artan büyük ölçekli projeler, sadece

kentsel alanları değil, kırsal yerleşimleri de etkilemeye başlamıştır. Büyük ölçekli projelerin kırsal alanlar üzerindeki etkisi daha çok kentsel mekan üzerinden incelenerek, kırsal alandaki etkilerine dolaylı ve kısa bir şekilde değinilmiştir (Adanalı, 2011; Çalışkan, 2010; Ercan, 2020; Flyvbjerg, 2014; Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2003; Keydal, 2021; Kızılay & Zorlu, 2020; Köksal & Öztürk, 2017; Özbay, 2019; Öztürk P. Ç., 2017; Sönmez, 2017).

Projelerin etkileri sadece yapı çevreyi etkilemekle kalmayıp sosyokültürel yapıyı da dönüştürmektedir. Sosyokültürel yapı ise kırsal alanlarda daha okunur vaziyettedir. Bu tür projeler, kırsal alanlarda sosyo-ekonomik yapıları, toplumsal ilişkileri ve mekânsal algıları yeniden şekillendirmektedir.

Bu çalışma, Yalova Çiftlikköy ilçesindeki Kılıç ve Laledere köylerinde yapılan saha araştırması üzerinden, mega projelerin kırsal alanlarda yarattığı sosyo-kültürel etkileri incelemeyi amaçlamaktadır. Yalova'daki büyük ölçekli ulaşım ve sanayi yatırımlarının köylerdeki günlük yaşam, kültürel değerler ve toplumsal ilişkiler üzerindeki etkileri, kırsal dönüşüm süreçlerini daha iyi anlamak ve yerel düzeyde karar alıcılar için yol gösterici olması açısından önemlidir.

Çalışmanın amacı mega projelerin yoğun baskısı altında bulunan kırsal alanların, mekânsal boyutunun yanında sosyal yapısının henüz etkileri bitmemiş projelerle birlikte nasıl şekillendiğini incelemektir. Bu kapsamda çalışma, mekânın yalnızca fiziksel ve ekonomik boyutunu değil, aynı zamanda toplumsal yapı ve algıyı da dikkate alarak, büyük ölçekli projelerin yarattığı toplumsal hassasiyetleri ve kırılabilirlikleri ortaya koyarak literatüre katkı sunmaktadır.

## 2. Literatür Taraması

Çalışma kapsamında mega projelerin kırsal alanlar üzerindeki etkileri kırsal dönüşüm ve bu dönüşümün sosyo-kültürel boyutları çerçevesinde ele alınmaya çalışılmıştır. Kırsal alanlar genellikle kentsel alanlara referansla tanımlanmakta ve dönüşümün sosyolojik boyutları da kentlerle ilişkili biçimde yorumlanma yoluna gidilmektedir.. Oysa sadece kentleşme değil, bölgesel gelişmeye bağlı kararlar da kırsal dönüşümünü tetikler.

### 2.1 Kırsal Dönüşüm

Kırsal dönüşüm, kırsal alanda yaşayan bireylerin ekonomik geçim kaynaklarını çeşitlendirip, tarımsal üretim bağlılığını azaltarak değişmesi olarak tanımlanmaktadır (Berdegué, Rosada, & Bebbington, 2014). Kent makraformunun kırsal alanlara doğru kayması ile birlikte, kentler kırsal alanları gelişme alanları olarak görmektedir (Ceylan & Somuncu, 2018). Sanayi, turizm ve ticaret gibi çeşitli sektörlerin bu alanlara kayması, kırsal alanların doku ve kimliğini değiştirmektedir (Berdegué, Rosada, & Bebbington, 2014; Ceylan & Somuncu, 2018; Ünal, 2020; Yıldırım & Kalonya, 2021). Yeni gelişen sektörler, sosyoekonomik ve sosyokültürel faaliyetleri de etkileyerek kırsal alandaki dönüşümü getirmiştir (Ceylan & Somuncu, 2018). Bu dönüşümü, kırsaldaki bireylerin kentsel alanlara taşınması gibi birçok faktör de etkilemektedir (Berdegué, Rosada, & Bebbington, 2014; Ünal, 2020; Yıldırım & Kalonya, 2021).

Kırsal alanlardaki dönüşüm, kamulaştırma ve mülksüzleştirme ile başlamıştır. Sanayi toplumuna geçişle birlikte kapitalizmin etkisi kırsal alanlarda mülksüzleştirmeye sebep olmuştur. Ardından gelişen tarım teknolojileri ile birlikte köylüler zanaatkarlıkla da uğraşmaya başlamış ve bununla birlikte tüccarlık ve göçler ortaya çıkmıştır (Yıldırım & Kalonya, 2021).

Bireylerin tarımı bırakıp sanayinin olduğu yerlere yönelmesi ile birlikte kırsalın modernleşmesi gündeme gelmiş ve politikalar bu yönde üretilmeye başlanmıştır. Buradaki en önemli dönüşüm, Yeşil Devrim (1960-1970)'dir. 1970'lerden sonra kırsal alanlar tarımla olan bağlantısından uzaklaşmaya başlamıştır. Önceki süreç ardından, bu bağlamda kırsal alanda sürdürülebilirlik ve katılım yaklaşımı ele alınmıştır. Bu süreçte entegre kırsal kalkınma politikaları ile birlikte "Toplumun refahı" üzerinde durulmuştur. 1980'lerden sonra alan ve yerel gelişim kavramları üzerinde durulmuştur. Bu kavramlar ile oluşturulan yaklaşımla, bölgesel yerel ve toplumsal kalkınma başlıkları ile uygulamalar yapılmıştır (Berdegué, Rosada, & Bebbington, 2014).

Günümüzde kırsal alanla tarım arasındaki bağlantı giderek uzaklaşmaktadır. 2008 yılında yayımlanan Dünya kalkınma Raporunda gelişmekte olan ülkeleri, "tarıma dayalı", "dönüşen" ve "kentleşmiş" olarak üç gruba ayırmıştır. Bu ülkelerin %14'ü tarıma dayalı, %77'si Hindistan gibi dönüşen ve %9'u kentleşmiştir (akt. Berdegué, Rosada, & Bebbington, 2014).

Türkiye'de ilk dönemlerde, kır kent arasındaki bağlantının kurulmaması sebebi ile kırsal alanların yapısı korunmuştur (Ceylan & Somuncu, 2018). 1950'li yıllardan itibaren tarımda makineleşme ile birlikte emek gücü sanayiye kaymıştır (Ünal, 2020; Yıldırım & Kalonya, 2021) Ardından yapılan altyapı, yollar ve radyo gibi iletişim araçları sayesinde kırdan kentlere göç başlamıştır (Ceylan & Somuncu, 2018; Ünal, 2020).

Kırsaldaki değişim sadece nüfus bağlamında olmamıştır. Önceki yıllarda köylünün kendini geçindirmesi için yaptığı çiftçilik, makineleşmenin etkisi ile birlikte üretime dönmüş ve daha büyük kitlelere ulaşmıştır. Bu durum kırsaldaki sektörel dağılımı etkilemiş tarımsal üretim dışında, ticaret vb. gelir kaynakları oluşmuştur (Ünal H. E., 2020).

Dönüşümün ilerleyen süreçlerinde, 1970'li yıllarda yapılan "KÖYKENT" projesi ile birlikte köyler sanayileşmiş ve köy statüsünü koruyamamıştır. Büyük etki oluşturan bir diğer değişim ise büyükşehir yasanı ile olmuştur. Ardından köylerdeki mekansal görevlerin muhtarlara verilmesi de mekansal değişimi etkilemiş ve dönüştürmüştür (Ceylan & Somuncu, 2018).

