

GİRİŞ

Değişimin çok yönlü ve hızlı yaşandığı, rekabetin keskinleştiği ve buna bağlı olarak belirsizliklerin arttığı yeni bir yüzyıldaız. Avrupa Birliği ve küreselleşme birçok riskler doğurmakla beraber, yeni fırsatlar da sunmaktadır. Böyle bir dönemde, İzmir'in ekonomik, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını öncelikle belediye hizmetleri ölçeğinde rekabetçi bir modelle ortaya koymak ve tartışmak gerekir. Bu modelin amacı; kendini yenileyen, büyüyen, zenginleşen, refahı paylaşan, AB ve küresel ölçekte rekabet edebilen ve bilgi toplumuna dönüşümün altyapısını kurmuş ve sosyal sermayesini zenginleştirmiş bir İzmir mega-kenti vizyonu ortaya koymaktır.

İzmir mega-kenti bir hedefse, doğal olarak buna ulaşmaya çalışanların amaçlarına dönük programları da olmalıdır. Biz de geleceğe hazırlanırken, herkesçe anlaşılabilirlikte ve netlikte belli hedefleri tartışan ve ona doğru emin adımlarla yürüyen yolcular olacağız.

Hedef

Türkiye Cumhuriyeti 2023 yılında kuruluşunun 100. yılını kutlayacak. Bizler, kurduğumuz Cumhuriyetin başı dik yurttaşları olarak ona uygun bir hazırlık içinde olmalıyız. 85 yıl önce yangınlar içerisinde düşmandan geri aldığımız İzmir'i, tüm dünyaya örnek olacak şekilde Cumhuriyetimizin 100. yılına hazırlamalıyız. Açık ve net hedefimiz budur.

Hedefte sorun yok; fakat İzmir'i Cumhuriyetin 100. yılına hazırlamak için yapılacak çalışmaların neler olacağı tartışma gündemimize bu ölçekte yeni girecektir. Bu ve devamı araştırmalar, bir anlamda uyuyan İzmir'i uyandırmaya yönelik olacaktır.

Cumhuriyetin 100. yılında herhangi bir mahcubiyet yaşamamak, yanlışları düzeltmek, eksiklikleri tamamlamak ve bununla beraber dünyaya örnek olabilecek bir İzmir mega-kentini kurmak için önümüzde küçümsenemeyecek 15 yıl var.

Geçmiş eleştirmeye gerek yok. Kimseyi üzmemek ve zamanı eleştirilerle tüketmekten yana değiliz. Çünkü 100. yıla varmak için kalan 15 yılın herkes için çok önemli olduğunu biliyoruz. Kalan süre sadece iş ve başarı için kullanılacaktır. Çünkü suçlama ve kavga ile nice zamanlar geçti.

Övgü de yok, yergi de

Bu çalışmada; geçmişte İzmir'e hizmet etmiş, başarılı veya başarısız olmuş, merkezi veya yerel yöneticilerin, seçilmiş lider veya partilerin hiçbiri övgü veya eleştiri konusu yapılmayacaktır.

Bununla beraber ileri sürülen görüşlerin hiçbiri, bir partiyi haklı çıkaracak şekilde de düşünülmemiştir. Yer yer rastlanabilecek görüş benzerliklerinin doğruların paylaşılması olduğu düşünülmelidir.

Çalışmalarımızı kamuoyuyla paylaştıktan sonra, öyle sanıyoruz ki, yakın gelecekte Cumhuriyetimizin 100. yılına dönük başka çalışma grupları da aktif hale geçecektir. Bu da İzmir'in geleceği konusunda daha doğru görüşlerin ortaya çıkmasına hizmet edecektir.

Tartışmaların kamuoyunda karşılık bulması, doğal olarak halkın dikkatini çekecek ve asıl karar verici olan İzmirililer, tartışmaları çok daha yakından izleyebileceklerdir.

Kararı kim verecek?

İzmir 2023 yılı hedefine 15 yıllık planlı ve programlı çalışmalarla varacaktır. Projeler ulusal veya uluslararası profesyonellere yaptırılmış da olsa hangi projelerin dereceye gireceğine ve hangilerinin ne kadar alanda uygulanacağına İzmirililer karar verecektir. Daha açıkçası deprem ve EXPO gibi uluslararası büyük organizasyonların her biri hızlandırıcı faktör olarak gündemde olsa bile, hazırlık çalışmalarını profesyoneller yapacak, kararı ise İzmirililer verecektir. Rekabet ve demokrasiden ödün verilmeyecektir.

Kavga yok; geleceğin tartışması yeni başlıyor

Geçen fırsatlar bir yana, Cumhuriyetimizin yüzüncü yılına varmak için önümüzde 15 yıl var. Bunu en iyi şekilde değerlendirmek gerekir. İşte bu çalışmada, kalan son fırsatların neler olduğu ele alınacak, genel olarak iş akış planları yapılacak ve sonuçlar kamuoyu önünde tartışmaya ve İzmirliilerin takdirlerine sunulacaktır.

Küresel gelişmeler, halkın Avrupa Birliği standartlarındaki kentleşme arzusu, deprem ve EXPO gibi büyük organizasyonlar İzmir'in bu haliyle kalamayacağını göstermektedir. İzmirliiler, 1950'den beri oluşturdukları rantı geliştirecekleri formüllerle ya herkesin çıkarına harcayacaklar, ya da küresel sermayenin kârı maksimize etme hedeflerine teslim edecekler. Üzerinde en çok tartışılacak konulardan biri, bu iki seçenek olacaktır ve sık sık gündeme gelecektir.

Yöntem

İzmir'in 2023'e hazırlanması için izlenecek

- Yöntem, öncelikle demokratik olacaktır. Çünkü projelerin seçiminde, mutlaka halkın onayı alınacaktır.

- Ekonomik tercihleri piyasa belirleyecektir, çünkü çalışmalar her türlü yurt içi ve dışı finans ve yatırımcı firmaların rekabetine açık olacaktır.

- Yönetim; şeffaf ve hesap verebilir olacaktır, çünkü her türlü katılım ve denetim mekanizmaları işletilecektir.

Hedef ve yöntem birliği

İzmir mega-kenti, her türlü yerel, ulusal ve uluslararası gelişmelerin olumsuz etkilerinden kendisini koruyabilecek önlemleri alacaktır. Özellikle her konuda akademik öngörülerden yararlanılacaktır. Tüm çabaların ana hedefi, İzmir'i 15 yıllık yoğun bir çalışma sonunda Cumhuriyetin eseri ve geleceğin örnek mega-kenti yapmak olacaktır.

Sivil toplumun misyonu

İzmir mega-kentinin kuruluşu, kentin fiziki yapısının düzenlenmesiyle sınırlı olmayacaktır. Fiziki yapılaşma devam ederken, öte yandan İzmir'in mahalle bazında demografik yapısı çıkarılacak, ekonomik ve sosyal beceriyi geliştirici, bilgi ve görgüyü artırıcı ve uygulama isteklerini destekleyici yoğun eğitim programları uygulanacaktır. Bu etkinliklerde Cumhuriyet'in 100. yıl hedefine katkıda bulunmak iste-

yen sivil toplum örgütlerinden yaratıcı veya tamamlayıcı projeleriyle destekleri alınacaktır. Böylece İzmir'in sosyal sermayesi zenginleştirilmeye çalışılacaktır.

İzmir'in tarihsel misyonu

İnsanlık tarihini değiştiren gelişmelerin öncüsü "yeni model kentler"dir. Tarihte önce kentler doğmuş, sonra da uygarlıklar. Bu basit, fakat bir o kadar da yaratıcılık isteyen kentleşme, geçmişte Mezopotamya, Mısır, Çin, Hint, İbrani, Yunan, Roma-Bizans, İslam ve Batı Uygarlıklarını doğurmuştur. Çağımızda insanlık tarihinin büyük dönüşümleri üzerinde önemle durulmaktadır. Gerçek şu ki, yeni uygarlık, bir kentin kuruluş mücadelesi ile ortaya çıkmaktadır.

İzmir, çok eski çağlardan beri yerleşim merkezidir. Akdeniz'de deniz taşımacılığı başlayınca önemi daha da artmış ve bir liman kenti olmuştur. Eski Mısırlıların ve Fenikelilerin sıkça uğradığı limanlardan biri olan İzmir, İonya Uygarlığı'nın merkez kentlerinden biri olarak, Eski Yunan Uygarlığını etkileyen kentlerin başında gelmektedir. Akdeniz'de deniz ticareti geliştikçe, İzmir limanı biraz daha büyümüştür. Liman büyüdükçe de İzmir, kıyı kenti olmanın yanında, iç karaların denize açılan en büyük kapısı olmuştur.

Tarihin tüm kaynaklarına göre, İzmir'i 5.000 yıldan beri kent yapan en önemli nedenin liman ve liman dolayısıyla gelişen ticaret olduğu kanıtlanmıştır. Bundan da anlaşılmaktadır ki, İzmir'i önemli kılan insanların yapay çabaları değildir; bizzat bu kentin coğrafyasıdır. O nedenle, coğrafyanın sunduğu olanaklar İzmir'i, Akdeniz'in en korunaklı doğal limanı yapmıştır.

Görüldüğü gibi bu olanak yapay değildir; bizzat coğrafyanın İzmir'e yüklediği bir sorumluluktur. O nedenle İzmir tüm Anadolu adına yüklendiği liman ve ticaret merkezi olma sorumluluğundan hiçbir zaman vazgeçemez. Vazgeçmesi durumunda hem İzmir'in, hem de Anadolu'nun önemli kayıplara uğrayacağı kesindir. O zaman, İzmirli karar alıcıların yapabileceği bir şey kalmaktadır. O da tarihin ve coğrafyanın bu kente yüklediği misyona uygun davranarak, İzmir'i Akdeniz'in birinci liman ve ticaret kenti yapmaktır.

Vurgulayarak söyleyebiliriz ki, İzmir tarihin her döneminde işlek ve önemli bir liman ve ticaret kentidir. Liman da, İzmir'in kent kimliğini belirleyen ve hiçbir zaman vazgeçemeyeceği olmazsa olmazdır.

Çözümün tarihsel derinliği

Halk İzmir'i günlük yaşar ve karşılaştığı sorunların hemen çözülmesini ister. Bu isteğinde de haklıdır. Fakat çözümün daha derinlerde ve hiç gündeme gelmeyen noktalarda olduğunu düşünmeye vakti yoktur. Çağdaşlığı uygarlık ölçeğinde kavrayanlar, sorunları kalıcı ve refah yaratan bir temelde çözeceklerse, bunu uygarlık boyutunda düşünmek zorundadırlar.

Bunu gündeme getirirken daha açık bir ifadeyle şunu vurgulamaktayız: İzmir, gelişmesini tamamlamış Batı kentlerinin ekonomik, sosyal ve teknolojik birikimleriyle Akdeniz'in tüm medeniyetlerini sentezlemiş "yeni bir kent modeli"ni yaşama geçirmek zorundadır.

Uzun zamandır İzmir'de bir grup araştırmacıyla yürüttüğümüz "yeni kent modeli" çalışmalarımızda, tarihin birikimlerini değerlendirmeye aldığımız gibi, Batı'yı derinden etkileyen post-modern eleştirileri ve talepleri de dikkate aldığımızı ve yeni senteze bu aşamalardan sonra vardığımızı belirtmek isteriz. Yeni başlamakta olan "Kentler Çağı"nın farkında olduğumuzu da belirtmek isteriz.

