

İZMİR KORDON YOLU PROJESİ: BİR KENTSEL VAKA TAKDİMİ

Utku CİHAN
Yüksek Şehir Plancısı
utkucihan@gmail.com

GİRİŞ

Bu çalışmanın amacı; 1973 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onanan İzmir Metropolitan Alanı Nazım İmar Planı'nda yer alan İnciraltı'ndan başlayarak Bostanlıya kadar devam eden İzmir Körfezi kıyı bandına yapılması öngörülen 250 – 300 metre genişlikteki dolgu önerisi ile başlayan bir projenin, diğer bir adıyla Kordon Yolu Projesi'nin, daha sonraları İzmir - Urla - Çeşme Otoyolu Projesi kapsamında çeşitli alternatifler geliştirilerek İkiztepe - Konak - Halkapınar - Doğanlar Kesimi projesi ile devam eden ancak günümüzde henüz tamamlanamamış bu projenin tarihsel öyküsünün anlatılması ve önerilen çözümün tartışılmasıdır.

Kentlerin en önemli sorun alanlarından biri olan ulaşım problemlerinin çözümüne yönelik gerek merkezi gerekse yerel yönetimler tarafından çeşitli projeler hazırlandığı ve uygulandığı bilinmektedir. Ancak uygulanmak istenen projelerin kentte yaşayanlar tarafından ne ölçüde kabullenildiği ve üzerinde uzlaşıldığı gerek plancılar gerekse uygulayıcılar tarafından sorgulanması gereken önemli bir konudur. Kordon Yolu Projesinde Meslek Odalarının, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun ve kentteki diğer aktörlerin karşı çıkmalarına rağmen ısrar edilmesi, dava süreçlerinin yaşanmasına, kaynakların ve zamanın boşa harcanmasına ve kentin merkezinde yıllardır kaderlerini beklemekte olan köprüyol ayaklarının İzmir'in silüetinin bir parçası haline gelmesine neden olmuştur.

Sonuç olarak; köprüyol ayaklarının İzmir Limanı'na bağlanarak sonlandırılması ve geri kalan ayakların ise yıkılacağı ile ilgili proje, tarafların söylemleri dikkate alınarak ve analiz edilerek değerlendirilmiştir.

Yöntem

Bu bildiriye, problemin tanımlanması, sürecin anlatılması, tarafların söylemlerinin değerlendirilmesi ve sonuç olarak öneri geliştirilmesine olanak sağlanması açısından "Vaka Takdimi" yöntemi benimsenmiştir. Vaka Takdimi yöntemi kentsel bir olaya uyarlanmıştır. İlk bölümde kent ile ilgili bir problem tanımlanmış, ikinci bölümde kronolojik olarak olayın tarihsel öyküsü anlatılmış, üçüncü bölümde tarafların görüşleri tartışmaya açılmış ve sonuç bölümünde olay ile ilgili öneride bulunulmuştur.

PROBLEM TANIMI

Çalışma konusu olarak seçilen sorun alanı, İzmir kent gündemini uzun süre meşgul eden "Kordon Yolu Projesi" kapsamında yapılmış olan Alsancak bölgesindeki köprüyol ayaklarıdır.

İkiztepe – Konak – Halkapınar otoyol projesinin Kent İçi Geçişi'nin Kordon'dan yapılıp yapılamayacağı tartışma konusu olmuş, Merkezi Yönetim, Yerel Yönetim ve Sivil Toplum

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

Kuruluşları temsilcileri tarafından tartışma yargıya taşınmış, Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından alınan sit kararları ve verilen mahkeme kararları ile günümüze kadar tartışılmaya devam edilmiştir.

Sorun iki yönlü olarak tariflenebilir: Birincisi kamu kaynaklarının kullanımı, ikincisi ise Kordon'daki yarım kalmış köprüyol ayaklarının İzmir'in silüetinin bir parçası haline gelmesi ve görüntü kirliliği yaratması noktasındadır.

Konu, kamu kaynaklarının kullanımı ekseninde irdelendiğinde; 1991 yılında yapılmış olan bir projenin, inşaatların başlaması ve bazı yatırımların yapılmasına rağmen tamamlanamamış olması bir sorun alanı olarak görülmektedir. Projenin tarafları arasında anlaşma sağlanamaması, karşı çıkışlar olmasına rağmen projede ısrar edilmesi ve yaşanan süreç neticesinde kente yapılması gereken kamu yatırımı boşa harcanmıştır.

Görüntü kirliliği açısından değerlendirildiğinde ise; İzmir'in dışa dönük yüzü olarak tariflenebilecek Kordon ve Liman bölgesindeki yarım kalmış köprüyol ayakları, kentin en prestijli alanında görünüm açısından kötü bir etki yaratmaktadır.



Şekil 1 Kordon Köprüyol Ayakları

ÖYKÜ

Kordon olarak tariflenen alan, İzmir Limanı'ndan başlayıp Cumhuriyet Meydanı'na kadar olan sahil şeridini kapsar. Kordonboyu öteden beri ulaşım ilişkileri ve arazi kullanım ilişkileri açısından, İzmir'in prestij, sanat, kültür ve eğlence alanı olmuştur. Bu haliyle Kordon sürekli bir çekim merkezi olma özelliğine sahip olup, Türk edebiyat yazınında sayısız şaire ve yazara kaynaklık ederken, birçok şarkıya ilham kaynağı olmuştur (Demirhan, 2003).