Ortaya konulan politikalara bakıldığında dünyadaki trendleri ve gelişmeleri takip ettiği söylenebilir. Cumhuriyet döneminde modernleşme kapsamında başlayan politikalar ilerleyen zamanlarda kırsaldaki sorunlara eğilim göstermiş

ve diğer sektörleri de içine almıştır. Daha sonra sürdürülebilirlik ve katılımcı planlama anlayışları eklenmiştir. Uluslararası programlara uyumlanma için politikalar geliştirilmiştir (Yeniğül, 2016).

Türkiye’de geri kalmış ve gelişmekte olan diğer ülkeler gibi tarımsal faaliyet dışındaki kaynak ve sektörlerle yönelim, toprakların üretiminin verimsizliği, parçalı olması ve kırsal yoksulluk gibi etmenleri etkilemektedir. Bu durum, köylerin bulunduğu coğrafya veya konuma göre farklılık gösterse de aynı bölge ve konumda yer alan köylerde de tarımsal yapı farklılaşabilmektedir. Farklılaşmanın tek nedeni tarımsal yapı değildir. Çevre, ekonomi ve sosyo-kültürel etmenler de bu durumu etkileyebilir (Ünal H. E., 2020).

Kültürel olarak köylülerin, köylü imajı ile etiketlenmekten kaçınmak için evlerini kentsel mimariye göre yapması, lüks araba edinimleri, kentlerde ise evlerin bahçesinde köylü yaşam tarzının devam ettirilmesine bakıldığında köylü ve kentli kavramlarının mekana değil yaşam tarzına göre belirlendiği görülmektedir. Köylü olarak nitelendirilen, kırsalda yaşayan bireyler yaşam biçimlerini kentleştirmeye başlamışlardır. Sosyolojik olarak kapalı yapıda olan kırsal alanların yapısı günümüzde değişime uğramıştır. Ulaşım, sosyokültürel aktiviteler, eğitim düzeyinin yükselmesi, teknolojik gelişmeler geleneksel yapının dönüşmesine sebebiyet vermiştir. Kırsal alanlarda kentli yaşam biçimini sürdüren köylüler oluşmuştur (Ceylan & Somuncu, 2018). Bu durum Dünya üzerinde de benzerlik göstermektedir. Burundi- Mutambu’da kırsal alanlardaki yaşayan bireyler ile kentsel alanda yaşayan bireylerin alışkanlıkları, gelir sağladığı sektörler ve ilgi alanları aynılaşmaya başlamıştır. Yine Hindistan Latır bu tür dönüşümlerin olduğu bir ilçe olarak dikkat çekmektedir. İlçede yoğunlukla kentsel unsurların yoğun olmasına rağmen kırsalla iç içe ve tarımsal üretimden istihdam sağlayan bir yapısı vardır (Berdegué, Rosada, & Bebbington, 2014). Buradaki dönüşüm kırsal alanların farklı bir mekanda biçimlendirilmesi olarak görülmektedir. (Timmer & Akkus 2008; akt. Berdegué, Rosada, & Bebbington, 2014) Kırsal toplumların yine de yok edilemeyip dönüşeceği vurgulanır (Berdegué, Rosada, & Bebbington, 2014).

## 2.1 Mega Projeler Ve Kırsal Alanlara Etkileri: Sosyo-Kültürel Boyut Ve Diğer Etkiler

Mega projelerin tarihi çok eski dönemlere dayanmakta (Müller-Mahn, Mkutu, & Kioko, 2021), kentlerin güvenlik ve inanç sistemlerinin neticesinde oluşan katedral vb. yapılar bunlara örnek gösterilmektedir (Söderlund, Sankaran, & Biesenthal, 2018). İlk kez 1970’li yıllarda “Mega Proje” olarak nitelendirilmiştir (Flyvbjerg, INTRODUCTION: THE IRON LAW OF MEGAPROJECT MANAGEMENT, 2017). Neoliberalleşmenin kentlerde oluşturduğu yeniden yapılanma süreci ile birlikte mekan dönüşmüştür (Köksal & Öztürk, 2017; Özbay, 2019). Mega projeler bu sürecin etkisi ile birlikte oluşmuştur (Özbay, 2019). Net bir tanımı ve sınıflandırması bulunmamaktadır (Gellert & Lynch, 2003; Tekeli, 2014; Baysal, 2017; Özbay, 2019).

Mega projeler maaliyeti 1 milyar doları aşan (Flyvbjerg, 2017; Rashid, Kamarudin, Rashid, & Zulkifli, 2024), içinde kamu özel birçok paydaşı barındıran, karmaşık yapıdaki projelerdir (Flyvbjerg, 2017; Ercan, 2020). Kapsam ve ölçek açısından giga projelere dönüşmüş olsa da, hala 'mega' olarak nitelendirilmektedir. Günümüzde bu projelerin bir üst seviyeye çıkıp tera projelere dönüştüğü gözlemlenmektedir. Birçok ülkenin GSYİH’sından büyük olan (Flyvbjerg, 2014; Flyvbjerg, 2017) mega projeler, devamlı büyüme ve artış gösteren projelerdir (Flyvbjerg, 2014; Baysal, 2017; Flyvbjerg, 2017). Bu büyüme oluşan riskleri de artırarak kentlerde çevresel, ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda olumsuz etki oluşturabilmektedir (Gellert & Lynch, 2003; Dündar, 2010).

Bulduğumuz zaman diliminde, mega projelere bakıldığında havalimanları, barajlar, yüksek hızlı demir yolları, limanlar, yollar, köprüler vb. yatırımları kapsamaktadır. Son zamanlarda bu projeler, ulaşım, enerji, su ve tarım sektörlerinde artış göstermiştir (Flyvbjerg, 2014; Baysal, 2017; Kızılay & Zorlu, 2020). Mega projeler, beraberinde çeşitli risk ve sorunları da getirmektedir (Gellert & Lynch, 2003; Flyvbjerg, Truth and Lies About Megaprojects, 2007; Flyvbjerg, 2014; Flyvbjerg, 2017). Bunların temelinde denetim, politika, maliyet, finans ve çevre sorunları bulunmaktadır (Flyvbjerg, Truth and Lies About Megaprojects, 2007; Sönmez, 2017; Kızılay & Zorlu, 2020). Buradaki sorunların nihayetinde yönetim ve bireysel çıkarlar ön plana çıkmaktadır (Flyvbjerg, Truth and Lies About Megaprojects, 2007; Flyvbjerg, 2014; Flyvbjerg, 2017). Genellikle ekonomiye sunacağı katkı büyütülerek, diğer sorunlar görmezden gelinmiştir (Kızılay & Zorlu, 2020).

Türkiye’de ise mega projeler, liberalleşme ve sermaye birikimi bağlamında ortaya çıkmıştır. 1984-1989 yılları arasında turizm ve emlak etkisinde yürütülmüştür. 1989-1994 yılları arasında ekonomik krizin etkisi ile duraklama dönemine girmiştir. 1998 yılından sonra kentsel proje yatırımlarında artış yaşanmıştır. 2003 yılından sonra ise daha önceki dönemlerde karar verilen büyük vizyon projeleri yürürlüğe girmiştir (Kızılay & Zorlu, 2020). Yapılan çalışmalara bakıldığında mega projelerde İstanbul önde gelmektedir (Adanalı, 2011; Çalışkan, 2010; Ercan, 2020; Keydal, 2021; Kızılay & Zorlu, 2020; Köksal & Öztürk, 2017; Özbay, 2019; Öztürk P. Ç., 2017). Burada devlet politikaları ile birlikte, sanayi sektörünün Marmara Bölgesi ve İstanbul’da yoğunlaştırılması etkili olmuştur (Ercan, 2020; Köksal & Öztürk, 2017). 2000’li yıllardan sonra diğer büyükşehirlerde de sıçrama göstermiş ve hızlı bir şekilde gündemde yer almaya başlamıştır. Son 20 yıllık süre zarfında ise kentsel dönüşüm, turizm, ulaşım, ticaret ve sağlık sektörlerinde artış göstermiştir (Kızılay & Zorlu, 2020).