Kentlerin karakteri

Dünyayı değiştiren kentler, ya ekonomik karakterlidir ya da güvenlik. Ekonomik karakterli kentleri oluşturan temel öge, öncelikle "kâr"dır. Bu kentlerde hukuku, sosyal yaşamı, kişi hak ve özgürlüklerini, güvenliği, bilim, sanat ve kültürü, felsefeyi, kentsel ve kırsal yaşamın karakterini, sermayenin kârını maksimize etme çabası belirler.

Örneğin, geçmişte Mısır, Yunan, Roma ve Avrupa Uygarlığı'nın doğduğu ve geliştiği kentlerin ana karakteri "ekonomik" niteliklidir. Kuruluşunun ana unsuru sermaye olduğundan bu uygarlıkların yönetim, hukuk, sanat, felsefe, kültür ve din gibi kurumları ekonomik karakterli olmuştur. Buna direnen geleneksel yapılar ise ya tasfiye edilmiş, ya da minimize olmuşlardır.

Bununla beraber söz konusu uygarlıkların doğduğu kentlerde yaşanan isyanlar ve ihtilallerin ana nedeni de, "daha fazla kâr" elde etme arzusudur. Çünkü kenti kuran etkin unsur, büyük sermayedir. Büyük sermaye, kârını artırmaya çalışır-

ken kentin kuruluşuna askerliği, küçük sermayesi, mesleki bilgisi ve emeği ile katılanların ekonomik ve sosyal refahını göz ardı etmiştir. Bu da önemli sorunlar doğurmuştur.

Menfis, Atina, Roma ve Batı Avrupa kentlerinde uzun süren sınıf çatışmalarından sonra refah yavaş yavaş paylaşılmaya başlanmıştır. Refahın paylaşılmaya başladığı dönemler ise uygarlığın duraklama ve yıkılışına rastlamıştır. Çünkü çatışma ve sömürü ile büyüyen sermaye, muhalefet sertleştikçe paylaşmak, paylaştıkça da duraklamak ve çökmekle karşı karşıya kalmıştır.

Güvenlik karakterli kentler

Bu kentlerde ana öge "can ve mal güvenliği"dir. Ticaret ve kâr ancak can ve mal güvenliği sağlandıktan sonra gelişebilmiştir. Çünkü güvenlik amaçlı kentlerde siyaset kâr için yapılmamış; sadece "can ve mal güvenliği" için yapılmıştır. Bunun dışındaki konulara vergilendirme dışında müdahale edilmemiştir.

Kentlerin iç güvenliği, sosyal disiplinle sağlanmıştır. Savaşlar ise genellikle kentlerin dışında yapılmıştır. Kent içi yaşam, genellikle askeri kışlalardan ve savaşlardan arındırıldığı için, yaşam alabildiğine liberalleşmiştir. Mezopotamya, İbrani, İslam ve İslam öncesi Türk Uygarlıklarının doğduğu kentlere bakıldığında, kentlerin kuruluşunda güvenliğin öncelikli olduğu görülecektir.

Güvenlik amaçlı kentlerde de ticaret yapılmıştır. Hatta sırf ekonomik amaçlı kentlerden daha serbest bir ticaret yapılmıştır. Aradaki fark ise faizli borçlanmaları koruyan hukuk düzeninin olmamasıdır. Mısır, Yunan, Roma ve Avrupa'da yüksek faizle ekonomi, kısa sürede çok az sayıda bankerin kontrolüne geçerken, faizin meşru olmadığı Doğu kentlerinde, sınırsız serbestlikte ticaret yapılabilmesine rağmen, ekonomiyi kontrol edecek ve krallara borç verecek zenginler sınıfı oluşmamıştır. Oluştığı dönemler ise kısa süren yıkılış dönemleridir.

Günümüzde kent olarak tanımlanan yerleşim merkezlerinin çoğu kimliksizdir. Bu nedenle de gelişememektedirler. İzmir'in bir kimliği var mıdır, diye sorulacak olursa İzmirliğin çoğuna göre yoktur. O zaman İzmir'in karakteri, geniş bir katılımı ve geleceğe dönük uzun vadeli yatırımlarla net bir şekilde tanımlanmalıdır.

İzmir'in karakteri

İzmir ticaret kenti olabileceği gibi güvenlik kenti de olabilir. Ama tercihini hangisinden yana yaparsa yapsın ya Mısır, Yunan, Roma ve Avrupa ticaret kentleri gibi olacak, ya da Mezopotamya, İbrani, Türk ve İslam güvenlik kentlerinden biri olacaktır.

Kentler ticarete açık olmak zorundadır. Fakat ticaret, tek başına belirleyici faktör olursa, özellikle küreselleşme çağında mega-kentlerin sömürü merkezlerine dönüşmesi önlenemez O nedenle İzmir güvenlik önlemleri alınmış ticaret kenti olacaktır. Bir başka ifadeyle liman merkezli ticaret kenti İzmir, güvenlik ihtiyaçlarını karşılayacak altyapı üzerinde kurulmuş olacaktır.

İzmir, Türkiye'nin siyasi merkezi olmadığına göre tercihini ticari kent olmaktan yana yapacaktır. Bu nedenle İzmir 2023'e, Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanırken karakter tercihini yapmalı ve âdi suçlara, teröre ve dış saldırılara karşı korunaklı, güvenlik altyapısı tamamlanmış gerçek bir liman ticaret kenti olmalıdır.

Dünyanın farklı kentlerinde yaşanan buhranlar gelecekte İzmir'de de yaşanabilir. O nedenle kentin yenilenmesi sırasında İzmir'in "güvenlik altyapısı tamamlanmış ticaret merkezi" olmasını engelleyici olası gelişmelerin önlemleri alınmalıdır. Şöyle ki;

-Dış saldırılara karşı İzmir'in kolay ve etkin bir şekilde savunulması için ulaşım altyapısının çok güçlü ve seri olması,

-İç güvenliğin sağlanması için, âdi suç ve teröre karşı kent planlarının buna uygun yapılması ve

-Uluslararası büyük sermayenin de aktif olabileceği İzmir'de, kent ekonomisinin önemli unsurlarından küçük sermaye, küçük ve orta boy işletmeler, kırsalın küçük toprak sahipleri ve tüm emekçilerin rekabet edebileceği ve sosyal sermayesini zenginleştirici ekonomik ve sosyal alt yapı, "kentin yenilenmesi" aşamasında mega-kent ölçeğinde yeniden planlanmalıdır.

Mevcut İzmir

Akdeniz, Türk Gölü iken İzmir Akdeniz'in birinci kentiydi. Akdeniz havzasında Osmanlı ile beraber İzmir de geriledi. Son yüzyıla kadar önemini korudu. Çünkü İzmir, üç kıtada yer alan Osmanlı'nın ikinci büyük kentiydi. Ankara başkent olunca hızla büyüdü ve İzmir üçüncü kent oldu.

Son yıllarda İzmir'i zorlayan üç-dört il var, bu böyle devam ederse gelecek 5 yılın sonunda İzmir beşinci kent de olamayabilir. Çünkü İzmir; imar, ulaşım, yol, kaldırım, su, yağmursuyu, atık su, kanalizasyon, katı atık, kimyasal ve biyolojik kirlenme, liman, konut, doğalgaz, sığınak, deprem, kent güvenliği, çarpık kentleşme, göçün karşılanması, tarihsel doku, hal, pazar yeri, yeşil alan, otopark, eğlence ve oyun alanları, temizlik, tuvalet, doğalgaz, hava kirliliği, körfez, fuar, otogar, metro, hafif raylı taşıma, demiryolu, deniz ve hava ulaşımı, iş merkezleri, tarım alanları, sanayi siteleri, spor alanları, engelliler, sokak çocukları, sivil savunma, yangın riski yüksek ev ve iş yerleri, evsizler, huzurevleri, misafirhaneler, hayvan ve bitki türlerinin koruma altına alınması, hastanelerin yerleri ve çevresi, cami, kilise, havra, cem evleri, mezarlıklar, hapishaneler, kurban kesim yerleri, işsizlik, sanayi ve ticaretin geri kalması, yatırım yapılamaması, her türlü kültürel faaliyetlerin eksikliği, kent merkezli ulusal ve uluslararası basın-yayının, iletişim sektörünün güçlendirilmesi, turizm, tüm ilk, orta ve yüksek okulların durumu ve benzeri sorunlarla uğraşmaktadır.

Gelecek perspektifi

Avrupa Birliği'ne girme hazırlıklarını tamamlamak için yoğun çaba gösteren Türkiye'nin mevcut şehir hayatı ile AB'ne giremeyeceği açıktır. Çünkü Türkiye, Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı sözleşmesini imzalayalı yıllar oldu. Atılan imzanın gereği mutlaka yapılacak ve şehirlerin çehresi değişecektir.

Az önce saydığımız imar, ulaşım, yol, liman, kaldırım, konut, kanalizasyon, su, yağmur suyu, doğal gaz, sığınak, deprem, kent güvenliği, yeşil alan, otopark ve benzeri çözüm bekleyen sorunlar, İzmirliilerin "uygar kent yaşam" isteğine olumlu yanıt verebilecek şekilde çözülebilir mi, sorusu yakın zamanda olumlu yanıtını bulacaktır.

Yaşanan kentsel sorunların günöbirlik çözümü olamayacağı gibi birbirinden bağımsız ayrı çözümleri de olamaz. Çünkü bir sorun ileri teknolojilerle çözüls

bile, ikinci veya üçüncü sorunun çözümü sırasında önceden yapılanlar, tekrar yıkılmakta ve yeni sorunlar ve maliyetler çıkarmaktadır. Bunun yerine, 1853-1868 yılları arasında 15 yıl Paris Belediye başkanlığı yapmış Baron Haussmann'ın Paris'te yaptığı yenileme faaliyetinin yöntem olarak daha adaletlisini ve teknoloji olarak da daha ilerisini kullanmak gerekir. Böyle bir yaklaşımla İzmir'i 15 yılda, yaklaşık 150 yıllık bir gecikmeyle de olsa, kapsamlı bir kent yenileme çalışmasıyla dünya mega-kentine dönüştürmek zor olmasa gerek.

İzmir'in başlatacağı çalışmalar 1850'li yıllardan çok daha farklı olacaktır. İzmir yeniden yapılırken, geleceğin örnek model mega-kenti olacaktır. Paris yılda ortalama 36 milyon turist alıyorsa, İzmir bundan daha fazlasını alacak şekilde inşa edilecektir. İzmir, 2023 yılında dünyanın en iyisi olma amacına ulaşmak için imkanlarını sonuna kadar kullanacaktır.

Değişimi zorlayan nedenler

- Küresel gelişmeler ve
- AB projeksiyonu, Türkiye'yi değişime zorluyor.
- Kırsaldan kente devam eden göç dalgaları,
- Türkiye'nin genç ve çalışkan nüfusu,
- İzmir'in çarpık yapısı,
- Deprem faktörü
- İzmirliilerin rafine olmuş zevkleri,
- Kentlileşme bilincinin gelişmesi,
- Yeni yasal düzenlemeler,
- Çözüm bekleyen birikmiş yüzlerce sorun,
- Küresel sermayenin cazip noktasal yatırım talepleri ve
- EXPO, Olimpiyatlar, Dünya Kupası, Avrupa Futbol Şampiyonası, Akdeniz Oyunları gibi büyük organizasyonları yapabilecek altyapıyı kurmuş il olma hazırlıkları...