Kordon, ilk oluşmaya başladığı 1850'li yıllardan itibaren gerek rekreasyon gerekse ulaşım amaçlı işlevler yerine getirmiştir (Atay, 2000). Bu anlamda kordon kent ve kentli için önemli bir alandır. İzmir'in mevcut durumunun incelenmesi ve geleceğine ilişkin öneriler geliştirilmesi amacıyla İzmir Belediyesi'nin resmi davetiyle 1932 yılında şehre gelen Alman Mimar Hermann JANSEN, 26 Nisan 1932 tarihli Yeni Asır Gazetesi'nde şimdiki 1. Kordon Yolu ve 2. Kordon Yolu hakkında şu ifadeleri kullanmıştır: "...Konak Meydanı'ndan Aydın Demiryolları iskelesine kadar istidat eden Rıhtım Caddesi, şehrin en kıymetli sokaklarından biri olacaktır ve bunun kıymeti ile muhafazası lazımdır (Turan, 2007).

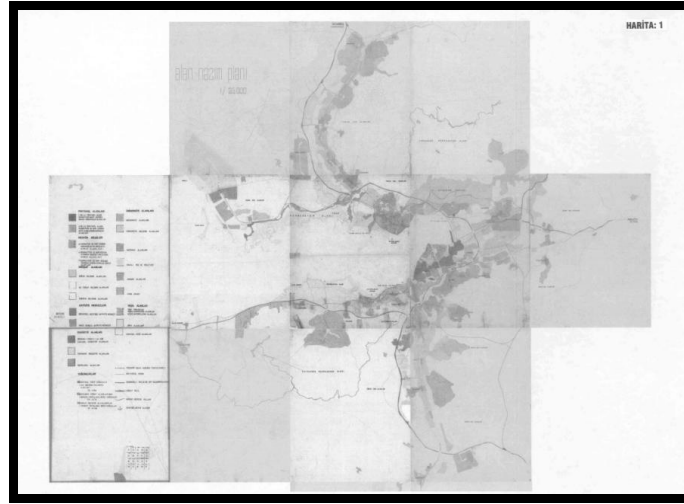
* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

Jansen, o dönemde şimdiki Konak Meydanı ile Liman arasındaki alanın değerli bir alan olacağını öngörmüştür. Zaten yapılaşmanın da mevcut olduğunu belirtmektedir. Bu alanın korunabilmesi için birinci kordona paralel 100 – 150 metre gerisinde başka bir yol açılması gerektiğini söylemiş ve bunun ancak hemen yapılırsa mümkün olacağını, ileride yapılmasının mümkün olmayacağını belirtmiştir.

Kordon tarihin çeşitli dönemlerinde farklı fonksiyonları yerine getirmiş olsa da var olduğu günden bu yana kentin dışa dönük yüzü olma özelliğini hiçbir zaman kaybetmemiştir. Kent ve kentli için bu kadar değerli olan bir yerin çekişmelere ve mücadelelere konu olmaması mümkün değildir.

Metropolitan Alan Nazım İmar Planı

Kordon Yolu Projesi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 1973 yılında onayladığı İzmir Metropolitan Alanı Nazım İmar Planı'nda yer alan "İnciraltı'ndan başlayarak Bostanlıya kadar tüm İzmir Körfezi çevresine, kamu kullanışlı kıyı bandı adı altında 250-300 metre genişlikte dolgu önerisi" kapsamında başlatılmış bir projedir.



Şekil 2 1973 Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca Onaylanan Metropolitan Alan Nazım İmar Planı (Kaynak: İKNİP Raporu)

Metropolitan alan ölçeğindeki plan doğrultusunda 1975 yılında Belediye, Üçkuyular'dan başlayıp, Konak'a gelecek biçimde bir yolun yapılmasını istemiştir. Bu şekilde, o dönem koşullarına göre imar planları hazırlanmış ve İmar ve İskan Bakanlığı'na onaya gönderilmiştir. 1976 yılında Bakanlığın planları onaylaması üzerine, İkiztepe – Konak Meydanı arasında kıyı bandı oluşturularak Mustafa Kemal Sahil Bulvarı inşasına başlanmıştır. Bu amaç ile 1981 – 1990 yıllarını kapsayan süreçte İzmir Körfezi kıyısında kalan alanda dolgu işlemleri yapılmıştır (Turan, 2007).

Karayolları Genel Müdürlüğü Projesi (Kazıklı Yol)

İzmir Kordon Yolu süreci, dönemin Cumhurbaşkanı'nın 1991 yılında İzmir'i ziyareti sırasında kordonda bir yol yapımı önerisi ile başlar. Bunu üzerine o dönemki merkezi hükümet kent geçişi projesinin, İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu Projesi'ne ek olarak yapılmasını uygun görmüşlerdir. Bu şekilde, kent geçişi yolu, İzmir – Urla – Çeşme Otoyolu kapsamında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yatırım programına alınmıştır. Bu önerinin ardından İzmir Karayolu Kent Geçişi adıyla bir proje hazırlanmıştır. Bu proje İkiztepe Kavşağı'ndan

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

başlayarak Doğanlarda son bulan 24 km şehir içi ana yol özelliğinde bir yoldur. 05.04.1991 tarihinde İkiztepe – Konak – Halkapınar kısmı ihale açılmadan Çeşme Otoyolu yüklenicisine ek bir sözleşme ile verilmiştir. Yüklenici firma Konak – Halkapınar arasındaki bu geçişin sağlanması için 3 alternatif geliştirmiştir. Hazırlanan raporlar ve yapılan değerlendirmeler sonucunda en ideal olanın deniz dolgusu ve liman köprüyollarını kapsayan proje olduğu kanaatine varılmıştır.

Bu gelişme üzerine, kıyı dolgusu üzerinde 3x2 şeritli yeni bir ana ulaşım koridoru oluşturulması amacıyla hem Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü hem de Büyükşehir Belediyesi ortak hareket etmiştir. Bu kapsamda yol güzergâhına ait İmar Planı Revizyonu'nu hazırlanmış ve plan değişikliği, Büyükşehir Belediye Meclisi'nin kararı ile uygun bulunmuştur. Kordon yolu projesi uygulamalarına böylece 1992 yılında ilk adım atılmıştır.