Mega projelerin etkileri incelendiğinde genellikle çevresel, mekansal ve sosyal olmak üzere üç ana başlıkta konunun ele alındığı gözlemlenmiştir. Çevresel olarak, ormanlar, havza alanları, su varlığı, tarım ve mera alanlarını, iklim değişikliği vb. unsurları etkilemektedir. Mekansal olarak, kent makraformu, yerleşme karakterleri ve arazi değişimi gibi unsurları etkilemektedir. Sosyal açıdan ise kent içi nüfus hareketleri ve sosyal ayrışma gibi durumları etkilemektedir (Çınar, 2017).

Mega projelerin büyüklüğü sebebiyle, kentlerdeki kısıtlı arazi üzerinde yapılması zorlaşmaktadır. Bununla birlikte artan arazi fiyatları ve kırsal alandaki hammadde fazlalığı ile birlikte kırsal mekanlar üzerinde konumlanmaya başlamıştır. Burada oluşan rant, kırsal alanlardaki üretime göre daha fazla ekonomik girdi sağladığı için daha cazip hale gelmeye başlamıştır (Özbay, 2019; Tekeli, 2014). Bu durum, tarım kullanıcıları ve kırsalda yaşayan bireylerin ilgisini çekmiştir. Tarım alanlarının önemli bir kısmı, altyapı çalışmalarının tamamlanması ile birlikte kentlerin ihtiyaçlarını karşıladığı alanlar haline gelmiştir (Uysal & Albayrak, 2024; Özbay, 2019).

Burada yaşanan durum, kırsal alanların yarı kentsel nitelik kazanmasına sebep olarak tarımsal yapıyı ve üretimi zayıflatmıştır. Rant ile birlikte topraklarını satan bireyler, kentlerde vasıfsız işçi olarak çalışmaya başlamış ve sosyal yapı giderek heterojen bir hale gelmiştir. Bununla birlikte, yarı kentsel nitelik taşıyan kentleşmenin ilk evresini yaşayan bu çeper alanlarda gecekondulaşma artış göstermiştir (Ercan, 2020; Özbay, 2019). Bu duruma bakıldığında, mega projelerin sadece büyük ölçekli bir yatırım olmaktan daha ziyade toplumsal yapıyı değiştirme gibi bir etkisinin de bulunduğu görülmektedir (Delphine, Witte, & Spit, 2019; Ercan, 2020; Tekeli, 2014; Wang & Wu, 2019).

Geçimlerini tarımsal üretim vb. sektörlerden sağlayan yerel halk, uzun vadedeki etkileri göz ardı edilerek yapılan projeler sebebi ile yerinden edilmektedir. Bu yerinden edinme sadece mekandan ayrışma ile tanımlanamaz, aynı zamanda bireylerin kültürel kimliklerinden, günlük yaşam pratiklerinden de ayrışacağı görülmektedir. Bununla birlikte yerinden edinen toplumlarda sosyal yapı, bireyler arasındaki ilişkiler zayıflamakta ve kültürel yapı bozulmaktadır (Kudat, 1995: 8; akt. Yıldız & Şengün, 2019).

Mega projelerin kırsal alanlardaki etkileri örnekler üzerinden değerlendirildiğinde, projeler başlamadan önce kırsal alanların dönüşümü başlamaktadır. Yapılacak projeler yürürlüğe girmeden özel şirketler, kişiler üzerinden arazi alımlarını başlatmaktadır. Kalan topraklar ise projelerin başlaması ile birlikte kamulaştırılmaktadır. Bu kamulaştırmaların her ne kadar yerli halk ile iletişim halinde yapıldığı söylene de topraklarını vermek istemeyen bireylerden arazileri zorla alınmaktadır. Tarım arazilerini ve yerleşim yerlerini kaybeden bireylerin gelir kaynaklarında değişim meydana gelmektedir. Aynı zamanda günlük yaşam şekilleri de değişmektedir. Bu gibi projelerin kırsal alanları mekânsal olarak değiştirmekle kalmayıp aynı zamanda sosyal yapıyı derinden etkilediği görülmektedir. Gelir seviyesi farklılaşan bireylerin mağduriyeti, ata toprağı olarak adlandırılan arazilerinin kaybı bununla birlikte sadece geçim kaynakları değil yaşam kaynağı olan su kaynaklarının yok olması, kültürel aidiyet taşıyan mekandan yere dönüşen coğrafyalarının tahrip edilmesi bireylerde yakın zamanda etkisi net görülmesi de ileriki süreçlerde daha belirgin hale gelecek bir sosyokültürel dönüşüm oluşturacaktır (Arslan & Üzülmöz, 2024; Debela ve diğerleri, 2020; Döner, 2016; Kolukırık, 2016; Morshed, Fattah, Morshed, & Sydunnaher, 2024; Ramachandraiah, 2014; Rashid, Kamarudin, Rashid, & Zulkifli, 2024; Yıldız & Şengün, 2019).

### 3. Malzeme ve Yöntemler

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Çalışmada alan araştırması, derinlemesine görüşmeler ve gözlemler ile yapılmıştır. Görüşmelerde bireylerin projelere yaklaşımı, algısı ve etkilenme düzeyleri ile ilgili düşünceleri dinlenerek yerinde gözlemlenmiştir.

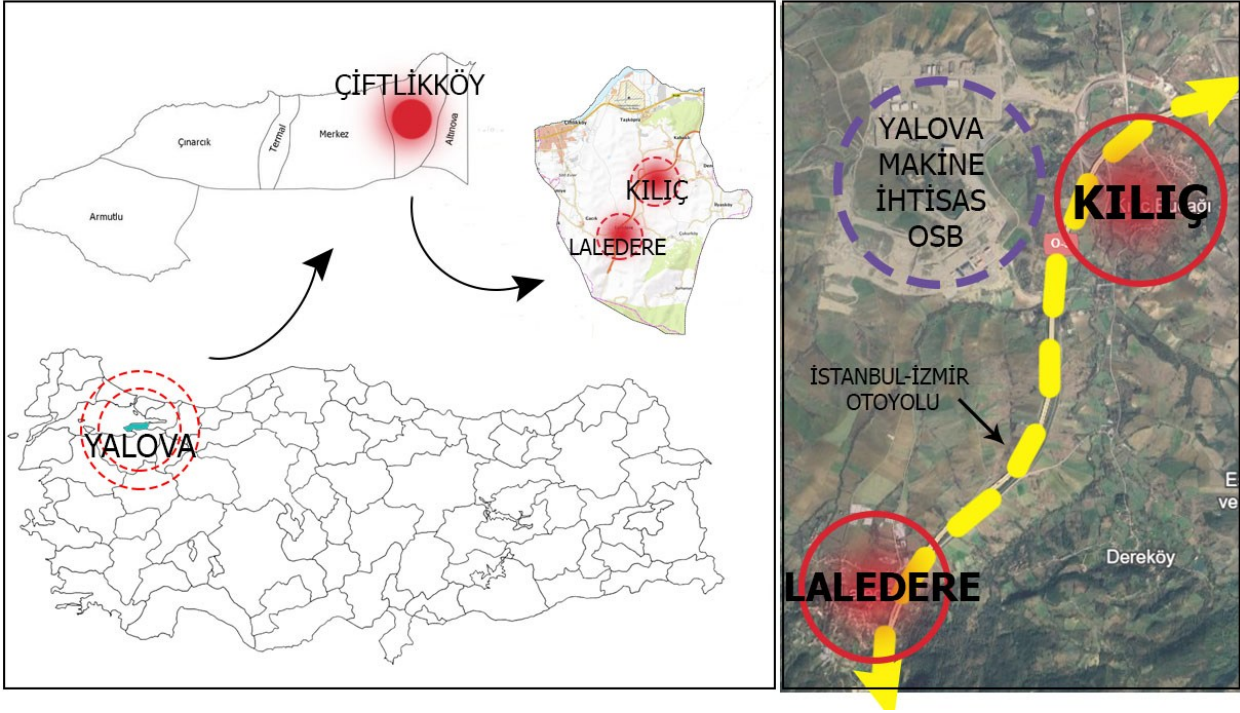
Çalışma alanı, Marmara Bölgesi'nde, Altın Ring Projesi'nin etkisi altında bulunan büyük sanayi ve ulaşım kararlarının bulunduğu Yalova (Çiftlikköy) – Kılıç ve Laledere köyleri olarak belirlenmiştir. Bölgedeki İstanbul-İzmir Otoyolu ve Yalova Makine İhtisas OSB gibi büyük ölçekli yatırımların bir arada bulunması araştırma için anlamlı bir katkı oluşturmaktadır.