EXPO 2015'i İzmir'in alamaması moralleri bozmamalıdır. Gelecek yılları iyi değerlendiren özellikle İzmir Büyükşehir Belediyesi ve yerel yönetimin güçlendirilmiş diğer yönetim birimleri, İzmir'in küçük 2017 veya büyük EXPO 2020'yi alması çok

yüksek bir olasılıktır. Yakın gelecekte İzmir'de öyle gelişmeler yaşanacak ki, henüz organizatör ülkeleri belli olmayan;

- 2016 (veya 2020) Avrupa Futbol Şampiyonasını,
- 2017 Akdeniz Oyunlarını,
- 2018 (veya 2022) Dünya Kupasını,
- EXPO 2017 veya 2020'yi ve
- 2020 (veya 2024) Olimpiyat Oyunlarını yapabilecek hale gelecektir.

İzmir mega-kenti öyle yenilenecek ki, söz konusu organizasyonların yapılması durumunda bile, sembol niteliğindeki sanat eserleri dışında bir yatırımın yapılmasına gerek kalmayacaktır.

Adı geçen organizasyonların İzmir'de yapılması ancak

- Halkın yüksek ve demokratik katılımı,
- Piyasanın rekabetçi yapısı,
- Profesyonellerin yaratıcı projeleri,
- Karar alıcıların ciddiyeti,
- Yönetimin hesap verebilirliği ve
- Hiçbir zaman eksik olmaması gereken motivasyonun yanında;
- İzmir'i yenileme ve büyütme amaçları ve hedefleri,
- Kent sakinlerine, Türkiye'ye, bölge ülkelerine, AB'ye ve dünyaya

sağlayabileceği faydalar... gerçekçi olmalıdır. O nedenle bundan sonraki organizasyon talepleri çok daha ciddi olacaktır. Yakın gelecekte İzmir'in yeni hedeflerini İzmirliyle paylaşabilen ve kararlaştırabilen yeni yönetim, değişimin temposunu ve gönüllü katılımını artıracak ve süresini kısaltılacaktır.

Yüksek temponun doğuracağı sonuçlar ne olursa olsun;

- İzmir mega-kentinin kuruluşunda izlenecek yöntem demokratik olacaktır. Çünkü projelerin seçiminde, mutlaka halkın onayı alınacaktır.

- Ekonomik tercihleri piyasa belirleyecektir. Çünkü çalışmalar her türlü yurt içi ve dışı finans ve yatırımcı firmaların rekabetine açık olacaktır.

- Yönetim; şeffaf ve hesap verebilir olacaktır. Çünkü her türlü katılım ve denetim mekanizmaları işletilecektir...

Koşullar sözü edilen ilkeleri zedelememeli, tavize zorlamamalı, rantın halk-kamu-özel sektör arasında dengeli bir şekilde paylaşımını engellememelidir.

Hiçbir konuda eleştiri yapılmayacağı gibi EXPO 2015'in alınmaması da bu kitapta eleştiri konusu olmayacaktır. O nedenle gündeme getireceğimiz nokta, eleştiriden çok; teselli olacaktır: Çünkü özel yasa hükümleriyle hareket etmeyi planlayan EXPO yönetiminin, kamu kaynaklarını israf etmemesi zayıf bir olasılıktı. O nedenle EXPO'nun alınmaması olası savurganlığı önlemiştir.

Çok daha önemli olan ama fazlasıyla speküle edilen deprem ise her koşulda kentlerimizin yenilenmesini gerektiren öncelikli faktör olmalıdır. Depremün ülkeyi ne kadar yakından ilgilendirdiğini bilmemize rağmen, Allah'ın koruyuculuğuna yanlış itikat ettiğimizden, çaresiz bakışlar sergiler halde, adeta sonumuzu bekler durumdayız.

İzmir'in felsefesi

İzmir; rekabetçi, çoğulcu, açık, demokratik, laik, sivil toplumu güçlü, yardımlaşmacı ve dayanışmacı güvenli bir kent olacaktır. Ekonomik taleplerin belirleyici olacağı yeni İzmir projeksiyonu ile aynı zamanda sosyal adaletçi bir yaklaşımla, refahı önce İzmir, Aydın ve Manisa'ya, sonra da Ege ve Türkiye'ye yayacaktır. İzmir; güvenlik altyapısı tamamlanmış, âdi suçlara, teröre ve dış saldırılara karşı korunmuş gerçek bir ticaret kenti olacaktır. Hiçbir olağanüstü durum veya hızlandırıcı faktör İzmirli felsefelerinden saptıramayacaktır.

İzmir'in sorunlarına yaklaşım modeli

İzmir'in sorunları iki şekilde ele alınacaktır:

-Birincisi "acil eylem planı" kapsamında mevcut İzmir, önemli bir harcama yapılmadan en iyi şekilde yönetilecektir.

-İkincisi ise "İzmir'i yenileme" çalışmalarında tüm sorunlar İzmirlilerin seçimini yaptığı şekilde yeniden ele alınıp çözülecektir.

Acil eylem planı;

-Acil ulaşım,

-Acil otopark,

-Acil güvenlik,

- Acil deprem,
- Acil sivil savunma,
- Acil yoksulluk,
- Acil temizlik,
- Acil temiz su,
- Acil kültür,
- Acil sanat,
- Acil turizm,

-Acil yeşil alan... başlıkları altında ele alınacak ve Eskimiş İzmir 100 gün içinde yeni modellerle yönetilmeye başlanacaktır.

Toplu taşıma araçlarında yolcuların sigortalanması, toplu taşıma araçlarının yenilenmesi, gemi otoparkları, Kemeraltı'nda tarihi değeri olmayan bazı binalarının istimlak edilip geçici otoparklara dönüştürülmesi, güvensiz noktaların aydınlatılması ve kameralandırılması, binaların depreme dayanıklılık testlerinin yaptırılması, mahallelerde deprem kurtarma ve ilk yardım depolarının kurulması, İzmir Kart, Esnaf Kart, Sosyal Kart, Kültür Kart ve Spor Kart'ın yazılım ihalelerinin yapılması, atık pil, cam, metal, kağıt, yemek atığı gibi katı atık ve kullanılmış sıvı yağ satın alma depolarının kurulması, Anadolu kentlerine ücretsiz turistik gezilerin düzenlenmesi ilk 100 günün icraatlarından olacaktır.

İzmir'in her biri ayrı ilgi ve ciddi yatırım bekleyen yüze yakın sorunu var. Bu sorunlar şimdiye kadar kısmen ele alınmış, her biri için ayrı paralar harcanmış, biri yapılırken daha önce yapılanlar yıkılmak zorunda kalmıştır. Kısacası İzmir yanlış bir modelle hem parasını hem de zamanını kaybetmiştir. O nedenle, İzmir'in yüze yakın her bir sorununu ciddi anlamda çözmek için iki önemli seçeneği vardır:

-Ya her bir soruna ayrı bir bütçe ve ayrı bir zaman ayıracak ki, bu denendi ve hiçbir sorun köklü ve çağdaş standartlarda çözülemedi.

-Ya da tüm sorunları bir arada düşünüp bir defada çözecek.

Maliyet analizleri yapıldığında her bir soruna ayrı ayrı harcama yapmak-tansa, tüm sorunları bir defada ele alıp çözmeyen daha ucuz, daha kolay, daha kısa süreli ve daha uygar bir model olduğu görülecektir. Batı'daki kentlerin oluşma modelleri, ikinci seçeneğin haklılığını kanıtlayacak niteliktedir. O nedenle İzmir'in sorun-

larının köklü ve kalıcı çözümünün ancak ve ancak İzmir'i yenileme kapsamında ele alınacağı kesinlik kazanmaktadır. Bundan dolayı mevcut İzmir, mevcut belediyeçilik anlayışı ile ama daha becerikli bir şekilde yönetilirken, bir yandan da İzmir'in yenileme faaliyetlerinin organizasyonu, proje yarışmaları, finansmanı ve ihaleleri yapılacaktır.

Modelin varsayımları

Uygulanacak yönetim modeli özellikle İzmir'de

- Toplumsal ve siyasal çoğulculuğu destekleyici,
- Ekonomide rekabeti arttırıcı,
- Yeni iş olanakları sağlayıcı,
- İnsan kaynaklarını geliştirici,
- Sosyal olarak yardımlaşma ve dayanışma duygusunu pekiştirici,
- İşbölümünü arttırıcı,
- Sosyal sermayeyi zenginleştirici,
- Bölgesel gelişmeyi sağlayıcı ve
- Belediye hizmetlerinde kalite ve verimliliği arttırıcı olacaktır.

Temel ilkeler

İzmir mega-kentini inşa edecek modelin ilkeleri şunlar olacaktır:

- Kenti ilgilendiren tüm ekonomik, sosyal ve kültürel konuları kapsayan,
- Kenti oluşturan tüm toplumsal kesimlerle diyalog kuran,
- Birçok seçenekle beraber vatandaşlık numarasına dayalı e-anketler ve ücretsiz SMS'ler de dahil İzmirlileri karar mekanizmalarına en yüksek oranda katan,
- Projeler ve yatırımlar konusunda vatandaşın tercihlerinin (e-anket ve ücretsiz SMS) öncelik kazandığı,
- Ekonomide rekabetçi bir piyasa, etkin bir belediye yönetimi ve demokratik sivil toplum örgütleriyle birbirini tamamlayan karar mekanizmalarının işletildiği,
- Kamu hizmetlerinde şeffaflık, denetim, katılımcılık, verimlilik ve İzmirlilerin onayının zorunlu olduğu,
- Büyükşehir Belediyesinin ticari mal ve hizmet üretimine girmeyeceği bir yönetim,
- Kent yönetim politikalarının ana unsurlarından olan yatırım bütçesi planlanırken kaynakların zenginleştirilmesinin zorunlu olduğu,

- Hizmetlerin vatandaşa en yakın birimlerde yapılacağı,
- Genelde Türkiye’de, özelde de İzmir’de sahiplenilen maddi, milli ve manevi değerlerin geliştirilmesine kültürel politikalarla destek verileceği,
- Kentin hayvan, bitki, su ve coğrafi zenginliklerinin korunmasına özen gösterileceği,
- Belediyede iş ortamının iyileştirilmesine çaba gösterilirken her çalışanın, işini kaybetme endişesi taşımadan çalışma yaşamını daha etkin ve verimli bir şekilde sürdürebileceği ve
- Yeni İzmir’in inşası için her türlü yatırımcı firmaya destek olunacağı ve benzeri ilkeler her koşulda göz önünde bulundurulacaktır.

Küresel gelişmeler ve yükselen değerler

Tüm dünyada yükselen değer olarak;

- Demokratikleşme,
- Hukukun üstünlüğü,
- İnsan haklarına saygı,
- Düşünce ve inanç özgürlüğü,
- Girişim özgürlüğü,
- Doğal çevrenin korunması,
- Sosyal sermayenin zenginleşmesi gibi kavramlar genelde Türkiye’de, özelde de İzmir’de diğer ülkelerden çok daha fazla talep edilmektedir. Seçimlere olan yüksek katılım ve elde edilen temsilde adaleti sağlayıcı sonuçlar, bunun en güvenilir kanıtıdır.

Uluslararası mal, hizmet, emek ve sermaye dolaşımı, her alanda oluşan rekabet koşulları, fikir ve sanat hakları ve doğal çevrenin korunması gibi alanlarda benimsenen ölçütler, 2023’e hazırlanan İzmir mega-kentinin kuruluşunda aranan unsurlar olacaktır.

