

## İZMİR KORDONUNDA "HIZLI YOL" AMACIYLA YAPILAN DOLGUNUN BİR KENTSEL MEKANA DÖNÜŞÜMÜ

Hasan TOPAL (\*)

İzmir'in 5 bin yıllık kentleşme tarihinde, içinde bulunulan ekonomik politik kültürel ve toplumsal karar süreçleri fiziki mekanın görüntüsünü de şekillendirmiştir. Kentin kıyı bandında sürekli değişimler ortaya çıkmış, bu gelişmeler farklı anlayışlarla günümüze kadar sürmüştür.

İzmir kordonu 1990'ların başında, İzmir-Çeşme Otoyolunun kent içi geçişi adı altında bir yol yapılması amacıyla kentlinin tartışma gündemine gelmiştir. O günlerdeki tartışmanın adı "Kazıklı yol" olarak belleklerde yer alır.

Bunun nedeni, bir İzmir ziyareti sırasında zamanın Cumhurbaşkanı'nın İstanbul boğazında yapılabilecek benzeyen, kazıklar üzerine oturacak bir yolun kordonu genişleterek ulaşımı rahatlatacağı görüşüdür. İlgililer bu yaklaşım üzerine hemen öneri projelerini hazırlarlar.

Öneri projelerde üç alternatif geçiş yer almaktadır. Birincisi Kordon'un Konak'tan Halkapınar'a kadar kazıklar üzerinde yapılacak bir yolla geçilmesi, ikincisi Kordon'un doldurularak geçilmesi, üçüncüsü de kıyından 100 mt. açıkta, 30 mt. yükseklikten geçen geniş açıklıkları bulunan viyadük geçiştir. Bu önerilerin tartışıldığı raporda, Karataş'ta Kız Lisesi altından başlayıp Yeşildere yoluna bağlanan bir tünel'den de söz edilmesine rağmen olanaksız olduğu da aynı raporda belirtilmektedir.

Kentlilerin tartışmaya başladığı İzmir-Çeşme otoyolunun "İkiztepeler-Konak-Kordon-Alsancak-Halkapınar kent içi geçiş" tanımından da anlaşıldığı gibi Otoyolun kentten içinden geçirilmesi projesidir. Proje üç geliş, üç gidiş olmak üzere toplam altı izli ve bir hız yolu niteliğindeki kesiti ile Otoyol'un devamı olarak düşünülmekte ancak açıkça ifade edilememektedir.

(\*) Mimar, İzmir Büyükşehir Belediyesi İmar İşleri Daire Başkanı



Dönemin yerel yönetimi ise kendileri dışında kente önerilmekte olan bu yol geçişi ile ilgili projeye önce tepki gösterir, ancak daha sonra projenin gerçekleşmesine dönük çalışmalar içine girer.

Projeyi destekleyenlerin ortaya koydukları gerçeklerde otoyol niteliği gizlenerek, kazıklı yol ile konak meydanına kadar yapılmış olan Mustafa Kemal sahil bulvarının devamının sağlanacağı, kentiçi trafiğin rahatlayacağı ve kentin önemli bir altyapı yatırımına kavuşacağı belirtilmektedir.

Gerek projeyi önerenler, gerek dönemin yerel yönetimi ve gerekse projeyi destekleyenler İzmir gibi 5 bin yıllık tarihi olan ve özellikle kentin mekan örtüsünün önemli tarihsel izlerini taşıyan kentin merkezinden ve

bu merkezin kıyısından çok izli ve hızlı bir yolun geçirilmesinde sakınca görmezler. Hatta yayınlanan bildiri ve afişlerde bu projenin bir çağdaşlaşma projesi olduğunu bile iddia etmektedirler o günlerde.

İlginç olan aynı tarihlerde birçok Avrupa ülkesinde kent merkezlerinin trafikten arındırılması, kentlerin yayaların aktif kullanımına yönelik planlanması çalışmaları sürmektedir. Özellikle tarihsel merkezlerin yeniden işlevlendirilmesinde öncelikle yayalara, kentlilere dönük kararlar geliştirilmektedir.