Araştırma kapsamında, 10 kişi ile yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşme, 2 grup ile yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşme ve 5 kişi ile yapılandırılmamış görüşme yapılmıştır. Görüşme yapılan kişilerin yarısından fazlası erkeklerden oluşmaktadır. Katılımcıları yaş grupları değişkenlik göstermekle birlikte orta yaş ve üzeri katılımcı sayısı daha fazladır. Katılımcılar arasında muhtarlar, çiftçiler, küçük esnaf, ev hanımları ve emekli bireyler yer almaktadır. Katılımcılar amaçlı ve rastgele örnekleme ile seçilmiş, rızaya dayalı görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler katılımcıların izinleri doğrultusunda, ses kayıtları ve not olarak ilerletilmiştir. Yapılan görüşmelerin geneli 30- 60 dakika arasındadır. Görüşme soruları, mega projelerin yaşadıkları çevreyi ve duygularını nasıl etkilediği, gelecek endişe ve beklentiler baz alınarak oluşturulmuştur.

Elde edilen veriler, projelerin sosyokültürel etki ve sonuçları kapsamında değerlendirilerek yorumlanmış ve literatür ile desteklenmiştir.

Çalışma sürecinde etik ilkelere özen gösterilmiş, katılımcıların rızası alınmış ve kimlik bilgileri gizli tutulmuştur. Görüşmeler sırasında bireylerin hassasiyetlerine saygı gösterilmiş, kullanılmasını istemedikleri bilgiler çalışma dışında bırakılmış ve hiçbir görüşmeye katılım zorunlu tutulmamıştır.

### 3.1 Çalışma Alanı



Şekil 1. Çalışma Alanı Konumu.

#### Kılıç ve Laledere Köyleri

Kılıç Köyü ve Laledere Köyleri, Türkiye'nin Marmara Bölgesi'nde, Yalova iline bağlı Çiftlikköy ilçesinde yer almaktadır. Köyler muharcir yerleşimi niteliğindedir. Kılıç Köyü, ilçe merkezinin yaklaşık 15 km güneydoğusunda, İstanbul-İzmir Otoyolu üzerinde gişe çıkışında yer almakta, Laledere Köyü ise 10 km doğusunda, Yalova Makine İhtisas OSB sınırında konumlanmaktadır. Kılıç Köyü'nün nüfusu yaklaşık 737 kişi olup, Laledere Köyü'nün nüfusu ise 350 kişidir. Köylerin ekonomik yapısı büyük ölçüde tarım ve hayvancılığa dayanmaktadır, ancak son yıllarda yapılan projelerin etkisi ile geçim kaynaklarında değişim gözlemlenmektedir.

#### İstanbul-İzmir Otoyolu

Türkiye'nin en büyük ulaşım projelerinden biri olan İstanbul-İzmir Otoyolu, 384 km'si otoyol, 42 km'si bağlantı yolu olmak üzere toplam 426 km uzunluğundadır. 4 Ağustos 2019'da açılmıştır. Proje sayesinde Balıkesir ve Manisa illeri, sanayi yatırımlarının yeni çekim alanı haline gelmiştir (Müdürlüğü, t.y.)Yol güzergahı üzerinde 8 tane de OSB konumlandırılmıştır (Ünal A. Y., 2022). Yalova Makine İhtisas OSB bunlardan biridir.

#### Yalova Makine İhtisas OSB

Yalova Makine İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (OSB), 2017 yılında kurulmuş, 2020 yılında faaliyete geçmiştir. Çevresel sürdürülebilirliği temel alan bir vizyonla "Yeşil OSB" modeli doğrultusunda planlanmıştır. Toplam 625 hektarlık alan üzerinde kurulmuş olan OSB'nin ilk etabı tamamlanmış olup %20'si dolmuştur (Çağlar, ve diğerleri, 2022). 66 fabrika inşaat ve işletme aşamasındadır. İçerisinde gelecek yıl eğitim verilecek mühendislik fakültesine ait eğitim binası yer almaktadır.

### 4. Bulgular

#### 4.1 Katılımcı Profili

Çalışmada Kılıç ve Laledere köylerinden, grup ve bireysel görüşmeler dahilinde toplam 18 kişi ile görüşülmüştür. Katılımcılar farklı yaş aralıklarındadır fakat cinsiyet ve meslek grupları benzerlik göstermektedir. Katılımcılar, projelerden etkilenen çiftçilerden özellikle seçilmiştir. Görüşmeler derinlemesine görüşme esaslı yürütülürken, bir kısım görüşmeci daha sınırlayıcı katılım göstermiştir.

**Tablo 1.** Kılıç ve Laledere Köylerinde Görüşme Yapılan Katılımcıların Demografik Dağılımı.

A	Erkek	30–40	Çiftçi (işletme sahibi)	Kılıç Köyü	Bireysel
B	Kadın	70–80	Ev hanımı (eski muhtar)	Kılıç Köyü	Bireysel
C	Kadın	40–50	Ev hanımı	Kılıç Köyü	Bireysel – sınırlı katılım (genel konuşma)
D	Erkek	40–50	Çiftçi (tahmini)	Kılıç Köyü	Bireysel – sınırlı katılım (genel konuşma)
E	Erkek	20–30	Çiftçi	Kılıç Köyü	Grup görüşmesi
F	Erkek	20–30	Çiftçi	Kılıç Köyü	Grup görüşmesi
G	Erkek	70–80	Emekli çiftçi	Kılıç Köyü	Grup görüşmesi
H	Erkek	70–80	Emekli çiftçi	Kılıç Köyü	Grup görüşmesi
I	Erkek	40–50	Muhtar	Kılıç Köyü	Grup görüşmesi
J	Erkek	60–70	Emekli öğretmen	Kılıç Köyü	Grup görüşmesi
K	Erkek	60–70	Emekli	Kılıç Köyü	Grup görüşmesi
L	Erkek	60–70	Emekli çiftçi	Kılıç Köyü	Grup görüşmesi
M	Erkek	50–60	Muhtar (çiftçi)	Laledere Köyü	Bireysel
N	Erkek	70–80	Emlakçı	Laledere Köyü	Bireysel
O	Kadın	40–50	Ev hanımı	Laledere Köyü	Bireysel
P	Kadın	60–70	Ev hanımı	Laledere Köyü	Bireysel – çok sınırlı katılım (onaylayıcı)
Q	Erkek	60–70	Emekli çiftçi	Laledere Köyü	Bireysel – sınırlı katılım (genel konuşma)
R	Erkek	60–70	Emekli çiftçi	Laledere Köyü	Bireysel – çok sınırlı katılım (onaylayıcı)

(Not: Grup görüşmeleri sırasında katılımcı sayıları değişiklik göstermiştir; bu sebeple net bir şekilde takip edilebilen katılımcılar ile ilgili bilgiler yansıtılmaktadır.)