İlk Sit Kararları ve Konunun Yargıya Taşınması

Bu döneme kadar ilgili kurumların proje üzerinde görüş birliği içinde olduğu ve bu tarihe kadar güzergâh üzerinde herhangi bir sit kararının olmadığı görülmektedir. 1991 yılında TMMOB'a bağlı İzmir'de bulunan 17 meslek odası Kordon Yolu'na karşı çıkmış ve hukuki mücadeleye başlamışlardır. 1992 yılı konunun yargıya taşındığı yıldır. 02.12.1992 tarihinde TMMOB Mimarlar Odası tarafından, meclis kararı ve Nazım Planının iptali istemiyle İzmir 3. İdare Mahkemesi'nde dava açılmıştır. Dava devam ederken, 20.01.1994 tarihinde Mimarlar Odası'nın 1991 yılında yaptığı başvuru sonuçlanmış ve 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 4840 sayılı kararı ile Gümrük depoları ile Cumhuriyet Meydanı arasındaki kesimin tarihi sit ilan edilmiştir. Aynı tarihli diğer bir karar ile de Konak Meydanı ve Yakın Çevresinin de tarihi sit olarak tescili kararı verilmiştir ve sit kararları nedeniyle İmar planının uygulaması durdurulmuştur.

İkiztepe-Konak Kesimi

24.02.1994 tarihinde 1/5000 ölçekli nazım İmar Planı'nın İkiztepe-Konak Kesimi Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onaylanmıştır. Mimarlar Odası 19.04.1994 tarihinde İzmir 3. İdare Mahkemesi açtığı imar planının iptali davasının reddine karar verilmiş. Bunu üzerine Mimarlar Odası kararı temyize götürmüştür. 29.03.1995 tarihinde Danıştay 6. Dairesi, 3. İdare Mahkemesinin red kararını bozmuş, gerekçe olarak ise kordonun bir bölümünün tarihi sit olması ve bilirkişi incelemesi yapılmadan karar alınmış olması gösterilmiştir. 1994 yılında ayrıca İzmir Büyükşehir Belediyesi İzmir 1 No'lu KTVK Kurulu'nun 4840 ve 4841 sayılı Gümrük Depoları – Cumhuriyet Meydanı arası, Konak meydanı ve yakın çevresini kapsayan sit kararlarının iptali istemi ile İzmir 4. İdare Mahkemesine dava açmıştır. 15.03.1995 tarihinde ise İzmir Büyükşehir Belediyesi 4840 ve 4841 sayılı sit kararlarının iptali istemiyle açtığı davalardan feragatini istemiş ve bu nedenle İzmir 4. İdare Mahkemesi'nce alınan kararla İBB'nin açtığı iptal davası reddedilmiştir. 01.09.1995 tarihinde İzmir 1 No'lu KTVK Kurulu bir karar almış ve Kordon boyu Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanmasını istemiştir.

Konak – Halkapınar Kesimi

15.11.1996 tarihi İzmir-Çeşme Otoyolu Kent İçi Geçişi 1/5000 ölçekli Karayolu Sahil Dolgu Nazım İmar Planı'nın Konak – Halkapınar arasındaki bölümünün, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onaylandığı tarihtir. 13.01.1997 tarihinde 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Cumhuriyet Meydanı ile Konak Meydanı arasında kalan bölüm sit alanı kapsamında kaldığından daha sonra değerlendirileceği belirtilerek Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onanmıştır. 06.02.1997 tarihinde Mimarlar Odası 13.01.1997 tarihinde Bakanlıkça Onanan

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

1/1000 ölçekli Kısmi Uygulama İmar Planı'na karşılık olarak, tüm kordonun sit ilan edilmesi için 1 No'lu KTVK Kuruluna başvurmuştur. Ancak olumlu yanıt alamadığından işlemin iptali için İzmir 2. İdare Mahkemesi'ne dava açmıştır. 1 Nisan 1997 de Cumhuriyet Meydanı-Liman arasında Kordon'da kıyı dolgusuna başlanmıştır. Gümrük Depoları ile Cumhuriyet Meydanı arasındaki alanın sit ilan edilmesi nedeni ile bu bölgedeki Karayolu Geçişi Dolgu Alanı Nazım İmar 06.02.1998 tarihinde onaylanan plan ile iptal edilir. 27.02.1998 tarihinde Mimarlar Odası İzmir Şubesi tarafından talep edilmesi üzerine, İzmir 1 Nolu KTVK Kurulu tarafından "1. Kordon'un Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı arasındaki kesiminin de Tarihi Sit olarak tescili" gerçekleştirilmiştir. Bu karara ilişkin tutanakta, Kordon'un kentsel manada sahip olduğu önem ve özel konum, kentin denizle olan ilişkisinin kopmamasının gerekliliği, orijinal kıyı çizgisini değiştiren faaliyetlerin önlenmesi gerektiği gibi konulara yer verilmiştir. 1 No'lu KTVK Kurulu'nun aldığı bu karar, 04.03.1998 tarihinde Kültür Bakanlığı tarafından iptal edilmiştir ve dönemin kurul başkanı görevden alınmıştır. İptale gerekçe olarak da "önceden sit alanı ilan edilmiş bir bölgenin genişletilmesinin yetki dışı bir işlem olması" gösterilmiştir. İzmir 2. İdare Mahkemesi 14.11.1998 tarihinde, İzmir 1 No'lu KTVK Kurulu'nun "Kordon'u bütünüyle Tarihi Sit ilan eden kararını iptal eden" Kültür Bakanlığı'nın işlemine yönelik iptal istemini haklı bularak önce yürütmeyi durdurma sonrada ardından 14.01.1999 tarihinde iptaline karar vermiş. Böylelikle Kordon bütünüyle tarihi sit olarak tekrar tescilli hale gelmiştir.