2000 yılında alınan uluslararası karar gereği, 15 yıl içerisinde aşırı fakirlik ortadan kaldırılacak ve dünyanın en yoksul insanların sağlık ve refah düzeyi iyileştirilecektir. Bu taahhüt, 189 ülke tarafından imzalanan Binyıl Bildirgesi’nde ortaya konmuş ve buradan **Binyıl Kalkınma Hedefleri** olarak bilinen zamanla sınırlı sekiz hedef belirlenmiştir:

1. Aşırı yoksulluk ve açlığı yok etmek,
2. Evrensel düzeyde temel eğitim vermek,
3. Cinsiyet ayrımını ortadan kaldırmak ve kadını güçlendirmek,
4. Çocuk ölümlerini azaltmak,
5. Anne sağlığını iyileştirmek,
6. HIV/AIDS, sıtma ve diğer hastalıklarla mücadele etmek,
7. Çevresel sürdürülebilirliği sağlamak ve
8. Kalkınma için küresel bir ortaklık oluşturmaktır.

Binyıl Bildirgesi'ne imza atan 189 devletten kaçını kendi sınırları içinde bu sorunu 2015'e kadar çözecek, onu zaman gösterecektir. Ama söz konusu olan İzmir ise 2015 yılı bitiminde kötü koşullarda yaşayan İzmirli, bitirilecek 950.000 yeni yapıya taşınmış olacaktı. İleride detaylarıyla anlatılacak İzmir mega-kenti bu ve benzeri sorunların çözümü için kurulacaktır.

Bununla beraber küresel gelişmelere paralel ve gelişmeleri Türkiye'nin ve İzmir mega-kentinin lehine dönüştürecek "**küçük bir dünya**" kurulacaktır. Geleceğin yükselen toplumları Çin, Hindistan, Nijerya, Rusya, Meksika ve Filistinlilerin yaşadığı üçer bin yapıdan oluşan kentçikler kurulacak ve bu kentlere ismi geçen devletlerden nitelikli kişiler davet edilecektir.

İlk etapta kurulacak kentçiklerin İzmir mega-kentine ve Türkiye ekonomisine katacağı dinamizm, yeni kentçiklerin kurulmasını tetikleyecektir. Ukrayna, Mısır, Arjantin, Brezilya, İran kentçikleri İzmir'i gerçek bir küresel mega-kent yapacaktır. İç göçte kullanılacak "**İzmir Kart**", yurt dışı başvurularda çok daha fonksiyonel olacaktır.

İzmir mega-kentinin rakipleri

Ekonomik alanda başlayan küreselleşme, giderek yaşamın diğer alanlarını da etkilemeye başlamıştır. Bununla beraber İzmir mega-kenti; Manisa ve Aydın ile birlikte oluşturacağı ortak projelerle Yunanistan'ı her alanda aşmayı hedefleyecektir. Bu projeler incelendiğinde görülecektir ki, İzmir mega-kentinin ilk başarısı Manisa ve Aydın ile ortak projeler çerçevesinde Yunanistan ile bölgesel rekabete girmek ve bundan başarı ile çıkmak olacaktır.

Yunanistan'la küresel rekabette ortaklık

Yeni İzmir, mega-kent olacaktır. Bir yandan Yunanistan'la bölgesel rekabet yaparken; diğer yandan küresel pazarlarda da Yunanistan'la bazı konularda güç-birliği yapacaktır. Bu ortaklık her iki ülkenin de yararına sonuçlar doğuracaktır. Benzer tarım ürün çeşitliliğine sahip iki bölgenin, küresel rekabete ortak projelerle katılmaları sürpriz olmayacaktır.

Daha açık bir ifadeyle İzmir mega-kenti bölgesel düzeyde Yunanistan'ın rakibi; küresel pazarlarda ise ortağı olacaktır. Bu hem İzmir, Manisa ve Aydın'ın hem de Yunanistan'ın çıkarınadır. Örneğin Akdeniz ülkelerinde üretilen birçok tarım ürünü bazen İtalya, bazen de İspanya engeline takılabilmektedir. Oysa İzmir ve birlikte hareket ettiği iller ile Yunanistan, ortak pazarlar ve borsalar oluşturabilirler ve fiyatların oluşmasında çok daha etkin olabilirler ve daha çok kazanabilirler. Şimdiye kadar yapılamayan birçok işbirliği, bundan sonra yapılabilecektir.

Eski hedeflerle İzmir mega-kenti kurulamaz

İzmir Büyükşehir Belediyesinin hazırladığı 2017 Stratejik Planı ile 2030 Nazım İmar Planı, İzmir'in sorunlarını çözemez. O nedenle yeni dönemde, hem Stratejik Plan hem de Nazım İmar Planında ciddi tadilatlar yapılacaktır. Bu tür tadilatlar, çok iddialı projelerde bile yapılabilmektedir. Örneğin, Avrupa Birliği 2000 yılında belirlediği Lizbon Stratejisini, Mart 2004'de değiştirmek zorunda kalmıştır. Benzer durumun İzmir için de yapılması gerektiğini söylemek, eleştiri veya karalama sayılmamalıdır.

Avrupa Birliği'ne katılım sürecinde İzmir

3 Ekim 2005 tarihinde tam üyelik müzakerelerinin başlamasıyla birlikte, Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerde yeni bir dönem başlamıştır. AB'ye katılım süreci; hukukun üstünlüğü temelinde, uzun dönemli ve karşılıklı yarar ilkesi doğrultusunda, akılcı bir yaklaşım içinde yürütülecektir.

Katılım süreci;

-Türkiye'nin gelişmesinin hızlandığı,

-Hem yurt içinde hem de AB ortalamalarına göre gelişmişlik farklılıklarının azaldığı,

-Kapsamlı bir yenilenme ve reform sürecinin yaşandığı bir dönem olarak değerlendirilecektir. Bu sürecin sonunda, İzmir mega-kenti, ekonomik ve sosyal standartlarda AB'yi "yakalamış" ve 2023'e gelindiğinde de "geçmiş" bir mega-kent olacaktır.

AB'ye üyelikte, ülkemizin sahip olduğu tarihsel birikimi, ekonomik potansiyeli, kültürel zenginliği, genç nüfusu ve enerji terminali konumu ve benzeri nedenler etkili olacaktır.

Hazırlık sürecinde Türkiye'nin artıları hem AB'nin hem de ülkemizin gelişmesi için önemli bir sinerji yaratacaktır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarındaki artış ve kaynak kullanımındaki etkinlik, kesintisiz 7 yıllık büyümeyle sonuçlanmıştır. Bununla beraber AB ülkeleri; pazar genişlemesi, daha rekabetçi bir iç pazar ve üretim faktörlerindeki artış nedeniyle Türkiye'nin AB'ye katılımından olumlu yönde etkilenecektir.

İzmir, AB standartlarının neresinde?

Üyelik süreci, ülkemizin ekonomik, sosyal ve siyasal yaşamında köklü dönüşümlere yol açarken, demokrasi, laiklik, hukuk devleti, insan hakları, sağlık, gıda güvenliği, tüketici hakları, sosyal ağların güçlenmesi, rekabet kuralları, kurumsal iyileşme ve çevrenin korunması gibi birçok alanda AB norm ve standartlarına ulaşması, halkımızın yaşam kalitesini yükseltecektir. Bu standartlar AB'ye girsek de, girmesek de gerekmektedir.

Bu süreçte İzmir mega-kentini oluşturmak için strateji geliştirme, programlama, proje havuzu oluşturma, izleme ve değerlendirme mekanizmaları geliştirme gibi alanlarda yoğun çalışmalar yapılacaktır. Her düzeyde ve çok yönlü ilişkilerle sivil toplumlar arası bağlar, farklılık içinde birlik olma anlayışı ile kültürel zenginlik ve hoşgörü güçlendirilecektir.

Belirtmeye çalıştığımız kısa ve öz AB ölçütleri bile İzmir'in, AB sürecine ne kadar ihtiyacı olduğunu göstermektedir.

EXPO 2017 veya 2020 veya İzmir'in işgalden kurtuluşunun yüzüncü yılı olan 2022 hedefi

31 Mart 2008'de, BIE üyesi ülkelerin delegeleri Milano'yu 2015 yılında EXPO'yu düzenleyecek kent olarak seçmişlerdir. İzmir ve Milano arasında yapılan seçimi, İzmir kaybetmiştir. İzmir'in bundan böyle yeni hedefi "**Küçük EXPO**" ise **2017**, "**Büyük EXPO**" ise **2020** olacaktır. İzmir'in işgalden kurtuluşunun 100. yılı olan EXPO organizasyon tarihi ise 2022'dir.

Bilindiği gibi EXPO'nun en önemli amacı, karalaştırılmış bir temadan yola çıkılarak bir dünya fuarı organize etmek ve bunu merkez alan bir kent kimliği yaratmaktır. İzmir, şehircilik standartlarıyla bakıldığında ulaşım, kentsel altyapı, ağırlama hizmetleri, konut ve işyerleriyle, kültürel yaşam olanakları ve daha birçok yönüyle büyük organizasyonları yapabilecek özelliklere şu an sahip değildir. İzmir'in EXPO 2015'i alamamasının gerçek nedeni de budur. Dünyanın birçok ülkesinde kent yenileme veya restorasyonu faaliyetleri İzmirli yerel yöneticilerce zamanında fark edilememiştir. Bundan dolayı kentsel birçok olumsuzluğu yapısında barındıran İzmir, bu görüntüsüyle Milano'nun gerisinde olduğundan, delegelerin yeterli oyunu alamamıştır. "2015'e kadar bu kenti EXPO'ya hazırlarız..." savunusu ise delegasyonca inandırıcı bulunmamıştır.

İzmir-Manisa-Aydın üçgeni uluslararası organizasyonların alanı olabilir mi?

EXPO gibi uluslararası organizasyonların sembol yapıları, Ayasofya kadar olmasa da, İzmir Enternasyonal Fuarından daha uzun ömürlü olacağı kesindir. O nedenle EXPO gibi büyük organizasyonlar, İzmir-Manisa-Aydın'ı birbirine entegre edebilecek bir yerde kurmak çok daha yararlı olacaktır. Örneğin 2.000 hektarlık yerde kurulacak yeni EXPO alanı, düşünülebilen tüm organizasyonların etkinlik alanı olabilir. Bu yapı, İzmir'in içinden taşınacak yaklaşık 500.000 konut ve 200.000 işyeri ve kamu binası için ilginç bir "**çekim merkezi**" olacaktır. Ve İzmir-Aydın-Manisa illerini birçok noktadan birbirine yaklaştıracaktır.

Yeni EXPO'nun olası teması:

İzmir, İlkçağ'dan beri Önasya'nın denize açılan en büyük liman kentidir. Tarihin ilk büyük uluslararası yolu, Asurluların Kayseri'ye kadar getirdiği, daha sonra Perslerin İzmir'e kadar ulaştırdığı Kral Yolu, zamanla Uzakdoğu'nun Baharat Yoluyla da birleşerek İpek Yolu adını almıştır. İzmir bu yolların denizle bütünleştiği en önemli liman kenttir.