#### 4.2 Kılıç Köyü

Kılıç köyü yapılan iki projeden de etkilenmiş fakat otoyolun köydeki etkisi çok daha fazla olmuştur. Köy projeler başlamadan önce de popülerliği yüksek bir kırsal yerleşimdir. Köye talep her zaman fazla olmuştur. Projelerden hemen önce kırsal yaşam biçimlerinin yoğun bir şekilde yaşandığı, refah seviyesi yüksek, çeşitli kırsal aktivitelerin fazla olduğu canlı bir yerleşim yeri olduğu söylenmektedir. Günümüzde ise, Köy meydanında ve kahvehanelerde halk etkileşimindedir. Cenaze düğün vb. cemiyetlerde halkın görünürlüğü artmaktadır. Özellikle sosyal alanda görünürlüğü düşük olan kadınlar böyle zamanlarda oldukça fazla etkileşim halindedir. Köyün, geleneksel kırsal yerleşimlere nazaran, refah seviyesi yüksektir. Evler bakımlı ve yenilenmiş, yollar kilit taşla döşenmiş, neredeyse her hanede araç bulunmaktadır (yüksek model araçlar dikkat çekici düzeyde). Köy merkezinde projelerin etkisi ile yeni açılmış bir kafe bulunmaktadır. Kafede işletmeci dışında genel olarak kadınlar çalışmaktadır.

Köyde projeler başlamadan önce toprak alım satımları başlamıştır. Fakat köyün fazla talep görmesi nedeniyle yerli halk bu durumu fark edememiştir. Projeler başladığında ise devlet eli ile kamulaştırmalar başlamış, toprakların zorla istimlak edildiği söylenmektedir. Aynı zamanda ÇED toplantılarının yapılmadığı, halkın bilgilendirilmediği vurgulanmaktadır.

*“Devlet arazileri istimlak etti hatta sormadan ağaçlarımız kesildi (zeytin ağaçları) fark eden duruma karşı çıkıp hakkını aradı fakat kalanlar yandı.”*

*“Zaten çoğu kişinin arazisi çok düşük fiyatlara satıldı satmayanları da devlet zorunlu tuttu ve istimlak etti. En iyi arazilerimiz bedavaya gitti.”*

Sanayi ile birlikte kuru tarım, otoyol ile birlikte de sulu tarımın bittiği belirtilmektedir. Tarımsal faaliyetleri duran köylüler emekli oldukları için çok fazla etkilenmemiş fakat günlük yaşam pratiklerinde farklılaşma oluşmuştur. Gençlerin ise projelerden önce göç etme eğilimi içinde olduğu belirtilmiştir. Fakat yine de köyde yadsınamaz bir genç nüfus mevcuttur. Tarımsal üretimin bitmeye yüz tuttuğu köyde, tarımla birlikte hayvancılık ta durma noktasına gelmiştir. Hayvanlarını otlatacakları tarım alanlarının gitmesi sebebi ile hayvancılığın da yapılamaz hale geldiğini söylemektedirler. Yine de köyde bir süt kooperatifi bulunmakta ve Ülker, İçim gibi firmalara süt verilmektedir.

Tüm bu olumsuz söylemlere karşı dönemin yerel halk tarafından sevilen muhtarı, durumun anlatılan gibi olmadığını savunmuştur. Yapılan her şeyin bilgilendirilmesinin yapıldığını tek tek süreçle ilgilendiğini belirtmiştir. Kimsenin karşı çıkmadığını hatta kendisinin kişileri bilinçlendirip razı olmamaları konusunda ikna etmeye çalıştığını söylemiştir.

“Hepsinde bilir kişiydim her şey yapıldı toplantılar vs., vatandaşlara danışılmadan hiçbir şey yapılmadı neden kimse itiraz etmedi? Sanayi bize sorulmadı, zaten bize ait bir yer değil. Şak Şak mevkinde çiftlik ve şahıs arazilerinin olduğu yerde ama yine de bize kimse bir şey sormadı.”

“ÇED'lere katıldım söylediklerim dikkate alındı katılanlar da oldu.”

“Ben topraklarını satmamalarını söyledim. Yüksek fiyatlar söyleyin dedim fakat ilk mahkemeye verdiler üstüne biraz para alıp sonra da ses çıkarmadılar. Şimdi para bitti herkesin sesi çıkmaya başladı.”

Aynı zamanda hayvancılık için kendi döneminde anlaşma ile hayvan getirildiğini çiftçilerin bakmadığını ve bu sebeple hayvancılık yapılmadığını belirtmiştir. Köyün 500 dönüm mera alanının olduğunu ve boş durduğunu da eklemiştir.

“180 inek getirdim, herkes aldı ama bakamadılar sattılar sattılar... Kendileri bakamadılar! krediyi 7 sene ödemedikleri halde yapmadılar. Mera bomboş duruyor kendileri yapmadı 500 dönüm aramız var, tek tapulu arazi bizim.”

Her koşulda tarımsal üretim ve arazi farklılığı uğramıştır köy halkı sosyokültürel olarak eskisi gibi olmadığını belirtiyor fakat bunu sadece projeler ile ilişkilendirmiyorlar. Projelerin sosyal yapıyı direk değiştirmemesinin sebebinin köy içinde olmamalarına bağlanıyor. Eğer imar gelirse farklılaşacağını söylüyorlar.

“Aidiyetimizde bir değişim olmadı, yabancı yerleşimci yok zaten.”

Her ne kadar değişimin sosyal yönünü hissetmeseler de projelerin etkileri ile birlikte köyün farklılaşacağından büyük endişe duymaktadırlar. İlerleyen zamanlarda yabancıların gelme ihtimali tedirginlik oluşturmuştur. Aynı zamanda bireyler arasında belirsizlik hakimdir.

“İleride köyde yabancı oluruz yer kalmadı artık her türlü alanlar satıldı. Yabancılar söz sahibi oldu aramız gitti, bir köyün içi kaldı”

Tüm bunların yanı sıra yerel halk, geleneksel yapılarını korumaktadır. Dışarıdan gelen bireylere tepkili davranmamakta aksine sıcakkanlı ve yardımsever bir tutum sergilemektedir.

### 4.3 Laledere Köyü

Laledere Köyü otoyoldan ziyade Yalova Makine İhtisas OSB'den büyük ölçüde etkilenmiştir. Köyün projelerden önce kırsal niteliği yüksek olan üretimin fazlaca yapıldığı bir yerleşim olduğu söylenmektedir. Aynı zamanda Kılıç köyü gibi daima talep gören bir yapısının olduğu vurgulanmaktadır. Günümüzde ise üretim devam etmekte fakat projelerin etkisi ile büyük oranda azalma yaşanmıştır. Kırsal kimliği hala korunan köyde üretimde öne çıkan kuru tarım sanayi alanları için kamulaştırılmıştır. Fakat Kesme çiçeğin merkezi konumunda olan köyde yoğun bir şekilde seracılık faaliyetleri sürmektedir. Bu durum da projelerin etkilerinin yumuşamasına sebebiyet vermiştir. Bu köy de Kılış köyü gibi refah seviyesi yüksek, evler bakımlı ve yenilenmiş, yollar kilit taşla döşenmiş, araç sahipliği de fazladır.

