

KAMU YATIRIMLARI PLANLI VE TUTARLI OLMALIDIR: 3 AYDA NE DEĞİŞTİ?

Kordon'da Yapılması Planlanan 4.000 Araç Kapasiteli Yeraltı Otoparkı hk.

Geçtiğimiz günlerde, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil TUGAY tarafından Kordon'a yaklaşık 4.000 araç kapasiteli yeraltı otoparkı yapılacağı kamuoyu ile paylaşılmıştır. Söz konusu proje; alanın tarihsel arka planı, mekânsal özellikleri ve planlama ilkeleri çerçevesinde değerlendirildiğinde, çeşitli yönleriyle tartışma gerektirmektedir.

Kordon hattı, 1990'lı yılların sonunda gündeme gelen otoyol projesine karşı yürütülen mesleki ve toplumsal mücadele sonucunda, ulaşım altyapısı olarak tahsis edilmek yerine kamusal açık alan olarak korunmuş bir kıyı kesitidir. Açılan davalar neticesinde otoyol projesi iptal edilmiş; alan, sit alanı olarak tescillenmiş ve dolgu malzemesi ile oluşturulan kıyı kesimi yeşil alan olarak kente kazandırılmıştır. Bu kazanım, başta Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası olmak üzere TMMOB'a bağlı meslek odaları, İzmir'in sivil toplum örgütleri ve İzmir halkı tarafından mümkün olmuştur.

Bu bağlam, o dönemde 6 şeritli otoyol ve viyadük ayaklarının altında kalma ihtimali olan bu alanın yalnızca teknik bir yatırım konusu değil; aynı zamanda tarihte yer edinmiş bir kent mücadelesi sonucunda kazanılmış, kent hakkı, kıyı kamusalılığı ve planlama ilkeleri açısından simgesel bir alan olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla bugün aynı alanda büyük ölçekli bir yeraltı otoparkının gündeme gelmesi, geçmişte verilen mücadelenin temel gerekçeleriyle yeniden yüzleşmeyi gerekli kılmaktadır.

4.000 araç kapasiteli bir yeraltı otoparkı, gün içinde ve özellikle zirve saatlerde binlerce aracın giriş-çıkış yapması anlamına gelmektedir. Bu durum, alanın çevresindeki ulaşım arterlerine ek yük getirecek, ilave trafik yaratacaktır. Planlama literatürü göstermektedir ki merkezi alanlarda büyük ölçekli otopark kapasitesi artırımı, özel araç kullanımını teşvik eder. Aynı zamanda kent merkezinde özel araçla ilişkili kullanımların yer alması, toplu taşıma ve yaya odaklı ulaşım politikalarıyla da çelişir. Bu proje, kent merkezinde otomobil kullanımını artıracak ve otopark arzı üzerinden özel araç kullanımını özendirerek niteliktedir. Bu nedenle merkezi alanlarda otopark kapasitesi artırımı, kısa vadeli rahatlama algısı yaratsa da orta ve uzun vadede daha fazla trafik baskısı üretmektedir. Ayrıca Kordon'un kısıtlı araç erişimi olan açık yeşil alan olma özelliğini yitirmesine sebep olabilir, yaya ve mikro hareketlilik ağırlıklı kullanımını zedeleyebilir.

Yukarıda yer verilen hususlara ek olarak ulaşım planlamasında çağdaş yaklaşım:

- Toplu taşıma entegrasyonu,
- Park et - Devam et sistemleri (kent merkezi çeperlerinde toplu taşıma ve mikro hareketlilikle entegre otopark alanları),
- Yaya ve bisiklet önceliği,
- Otopark talep yönetimi

gibi ilkeleri esas alır. Bu ilkeler doğrultusunda kent merkezlerinde esas olan; özel araç erişimini artırmak değil alternatif ulaşım türlerini güçlendirmektir.