17 Nisan 1999 da yerel yönetim seçimlerinde İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na Ahmet PİRİŞTİNA'nın seçilmesi ve yeni belediye yönetim, yargı kararlarına ve hukuka mutlaka bağlı kalacağını açıklamıştır. Bu kararların ardından yol çalışması durdurulmuştur. İkiztepe – Konak- Halkapınar arasındaki imar planlarının iptali ve Kurul tarafından bölgeye ilişkin alınan sit kararları üzerine, Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. Planlar 17.12.1999 tarihinde Büyükşehir Belediye Meclisi'nce kabul edilmiş ve ayrıca 17.02.2000 tarihinde İzmir 1 No'lu koruma kurulu tarafından 8349 sayılı karar ile uygun bulunmuştur. Ancak kurulun aldığı 8349 sayılı karar yargıya intikal ettirilmiş ve iptali gerçekleşmiştir. Bu karar yerine Kurul yeni bir karar almış Koruma amaçlı İmar Planını tekrar uygun bulmuştur. 18.05.2000 tarihinde Gümrük depoları ile Halkapınar Kavşağı arasındaki alana yönelik Konak – Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı onaylanmıştır. 16 Eylül 2000 de projeye göre alanda yapılan uygulamalar tamamlanmış, alan rekreasyon alanı ve yeşil alan olarak kullanıma açılmıştır.



Şekil 3 Kordon Rekreasyon Alanı Düzenlemesi

2002 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü 1. Kordon'un tarihi sit ilan edilmesini sağlayan 7089 sayılı İzmir 1 No'lu KTVK Kurulu kararının yeniden iptali için yeniden mahkemeye başvurmuş. İzmir 1. İdare Mahkemesi dava konusu kurul kararlarını yerinde bularak yürütmenin durdurulması istemini reddetmiştir. Bu karar kurum tarafından temyiz edilmiş ve

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

Danıştay 6. Dairesi, 24.03.2003 tarihinde aldığı karar ile 1. İdare Mahkemesinin kararını uygun bularak istemin reddine karar vermiştir. Danıştay 6. Dairesinin bu kararı İkiztepe – Konak – Halkapınar Kent İçi Geçişi projesinin sonu olarak nitelendirilebilir.

21.11.2002 tarihinde Konak – Kemeraltı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır. 13.01.2004 tarihinde Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Halkapınar – Zafer Payzın Kavşakları Nazım İmar Planı Büyükşehir belediyesi tarafından onaylanmıştır. Ve son olarak alan ile ilgili 02.05.2005 tarihinde Konak Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı onaylanmıştır.

TARAFLAR VE GÖRÜŞLERİ

Kordon'un doldurulması ile elde edilen alanda, Çeşme otoyolu ile bağlantılı kentiçi geçişi projesinin uygulanmak istenmesi ile ilgili olarak yaşanan süreçte:

Ulaşım, şehircilik bilimi ve ilkeleri, kent estetiği, görsel uyum, kirlilik, sosyal uyum, SİT, mega proje, hukuk, etik gibi kavramlara vurgu yapılmıştır. Bu vurgulardan her biri veya bazıları farklı aktör grupları tarafından oluşturulmuştur. Bu aktörler, Kordon Otoyolu'nu yapmak isteyenler ve yapımına karşı çıkanlar olarak iki grup olarak ifade edilirse;

Birinci grupta olanlar; bürokrasi, kent içi ulaşım kararları ve kentsel kapitali araç olarak kullanıp kamuoyu desteği aramışlardır.

İkinci grupta olanlar ise; yargı kararları, SİT kararları, sivil toplum ve toplumsal muhalefet gibi araçlarla karşı bir kamuoyu oluşturmuşlardır (Demirhan, 2003).

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı

1973 yılında, o zamanki adı ile İmar ve İskan Bakanlığı olan Bakanlığın İzmir için yürütülen Metropolitan plan çalışmalarında, kentin gelişimi için ihtiyaç duyulan açık alanlar teknik ve sosyal altyapı alanlarının oluşturabilmesi amacı ile İzmir Körfezi kıyısına kamu kullanışlı kıyı bandı oluşturulması kapsamında “İzmir Karayolu Kent Geçişi Projesi” adı altında kıyı dolgu alanları öneren plan hazırlanarak Bakanlıkça onaylanmıştır. Bakanlığın aldığı bu karar Kordonboyu'na dolgu yapılmasına yasal olanak sağlamaktadır. Ancak bu plan iyi incelendiğinde dolgu alanlarının daha çok rekreasyon amaçlı önerildiği görülmektedir (Demirhan, 2003).

1973 yılında Kordon dolgusunu barındıran Metropolitan Alan Nazım İmar Planı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onaylanmıştır. Bu planını varlığı deniz dolgusunu yasal hale getirmektedir.

1976 yılında Bakanlığın, İkiztepe – Konak Meydanı arasında kıyı bandının oluşturulmasını kapsayan planları onaylaması üzerine, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı inşasına başlanmıştır. Bu amaç ile 1981 – 1990 yıllarını kapsayan süreçte İzmir Körfezi kıyısında kalan alanda dolgu işlemleri yapılmıştır.

1994 yılında 1/5000 ölçekli nazım İmar Planı'nın İkiztepe - Konak Kesimi, 1996 yılında İzmir-Çeşme Otoyolu Kent İçi Geçişi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'nın Konak – Halkapınar arasındaki bölümü ve 1997 yılında hazırlanan 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onanmıştır.