Sanayiden en fazla etkilenen köy olan Laledere, topraklarının %70-80'ini sanayi alanına vermek durumunda kalmıştır. Toplamda 7500 dönüm arazi kamulaştırılmıştır. Yine diğer projelerde olduğu gibi topraklar projeler başlamadan önce alınmaya başlanmış fakat fazla talep olması sebebiyle bu durum geç fark edilmiştir. Aynı zamanda ÇED toplantısı ve diğer bilgilendirmelerin yetersiz olduğu söylenmekte toplantılara bir iki gün kala birkaç kişiye haber verilerek yapıldığı belirtilmiştir. Alınan kararlar neticesinde de kamulaştırmalar yapılmış, araziler zorla istimlak edilmiştir.

“240 dönüm yerim vardı 1 dönüm yerim kalmadı. Cebren, zorla alındı”

“Otoyol için ÇED toplantısına katıldım. Söylenenler dikkate alınmadı. Otoyolun altında içme suyu ve mezarlıklarımız kaldı, bir kısmını taşıyabildik.”

“Halk çok katılım gösteremedi, belli kişileri arayıp son bir iki gün kala söylediler.”

Köyde projeler öncesinde kuru tarımın yapıldığını üretimin çok fazla olduğunu, tüm Yalova'ya yetecek kadar üretim yaptıklarını belirtişlerdir. Projelerden sonra hayvancılık ta azalmıştır. Hayvanlar için mera alanlarının kalmadığını belirtmektedirler.

“Hayvancılık ve tarım bitti. Tarım topraklarının yüzde 70-80'i alındı bu köyden 7500 dönüm arazi alındı”

“Önceden çok hayvancılık vardı ve yapıyordum ama artık yerler gitti şimdi yapamıyorum 300 -400 koyundan 6 -7 koyun kaldı”

Projelerle birlikte kırsal yaşam pratiklerinde farklılaşma olsa da yerel halkın kesme çiçekten elde ettiği gelir sebebi ile çalışan bireyler daha fazladır. Bu durum yerel halkın çalışkan olmasına da bağlanmaktadır.

Projeler ile birlikte sosyal dönüşüm görünür biçimde yaşanmadığı söylenmektedir. Yine Kılıç köyünde olduğu gibi bu durumun köy içinde etkili olmamasından kaynaklı olduğu söylenmektedir. Fakat yine de dışarıdan gelecek yabancılar için duyulan endişe çok fazladır. Aynı zamanda halk projelerin etkisine hala yoğun bir şekilde tepki göstermektedir.

“Halk ne tepki veriyor? Üzüliyor... İki gün uyuyamadım; kendi mülkiyetimin üzerinden geçeceği için.”

“Daha her yer yapılmadı; bu sadece bir başlangıç. Bu yüzden çok üzüliyoruz”

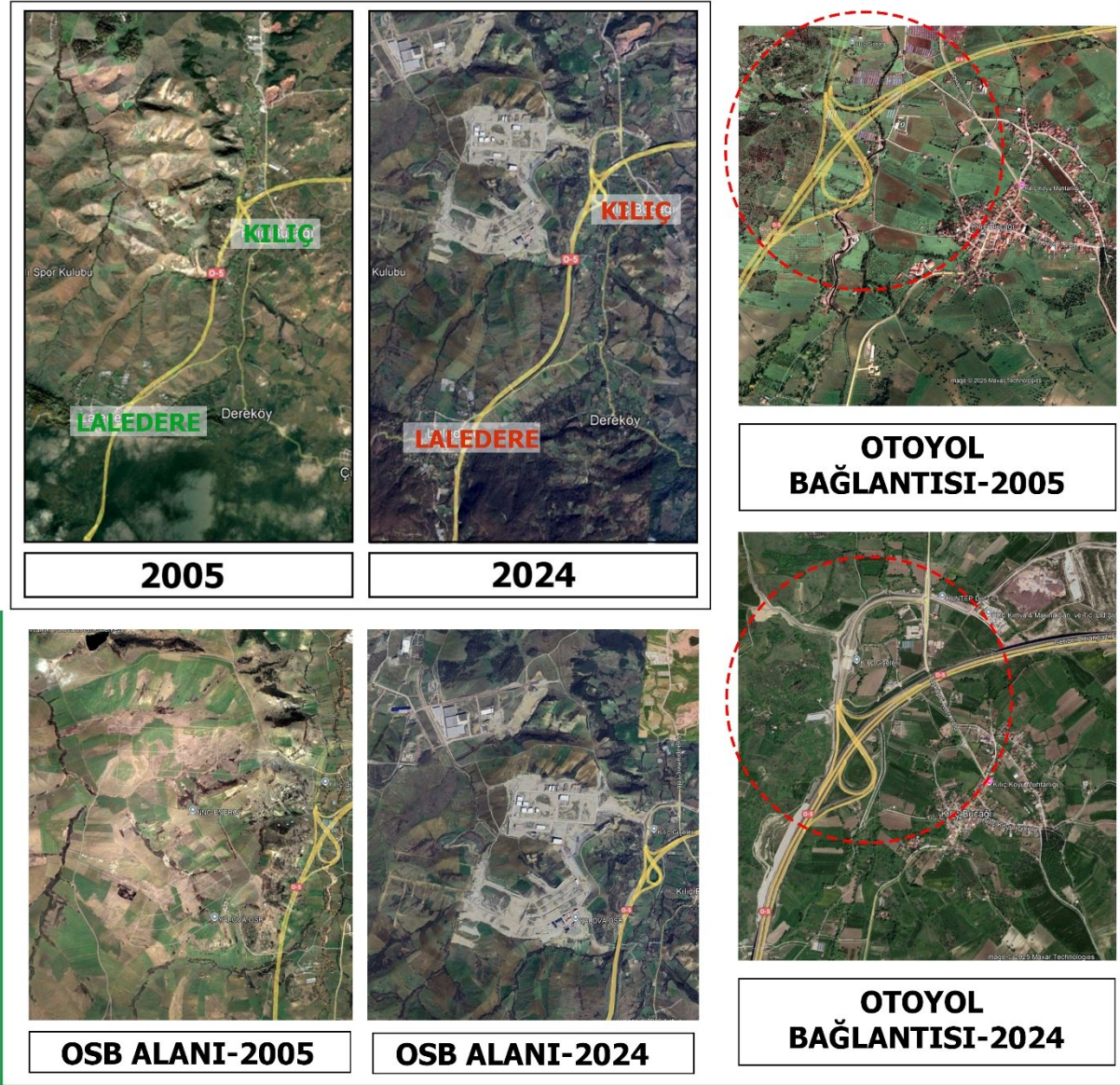
“Gelecek için çok ümitli değilim.”

“İleride kuş sesini duyamayacağız belki de, her şey bozuldu.”

“Gelecekte burası tatil köyü olur, burası sanayicilerin olur. Yine elimizden alırlar, biraz para verir.”

