

# Dönüşemeyen ve Kimlik Bulamayan Kent: İzmir

Beril ÖZALP

**Ü**rkütücü ve karamsar bir başlık olduğunu düşündüğünüze eminim ilk okuyuşta. Ancak, İzmir kentinde 16 yıldır yerel yönetimde görev yapan bir şehir plancısının, mekansal, kültürel, ekonomik potansiyel, doğal ve tarihi olanakların bu derece yoğun var olduğu bir kentte yıllardır- hani derler ya taş üstüne taş konamamasından- düştüğü **hayret ve şaşkınlık** olarak dillendirmek de mümkün bu başlığı.

Geçmişten günümüze bir sorgulama ve değerlendirme yapılırsa, gerçekten yazık oluyor bu kente. Özellikle de 5216 sayılı yasa ile yetki sınırları ciddi anlamda genişletilmiş; yerel yönetimlerin planlama vizyonunu artık misyona dönüştürebilecekleri bir süreç yaşanırken, kamuoyunda hala zamanında otoritelerini kullanarak, arazi kullanım kararları ve çevresel değerlerden yoksun, bağımsız olarak çok sayıda üretilen mevzi imar planlarının ne kadarının korunduğu ya da eşik değerleri göz önüne alınarak kentin sadece günümüz koşullarındaki yapılanmasının değil de, uzun erimli planlama süreçlerinin değerlendirildiği bir ortamda, noktasal çözüm önerileri ile polemik oluşturulmaya çalışılması İzmir kentinin önünde ciddi bir engel oluşturuyor.

Kent işte bu nedenlerle dönüşemiyor, kimlik kazanamıyor.

**Ülkemizde nüfus büyüklüğü anlamında 3. sırada bulunan İzmir kenti sosyo ekonomik anlamda ne yazık ki aynı büyüklüğü göstermiyor. Nedenleri mi?**

- *Gediz, Bakırçay, Nif, Tahtalı gibi güçlü tarım havzalarında ve onlarla bütünleşerek kenti saran yeşil kuşak üzerindeki yoğun ve baskıcı yapılaşma talepleri*
- *Koruma değil, korumama eğilimleri ile çevresel değerlerin yok edilmeye çalışıldığı ve bu tür rant kaygısı taşıyan yaklaşımların kent makroformundaki her tür kullanımda şekillendirilme istemleri*
- *1. derece deprem kuşağı ve aktif fay hattının konumlandığı bir kent olan İzmir'de yerleşimlerin yarısının çöküntü bölgeleri olarak yapılaştığı ve bu anlamda, nüfusun çoğunun günümüz koşullarında gerçekleşecek bir deprem afetinde tehdit altında olduğu gerçekliği*
- *Gecekondu nüfusunun kent içinde yarattığı, marjinal sektör olarak isimlendirilen kayıt*

TMMOB Şehir Plancıları Odası,  
İzmir Şubesi  
Yönetim Kurulu  
Üyesi



İzmir Büyükşehir Belediyesi Arşivi

dışı ekonominin istihdam öngörülerinde ve kent ekonomisinin yeniden yapılandırılması sürecinde yarattığı tehlike

• Ülke genelinde de var olan, İzmir kenti sınırlarında da kendini hissettiren, aynı alana ilişkin planlama süreçlerinde farklı otoritelerin söz sahibi olmasından kaynaklanan planlama sorunları

• 8000 yıllık bir tarihe sahip olan bir kentin bu avantajından yeterince faydalanamaması

• Nazım ve uygulama imar planı süreçlerinde ölçek hiyerarşisinin tersten işlenmesi



İzmir  
Büyükşehir  
Belediyesi  
Arşivi



İzmir Büyükşehir Belediyesi Arşivi

• Ve bence en önemlisi, şehir planlama disiplininin yerel ve merkezi yönetimlerde önemsenme oranının beklentileri karşılayamayacak düzeyde olması.

Bunlar önem sırası arz etmeden ilk olarak aklıma gelenler...