Tarih boyunca uluslararası yolların kritik noktasında bulunan İzmir, 2015'e gelindiğinde de Avrupa Birliği ülkelerinin 30.000 km hızlı demiryolu taşımacılık ağının Doğu – Batı bağlantı noktalarından biri olacaktır. İzmir 2015 yılında limanı nedeniyle AB demiryollarıyla Doğudan Batıya doğru inşa edilen Kafkaslar, Uzakdoğu ve Ortadoğu hızlı demiryollarının bağlantılarına entegre olacaktır. Bununla beraber kapasitesi ve derinliği artırılmış Alsancak Limanı ve bunu besleyen

- İpsala – İzmir otobanı ve hızlı demiryolu,
- İstanbul – İzmir otobanı ve hızlı demiryolu,
- Bandırma – İzmir Deniz otobanı,
- Ankara – İzmir otobanı ve hızlı demiryolu,
- Antalya – Denizli – Aydın - İzmir otobanları ve hızlı demiryolu ve
- Uluslararası uçuşlara açık iki hava meydanı ile İzmir mega-kenti "**YOL -**

ULAŞIM" teması ile 2017 Küçük EXPO veya 2020 Büyük EXPO'nun alternatifsiz kenti olacaktır.

Büyük yatırımların rantı kimin olmalı?

Gerçekte EXPO gibi uluslararası organizasyonlar için yapılması gereken yatırımlar, sadece organizasyonun yapılacağı alanlarla sınırlı olması gerekir. İzmir gelişmiş bir kent olsaydı yapılacak yatırım, fuar alanıyla sınırlı olacaktır. Fakat İzmir gibi çok sayıda sorunu olan kentlerde büyük organizasyonlar yapılacaksa, yatırımların öncelikli konusu "**kentin yenilenmesi**" olmaktadır. Çünkü kentin durumu, ancak kent yapısal olarak hazırlandıktan sonra büyük organizasyonlara hazır hale gelebilmektedir.

O nedenle büyük yatırımlar gündeme geldiğinde, ilk akla gelen girişim, yatırım alanlarına yakın yerlerde ucuz yer alıp yüksek fiyata satmak veya o yerde rantı yüksek yatırımlar yapmaktır. Yatırımların masraflarını kamu yönetimleri üstlenmekte, kârı ise spekülâtörler elde etmektedir. Daha açıkçası iç ve dış

piyasalardan alınan yüksek faizli kredilerle yapılan yatırımların ödeme yükü halka, kârı ise spekülâtorlere gitmektedir. Oysa bir model oluşturulabilir ve rant özel sektör-kamu-halk arasında dengeli bir şekilde paylaşılabilir.

Bundan böyle, İzmir Büyükşehir Belediyesi yatırımlarla rantını büyük ölçüde yükselteceği yerleri istimlak kapsamına alabilir ve değerlendirerek yaptığı yatırımların maliyetini halkın ve kamunun yararına büyük ölçüde düşürebilir.

Kamu yaptığı yatırımların borç yükü altında halkla birlikte ezilirken, küçük bir azınlığın bundan anormal kârlar sağlaması, borcu sürekli artan bir ülkede önlem konusu olmaması şaşırtıcı bir durumdur. Yatırımı kamu yapacaksa, rant da kamunun olmalıdır. Örneğin, iyi projelendirilmiş 2.000 hektar hazine arazisi içinde 500 hektarı EXPO'ya, kalan 1.500 hektar da, her türlü uluslararası organizasyona ev sahipliği yapabilecek tesislerin kurulumuna ayrılabilir. Normal zamanlarda yeşil alan, turistik ve kültürel amaçlarla kullanılan bu tesisler ve alanlar, zamanı geldiğinde de söz konusu organizasyonlara kullanılabilir.

Projeleri yarışmalarla belirlenecek yapıların sıkıştırılmış bir zaman diliminde değil de; daha geniş bir sürede yapılması şeffaf, denetlenebilir, kamu-özel sektör çıkar paralelliğinin kurulabildiği, rekabetçi ve demokratik bir yönetimle olabilir. Denetim dışı ve hesap vermekten kaçınan hiçbir yönetim modeli, hangi amaçla olursa olsun önerilemez ve kabul edilemez.

İzmir-Aydın-Manisa üçgeninde yapılması düşünülen yeni EXPO tesisleri, doğal olarak çekim merkezi olacaktır ve EXPO alanının çevresinin rantı yükselecektir. Sadece EXPO yatırımları sayesinde yükselen arazi fiyatları, emek ve sermaye kullanmayan spekülâtorlere önemli fırsatlar sunacaktır. Oysa bu rant kamunun olabilir ve EXPO yatırımları, yarattığı rantla kendini finanse edebilir. Bundan dolayıdır ki, önemli fonlar harcayacak olan hükümet ve Büyükşehir Belediyesi, rantı kaynağa dönüştürerek yatırımlarını ekonomik hale getirebilir. Rant gelirlerinin önemli kısmının kamunun olabilmesi için EXPO alanı çevresinde 20.000 hektar arazinin kamulaştırılması gerekir. Bu arazinin kamunun yatırım alanı olması veya özel sektöre yapı karşılığı kullanılması veya piyasa fiyatlarıyla satılması, yapılan harcamaların önemli kısmını karşılayabilir. O nedenle rantın tamamı

kamunun olmasa da, büyük çoğunluğunun kamunun olması herkesin yararına olacaktır.

EXPO alanı ve projeksiyonu:

Belirttiğimiz gibi EXPO bölgesine, her türlü altyapı ve ulaşım imkânı sağlanacaktır. Bu yatırımlar Küçük EXPO 2017 veya Büyük EXPO 2020'ye kadar yaklaşık 10-12 yıl içinde, en az 100.000 hektarlık bir araziye imar edecektir. O nedenle önümüzdeki yaklaşık 10 yılda İzmir-Manisa-Aydın arasında hızlı tren ve otopan ve EXPO alanına İzmir merkezinden hafif raylı sistem kurulacaksa, 2030'a varmadan bu üç il Manisa'ya doğru **sanayi** ve Aydın'a doğru da **turizm** yönünden birbirine entegrasyonu bitmiş olacaktır.

Özetlersek; iyi projelendirilmiş İzmir-Aydın-Manisa üçgenindeki geniş EXPO alanı

- Merkezinde **fuar**,
- Merkezi çevreleyen birinci kuşakta **sağlık kent**,
- İkinci kuşakta **spor turizmi** tesisleri,
- Üçüncü kuşakta **sağlık teknolojileri** ve **özel sektör yatırımları**,
- Dördüncü kuşakta ise kentin gelişme projeksiyonlarına uygun yeni **konut** alanları ve **alışveriş** merkezleri yer alabilir...

Kısaca anlatmaya çalıştığımız EXPO 2017 veya 2020, İzmir mega-kentinin oluşmasını hızlandıran bir faktör olacaktır. Yukarıda bütün açıklığıyla belirlediğimiz İzmir mega-kentini inşa edecek modelden, varsayımlardan, ilkelerden ve kentin kuruluş felsefesinden ödün vermeden normal koşullarda birçok hizmet 2018'de bitirilecek şekilde planlanmıştır.

Açıklamaya çalıştığımız ve daha da açıklamamız gereken İzmir mega-kenti, sadece EXPO olacak diye tasarlanmamıştır. İçeriğinde

- 20 milyon konteynırlı liman,
- Yenilenen toplam 700.000 konut ve
- 250.000 işyeri, kamu binası vb tesisler,
- Denizi gören yamaçlara yapılacak dünyada pazarlanabilir kalitede konutlar,

-Konak ve Bornova'da yapımı planlanan çok katlı ofisler,
-İzmir il sınırları içinde 25 üniversite,
-Meslek lisesi ve yüksek okullarıyla bütünleşmiş yeni 25 organize sanayi bölgesi... bulunan bu model, aynı zamanda EXPO, Olimpiyatlar, Dünya Kupası, Avrupa Futbol Şampiyonası ve Akdeniz Oyunları gibi büyük organizasyonları da yapabilecek şekilde tasarlanmıştır.

Deprem, gecekondular ve barınma sorunu

İmar, ulaşım, yol, deprem, gecekondular, konut, su, yağmursuyu, atık su, katı atık, kanalizasyon, kimyasal ve biyolojik kirlenme, liman, doğalgaz, sığınak, kent güvenliği, çarpık kentleşme gibi saymakla bitiremeyeceğimiz hizmetler doğrudan veya dolaylı İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yetki ve sorumluluk alanına giren konulardır. Bu konuların her biri için ayrı başlıklar açıp nelerin yapılması gerektiğini bir bir anlatmak mümkündür. Fakat biz bu yöntemi tercih etmeyeceğiz. Çünkü tüm sorunları ve çözümünü, kent yenileme modeli içerisinde açıklamak daha kolay olacaktır.

İzmir'in yenilenmesi ve dönüştürülmesi

İzmir mega-kentini kuracak her icraatın demokratik, halkın ve belediyenin yararına ve piyasa koşullarına göre rekabetçi bir modelle olacağı baştan açıklanacaktır. Dayatmayla ortaya konan her türlü modele, hangi amaç ve niyetle olursa olsun karşı konacaktır. Yapılacak her girişim öncelikle halkın doğrudan katılımına açık olacaktır. Demokratik, laik, piyasa koşullarına, halkın ve belediyenin çıkarlarına uygun, herkesin yararına olan modeller kurulacak ve işler yapılacaktır. Söz konusu modeller İzmir'i yenileme ve dönüştürme faaliyetlerinde birebir uygulanacaktır. Bu nedenle İzmir'in hiçbir semti belediye tarafından zorla boşaltılarak yenilenmeyecektir. Kimse yerinden yurdundan, zarar edeceği bir şekilde terke zorlanmayacaktır. İzmir, sadece ve sadece İzmirlilerin kendi zevkleri ve çıkarlarına uygun demokratik seçimleri ile yenilenecektir. Semtlerin yenilenme ve dönüştürülmesinde öyle modeller uygulanacaktır ki, yenileme teklifleri semt sakinlerinden gelecektir.

Yeni semtlerin yapabileceği etkiler

Hükümetin İzmir Büyükşehir Belediyesine vereceği örneğin, 30.000 konutluk krediyle modern sanatın, şehirciliğin ve mühendisliğin en gelişmiş modelleri-

nin uygulandığı 10 adet üç biner konutluk, günlük alışverişlerin ve sosyal ihtiyaçların da karşılanabildiği mükemmel denebilecek mahalleler kurulacaktır. Sonra heyelan ve depremden en çok etkilenecek semtlerde oturan İzmirliyle, sonra da oturduğu semtten, konuttan ve işyerinden şikayetçi olan her yapı sahibine, bu sitelerden hangisinde mülk sahibi olmak istedikleri sorulacaktır. Onlar da çıkarlarına ve zevklerine uygun siteyi ve yapıyı kurasız seçeceklerdir. Hangi model siteler ve iş merkezleri daha çok seçiliyorsa, noterde yapılacak protokollere göre o kişilerin seçtikleri yapılar hızla bitirilecektir. Tahmini piyasa değerleri, kullandıkları yapıların değerinin çok üzerinde olacağından, yeni evler ve iş yerleri kolaylıkla tercih edilecektir.

İlk 30 bin konutun seçimi yapıldığında, halkın 10 modelden hangisinde yaşamak istediği görülecek ve çok merkezli İzmir mega-kenti halkın seçimleri doğrultusunda hızla inşa edilecektir.

Kazakistan'ın başkenti Astana'nın kuruluşunda iş alan ve kötü hava koşullarında 10.000 yapıyı altyapısıyla 120 günde bitirip teslim eden Türk inşaat firmaları, İzmir'de çok daha iyi koşullarda ve daha fazlasını kısa sürede yapacaklardır. Modelden taviz verilmeden İzmir, 2018'e kadar mükemmel bir şekilde yenilenecektir.