Bununla birlikte projelerle birlikte Leledere köyü, diğer köylere nazaran süreci daha olumlu ilerletmiştir. Bu durum köyün muhtarının etkileşimi iyi sağlamasına bağlanmaktadır. Sanayi ile iletişimi koparmayan muhtar köy halkı ve görece çevredeki köyler için köprü görevi görmektedir. Aynı zamanda Kılıç köyü gibi, dışarıdan gelen yabancılara karşı yardımsever ve samimi davranmaktadırlar.

#### 4.4 Uydu Görüntüsü Karşılaştırmaları



Şekil 2. Kılıç ve Leledere köyleri, OSB alanı ve Otoyolun 2005-2024 karşılaştırmalı uydu görüntüsü.

Uydu görüntülerinin karşılaştırılması sonucu OSB ve otoyol projeleri ile birlikte iki köyün de tarım arazilerinin daraldığı görülmektedir. Kılıç köyünün tam çeperinden geçen otoyol, merkez yerleşiminin sınırına yaklaşmıştır. OSB alanındaki tarımsal faaliyet tamamen bitmiş, sanayi için altyapı çalışmaları tamamlanmıştır. Bu durum yerli halkın geçim kaynaklarını kaybetmesine neden olmuştur. Oluşan etki sosyoekonomik birtakım sorunlara yol açmakla birlikte psikolojik ve sosyal düzeyde mağduriyet olasılığını arttırmıştır. Fakat yerel halkın görece yüksek gelir durumu, ekonomik etkisin ağırlığını yumuşatmış ve sosyal etkiyi daha görünür kılmaya sebebiyet vermiştir. Henüz dönüşüme yerleşim alanlarının dahil edilmemesi de sürecin devam ettiğini göstermektedir.

#### 5. Sonuç ve Tartışma

Elde edilen bulgularda, her iki köyde de dönüşümün mekana ve topluma olan etkisi benzerlik göstermekle birlikte bireylerin tepki ve algılarında farklılaşma yaşanmaktadır. Kılıç köyündeki bireyler her ne kadar rahatsız olsalar da süreci kabullenmiş ve çaresiz olduklarını belirtmektedirler. Bununla birlikte köy içine gelecek imar tartışma ve merak konusu olmuştur. Leledere halkı ise durumu hala kabullenebilmiş değildir. Bireylerin tepkileri daha fazladır. Aynı

zamanda öfkeli ve durumu kabullenmekte zorluk çekmektedirler. Buna karşın Mega proje aktörleri ile iletişimi en güçlü tutan ve mağduriyeti azaltan bir tutum sergilemektedirler.

Araştırmanın temel bulgularına bakıldığında projelere yakın olan köylerde, tarımsal üretimin durma noktasına geldiği, arazilerin ellerinden zorla alındığı ve bireylerin mağduriyet yaşadığı belirtilmiştir. Bu durumu, Döner (2016)'in yaptığı çalışma toprakların yerli halk elinden nasıl alındığını açıklamada destekler niteliktedir. Toprak sadece tarımsal üretimle var olmamaktadır aynı zamanda hayvancılık için de elzem unsurdur. Toprakları elinden giden iki köy için de hayvancılık durma noktasına gelmiştir.

Yaşanan mekânsal dönüşümlerin yanı sıra dolaylı ama derin ve kolektif bir etki oluşturan sosyokültürel dönüşüm her iki köyde de sosyal olarak başlamıştır. Alandaki sosyal değişim, endişe ve belirsizlik olarak görülmektedir. Burada hakim olan durum tam da Müller-Mahn ve diğerlerinin (2021) bahsettiği mega projelerin belirsizliğinin net bir şekilde yansımalarıdır. Bireylerin kendileri için oluşturdukları endişe ve belirsizlikten ziyade gelecek nesiller için duyduğu endişe fazladır. Bir de var oldukları, aidiyet hissettikleri, topraklarının başkalaşacağı düşüncesi bile huzurlarını bozmaktadır.

Bu iki köydeki önemli bir diğer nokta da iki köyün de refah seviyesinin yüksek olması sebebi ile projelerin bireyleri, ekonomik olarak ciddi etkilememesidir. Bu durum toplumsal algının ve sosyal değişimin görünürlüğünü arttırmaktadır.

Nihayetinde her iki köyde de mega projeler yalnızca fiziksel çevreyi değil; toplumsal ilişkileri, kimlik algısını ve mekâna dair duygu ve bağları da dönüştürmektedir. Bu dönüşüm birçok kişi için yabancılaşma, belirsizlik ve aidiyet kaybı korkusu gibi sosyokültürel sonuçlar doğurmaktadır.

Çalışmada kısıtlılık oluşturan temel faktörler, yaş cinsiyet gibi etmenlerin çok farklılaşmamasıdır. Bununla birlikte Projelerin etkilerinin, direkt muhatabı olan bireyler ile görüşmelerin yapılması, bilgi çeşitliliği ve sağlamlığını sağlamıştır. Bir diğer kısıtlılık ise nicel verilere ulaşmanın zorluğudur. Fakat yine de halkın verdiği bilgiler. Çalışmanın temelini oluşturmada gerekli argümanı sağlamıştır.

Gelecek araştırmalarda yapılacak çalışmalarda projelerin ülke ve bölge boyutu ile ele alınarak alt ölçekteki sorunlar ile kıyas edilmesi daha geniş bir perspektif sunacak ve diğer çalışmalara ışık tutacaktır.

Sonuç olarak mega projeler, sadece mekanın fiziksel boyutunu değiştirmekle kalmayıp toplumların sosyal yapısını da farklılaştırmaktadır. Bu durum kentsel mekandan ziyade geleneksel yaşam dinamiklerinin daha belirgin olduğu kırsal alanlarda daha net okunabilmektedir. Bu sebepten ötürü yapılacak çalışmalarda kırsal alanlar göz ardı edilmemelidir.

### Teşekkürler

Bu araştırma, Bursa Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi (BAP) tarafından 240Y017 nolu proje kapsamında desteklenmiştir.

### Kaynaklar

- Adanalı, Y. (2011). Mega projeler, yurttaş katılımı ve Kanal İstanbul örneği. *Yurttaşlık Derneği*. <https://hyd.org.tr/tr/calismalar/yerel-bolgesel-demokratik-yonetisim-calismalari/968-rapor-ozeti-mega-projeler-yurttas-katilimi-ve-kanal-i-istanbul-ornegi>
- Amen, M. A., & Nia, H. A. (2021). The effect of cognitive semiotics on the interpretation of urban space configuration.
- Arslan, F., & Üzülmüş, M. (2024, December 30). İstanbul – İzmir otoyolu'nun tarım alanlarına etkisi: Manisa kesimi örneği. *Atatürk Üniversitesi Yayınları*, 173–190. <https://doi.org/10.17295/ataunidcd.1493685>
- Aziz Amen, M. (2017). The inspiration of Bauhaus principles on the modern housing in Cyprus. *Journal of Contemporary Urban Affairs*, 1(2), 21–32. <https://doi.org/10.25034/ijcua.2017.3645>
- Aziz Amen, M., & Nia, H. A. (2018). The dichotomy of society and urban space configuration in producing the semiotic structure of the modernist urban fabric. *Semiotica*, 2018(222), 203–223. <https://doi.org/10.1515/sem-2016-0141>
- Babazadeh-Asbagh, N. (2018). The adaptive reuse of Cibali Tobacco Factory, Kadir Has University. *Tourism Graduate Students Research Congress*, 9, 203–210. Famagusta, Northern Cyprus. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5119737>
- Baysal, C. U. (2017, January). Mega projelere genel çerçeveden bakmak. *Mimarist*, 36–43.
- Berdegú, J. A., Rosada, T., & Bebbington, A. J. (2014). The rural transformation. In B. Currie-Alder, R. Kanbur, D. M. Malone, & R. Medhora (Eds.), *International development: Ideas, experience, and prospects* (pp. 463–478). Oxford University Press.
- Ceylan, S., & Somuncu, M. (2018). Kırsal alanların dönüşümünü kavramsal bakımdan yeniden düşünmek. In *TUCAUM 30. Yıl Uluslararası Coğrafya Sempozyumu* (pp. 1141–1155). Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi.
- Çağlar, E., Koyuncu, E., Esen, A., Savucu, İ., Karaaliçoğlu, O., & Cacına, A. (2022). Yalova sürdürülebilir yeşil OSB stratejisi ve yol haritası 2023–2030. Yalova: Yalova Makine İhtisas Organize Sanayi Bölgesi.
- Çalışkan, Ç. O. (2010). 3. Köprü projesi değerlendirme raporu. İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi.
- Çınar, E. (2017, June). Kentsel tasarım çalışmalarına ilişkin mega projeler ve sosyo-kültürel etkileri: Yeniköy örneği [Undergraduate thesis, İstanbul Üniversitesi].