**“Bir şehir plancısının listelenen bu sorunların çözümüne yönelik nasıl bir yaklaşım izlemesi gerekir?”** sorusunun yanıtı, planlama stratejilerinin oluşturulması anlamında her meslektaşımız için farklılık taşımakla birlikte, **sistemik ve stratejik** bir planlama sürecinin **olmazsa olmazları** olarak bilinegelen

• Mekansal, sosyal, ekonomik, kültürel ve çevresel değerlere yönelik kapsamlı bir veri tabanının oluşturulması,

• Sorunsalların tanımının sektörelleştirilmesi

• Amaç ve hedeflerin, kentin mevcut ve olası potansiyelleri göz ardı edilmeden saptanması

• Kavramsal (konsept) bir planlama anlayışından hareketle, nazım imar planının formal sürecinin tamamlanması

• Süreçlerin planın öncesi ve sonrasında etaplandırılarak uygulama süreçlerinin alt ölçeğe referans oluşturacak bir biçimde garanti altına alınarak tariflenmesi, bir anlamda ölçekler arası oluşabilecek olası karmaşanın böyle bir evrendirme süreci ile engellenmesi, kaçınılmaz süreçlerdir.

**İzmir kentindeki planlama süreçlerine dönüp baktığımızda, kent için her dönemde önem taşıyan -bir anlamda kentin demirbaşları diyebileceğimiz- vazgeçilmezler göze çarpmaktadır.**

• **Alsancak Limanı, Türkiye'nin iş hacmi ve ihracat açısından en büyük limanıdır.** Ege Bölgesi'nin konteyner elleçleyip depolayabilen tek limanı olması önemini daha da arttırmaktadır. Limanda kargo, ro-ro, dökme katı ve dökme sıvı konteyner gemilerine hizmet veren 3400 m. uzunluğunda 24 adet rıhtım mevcuttur. Limandaki 2959 metre rıhtım uzunluğunun 1415 metresi konteyner molü rıhtım uzunluğudur. Liman sahası 902.000 m<sup>2</sup>, derinliği ise (-7 ile -13 m.) arasındadır. Limanın konteyner stoklama kapasitesi,

266.000 TEU/yıl, yük elleçleme kapasitesi ise 5.551.000 ton/yıldır. **Gerek kara, gerekse demiryolu ulaşımı ile İzmir'e taşınan ürünler İzmir Limanı aracılığı ile dış dünyaya açılmaktadır. Yıllarca tarımsal hammadde ihracı yapan liman çevresi, bu süreç içinde küçük işletme, depo ve antrepolarla dolmuş, küçük kuruluşlar zamanla büyüyerek büyük sanayi kuruluşları halini almıştır.**

• **İzmir'in, ülkemiz ve Ege Bölgesi sanayi kuruluşları içindeki payı önem taşımaktadır.** Ülkemizdeki en büyük 500 sanayi kuruluşunun %10'u; Ege Bölgesi'ndeki sanayi kuruluşlarının yaklaşık yarısı İzmir'de bulunmaktadır. Sanayi kuruluşlarının burada toplanmasında en önemli etken, var olan havzaların zengin tarım potansiyeli, İzmir'in bu ürünlerin toplanıp dağıtıldığı canlı bir ticaret noktası olagelmesi ve kentin bu ticari canlılığını gerek yurt içi pazarlar ve gerekse yurt dışı pazarlar açısından sürdürerek, zeytin, incir ve üzüm gibi çok değerli tarımsal ürünlerin yıllarca Avrupa pazarlarına bu limandan taşınmış olmasıdır. Sanayi kuruluşlarının İzmir'de toplanmalarının bir başka nedeni, ulaşım olanakları açısından olumlu bir konum sergilemesidir. İzmir; Bakırçay, Gediz, Küçük ve Büyük Menderes havzalarının batıdaki bitim noktasıdır. Kara ve demiryolu ulaşımı iç bölgeleri İzmir'e bağlamakta ve bu ulaşım yapısı nedeniyle İzmir bir merkez kent rolünü üstlenmektedir. **Kentin sanayi açısından yoğunlaşmasının diğer bir önemli nedeni de, büyük bir pazar olmasıdır. Uzun yıllar Batı Anadolu'da önemli bir nüfus birikim noktası olan İzmir, bu özelliği ile önemli bir pazar noktasıdır ve pek çok sanayi kuruluşu bu nüfus kitlesine özellikle gıda üretimi sağlamak üzere, yakın çevrede kurulmuşlardır.**