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

Ayrıca dönemim gazete haberleri incelendiğinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Kordon Yolu Projesine destek verdiği ve Kordon Yolu Projesinin uygulanmasında taraf olduğu görülmektedir. Dönemin bakan ve müsteşarlarının yaptığı açıklamalar ve gazete haberlerine göre; Kent Geçişi Projesi'nin asla rafa kalkmadığı vurgulanmakta, kent geçişi için farklı alternatiflerin geliştirildiği anlatılmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü

Karayolları Genel Müdürlüğü, o dönemde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na bağlı olarak çalışmaktaydı. Otoyol yapım çalışmalarını üstlenmesi nedeni ile tartışmanın teknik anlamda yetkili tarafını temsil etmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan tüm açıklamalarda Kordon Yolu Projesinin yapılması gerektiği üzerinde ısrarla durulmaktadır. Yapılan açıklamalarda kent içi trafik sorununun bu proje ile çözüleceği vurgulanmıştır. Ayrıca Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun alan ile ilgili aldığı Sit kararlarının iptali için yargıya başvuran taraflardan biridir.

İzmir 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu

İzmir 1 No'lu KTVK Kurulunun o dönemde aldığı kararlardan bazıları şunlardır:

- 20.01.1994 tarih ve 4840 sayılı karar: Gümrük depoları ile Cumhuriyet Meydanı arasında kalan kesimin tarihi sit ilan edilmesi – (Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin talebi)
- 20.01.1994 tarih 4841 sayılı karar: Konak Meydanı ve Yakın Çevresinin Tarihi Sit olarak tescili - (Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin talebi)
- 21.01.1994 tarih ve 4842 sayılı karar: İkiztepe – Konak – Halkapınar Projesinin 1/1000 Ölçekli İmar Planının değerlendirilip, söz konusu 4840 ve 4841 sayılı kararlar ile belirlenen tarihi sit alanlarının olumsuz etkilenmeleri nedeniyle uygun olmadığına karar vermiştir. (İzmir Büyükşehir Belediyesi talebi)
- 01.09.1995 tarih ve 5909 sayılı karar: Kordon tarihi sit alanı Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanması istemi kararı vermiştir. (İzmir 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu talebi)
- 27.02.1998 tarih ve 7089 sayılı karar: 1. Kordon'un cumhuriyet meydanı ile Alsancak limanı arasındaki kesiminin tarihi sit olarak tesciline karar verilmiştir. (Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin talebi)
- 28.02.1998 tarih ve 7090 sayılı karar: Tarihi Sit olarak tescil edilen Cumhuriyet Meydanı'nın da deniz dolgusu yapılmasına ilişkin yapılan değerlendirmede öneri uygulamanın KTVKK kararlarına aykırı olduğuna karar verilmiştir. (Mimarlar Odası İzmir Şubesi talebi)
- 23.02.2001 tarih ve 9187 sayılı karar: 1/5000 ölçekli Konak – Kordon – Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planının onaylanmasına karar verilmiştir. (İzmir Büyükşehir Belediyesi talebi)

İzmir 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na dayanarak Kordon'dan yol geçmesini engelleyecek Sit kararları almış ve tartışmanın tarafı haline gelmiştir.

Yargı

Yaşanan süreç içerisinde birçok defa mahkemelere başvurulmuştur. Mahkemeler sürecin direk tarafı olmasalar da bilirkişilik sistemi nedeniyle dolaylı yoldan taraf olmuşlardır.

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 1992 yılında Kordonboyu'ndan geçirilecek otoyol kent içi geçiş projesini içeren 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliğini onaylamasından sonra bu kararın iptali istemi ile Mimarlar Odası'nca İzmir 3. İdare Mahkemesine iptal davası açılmıştır. Bu davada Bayındırlık ve İskan Bakanlığı lehine karar alınması üzerine Mimarlar Odası'da 3. İdare Mahkemesinin aldığı karara karşı Danıştay'a temyiz başvurusunda bulunmuştur.

Gümrük Depoları-Cumhuriyet Meydanı arasındaki Tarihi SİT kararının kaldırılması için İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin açmış olduğu dava İzmir 4. İdare Mahkemesince reddedilmiştir.

Kordon'u bütün olarak SİT ilan eden kararın Kültür Bakanlığı'nca iptal edilmesine ilişkin olarak İzmir 2. İdare Mahkemesi yürütmeyi durdurma kararı almıştır.

Kordonyolu'nun yapılmasına dayanak oluşturan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planının TMMOB Mimarlar Odası'nın ve Baro'nun başvurusu üzerine Danıştay 6. Dairesinin verdiği 5794 sayılı kararla, Koruma Kurulu'nun yöreye ilişkin Tarihi SİT Kararının varlığının dikkate alınmamış olması gerekçesiyle tümüyle iptal edilmiştir.

Odalar ve Dernekler

Başta Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası olmak üzere TMMOB'a bağlı meslek odaları sürecin başından beri kordon yolu projesine karşı çıkmışlardır.

TMMOB Mimarlar Odası

Mimarlar Odası konuyu yargıya taşıyan ilk kurum olmuştur. Mimarlar Odası'ndan yapılan ilk talep 1991 tarihinde KTVK Kuruluna olmuştur. Kurul 1994 yılında bu talep üzerine Gümrük Depoları ile Cumhuriyet Meydanı arasında Tarihi Sit alanı olarak ilan etmiştir.

1992 yılında Mimarlar Odası, Nazım Planının iptali istemiyle İzmir 3. İdare Mahkemesi'nde dava açarak yargı sürecini başlatmıştır. 1994 yılında ilan edilen sit kararı gerekçesi ile bu davayı kazanmış ve plan iptal edilmiştir. 1996 yılında tekrar onanan plana Mimarlar Odasının açtığı dava sonucu 1998 yılında tekrar iptal edilir. Mimarlar Odası süreç boyunca tartışmanın takipçisi ve tarafı olmaya devam etmiştir.