İzmir'in yürürlükteki plan belgeleri incelendiğinde ise konuyla ilişkili olarak İzmir Ulaşım Ana Planı (UPİ 2030) ve İzmir Sürdürülebilir Kentsel Lojistik Planı (LOPİ)'nin yürürlükte olduğu, yukarıda değinilen ulaşım planlama ilkelerinin ve yaklaşımının bu plan belgeleri kapsamında

benimsendiği ve bahse konu planların Alsancak, Kordon Bölgesi'ne yönelik açık plan kararları içerdiği görülmektedir.

Buna göre;

UPİ 2030 kararları doğrultusunda Alsancak Bölgesi yaya öncelikli bölgelerden biri olarak belirlenmiş, yıllar içinde gerçekleştirilen sokak yayalaştırma uygulamalarıyla bu karar desteklenmiştir.

UPİ 2030 Plan Raporu incelendiğinde, 'Otopark Düzenlemeleri' başlıklı 12. Bölüm'de belirlenen 'Yerel Politikalar' arasında *"Otopark yerlerinin seçiminde ulaşım sisteminin işleyişi dikkate alınmalı ve kent merkezine özel aracın gidişini azaltmak ve yolculukları toplu taşımaya yönlendirmek üzere toplu taşıma durak ve istasyonları çevresinde ulaşım sistemine yolculuk aktarabilecek şekilde otoparklar tesisleri ve alanları oluşturulmalıdır."* ve *"Kent merkezinde yeni otopark yapılmayacağı gibi, mevcut otoparkların kullanımı sınırlandırılmalı ve yeni işletme modelleri geliştirilmelidir. Zaman içinde de kaldırılması sağlanmalıdır."* kararlarının yer aldığı, 'Kent Merkezi Alanı Otopark Politika Önerileri' kapsamında ise Pasaport, Alsancak, Çankaya Bölgesi'ne yönelik olarak *"Kent Merkezi Alanı içinde ve onu çevreleyen yollar üzerinde yeni otopark yapımına izin verilmemelidir."* kararının yer aldığı görülmektedir.

Bir diğer plan belgesi olan LOPI kapsamında ise Alsancak İç Kordon Bölgesi için 'Süper Zon' yani 'Düşük Emisyon Bölgesi' oluşturulması önerilmekte, *"Bu sayede kent çekirdeği içerisindeki taşıtların kendi içerisinde yolculuklarının düşük emisyonlu taşıtlarla gerçekleştirilmesi, buna karşılık olarak transit geçişlerde kent çekirdeği yerine zon dışındaki yolların kullanımının sağlanması hedeflenmektedir."* ifadelerine yer verilmektedir.

Dolayısıyla, Kordon'a yeraltı otoparkı yapılmasına ilişkin karar İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yürürlükteki plan belgeleriyle, bu planlar kapsamında üretilen ulaşım politikalarıyla ve belirlenen vizyonla çelişir niteliktedir. Yürürlükteki plan kararlarıyla çelişen uygulamalar planlama sistematığının bütünlüğünü zedelemekte ve kurumsal tutarlılığı tartışmalı hale getirmektedir.

Kordon, İzmir'in en önemli kamusal açık alanlarından biridir. Kıyılar ise anayasal olarak kamunun ortak kullanımına açık olup özel mülkiyete ve ayrıcalıklı kullanıma konu edilemez. Bu bağlamda, yeraltı otoparkı inşaatı sürecinde gerçekleşecek uzun süreli kazı çalışmaları; yeşil alanın geçici ya da kalıcı kaybına, bitki dokusunun zarar görmesine ve alanın kamusal kullanımının kesintiye uğramasına sebep olabilir. Otopark işlevi ise yalnızca inşaat sürecinde değil, sonrasında da alanın kullanım biçimini ve kamusal niteliğini dönüştürme potansiyeli taşımaktadır. Ayrıca söz konusu müdahalenin dolgu bir zemin üzerinde gerçekleştirilecek olması, körfez ekosistemi ve kıyı güvenliği açısından teknik ve çevresel risklerin bütüncül biçimde değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Kordon'a yeraltı otoparkı yalnızca bir mühendislik yatırımı değil, İzmir'in en önemli kamusal alanlarından biri üzerine ulaşım planlama ilkeleri ve ulaşım politikalarında bütüncüllük göz ardı edilerek söylenmiş bir söz niteliğindedir. Kente yapılması planlanan tüm müdahalelerin bilimin ve tekniğin ışığında yapılması gerekmektedir. Aksi halde hatalı müdahaleler birbirini doğuran bir yapıya dönüşmekte ve dönüşü olmayan uygulamalara yol açmaktadır.