Büyükşehir Belediyesi o günlerde, 1/5000 ölçekli planlarına ve Konak İlçe Belediyesi de 1/1000 ölçekli planlarına, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün önerisi olan çok izli yolu işleyerek yolun planlama alanındaki boşluğunu doldurmaya çalışmaktadır.

Mimarlar, Plancılar, Mühendisler ve duyarlı çevreler ile Akademik Meslek Kuruluşları ise, Kordonda kazıklı ya da doldurularak çok izli bir yol yapılmasına dönük öneri ve çalışmaları kaygıyla izlemekte, bunu şiddetle eleştirmektedirler.

Yolu eleştirenler, İzmir Nazım Planının böyle bir yol önermediğini, çağdaş ulaşım politikalarının tercihi olan toplu taşımaya yönelik metro, deniz ulaşımı, kara ulaşımı entegrasyonu ile kent içi ulaşımın rahat konforlu ve güvenli olabileceğini, bu nedenle kordon yolu için ayrılmış olan önemli miktardaki kaynağın öncelikle bu çalışmalara harcanması gerektiğini belirtmektedirler.

Ayrıca, İzmir'in Çevre yolu tamamlanmadan, körfezde iskele sayıları artırılmadan, daha hızlı ve konforlu deniz taşıtları işletmeye alınmadan, Metronun gelişmesi sağlanmadan, kent merkezindeki otopark ihtiyacı karşılanmadan ve mevcut kent içi yollar otopark olmaktan kurtarılıp trafiğe tahsis edilmeden, kent içi kavşaklar yeniden ele alınıp düzenlenmeden, Kordonda yapılacak 2x3 izli otoyol niteliğindeki yolun kent içi ulaşımına ve trafik problemlerine hiçbir çözüm getirmeyeceği önemle vurgulanmaktadır karşı çıkışlarda.

1993 yılında Mimarlar Odası, Kordonyolu'nun yapımına olanak tanıyan 1/5000 ölçekli imar planının iptali için dava açar. Dava gerekçelerinde, yukarıda sıralanan nedenlerle bu yolun yapılmasının kamu yararına olmadığı görüşü hakimdir. Çeşitli aşamalar sonunda 1996 yılında İzmir İdare Mahkemesi, Kordon yolunun yapımına olanak tanıyan İzmir Büyükşehir Belediye Meclis kararı ve 1/5000 ölçekli imar planını iptal eder.

Yolun geçiş güzergahında bulunan Eski Gümrük depoları ve Pasaport İskelesi ile Sahil Sağlık Muhafaza binaları korunacak yapı olarak tescilli yapılardır. Yol ise gümrük depolarının iki aksını yıkmakta, pasaport iskelesini de bir kara yapısı haline dönüştürmektedir. Mimarlar Odasının başvurusu üzerine İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu 1994 yılında Konak Meydanı, Cumhuriyet Meydanı ve iki meydan arasında kalan Kordonu Tarihsel Sit olarak tescil eder. Bu tescil kararı yeni bir tartışma başlatmıştır.

Kimilerine göre bu nostaljiden öte bir şey değildir. Korunacak ne kalmıştır ki bu alanda. Belediye de bu görüşte olmalı ki, Kurulun bu kararının iptali ve Gümrük Binalarının tescil kararının kaldırılması için dava açar. Konu bilirkişiye yansımıştır. Gümrük binalarının 1854 tarihinde inşa edildiği, dönemin inşaat teknolojisini yansıttığı, kentnin ekonomik, kültürel ve sosyal yaşantısının bir tanığı olduğu, kent belleğinde önemli bir yer tuttuğu özet gerekçeleri ile Gümrük binalarının tescil kararının sürmesi doğrultusunda rapor hazırlanmıştır bilirkişilerce ve 1996 yılında mahkeme kararı da bu şekilde sonuçlanmıştır. Böylece, yolun yapılması olanaksız hale gelmiştir.

Diğer yandan Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu ilke kararlarında, çok önemli tarihi olayların yaşandığı alan ve mekanların Tarihi Sit olarak tescil edilmesinin gerekliliğini de belirtmektedir.