Bunlara ek olarak Mimarlar Odası, kent içi trafik sorununa yönelik farklı çözümler üretilebileceğini göstermek amacıyla kısa sürede alternatif planlar üretmiş ve kamuoyuna duyurulmuştur.

TMMOB Şehir Plancıları Odası

Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası ile birlikte sürecin takipçisi konumundadır. Yolun projelendirilme ve dolgu yapımı aşamalarında basın açıklamaları ile kamuoyunu bilgilendirmiş ve Kordon'dan otoyol geçirilmesinin karşısında durmuştur.

Şehir Plancıları Odasının yaptığı basın açıklamalarından yola çıkarak kordon yoluna karşı çıkış nedenleri şu şekilde sıralanabilir:

- Yolun hukuk kurallarına ve şehircilik ilkelerine aykırı olduğu,
- Sorunun parçacı yaklaşım ile çözülmeye çalışıldığı,
- Bu tür çözümlerin kentlerin gelişiminde ki karmaşık etkileşim özelliklerinden dolayı yeni sorunlar çıkaracağı veya sorunları daha da büyüteceği,

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

- Bunun yerine kentsel sorunların bu karmaşık etkileşim sürecinde bütünsel yaklaşımlarla ele alınması gerektiği,
- Böyle bilimsel bir yaklaşımın dikkate alınmamış olması,
- Plan yapım sürecinde ilgili kurumların görüşlerinin alınmamış olması,
- Bu yol ile ilgili kentsel bir ulaşım kararı alınmadığı,
- Önemli bir karar olmasına rağmen kentlinin bilgilendirilmediği,
- Kentsel duyarlılığın motive edilmediği ve kentlinin görüşlerine saygı duyulmadığı şeklindedir.

Yerel Yönetimler

İzmir Büyük Şehir Belediyesi'nin Kordonyolu hakkındaki düşünceleri, görev yapan Belediye Başkanları'nın siyasal tercihleri ve vizyonları doğrultusunda farklılaşmaktadır. Seçimle gelen Belediye Başkanları'na bağlı olarak izlenen tutum ve eylem de değişkenlik göstermektedir. (Demirhan, 2003)

Yüksel ÇAKMUR Dönemi (1989-1994)

1989-1994 tarihler arasında görev yapan Belediye Başkanı Yüksel ÇAKMUR otoyolun proje aşamasına rastlamaktadır. 1989 yılında işbaşı yapan Belediye Başkanı Yüksel ÇAKMUR, kent içi trafiğin rahatlatılması için bu yolun gerekli olduğunu vurgulamış ve projenin halka duyurulmasında görev almıştır. Projenin İzmir'in ulaşım sorununa köklü ve kalıcı çözüm getireceğini, bu nedenle İzmir'e tarihinin en büyük yatırımının yapıldığını söylemiştir.

Burhan ÖZFATURA Dönemi (1994-1999)

1994-1999 tarihleri arası görev yapan Belediye Başkanı Burhan ÖZFATURA ise otoyol projesinin uygulamasına yönelik olarak kıyı dolgusu çalışmalarını başlatmıştır. Bir önceki dönemde kararları alınmış ve planı onaylanmış projeyi yeni belediye yönetimi de sahiplenmiştir. Projenin uygulanması için çaba sarf edilmiştir. Çeşitli dönemlerde gazete haberlerine yansıyan açıklamalarında, Kordon'dan mutlaka yol geçirilmesi gerektiğini ve proje ile trafik akışının güçleneceğini belirtmektedir.

Ahmet PİRİŞTİNA Dönemi (1999-2004)

1999 yılında seçilen Belediye Başkanı Ahmet PİRİŞTİNA ise, otoyol yapımının durdurulması ve dolgu alanın rekreasyon alanı haline getirilmesi konusunda önemli eylemler gerçekleştirmiştir.

Yeni Belediye Başkanı ilk açıklamasında hukuk kurallarına bağlı kalacağını açıklamıştır. Böylece o güne kadar otoyol kent içi geçişinin yapımına taraf olan İzmir Büyükşehir Belediyesi görüş değiştirerek Kordon dolgusunu rekreasyon alanı olarak düzenlemiştir.

17.12.1999 tarihli ve 05/268 no'lu meclis kararı ile 1996 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onaylanan ve Kordon dolgusunu içeren 1/5000 ölçekli plan, Koruma Kurulu kararları dikkate alınarak İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce iptal edilmiştir. 17.12.1999 tarihli ve 05/268 sayılı İzmir Büyükşehir Belediyesi meclis kararı ile Koruma Kurulu kararı ve Danıştay kararı dikkate alınarak Belediye uzmanları tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli plan oybirliği ile kabul edilmiştir.

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

Aziz KOCAOĞLU Dönemi (2004-....)

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin şuan başında bulunan Aziz KOCAOĞLU, Piriştina döneminde rekreasyon alanı olarak tasarlanan Kordon'un aynı amaçla kullanımını devam ettirmiştir. Yarım kalan köprüyol ayakları sorununun çözüme kavuşturulması ile ilgili girişimlerde bulunmuş, köprüyol ayaklarının limana indirilmesi ile ilgili projeye destek vermiştir.

Basına yansıyan açıklamalarında; köprüyol sorununun kısa sürede çözüleceği, liman önündeki köprüyolların limana indirileceğini, Kordon'da kalan köprüyol ayaklarının ise kaldırılacağını belirtmiştir.

Kordon Otoyolunu Önleme Girişimi ve Diğer Çevre Hareketleri

Kordon Otoyolu Önleme Girişimi, Kent İçi Geçişi yolunun yapımına karşı, İzmir'deki sivil toplum kuruluşları tarafından oluşturulan sivil bir girişimdir. Girişimin sözcülüğünü dönemin Şehir Plancıları Odası Başkanı Tuncay Karaçorlu üstlenmiştir.