Tüm bu hususlara ek olarak, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil TUGAY 07.11.2025 tarihli röportajında, o dönem basına İzmir Ticaret Odası'nın projesi olarak yansıyan 4.000 araçlık yeraltı projesi ile ilgili olarak “Şehir merkezine otopark yapmak daha fazla aracın merkeze gelmesi anlamına gelir; biz ise tam tersini istiyoruz.” söyleminde bulunmuştur¹. 29.09.2025 tarihinde basına yansıyan bir başka haberde ise “şehir merkezini trafikten arındırmak istediklerini” ifade eden TUGAY, “araç kullanımını azaltmak ve bisiklet kullanımlarını artırmak amacıyla çeşitli noktalarda trafik kısıtlamaları planladıklarını” belirtmiştir².

Bu açıklamalar kent merkezinde özel araç kullanımını azaltmayı ve ulaşım politikalarını sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda şekillendirmeyi esas alan bir yaklaşımı ortaya koymaktadır.

Ancak bugün gündeme gelen yeraltı otoparkı projesi, söz konusu söylemlerle uyumlu bir yönelim sergilememektedir. Kısa bir zaman dilimi içerisinde aynı konuya ilişkin farklı politika sinyalleri verilmesi, planlama yaklaşımının tutarlılığı açısından soru işaretleri doğurmaktadır. Oysa kentin gelişimine yön veren plan belgelerinde ortaya konan kararların sistematik biçimde uygulanması, bu tür çelişkilerin ortaya çıkmasını engelleyecek temel güvencedir.

Son olarak, 08.10.2024 tarihli, <“Fırtına” Kamusal Alana “Bariyer” Olmamalıdır!> başlıklı basın açıklamamızdan alıntılanmak isteriz:

“İzmir denince ilk akla gelen mekanlardan biri olan, İzmirli yurttaşların ve kentin toplumsal yaşam kültürünü de yansıtır şekilde kendini var eden 'Kordon'a yapılacak müdahalelerde olabildiğince büyük bir hassasiyet göstermek gerekmektedir. Kordon, kentin deniz ile bağ kurduğu, kamusal bir sosyalleşme mekanı olarak yürüyüş, oturma, eğlence ve dinlence kullanımlarına olanak sağlamaktadır. Kordon'a yapılacak herhangi bir müdahalede bu kullanımların, kentin ve kentlinin deniz ile bağının nasıl etkileneceği değerlendirilmek zorundadır.”

Konunun Kordon'un kamusal niteliğinin korunması, alanın sit statüsünün planlama kararlarında belirleyici olması, ulaşım planlama ilkeleri ve katılımcı bir süreç yürütülmesi başlıkları çerçevesinde yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu yaklaşım, İzmir'in planlı gelişimi ve kamusal yararın gözetilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Kamu yatırımlarının planlı, tutarlı ve kamu yararını önceleyen bir anlayışla yönetilmesi esastır. Yürürlükteki plan kararlarıyla çelişen ve tartışma yaratan bu tür yatırımlara kullanılması planlanan bütçenin, kentin daha öncelikli ve kronik sorunlarının çözümüne ayrılması gerekliliği vurgusu ile kamuoyuna saygıyla duyururuz.

TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi

(1)(Kaynak: <https://www.yenibakishaber.com/yeni-bakisin-sorularini-yanitlayan-izbb-baskani-tugay-otopark-yapmak-yoğunluğu-artirir>)

(2)(Kaynak: <https://www.erhangulenc.com/tugay-acikladi-izmir-sehir-merkezin-arac-yasagi-gelior/2105/>)