Tamamlanan konutlara taşınmalar bittiğinde eski semtler yeni projelerin uygulanmasına hazır olacaktır. Boşaltılan semtlere, yarışmalarla seçilmiş projelere uygun yeni yapılar inşa edilecektir. Yeni semtlerin proje ve yapımları ulusal ve uluslararası düzeyde üniversiteler, mühendis odaları ve özel sektöre ihale edilecektir. Belediye ise sadece kaynakları, proje yarışmalarını ve ihaleleri organize edecektir.

Yeni yapılan konutların insan sağlığına ve zevkine ve kârına sağladığı yüksek yararlar, çarpık oluşmuş, sağlıksız ve yaşamı tehdit eden konutlarda yaşayan her semt sakinini harekete geçirecek ve halk belediyeye başvurarak, semtlerinin aynı standartta yenilenmesini isteyeceklerdir. Hem belediyenin hem de İzmirliyle çıkarına olan demokratik ve liberal model, İzmir'i çok kısa bir sürede yenileyecektir. Demokratik ve liberal rekabet, belki de ilk kez İzmir'de dünyaya örnek olacak şekilde halk-kamu-özel sektör çıkar paralelliği modeline uygulama olanağı bulacaktır.

Halk ikna edilirken yüksek standartta yaşam olanağı, 20 yeni üniversite, kâr, heyelan, deprem yanında; EXPO, Olimpiyatlar, Dünya Kupası, Avrupa Futbol Şampiyonası, Akdeniz Oyunları gibi büyük organizasyonlar İzmir'de yapılma olası-
lıklarına da vurgu yapılacaktır. Söz konusu organizasyonlar olmasa da, deprem ve heyelanın göz ardı edilemeyecek kadar önemli olduğu vurgulanacaktır. O nedenle İzmir'in yer yer yenilenmesi, yer yer de dönüştürülmesi yanında, yeni kent merkez-
lerinin de bir an önce kurulması gerekmektedir. Yapılacaklar sıralanırken depremin, merkezi ve yerel yönetimlere yüklediği sorumlulukları hatırlatmak yerinde olacaktır.

Bundan dolayı normal koşullarda ülke kaynaklarıyla yenilenemeyen ve dö-
nüştürülemeyen semtler, uluslararası pazarlara açılabilecektir. Bu durumda halkın önüne çok daha ikna edici seçenekler sunulacaktır. Örneğin, denizi gören 2.500 ko-
nutun bulunduğu bir semt, yeni kurulan bir kent merkezinde altyapısıyla bitirilmiş birinci sınıf 15.000 konutla takas edilebilecektir. Güçlü finans kaynaklarına sahip uluslararası inşaat şirketlerinin sunabileceği olanaklar, İzmirliilerin yararına değerlen-
dirilebilecektir.

Şunu baştan belirtmek isteriz ki, hiçbir gayrimenkul yabancılara nakit kar-
şılığı satılmayacaktır; satışlar veya takaslar, konut veya işyeri gibi aynı olacaktır. İz-
mir Büyükşehir Belediyesi, proje yarışmalarını düzenleyen, halk ile şirketler arasında organizatör ve güven temin eden noter ve halk ile şirket arasında çıkar paralelliğini sağ-
layan tüzel kişi olma gibi olumlu fonksiyonlar üstlenecektir. Asla alan ve satan olmayacaktır ama alım ve satımı organize edecektir. Sistemin sağlıklı işlemesi duru-
munda, belki de muhasebesine hiçbir nakit kaydı yapılmadan 15 yılda İzmir mega-
kentini kurmuş olacaktır. Çünkü yerli kaynaklarla kurmaya çalıştığımız model için istediğimiz 30.000 konutluk krediyi de, hükümetten nakit olarak değil de; konut ola-
rak isteyeceğimizi, kredinin ödemesini de konut cinsinden yapabileceğimizi belirt-
mek isteriz.

Genel ve özel çözüm:

Her türlü soruna verdiğimiz yanıt, aynı zamanda her sorunun da çözümü olacaktır. Çünkü tüm hizmetler Yeni İzmir'de uluslararası standartlarda sıfırdan pro-
jelendirilecektir. Yatırımlar bir defa yapılacak ve her hizmet birlikte yapılacaktır. Do-

ğal olarak gecekondulu, konut ve barınma sorunu, Eskimiş İzmir’de az bir süre daha yaşansa da yakın gelecekte temelden çözülecektir.

Çünkü yukarıda saymaya çalıştığımız hizmetler, İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde yapılacak 500.000 yeni konut ve buna ek olacak iş merkezleri, eğitim, sağlık, spor, eğlence ve dinlenme tesisleri, Yeni İzmir’de ileri mühendislik uygulamalarıyla çözülmüş olacaktır. Eskimiş İzmir’den 500.000 konut ve buna bağlı iş merkezleri, eğitim, sağlık, spor, eğlence, dinlenme... tesisleriyle birlikte yaklaşık 700.000 yapı taşınacak ve mevcut İzmir her türlü projenin uygulanması için bayağı rahatlayacaktır. Ayrıca 200.000 konut ve buna bağlı 50.000 yapı da Körfezin kuzeyinde, Karşıyaka-Dikili hattında yapılacaktır.

Yeni İzmir’de uygulanan başarılı modelin bir benzeri, taşınmalardan sonra terk edilecek ve Eskimiş İzmir’de de uygulanacaktır. Uygulanan çözüm modeli, geliştirilerek geneli kapsayacaktır.

Alternatif kaynaklar bulunabilecek mi?

Her türlü altyapı ve kullanılacak teknolojiler için sürekli “dünya standartları” ve “en ileri teknoloji” vurgusu yapılmaktadır ama bunun mali kaynağı ise aynı sıklıkta açıklanmamaktadır.

Hatırlanacağı gibi bir ilkeye vurgu yapılmıştı: “Borçlanmamak” için tüm alternatifler uygulanacaktı. Örneğin, uzun vadeye yayıldıkça getirisi artan kıymetli senetlere veya tasarruflarını uzun vadeli yatırım anlamına gelen gayrimenkulde değerlendirenlere, alternatif yatırım imkanları sunulacaktır:

Şu an metronun tam veya öğrenci bilet fiyatları cumhuriyet altına endekslenerek ve 5 yıl sonra kullanılacak biletler örneğin 2/5 fiyatına satılacaktır. 5 yılın bitiminde de bilet fiyatları cumhuriyet altını cinsinden eşit düzeye gelecektir. Aradaki fiyat değişiklikleri haftalara bölünecek ve arz-talebe göre kademeli olarak yükseltilecektir. Böylece kent içi ulaşım yatırımlarından para kazanmak isteyenlere cazip olanaklar sunulacaktır.

Satın alınan biletlerin ticareti yapılabileceği gibi zamanı geldiğinde İzmir’de kent içi sefer yapan otobüs, metro ve deniz taşıma araçlarında 20 yıl boyunca kullanılabilir olacaktır.

İzmir, 2023 yılına yani Cumhuriyetin 100. yılına sorunlarını çözmüş örnek bir mega-kent olarak hazırlanacaksa, kaynak yok mazeretine sığınmayacaktır. En kötü ihtimalle, ulaşım yatırımları 150 yıl önce olduğu gibi yabancıların yapımına ve işletmesine izin verilecektir. Ama trafiğin yoğunluğundan şikayet edip günün en önemli 2 saatini, kimse işe gidip gelirken verimsizce tüketmeyecektir.

İlk 5 yılda genel olarak yapılacaklar

Yeni dönemde İzmir’i Cumhuriyetin 100. yılına hazırlayan yönetim kadrosu iki ayrı grup halinde çalışacaktır. Birinci grup yöneticiler, Eski İzmir’i 3 yıl boyunca, yeni hiçbir yatırım yapmadan en az maliyetle, sadece arızaları tamir ederek yönetecektir. Kalan 2 yılda da yenilenen semtlere yeni altyapıya uygun hizmetleri organize edeceklerdir. Yenilenen ve dönüştürülen semtlerin altyapıları yüksek standartta olacağından, rutin hizmetler dışında bir sorunla karşılaşmayacaklardır.

İkinci grup yöneticiler ise ilk 5 yılda bilimin, mühendisliğin, teknolojinin, rekabetin ve estetiğin sınırlarının zorlandığı 700 bin konut ve tamamlayıcı yapıların, yaklaşık 950.000 yapının İzmir mega-kentini kuracak ödüllü projelerin yarışmalarını, halkın katılımını, uygulanmasına karar verilen projelerin ihalelerini ve inşasını organize edecektir.

EXPO 2017 veya 2020, Avrupa Futbol Şampiyonası 2016 (veya 2020), Akdeniz Oyunları 2017, Dünya Kupası 2018 (veya 2022), Olimpiyat Oyunları 2020 (veya 2024) gibi büyük organizasyonların hazırlık çalışmalarını temaya uygun proje yarışmalarını ve ihalelerini de gelecek 10 yıl içinde ikinci grup yöneticiler yapmış ve bitirmiş olacaklardır.

İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde kurulacak 500.000 + 200.000= 700.000 yapı, içinde konut, iş merkezleri, eğitim, sağlık, spor, eğlenme, dinlenme tesislerini barındıracaktır. Yaklaşık 2 – 2,5 milyon kişinin yaşayacağı Yeni İzmir’in sakinleri, Eski İzmir’den taşınacaktır.

Bununla beraber Karşıyaka-Dikili hattında yapılacak 200.000 + 50.000 = 250.000 yapının yeni sakinleri, şu an bu hatta yaşayan konut ve işyeri malikleri olacaktır. Bu kişiler de mülklerini gönüllü olarak takas etmeleri halinde, yüksek standarttaki ve daha değerli yapılara taşınmış olacaklardır.

İlk 3 yılda herhangi bir yenileme veya dönüşümün yapılmadığı Eskimiş İzmir semtlerinde, günlük yaşam şu anki durumunu kısa bir süre daha korurken, verilmekte olan hiçbir hizmetin daha kötü olmamasına özen gösterilecektir. Toplu taşıma araçlarında yolcuların sigortalanması, araçların yenilenmesi, gemi otoparklar, Kemeraltı'nda geçici otoparklar, güvensiz noktaların aydınlatılması ve kameralandırılması, binaların deprem dayanıklılık testlerinin yaptırılması, mahallelerde deprem kurtarma ve ilk yardım depolarının kurulması, İzmir Kart, Esnaf Kart, Sosyal Kart, Kültür Kart ve Spor Kart'ın kullanıma sunulması, atık pil, cam, metal, kağıt, yemek atığı gibi katı atık ve kullanılmış sıvı yağ satın alma depolarının kurulması, Anadolu kentlerine ücretsiz turistik gezilerin düzenlenmesi... koşullar nasıl olursa olsun eski ve yeni semtlerde uygulanacaktır.

Eskimiş İzmir, daha az maliyetle ama geçici bir süre daha iyi yönetilebilecektir. İzmirliiler bu duruma bir süreliğine daha, fakat son kez katlanacaklardır.

Yeni İzmirliiler

Çoğu denizi gören terk edilen semtlerin yeni malikleri, doğal olarak yüksek bedel ödeyen güçlü firmalar olacaktır. Bu firmalar yerlerini mimarının, teknolojinin ve lüksün sınırlarının zorlandığı güzellikte projelerle değerlendireceklerdir.