Girişim o dönemde çeşitli basın açıklamaları eylemler gerçekleştirerek kordon yoluna tepki göstermişlerdir. 1998 Ocak ayında Alsancak İskelesi yakınında fidan dikerek 6 şeritli yola karşı olduklarını, bu alanı rekreasyon alanı olarak kabul ettiklerini simgelemişlerdir. Yapılan dolgu işleminin hukuk ve insan haklarına aykırı olduğunu söylemişlerdir. (Gazete Ege, 9 Ocak, 1998).

Kordon Yolu Projesi'ne karşı çıkan diğer bir grup çevreye duyarlı avukatların oluşturduğu Çevre Hareketi Avukatlarıdır. Bu harekete o dönemde Noyan ÖZKAN sözcülük etmiştir.

İzmir Çevre Hareketi Avukatları, Kordonyolu Projesi'nin durdurulması, kamu zararlarının geri alınması ve yöneticilerin cezalandırılması için Cumhurbaşkanlığı, Başbakanlık ve Bakanlıkların Teftiş Kurullarına müracaatta bulunmuşlardır. Avukat Noyan Özkan, Bayındırlık Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Bölge Müdürlüğü ve İzmir Valiliği'nin gerekli hukuksal araştırmaları yapmadan projeye başladıklarını öne sürerek, projenin hukuk yollar ile durdurulduğunu söylemiştir. Tamamlanamayacağı önceden bilinen projeye trilyonlar harcadığını, bu harcanan paraların, vergisini veren yurttaşların cebinden çıktığını ve kamunun zarara uğratıldığını belirtmiş, dava açılmadan önce sorumlu kamu yöneticilerinin taşınır taşınmaz mallarına tedbir konulmasını talep etmiştir. (Gazete Ege, 4 Mart 1998)

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentlerin en önemli sorun alanlarından biri olan ulaşım problemlerinin çözümüne yönelik gerek merkezi gerekse yerel yönetimler tarafından çeşitli projeler hazırlandığı ve uygulandığı bilinmektedir. Ancak uygulanmak istenen projelerin kentte yaşayanlar tarafından ne ölçüde kabullenildiği ve üzerinde uzlaşıldığı gerek plancılar gerekse uygulayıcılar tarafından sorgulanması gereken önemli bir konudur.

Kordon Yolu Projesinde Meslek Odalarının, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun ve kentteki diğer aktörlerin karşı çıkmalarına rağmen ısrar edilmesi, dava süreçlerinin yaşanmasına, kaynakların ve zamanın boşa harcanmasına ve kentin merkezinde yıllardır kaderlerini beklemekte olan köprüyol ayaklarının İzmir'in silüetinin bir parçası haline gelmesine neden olmuştur.

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

İzmir'in en önemli sorunlarından biri ulaşımdır. Ancak dönemin belediye başkanları Çakmur ve Özfatura'nın yaptığı gibi ketin bir sorunun çözerken başka sorunlara yol açmak, kentin deniz ile bağlantısını koparmak ve kentliye bu yolla bedel ödetmek rasyonel bir çözüm yolu değildir. Bu iki başkan görev sürelerinin sonuna kadar Kordon'u doldurularak elde edilen alanda kent içi geçişi projesinin uygulamaya geçirilmesini desteklemişlerdir.

Ancak, büyük bir halk desteği ile belediye başkanlığını kazanan Ahmet PİRİŞTİNA "1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı" değişikliği yaparak, Danıştay Kararı ve KTVK Kurulu tavsiyeleri dikkate alarak Kordonboyu'nu rekreasyon alanı haline getirtmiştir.

Dolgu yapılmış olan alana, kıyı yasası gereğince ve hukuka uygunluk açısından hiçbir yapı yapılmamış, kaldırımların genişlikleri artırılarak alanın deniz ile yeniden ilişkilendirilmesi sağlanmıştır. Taşıt trafiği ise iki şeritli hale getirmiş olup yol tabanı parke döşenerek yol bir servis yolu haline getirilmiştir. Ayrıca dolgu alanlarına denize paralel olacak şekilde bir bisiklet yolu ve koşu bandı oluşturulmuştur. Biri Alsancak iskelesi önünde diğeri de Gündoğdu da olmak üzere iki meydan tasarlanmıştır. Kıyıda ve dolgu alanını üzerinde, plastik sanat öğeleri ve gerekli kent mobilyaları dışında başka mimari eleman bulunmamaktadır.

Bütün bu çalışmalar sonucunda 54500 m² yaya ve 66000 m² yeşil alan yaratılmıştır. Böylece İzmir'in simgelerinden olan Kordon'un çağdaş bir uygulama ile yeniden denizle ilişkisi kurulmuş, kent yeniden denizle barışık konuma getirilmiştir.

Ancak Kordon'un rekreasyon alanı olarak düzenlenmesine rağmen zaman zaman yapılan açıklamalar dikkat çekici olmaktadır. 24.12.2001 tarihinde Ulaştırma Bakanı ile Bayındırlık ve İskan Bakanı'nın basına yansıyan açıklamaları dikkat çekicidir. "Viyadükler tamamlanacak, milyonlarca dolarlık yatırımlar yarım kalmaz, tüyü bitmemiş yetimin hakkı var" (Hürriyet Gazetesi, 24.12.2001).

Ayrıca Karayollarının hazırladığı İzmir Karayolu Kent Geçişi Projesi adlı kitapçığın bitiş kısmındaki ifadeler de dikkat çekicidir: "Daha önceki yerel yönetimlerce desteklenmiş olan bu projenin her şeye rağmen ilgili kurum ve kuruluşların mutabakatı ile devletin yatırımlarına sahip çıkılarak yapılan işlerin boşa gitmesine sebep olmadan Konak - Alsancak Kıyı Kesimi ile ilgili gerçek bir koruma amaçlı imar planı hazırlanarak çözüme kavuşturulması imkanı hala mevcuttur" (İzmir Karayolu Kent Geçişi Projesi, s:9, 2001).