• İzmir kenti farklı türlerde turizm odaklarından oluşmakta ve bu odaklar sıkça çakışarak güçlü potansiyel alanlar ve ortak eylem alanları oluşturmaktadır ve bu anlamda, turizm anlayışının dünyada giderek değişmesi sonucu turizmin çeşitlendirilmesine olan ihtiyaç, alternatif turizm imkanlarının geliştirilmesi için organizasyon, altyapı ve hizmet kalitesine özel bir önem verilmesini gerektirmektedir. Turizmin çeşitlendirilmesi

yönünde geliştirilen yeni projelerle, turizmin daha fazla renklendirilmesi ve ülkenin yılın 12 ayında değişik etkinliklerle yerli ve yabancı turistleri çeken bir tatil merkezi haline getirilmesi, böylece turizmin tüm yıla yayılmasının yanı sıra, bölgelerarası dengenin kurulması amaçlanmalıdır. Türkiye, yalnızca deniz/kum/güneş ülkesi olarak sıradan bir turizm "destinasyonu" olmaktan çıktığında ve sahip olduğu büyük turizm potansiyelini değişen dünya turizm eğilimlerine göre tasarladığında, bu sektördeki gerçek yerini alacak bir durumdur. Ege ve özellikle İzmir önemli bir termal potansiyele sahiptir ve dünya turizminde termal ve sağlık turizmi, hızla büyüyen bir pazar durumundadır. Özellikle Avrupa ve Kuzey Amerika'nın yaşlı nüfusu kış aylarını ılıman Ege kıyılarında geçirme eğilimine getirilmelidir. **Kentin sahip olduğu turizm çeşitleri; doğa, sağlık-termal-kaplıca, kültür-tarih-arkeoloji, inanç, kıyı-güneş-kum-yatçılık, konaklama, kongre, fuarcılık-yerel festival-şenlikler, ikincil ve üçüncül konutlar-günübirlik, kampçılık-yaylalar olarak listelenebilir.**

• **Kenti kuzeyden güneye doğru saran yeşil bir kuşağın varlığı da yapılaşmayı sınırlayıcı bir etki yaratmaktadır.**

Kentin potansiyellerini doğru değerlendirmek, ancak çok disiplinli bir takım çalışması ile mümkün olabilir. Kentin farklı aktörlerini ortak bir platformda bir araya getirmek, ortak bir akıl oluşturarak planlama sürecini başlatmak ve son-

**Kentin sanayi açısından yoğunlaşmasının diğer bir önemli nedeni de, büyük bir pazar olmasıdır.**



İzmir Büyükşehir Belediyesi Arşivi



landırmak kaçınılmaz olmalıdır. Bu dayanışma, özellikle merkezi ve yerel yönetimlerin hem kendi kurumsal yapılanmalarında, hem de kendi aralarında olması gereken iletişim ve işleyiş süreçlerinde mutlaka sağlanmalıdır.

**İzmir kentinde günümüze dek bu potansiyelleri değerlendirmek amaçlı birçok proje girişimi başlatılmıştır.**

Bu projelerden en önemlisi, 2001 yılında uluslararası bir fikir yarışmasından hareketle başlatılan ve ödül alan 9 projenin sentez edilerek, uygulanabilir bir plana dönüştürülmesine ilişkin **Yeni Kent Merkezi planlama sürecidir** ki, **“Ortak Akıl”** olarak isimlendirilen ve her kesimden aktörlerin katılımından oluşan Danışma Kurulu ile kurumsal ve örgütsel temsiliyet sağlanmıştır. Ancak, zaman içinde yapılan **“gerekli ya da gereksiz”** revizyon süreçleri ne yazık ki, bölgenin planlama anlamında kente kazandırabileceği değerleri sürekli ertelemiş ve hala ertelemektedir. Bu duruma eklenen yargı süreci ise, yatırımcılar için tam bir kaos ortamı doğurmuştur.

Bu projenin temel hedefi, Karşıyaka Turan, Salhane, Konak-Alsancak Liman Gerisini kapsayan yaklaşık 550 hektarlık planlama alanını “geçilen yer değil, gelinen yer” haline getirmek olmuştur. Bu amaçla, çok fonksiyonlu ve karma kullanım içerikli bir planlama anlayışının öne çıkarıldığı, kıyı bandının turizm sektörüne yönelik yatırımlara ayrıldığı; Salhane bölgesinin ise geleneksel merkez Kemeraltı ve mevcut merkez Alsancak ile bütünleşen Yeni Kent Merkezi olarak tanım-

landığı ve bu bütünleşmenin koruma değerlerinin baskın olarak göze çarptığı liman arkasından yapılandırıldığı bir bölgeleme ile oluşturulan arazi kullanım kararları benimsenmiştir.

Özetle, arazi kullanım kararları bu bölgenin yeni bir kent merkezi olarak İzmir’e yeniden kazandırılması amacıyla turizm ve ticaret sektörlerini öne çıkararak bir anlayışla geliştirilmiştir. Bu sektörlerin öne çıktığı kentsel alanların kullanıcıları arasındaki beklenen nitelik farkı, yer seçimi kararlarında etkin olmuş; arazi kullanım kararlarının üretilmesinde farklı profillere sahip kullanıcıların farklı kentsel mekanlarda yoğunlaşması tercih edilmiştir.