Yaklaşık 950 bin konut ve buna bağlı yapıların boşaltıldığı semtlere ne kadar konut, işyeri ve diğer yapıların inşa edileceğini şimdiden rakamlandırmak kolay olmayacaktır.

Göz ardı edilemeyecek nokta ise şu olacaktır: Terkedilmiş semtlere yüksek bedel ödeyenler, mutlaka kâr edebilecekleri projeler hazırlayacaklardır. Büyükşehir Belediyesi tarafından 950.000 yeni yapının inşası tamamlandıktan sonra İzmir'in içinde konuta yatırım yapacakların sayısı, İzmirliiler arasından doğal olarak çok

az olacaktır. O nedenle terk edilen semtlere ucuz, yoğun ve zevksiz yapılar bu firmalara para kazandırmayacaktır. Mecburen lüks ve pahalı ama mekanı daha ferah kullanan projeler yapılacaktır. Ve bu yerlerin yeni sakinleri de doğal olarak üst gelir grubu mensupları olacaktır. Dünyanın her yerinde pazarlanacak olan bu yapılar, İzmir mega-kentinin ekonomik ve sosyal yaşamına olağanüstü bir zenginlik katacaktır.

15 yıl olarak düşünülen program süresinin ilk 5 yılında Eskimiş İzmir'de her ne kadar kalıcı yatırım yapılmayacak dense de; Uluslararası herhangi bir organizasyonun İzmir'e verilmesi durumunda doğal olarak hızlandıran faktörler hemen devreye girecektir. İzmir'den taşınacak semtlerin hangilerine öncelik verileceği organizasyonun yapılacağı yıla göre belirlenecektir. Yıkılan semtlerin yeni malikleri, projelerini tamamen bitirememiş olsalar da İzmir, her türlü organizasyonu tüm altyapısıyla kaldırabilecek şekilde 2015'e kadar hazır hale getirilecektir. Çünkü uluslararası organizasyonlardan dolayı İzmir'e yapılacak destekler ve açılacak krediler, yenileşme ve dönüşümü hızlandıracaktır.

İkinci 5 yılda yapılacaklar

İkinci 5 yılda Eskimiş İzmir'den İzmir-Manisa-Aydın üçgenine 700.000, Karşıyaka-Dikili hattına da 250.000 yeni yapıyı bitirmiş ve maliklerine teslim etmiş olacaktır. Boşaltılmış Eskimiş İzmir'in sağlıksız ve sorunlu semtleri yıkılacak, bu yerler ulusal ve uluslararası kent planlama, mimarlık ve inşaat firmalarının rekabetine açılacaktır. Boşaltılmış semtlerin mimarlık harikası semtlere dönüşmesi için uluslararası tasarım yarışmaları düzenlenecektir.

İzmir'in Karşıyaka – Aliağa arasına dinamizm kazandıracak fonksiyonel yapılaşmalar planlanacaktır. İzmir mega-kent olaksa ona uygun bir altyapının da olması gerekecektir. Çanakkale - İzmir otobanının yanında alternatifli bölünmüş karayolları yapılacaktır. Çanakkale'den gelen hızlı tren İzmir-Manisa-Aydın hattına entegre olacaktır. Kıyılara yakın yamaçlar lüks konut alanları olarak planlanacak, projelendirilecek ve konut karşılığı ihale edilecektir. Mega-kent içi ulaşımı ve turizmi destekleyen raylı sistem 2011'e kadar Bergama ve Dikili'ye kadar uzatılacaktır. Bu sistem bir yönüyle Soma veya Menemen üzerinden Manisa'ya, bir yönüyle de Çanakkale-İzmir hızlı trenine entegre olacaktır. 2015'e kadar hızlı tren ve raylı sistem Manisa – İzmir – Aydın arasında ring kuracaktır.

Körfezin Kuzeyi diye adlandırılan Karşıyaka – Aliağa hattı 2015'e gelindiğinde Karşıyaka – Dikili hattına dönüşecektir. İzmir mega-kentinde kurulması planlanan 25 özel ve kamu üniversitesinin 3 kamu, 5 özel üniversite Karşıyaka – Bergama hattında kurulacaktır.

Uluslararası organizasyonların da etkisiyle yurt içi ve dışı yolcu sayısı fazla olacağından Çiğli Havaalanı 2015'te sivil uçuşlara açık olacak hale getirilecektir. Herhangi bir uluslararası organizasyon olmasa da Çiğli Havaalanı 2018'de sivil uçuşlara hazır hale getirilecektir. Artan yolcu talebi Hükümeti ve yerel yönetimleri buna zorlayacaktır.

Karşıyaka – Dikili hattında verimi yüksek alanlarda tarım yapılmaya devam edecektir. Denize yakın yamaçlarda yapılacak mevsimlik veya yıllık lüks konutlar ve çevreye verebileceği zararların önlemlerinin alındığı sanayi tesisleri ve iş merkezleriyle beraber 2015'e kadar bu hatta en az 250 bin yeni yapı inşa edilecektir.

Nüfus yoğunluğuna bağlı olarak dünyada örneğine az rastlanan içinde stadyumun da bulunduğu 50.000 kişilik çok amaçlı spor kompleksi yapılacaktır. Benzer özelliklerde bir stadyum da İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde yapılacaktır.

Bu tesislerde dünyada ilk kez düzenlenecek ve iki yılda bir büyük ödülleriyle tekrarlanacak **Barış Kupası Ligi** maçları oynanacaktır. Barış ligine 5 kıtadan katılacak karma takımlarla Türkiye ve İzmir karması yanında, her yıl savaşta olan veya iç karışıklılar yaşayan veya ciddi afetlere maruz kalan en az iki ülke katılacaktır. Dünya'nın sorunlu ülkelerinin liderlerinin kupa finallerine davet edilmeleri ve kupa töreninin özel konukları olmaları, dünya barışına ve İzmir ve Türkiye'nin tanıtımına önemli katkıları olacaktır. Normal zamanlarda profesyonel takımlar tarafından kullanılacak spor kompleksleri, uluslararası standartta işletilecektir.

Ayrıca bunun yarısı kadar iki ayrı merkezde 25.000 kişilik iki stat daha yapılacaktır. Çünkü spor turizmi bölgenin öncelikli hedeflerinden biri olacaktır ve buna uygun tesisler zamanında bitirilecektir.

Karşıyaka – Dikili hattı üzerinde yapılacak hızlı kara, demir ve deniz ulaşımı kısa sürede Bergama'nın kent içi nüfusunu üç kat, turist sayısını ise 10 misli artıracaktır. Ayrıca kurulacak iki üniversite ve 25.000 kişilik spor kompleksi ile Bergama, İzmir mega-kentinin en önemli eğitim ve turizm merkezlerinden biri olacaktır.

İzmir mega-kentinin kurulması için gerekli olan finansman, çok alternatifli yöntemlerle bulunacaktır. İzmir'de henüz uygulanmayan ama uygulandığı yerlerde başarılı olmuş yöntemlere öncelik verilecektir. Örneğin İzmir'in yenilenmesi gereken deniz manzaralı bir semti, mimarlık harikası 20.000 yapıyla takas yapılabilecektir. Her proje ve uygulama mutlaka yarışmaya, halkın seçimine ve rekabete açık olacaktır. Büyükşehir Belediyesi'nin herhangi bir borçlanma yapmamasına özen gösterilecektir.

Üçüncü 5 yılda yapılacaklar

İzmir'de yapılacaklar, Tokyo'da gerçekleştirilen çalışmalardan çok daha iyi olacaktır. İş merkezleri, eğitim, sağlık, spor, eğlenme, dinlenme tesisleriyle beraber 950.000 bin yeni yapıyla İzmir mega-kenti; İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde ve Karşıyaka-Dikili hattında genişleyecektir. Yeni göçler de bu bölgede ağırlanacak ve on yılın bitiminde İzmir-Manisa-Aydın üçgeninin yapı sayısı tesislerle beraber 700 bini, Karşıyaka-Dikili hattı da 250.000'i aşacaktır.

Bunun olumlu etkisi öncelikle Eski İzmir'de görülecektir. Çünkü sorun olan tüm semtler, sokaklar ve caddeler, altyapılar modern ve estetik yatırımlarla yenilenecek ve yenilenmiş Eski İzmir, yeni konut ve iş yerleriyle yepyeni bir görünüm kazanacaktır. Ayrıca İzmir mega-kentinin (İzmir-Aydın-Manisa) tamamında yaklaşık 100 bin tarihi yapı, özelliği ne olursa olsun kullanılabilir şekilde restore edilecektir.

Eski İzmir'den 2015 yılına kadar yaklaşık 950 bin (700 + 250 bin) yapı İzmir-Manisa-Aydın ve Karşıyaka-Dikili hattına cazip tekliflerle taşınmış olacaktır. Ayrıca 2015 yılına kadar boşalan yerlerin tamamı olmasa da önemli kısmına yeni yapılar yapılmış olacaktır. Boşaltılan yapı sayısınınca yeni yapı yapılmayacağına göre, boşaltılan semtlere yeni kaç yapı yapılacağını şimdiden belirlemek yanlış olacaktır.

Şimdiden verilebilecek ön bilgiler arasında "bu kadar sıklıkta" ve ulaşımı ve altyapıyı kullanılmaz hale getiren bir yoğunlukta olmayacağı bilinmelidir. Eski İzmir, yenilediğinde yapı sayısı azalmış ama değeri oldukça yükselmiş yapılardan oluşacaktır.

Böylece İzmir mega-kenti EXPO 2017 veya 2020'yi ve diğer uluslararası organizasyonlardan en azından birini başarıyla yapmış ve 2023'e Cumhuriyetimizin 100. yılına kendisini büyüterek yenilemiş, yapılaşma sorununu bitirmiş ve 20 milyona yaklaşan nüfusuyla kültüre ağırlık veren "**Kentler Çağı**"nın öncü markası bir kent olacaktır.

İlk etapta 2023 yılına kadar bitirilmiş ve günlük yaşamın normale döndüğü Çin, Hindistan, Rus, Nijerya, Meksika, Filistin kentlerinin mega-kent yaşamına katacakları renk ve dinamizm, İzmir'in sosyal sermayesinin zenginleşmesine sinerji etkisi yapacaktır. Böylece kentte yeni kaynaşmaları ve yeni sentezleri gündeme getirecektir. 2030'a gelindiğinde ise İzmir mega-kentine gelen bir yabancı dünyanın yüksek standarttaki bir özetini görmüş olacaklardır.

Tokyo modelinden daha iyisi dediğimiz İzmir mega-kenti, bu ve benzeri projelerle kurulmuş olacak ve İzmir-Manisa-Aydın birçok noktada birbiriyle birleşmiş olacağından bu kent, bir dünya "megapolü" olacaktır.

Detaylarına daha sonra değineceğimiz Manisa ve Aydın'ı İzmir'e yaklaştıracak sanayi ve turizm yatırımlarının yapacağı etkiler de dikkate alındığında mega-kentin oluşma ve gelişme hızı çok daha yüksek olacaktır ve İzmir 15 yıl gibi değerli bir süreyi programlı kullanarak çok merkezli, aktif ve üretken bir mega-kente dönüşecektir.

2023 yılı Cumhuriyetimizin 100. yılıdır. İzmirli, belirledikleri hedeflerine ulaşmak için yapacakları yoğun çalışmaları, başlangıçta yapacakları planlar ve programlarla iddialarından sapmadan sonuçlandıracaklardır. 2023 yılında yani Cumhuriyetin 100. yılında İzmir'in başarısı da, mutluluğu da bu hedeflere varmak olacaktır.