Kordonboyu'na yeni yapılan düzenlemelerden sonra medyadaki bir yorumda da şu ifadelere yer verilmiştir: "İzmir, muhteşem bir park kazandı(!) Kordon'a yapılması düşünülen 6 şeritli yol için 32.5 trilyon harcanarak doldurulan deniz, çevreciler yüzünden, önce otopark, şimdide park oldu...Hayırlı olsun!" (Star Gazetesi, 5 Ocak, 1999).

İzmir özelinde geliştirilecek bu tür bir projede, temel olarak dikkate alınması gereken 3 nokta bulunmaktadır:

- Bir kıyı kenti olarak İzmir'in doğal ve tarihi karakteri,
- Kentlilerin denizle doğrudan ilişki içinde oldukları Kordon'un özellikleri
- Bir bütün olarak kentin denizle bağlantısı

Kordon Yolu Projesi'nde bu üç nokta dikkate alınmamıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'ndan aldığı 8 Nisan 1991 tarihli Bakan Oluru'nda Kordon'dan geçirilecek otoyolun gerekçesi, "...şehir bağlantısı şehir içi yoğun trafik dolayısıyla otoyolun başlangıç noktasına ulaşmayı büyük çapta

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

güçleştirecektir. İzmir - Urla otoyolunun İzmir şehrine tam hizmet verebilmesi için şehir bağlantısının sahili takip ederek Alsancak limanının arkasından İzmir şehir karayolu geçişindeki Halkapınar kavşağına bağlanması gerekli görülmektedir" biçiminde açıklanmaktadır (Türksoy, 2010).

Kent İçi Geçişi projesi henüz ortada yokken İzmir - Urla otoyolu çalışması başlamıştır. Ancak İzmir - Urla yolunun kente tam hizmet verebilmesi için Kent İçi Geçişi'nin olması gerektiği belirtilmektedir. Yani İzmir - Urla Otoyolu inşaatına başlandığında kente gelip saplanacağı bilinmektedir. Buna rağmen proje tamamlanmış ve yol hizmete açılmıştır. Dolayısıyla İkiztepe - Konak - Halkapınar istikametinde yol ihtiyacını doğmasına aslında İzmir - Urla Otoyolu neden olmuştur.

Bu örnekte olduğu gibi, kent içi ulaşımda sergilenen parçacı yaklaşımlar sorunları çözmek yerine, içinden çıkılmaz yeni sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Bu nedenle kent içi ulaşım sistemleri bir bütün olarak ele alınmalıdır. Ulaşım projelerinde yatırım hangi kurum tarafından yapılırsa yapılsın, kent ve kentlinin ihtiyaçları ve görüşleri de dikkate alınarak projelendirilmeli ve hayata geçirilmelidir.

Liman Viyadüklerinin Sonlandırılması Projesi

17 Ağustos 2010 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan Tebliğ gereği "İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu, İkiztepe-Konak-Halkapınar-Doğanlar Kesimi Liman Viyadüklerinin sonlandırılmasına ilişkin Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait projenin Konak İlçesi sınırları içinde yer alan Karayolu Viyadüklerinin Alsancak Limanı Bağlantısına İlişkin olarak Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından hazırlanan ve 2 (iki) paftadan oluşan 1/1.000 ölçekli imar planı değişikliği ve 1 (bir) paftadan oluşan 1/5.000 ölçekli nazım imar planı değişikliğinin onaylanmasına," karar verilmiştir.

Uygulanan proje, İkiztepe - Konak - Halkapınar - Doğanlar Kesimi Liman köprüyol ayaklarının Alsancak Limanına bağlanmasını; kara tarafında bulunan şeritlerin limana içerisine indirilmesini ve deniz tarafında bulunan şeritlerin ise Liman Caddesi'ne bağlanmasını içermektedir.

Uygulanan bu proje; Kent Geçişi Projesi kapsamında yapılan 1. Kordondaki köprüyol ayaklarına herhangi bir çözüm üretmemekte, Kent İçi Geçişi'nin nasıl sağlanacağı ile ilgili bir öneride bulunmamakta, Deniz tarafındaki şeritlerin Liman Caddesi'ne bağlanması nedeni ile oluşacak trafik yükü ile ilgili herhangi bir öneride bulunmamaktadır. Projenin görünürdeki tek amacı özelleştirme kapsamında olan Alsancak Limanına ulaşımın rahatlatılmasını sağlamaktır.

KAYNAKLAR

Budgell, B. (2008) "Guidelines to the writing of case studies." PubMedCentral. Dec. The Canadian Chiropractic Association.

Cohen H. (2009) "How to write a patient case report." American Journal of Health-System Pharmacists, Inc.

Çilingir T. (2009), "İzmir'de Bir Planlama Sorunu: Ulaşım, Bir Erişim Sorunu: Planlama" İzmir Ulaşım Sempozyumu

Demirhan Y. (2003) Planlama Sürecinde Aktörlerin Temsil Sorunsalı ve Kentsel Sosyal Hareketler: İzmir Kordon Yolu Örneği, Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

İBB, (2006) 1/25000 Ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Raporu

Okçu O. (2003) Kamusal Bir Açık Alan Olarak Kentsel Kıyı Düzenlemelerinin İrdelenmesi İzmir Kordonboyu Örneği, Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi Arşivi

Turan M. K. (2007) İzmir Büyükşehir Bütünündeki Büyük Ölçekli Yatırımların Kent Yönetimi, Şehir ve Bölge Planlaması ve İdari Yargı Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Bölümü