Açık alan sorunu ve yapılaşma koşullarında da farklı bir planlama anlayışı öne çıkmaktadır. İzmir kentinde egemen olan “bitişik düzen” yapılaşma karakteri, kıyı alanlarının gerisinde kalan kentsel alanı görsel olarak denizden koparmakla kalmamış, deniz yönünden gelen hava akımlarının daha içerilere ulaşmasını engelleyen bir sonuç doğurmuştur. Bu durum aktif yeşil alan eksikliğiyle birleşerek kentin günümüzdeki en önemli sorunlarından birisini oluşturmaktadır. İzmir soluk almakta büyük güçlükleri olan bir kent durumuna gelmiştir.

Kent merkezi olarak planlanan bir bölgede, yapı yüksekliğini sınırlamanın çok fazla bir anlamı yoktur, ancak sağlıklı bir kentsel gelişme için yapının zeminde kapladığı alanın olabildiğince sınırlanması gerekmektedir.

Bu kabullerle, kentin denizle ilişkisini büyük ölçüde sınırlayan kıyıdaki eski yapılaşma karakterine yeni kent merkezinde son verilerek plandaki yapılaşma koşullarıyla taban alanı kullanımı olabildiğince kısıtlanarak, uygulama imar planında yapının parsel sınırına yaklaşma mesafeleri belirlenmiş ve açık alanların yaygınlığı sağlanmıştır.

Arazi kullanım kararları ile yaratılan farklı eksenler ile mekansal ve boyutsal olarak kentsel dokuda bütünlüğün ve sürekliliğin kurulması sağlanmıştır.

Sadece bir şehir plancısı olarak değil, bir kentli olarak heyecanla bu projenin saf ve belli temellere oturan kesitine dönüştürülmesini ve öncelikle bu bölgenin kimlik bularak İzmir’deki diğer dönüşümleri tetikleyeceği süreci beklemekteyim.



İzmir Büyükşehir Belediyesi Arşivi

### **Kentin turizm potansiyeli acaba ne kadar öne çıkarılmaktadır?**

Koruma kavramının yasa ve yönetmeliklerle ve sit kararları ve bu eşiklerin planlara yansıtılması ile kontrol altında tutulmaya çalışıldığı bir gerçektir. Bu amaçla, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nde bu amaçla kurulan birim de bir reform niteliğindedir. Plan ve proje anlamında bir sorun görülmemektedir. Ancak, uygulanabilirlik sermaye ile olasıdır. 8000 yıllık bir tarihe sahip İzmir kentinin UNESCO'nun Dünya Kültür Mirası Listesi'ne girecek hiç mi tarihsel değeri bulunmamaktadır? Uluslararası organizasyonların bu olanaklarından faydalanmak neden hala gündeme alınmamaktadır?

Aynı şekilde, ulaşım planlamasının bir bütünsellik içerdiği iddia ediliyor ise de, bugün İzmir kentindeki trafik kaosu gerçeği kaçınılmazdır ve çözümlenmesi için dünyadan örnek vermek gerekirse, sadece otobüs güzergahlarının rasyonel kullanılarak mükemmel işleyen bir kitle ulaşım sisteminin yaratıldığı Brezilya'nın Curitiba

kenti mutlaka örnek alınmalıdır. Körfezin iki yakasını köprü veya tüp geçit ile birleştirmekten çok daha uygulanabilir ve fayda-maliyet analizi yapıldığında son derece ekonomik ve sürdürülebilir geliştirilebilir bir alternatif olduğu ortaya çıkacaktır.

Kent bu kısıtlı vizyonlara sıkıştırılmamalıdır. Uluslararası kimlik oluşturulması gerçekliğinin EXPO adaylığı gibi önemli bir süreçte kaçınılmaz olduğu net bir şekilde ortadadır. Dönüşümün önünü tıkayanlar, işte bu gerçekliği göremeyen ve farkındalığına varamayan tüm aktörlerdir. "Feasible allocation of resources & potentials" planlamada temel hedefimizdir; yani kaynak ve potansiyellerin etkin kullanımı. İzmir'de çözüme giden yol kesinlikle budur.

### **Kaynakça**

İzmir İli Turizm Envanteri  
İzmir Valiliği Web Sitesi

**Kaynak ve potansiyellerin etkin kullanımı. İzmir'de çözüme giden yol kesinlikle budur.**



**Tolga Çilingir, "hip hop dünyası" İzmir-Turan, 2003**