İzmir Kordonu ve Konak Meydanı da Anadolu'nun işgalden kurtuluşunun ve işgalcilerin denize dökülmesinin, kurtuluş ordularının kente bu yolu kullanarak girmiş olmasının ve Hükümet Konağına

Türk Bayrağı çekilmesinin, tanımlanan "Tarihsel Sit" kavramına uygun olduğu ifade edilerek Koruma Kurulu tarafından 1997 yılında Kordonun tamamı Tarihsel Sit olarak tescil edilir.

Artık Kordon yolunun yapılması hukuken mümkün görünmemektedir. Çünkü İmar Planı mahkeme tarafından iptal edilmiş ve güzergahının bir bölümü Tarihi Sit olarak tescil edilmiştir. Yapılması gereken, bütün ayrıntıları araştırarak bir Koruma Planı hazırlanmasıdır.

Ancak kentli bu beklenti içindeyken, yine 1997 yılında, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Kıyı Kanununun 7. maddesini dayanak göstererek Kordon dolgu ve yol planını onaylar. Yani Mahkeme Kararı ve Kurul Kararları Bakanlık tarafından by-pass edilir.

Kordonun doldurulma işleri hızla başlar. Bu arada yine Mimarlar Odası ve Baro, dolgunun iptali için dava açarlar. Dolgu işleri, İzmir'deki en hızlı inşaat faaliyeti olarak sürmektedir. 5-6 ayda dolgu Cumhuriyet Meydanına ulaşır. Ancak orada Tarihi Sit sınırı ile karşılaşmıştır. Bu sınırı geçemez. Çünkü Tarihi Sit'e girildiği anda sonunda hapis cezası da bulunan yaptırımlar bulunmaktadır.

Burada, plancılar, mimarların, mühendislerin, yöneticilerin, hukukçuların ve bilimden yana olan herkesin, üzerinde dikkatle durması gereken bir gelişme vardır. Bu da, Cumhuriyet Meydanından sonrası bulunmayan 2x3 izli bir yolun, planının ve dolgunun Bakanlık tarafından onanması işlemidir. Dünyada kentleşme, planlama tarihinde böyle garip bir örneğe daha rastlamak mümkün değildir. Kentin Merkezinde ulaştığı yer belli olmayan bağlantı noktaları belirsiz çok izli bir yol ve dolgu onaylanmış, bu onay kapsamında da Alsancak Limanı bölgesinde viyadükler yapıp çoğu tamamlanmış, İzmir Kordonu da doldurulmuştur.

1998 yılı sonunda Danıştay Altıncı Dairesi Mimarlar Odası ve Baronun açmış olduğu davada Koruma planı yapılmadan kordon yolunun yapılamayacağına karar vermiş, bu kararı Belediye, Karayolları, Bayındırlık İskan Bakanlığı Danıştay'da temyiz etmişler, karar Danıştay'da ilk şekliyle kesinleşmiştir. Yine aynı taraflar Danıştay'da karar düzeltme talebinde bulunmuşlar talep Danıştay Dava Daireleri Genel Kurulunda reddedilerek Altıncı Daire kararı onamıştır.

Bu sonucun baştan beri bilinmesine ve yargı kararlarına rağmen Kordon doldurulmuş, viyadük ayaklarının çoğu bitirilmiş, kent bir otoyola ezdirilmek durumuna gelinmiştir. Harcanan çok önemli miktarda bir kaynak tamamen boşa gitmiştir. Bu sorumsuzluğun bedelini bütün ülke halkı birlikte ödemektedir.

1998 yılında Kordon yolunun yapılamayacağı şeklinde yargı kararı sonuçlandığında, Mimarlar Odası öncülüğünde TMMOB'ne bağlı Meslek Odaları bir araya gelerek, fiili durumla doldurulan Kordon'un kentlinin kullanımına sunulmasına dönük ve kentsel bir alan yaratmak amacıyla öneri projeler hazırlamışlar, bu önerileri kentliye aktarmışlardır.

1999 yılında yapılan yerel seçimlerde göreve gelen



İzmir Büyükşehir Belediyesi yönetimi, kentsel gelişmede hukukun belirleyiciliğine ve yargı kararlarına saygılı, katılımı, uzmanlıkların ve bilimin önerdiği politikaların uygulanmasına dönük çalışma ve yönetim akşarını belirtmiş, kentlinin beklentilerine yanıt verecek program ve projeler arayışına başlamıştır. 1999 yılı Aralık ayında Konak-Kordon Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı İmar Planı yapılarak Meslek Odalarına anlatılmış, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun onayına sunulmuş, Ocak ayında Koruma Kurulu planı onaylanmıştır.