- Debela, D. D., Stellmacher, T., Azadi, H., Kelbora, G., Lebailly, P., & Ghorbani, M. (2020, September 23). The impact of industrial investments on land use and smallholder farmers' livelihoods in Ethiopia. *Land Use Policy*, 105091. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.105091>
- Delphine, Witte, P., & Spit, T. (2019). Megaprojects – An anatomy of perception: Local people's perceptions of megaprojects: The case of Suramadu. *disP - The Planning Review*, 55(2), 63–77. <https://doi.org/10.1080/02513625.2019.1630189>
- Döner, F. N. (2016). Tarımdan mega projelere el değiştiren topraklar. *Toplum ve Bilim Dergisi*, 67–83.
- Ercan, F. (2020, March). Mega projeler ve bir de 'çılgin projeleri' üzerine fragmanlar: Ağaça birlikte ormanı görmek. *Mimarist*, 26–46.
- Flyvbjerg, B. (2007). Truth and lies about megaprojects. Delft: TU Delft, Faculty of Technology, Policy and Management.
- Flyvbjerg, B. (2014). What you should know about megaprojects, and why: An overview. *Project Management Journal*, 45(2), 6–19. <https://doi.org/10.1002/pmj.21409>
- Flyvbjerg, B. (2017). Introduction: The iron law of megaproject management. In B. Flyvbjerg (Ed.), *The Oxford handbook of megaproject management* (pp. 1–18). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198732242.013.1>
- Gellert, P. K., & Lynch, B. D. (2003). Megaprojects as displacements. *International Social Science Journal*, 55(175), 15–25.
- Keydal, A. (2021). İstanbul'un kent makroformunu ve planlanmasını etkileyen mega projelerin ekolojik çeşitliliğe etkisi: Terkos havza alanı [Master's thesis, İstanbul Bilgi Üniversitesi].
- Kızılay, E., & Zorlu, F. (2020). Türkiye'deki mega projeler - mekânsal planlama gerilimi. *Sketch: Journal of City and Regional Planning*, 1(1), 40–58. <https://doi.org/10.5505/sjcrp.2021.92486>
- Kolukırcık, S. (2016). "Koridor kentten kuşak kente" Yalova: Körfez geçiş projesinin sosyal etkileri üzerine bir araştırma. *Sosyoloji Dergisi*, 1(34), 119–156.
- Morshed, M. M., Fattah, M. A., Morshed, S. R., & Sydunnaher, S. (2024, June 11). Assessment and prediction of mega infrastructure projects on rural ecosystems using machine learning algorithms. *Environment, Development and Sustainability*. <https://doi.org/10.1007/s10668-024-05133-z>
- Müller Mahn, D., Mkutu, K., & Kioko, E. (2021). Megaprojects—mega failures? The politics of aspiration and the transformation of rural Kenya. *The European Journal of Development Research*, 33, 1069–1090. <https://doi.org/10.1057/s41287-021-00397-x>
- Özbay, K. (2019, February 11). İstanbul'daki mega (büyük ölçekli) ulaşım yatırımlarının kentin mekânsal biçimlenmesi üzerindeki etkileri: İstanbul 3. Havalimanı projesi örneği [Master's thesis, İstanbul Ticaret Üniversitesi].
- Öztürk, P. Ç. (2017). İstanbul'da (mega) projeler ve kentsel değişim. *Mimarist*, 47–55.
- Ramachandraiah, C. (2014). Urban mega projects and land conversion in peri-urban areas: Impact on vegetable production due to outer ring road in Hyderabad, India. *Environment and Urbanization ASIA*, 5(2), 319–335. <https://doi.org/10.1177/0975425315577174>
- Rashid, M. F., Kamarudin, K. H., Rashid, M. F., & Zulkifli, N. M. (2024). Mega projects as a big push for rural development and transformation: A case study of Tanjung Kupang, Johor. *Journal of the Malaysian Institute of Planners*, 22(1), 85–99. <https://doi.org/10.21837/pm.v22i31.1456>
- Söderlund, J., Sankaran, S., & Biesenthal, C. (2018). The past and present of megaprojects. *Project Management Journal*, 49(6), 5–16. <https://doi.org/10.1177/875697281704800602>
- Tekeli, İ. (2014). Siyasetçiler ve mega projeler üzerine. *Academia*. [https://www.academia.edu/27999587/S%C4%B0YASET%C3%87%C4%B0LER\\_VE\\_MEGA\\_PROJELE\\_R\\_%C3%9CZER%C4%B0NE](https://www.academia.edu/27999587/S%C4%B0YASET%C3%87%C4%B0LER_VE_MEGA_PROJELE_R_%C3%9CZER%C4%B0NE)
- Uysal, A. B., & Albayrak, A. N. (2024). 1915 Çanakkale Köprüsü'nün kırsal gayrimenkul piyasasına etkisi. In P. T. Taşlı & B. Eren (Eds.), *Cumhuriyetin 100. yılı anısına Çanakkale kırsalında tasarım ve planlama yaklaşımları* (pp. 146–171). Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Yayınları.
- Ünal, A. Y. (2022, February 7). İstanbul-İzmir otoyolu hem ulaşımı kısalttı hem de yeni yatırımların önünü açtı. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/istanbul-izmir-otoyolu-hem-ulasimi-kisaltti-hem-de-yeni-yatirimlarin-onunu-acti/2495947>
- Ünal, H. E. (2020, December 31). Türkiye'de kırsal değişme süreçleri. *Journal of Social Sciences and Humanities Researches*, 4(1), 22–49.
- Wang, Z., & Wu, F. (2019). In-situ marginalisation: Social impact of Chinese mega-projects. *Antipode*, 51(6), 1640–1663. <https://doi.org/10.1111/anti.12560>
- Yenigül, S. B. (2016, December 27). Kırsal kalkınma politikalarında yeni yaklaşımlar ve bu yaklaşımların Türkiye'nin kırsal kalkınma politikalarına etkisi. *Planlama Dergisi*, 16–25.
- Yıldırım, M., & Kalonya, D. H. (2021, January 29). Socio-spatial transformation of rural settlements on the rural-urban fringe: The case of Ödemiş. *Journal of Environmental and Natural Studies*, 4(1), 22–55.

Yıldız, S. G., & Şengün, H. (2019, January 21). Çoruh Vadisi'ndeki baraj projelerinin yol açtığı yeniden yerleşim (iskan) ve kamulaştırma sorunu üzerine bir değerlendirme. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(1), 48–60. <https://doi.org/10.25287/ohuiibf.465069>