Onaylanan plan ve buna dayanılarak hazırlanan uygulama projelerinde İzmir Kordon dolgusu rekreatif amaçlı düzenlenmekte, Kordonda yoğun trafik önerilmemekte ve yeşil alan olarak planlanmaktadır.

Hazırlanan projede dolgudan önceki yapıların bulunduğu kaldırım 14 mt.ye genişletilerek tam bir yaya alanı işlevine kavuşturulmaktadır. Bu kaldırımda, kafeterya ve restoranların kullanımına dönük 7.70 mt.lik bir alan öngörülmekte, vitrinlerin önüne 2.60 taşıt yolu kenarında 2.05'lik kesintisiz birer yürüme aksı, Cumhuriyet Meydanından Alsancak Limanına kadar uzanmaktadır. Zemin kaplaması 30x30 cm doğal Andezit taş ve harçsız olarak yapılmaktadır. Taşıt yolu minimum kesit olan 6.60 mt.'de tutularak yalnızca bir gidiş bir geliş olarak planlanmıştır. Bu yolun trafiğin özendirilmemesi, kıyadaki yapıların ve fonksiyonların kullanımına yönelik bir erişim aksı olarak gerçekleşmesi önerilmektedir. Yol kaplaması doğal granit taş olarak seçilmiştir. Dolgu öncesi kıyı hattı, taşıt yolu kenarı bordürü olarak simgesel nitelikte belirlenmiştir. Taşıt yolu kenarında ayrıca yaklaşık 300 araçlık otopark cebi oluşturulmuştur.

Alsancak iskelesi eski bulunduğu konumda dolgu önüne taşınmış ve çelik konstrüksiyon olarak inşa edilmiştir. Yapıda yolcu salonunun yanısıra, bilet gişeleri ve kordon

kıyı düzenlenmesi ile oluşacak gereksinimler için WC'ler yer almaktadır. İskele önü meydanında Kordon'un eski kaldırım deseni bir parça halinde simgesel olarak belirtilmektedir.

Taşıt yolundan sonra bir yaya kaldırımı, yeşil alanlar, koşu yolu, bisiklet yolu ve deniz kenarında da 8 mt. Genişlikte yine bir yaya yolu Cumhuriyet Meydanından Alsancak Limanına kadar kesintisiz olarak düzenlenmektedir.

Gündoğdu'da ve Vasıf Çınar Bulvarı karşısına gelen dolgu alan üzerinde iki meydan yaratılarak kültürel aktivitelere olanak sağlayacak şekilde düzenlenmektedir.

Yaya kaldırımı, yürüyüş yolları ve dolgu alanda gece kullanımı destekleyecek aydınlatma elemanları ile Kordon düzenlenmesinin sürekli yaşayan bir mekan olmasına katkıda bulunmaktadır. Düzenleme bütününde engelliler için yaşanabilecek detay çözümleri ve standartları gerçekleştirilmiştir.

Kıyıda ve dolgu alan üzerinde plastik sanat öğeleri ile kent mobilyaları ve bitkiler dışında başka bir mimari eleman bulunmamaktadır. Proje bütününde, 146 bin m<sup>2</sup> düzenleme alanında toplam 130 bin m<sup>2</sup> yaya alanı yaratılmaktadır.

Kordon Kıyı düzenlenmesinin çağdaş dünya kentlerinde ilgi ile görülen kent mekanlarını yansıtan kararları ve uygulamaları sonunda, uygarlık tarihine esin kaynağı olmuş Anadolu coğrafyasının bir parçası olan İzmir'in bir Akdeniz, bir kıyı kenti olma kimliğinin yeniden öne çıkarılması başarılmıştır.

İzmir-Çeşme Otoyolunun İzmir kent içinden geçişi ve otoyolum devamı niteliğinde çok izli, hız yolu yapılması amacıyla başlayan süreç, sonunda KORDON dolgu alanının çağdaş bir kentsel mekana dönüşümü ile noktalanmıştır. Kentli denizle yeniden buluşturulmuştur.