Mega-kentler tasarlanabilir mi?

Mega-kent (megapol), tek ya da birbirine bağlanmış birkaç kenti içine alan nüfusu 10 milyonu aşmış kent demektir. 2007 verilerine göre bu özelliğe sahip dünyada 21 kent vardır. Tokyo'nun ilk, 12,5 milyon nüfusuyla İstanbul'un da 13. sırada yer aldığı mega-kentler listesine, yakın gelecekte İzmir de eklenecektir.

"2023 Cumhuriyetin 100. yılında Yeni İzmir" projeksiyonuyla varılmak istenen iki büyük hedef vardır. Gelecek 15 yıl iyi değerlendirilebilirse Yeni İzmir, bir mega-kent olur ve ülke içinde İstanbul'la, yurt dışında da Akdeniz'in en büyük kenti olma yarışına girebilir ve planlı ve estetik yapısıyla bu yarış kazanabilir. Bu hedefler sayısal olarak belirlenebilir ve başarı 2023'te yine sayısal verilerle kanıtlanabilir.

Dünya "Kentler Çağı"na uluslararası proje yarışmalarıyla hazırlanırken Türkiye, "gecekondulardan nasıl kurtuluruz"u tartışmaktadır. Sorunları noktasal düşünüp mali kaynakları israf etmekteyiz; bundan kurtulabiliriz. Ve İzmir'de yaşanan her sorunu, birbirine entegre olabilen kapsamlı projelerle çözebiliriz.

Bilimsel veriler yol göstericiyse ve kararlar da halkın katılımıyla alınacaksa, Türkiye kentleşme sorununu 12 mega-kent ölçeğinde çözmeyi planlayabilir. İzmir, gelecek 15 yılını bir dünya mega-kenti olacak şekilde planlayabilirse, ülke içinde ilk planlı mega-kentleşmeyi başarmış olacaktır. Bu arada İzmir, dünyada mega-kent olma yolundaki tüm kentlere de örnek olacaktır.

İzmir'i yenileyecek tasarım, proje ve inşaa profesyonelleri ABD, AB ve Asya mega-kentlerini yakından incelemiş kişiler olacaktır. Ayrıca şu anda dünyada mega-kentler listesinde 5. sırada bulunan ama geleceğin en büyük kenti olmasına kesin gözüyle bakılan Hindistan'ın Mumbai kentiyle Nijerya'nın eski başkenti Lagos, son dönemde yaptıkları proje atılımlarıyla bizlerin de dikkatini çekmektedir.

20 milyonluk nüfusuyla Hindistan'ın Mumbai mega-kentinin İzmir gibi derin bir doğal limanı vardır. Deutsche Bank'ın katkılarıyla kurulan Urban Age Project/Kentler Çağı Projesi'nin her yıl düzenlenen yarışmalarına ev sahipliği yapmaktadır. Mumbai'nin mega-kent projelerine, Deutsche Bank ve kurduğu Alfred Herrhausen Vakfı ile Londra Ekonomi Okulu verdikleri ödüllerle desteklemektedirler.

Kentler Çağı Projesi ile dikkatleri üzerine çeken Mumbai mega-kenti, tahminlere göre 2020 yılında 28.5 milyon, 2050’de ise 40 milyon olacaktır. Böylece Tokyo’yu da geçerek dünyanın en kalabalık mega-kenti olacaktır. Ayrıca büyüme bu hızla devam ederse dünyada nüfusu 50 milyonu geçecek ilk kent de Mumbai olacaktır.

Tarihsel mekanların korunması

2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanan Eskimiş İzmir’de yapılması gereken çalışmalardan biri imarsız ve sağlıksız konutları ve semtleri yenilemek ise, diğeri de tarihsel dokuyu korumak ve canlandırmaktır. Dünyada yapılmış bir çok çalışma modelinin incelenmesinden elde edilen sonuçlar, İzmir’de tarihsel mekanların restorasyonu ve canlandırılmasında kullanılacaktır.

Gelecekte İzmir’de düzenlenmesi için gerekli altyapı çalışmalarının ve adaylık başvurularının yapılacağı EXPO, Avrupa Futbol Şampiyonası, Akdeniz Oyunları, Dünya Kupası, Olimpiyat Oyunları gibi büyük organizasyonlar her konuda olduğu gibi tarihsel mekanların korunması ve restorasyonu konusunda da hızlandıran faktörler olacaktır. İzmir-Aydın-Manisa sınırları içinde il, ilçe, belde ve köylerde bulunan tarihsel yapıların sayısı 100.000’e yaklaşmaktadır. Bir kısmı yıkılmış olsa da planları bilindiği için tarihsel görüntüsünü yansıtan yeni ama daha dayanıklı malzemelerle inşa edilebilecektir. Tarihi yapıların çoğunun 2023’e kadar bitirilmesi ve ziyaretçilerin kullanımına açılması gerekecektir. Bu konuda merkezi, yerel, sivil toplum ve özel sektörün desteğine ve her türlü alternatif yönetime başvurulacaktır.

Tarihsel mekanların korunması ve canlandırılmasında genel olarak izlenen yolu;

- Dünya Kültürel ve Doğal Mirasını Koruma Konvansiyonu kararları,
- Koruma, geliştirme ve sürdürülebilirlik çerçevesinde sosyal ve ekonomik kalkınma ve halkın yaşam kalitesini arttırma,
- Sivil toplumun her düzeyde Dünya Mirasını koruma ve yönetimi ile ilgili aktif katılımlarını sağlama,
- Dünya Mirası Listesi’ni geliştirme,

- Toplumun tarih bilincini yükselterek Dünya Mirası'na destek sağlama prensipleri belirlemektedir.

"Tarihi anıt" koruma politikasından Kemeraltı ve benzeri yerler için "bütüncül kentsel koruma", planlama ve inşası politikalarına geçilecektir. Bu tür kapsamlı restorasyonlara sanat tarihçileri, mimarlar, planlılar, arkeologlar vb. profesyoneller çalışmalara doğrudan veya danışman olarak katılabileceklerdir.

Kent yenileme çalışmaları; kültürel olaylar, restorasyon, müze, arşiv, film vb. konularla paralel yürütülecektir. Bunun amacı, "tarihi" yapıların diğerlerinden izole edilmemesini ve kültürel aktivitelerle desteklenmesini sağlamaktır.

Tarihsel yapıların korunması

Tarihi mekanların ve yapıların korunması ve restorasyonu çalışmalarını yerel yönetimler, merkezi yönetimin ilgili birimleriyle birlikte yürüteceklerdir. Kültürel miras listesinde bulunan anıtlar ve binaların bakımı ve onarımı, yakın çevresiyle uyumu ve görünümü, kentin genel görünüşüne ve silüetine yapacağı olumlu etkileri, sivil toplumun da görüşü alınarak sonuçlandırılacaktır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin öncülüğünde yürütülecek İzmir mega-kenti çalışmalarının bazı somut hedeflere dayandığını belirtmiştik. Herhangi bir uluslararası büyük organizasyonun düzenlenmemesi durumunda bile İzmir-Manisa-Aydın illerinden oluşacak mega-kentin yurt dışı hedef turist sayıları:

- 2013'te 15 milyon,

- 2018'de 20 milyon,

- Cumhuriyetin 100. yılı olan 2023'de ise 25 milyon'dur. EXPO 2017 veya 2020, Avrupa Futbol Şampiyonası 2016 (veya 2020), Akdeniz Oyunları 2017, Dünya Kupası 2018 (veya 2022), Olimpiyat Oyunları 2020 (veya 2024) gibi büyük organizasyonlardan en azından birinin düzenlenmesi durumunda bu rakamlar rahatlıkla aşılabilecektir. Özellikle Türkiye'nin Avrupa Birliği ülkeleri kara ve demiryolu ulaşım hattına entegre olması ise tüm rakamları olumlu yönde değiştirecektir.

Bu organizasyonlardan birinin yakın gelecekte İzmir'de yapılması durumunda hızlandıran faktörler devreye gireceğinden restore edilecek tarihsel yapı-

ların sayısı, yeni süper lüks oteller, seri ulaşım, eğlence, dinlenme, spor tesisleri ve organizasyonları, bilimsel kongreler, sanat ve kültür etkinlikleri, kentin mimarisine renk katan mimarlık ve mühendislik harikası yeni yapılar, şehirlerarası yeni otobanlar, ikinci hava alanı, Alsancak Limanı'nın kapasite artırımı gibi projeler daha erken zamanda bitirileceğinden turist hedef sayılarında da bir revizyon gerekecektir.

Şu anda kamuoyunda tartışılmayan ama yakın gelecekte tüm Türkiye'nin ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel, özellikle kentsel yaşamının derinden etkileyecek konuya geç de olsa değinmemiz gerekecektir. Avrupa Birliği ülkeleri, aralarında yaptıkları anlaşmalar gereği 30.000 km demiryolu ağının altyapısını, hızlı tren sistemine göre yenileyecektir. Ayrıca buna entegre olabilen otobanlar ve limanlar da, 2015 yılına kadar yenilenmiş ve bitmiş bir şekilde Türkiye sınırına ulaşacaktır. Demiryolu ulaşımının artırılmış hızlı ve güvenli teknolojisi, genelde Türkiye'yi, özelde de geçtiği illerimizi AB, Ortadoğu, Kafkaslar ve Uzakdoğu ülkelerini birbirine bağlayan ana güzergahlar yapacaktır. Ulaşım sistemlerinin büyük coğrafyalarda birbirine entegrasyonu çalışmaları, Türkiye'ye hem büyük fırsatlar tanıyacak, hem de Türkiye'yi bu sistemin dışında tutmak isteyen kimi ülkelerle zorlu mücadelelere sokacaktır.

Demiryoluna entegre olabilecek şekilde planlanan ve büyük ölçüde inşa edilen karayolu ağı da Türkiye'ye parlak bir gelecek sunmaktadır. Türkiye'nin karayolları ağı **Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarına (TEN-T)** entegre olması durumunda, Avrupa'dan Ortadoğu'ya ve Çin ve Hindistan'ı da kapsayan Asya'ya yapılacak yük ve yolcu taşımacılığının merkez ülkesi Türkiye olacaktır. AB'de uygulanan 1 biletle bir ay seyahat programlarının bu sistem içinde de uygulanması durumunda, Türkiye'nin yıllık turist rakamları bütün tahminleri aşacaktır. Böylece Türkiye, Batı'dan Doğu'ya; Doğu'dan Batı'ya yapılacak demir ve karayolu taşımacılığının merkez ülkesi olacaktır. 300 milyon AB, 3,5 milyar Büyük Asya nüfusu arasındaki ekonomik, sosyal ve turistik ilişkilerin kara ve demiryolu üzerinden yapılan kısmı bile Türkiye'deki gelişmeleri anormal boyutlara taşıyacaktır.

Bununla beraber sisteme entegre olabilecek yeni hava meydanları ve deniz limanları da inşa edildiğinde veya var olanların kapasiteleri artırıldığında "**ulaşım sektörü**" Türkiye için, ileri tarım teknolojilerinin uygulandığı tarımdan,

yüksek teknolojinin uygulandığı sanayiden geri kalmayacak bir kalkınma ve gelişme sağlayacaktır.

Bu koşullarda turizm, kültürel ve sportif organizasyonlar Türkiye'yi ekonomik olarak kalkındırmaktan çok; ülkemizin zenginliğine zenginlik katacak birer medeni faaliyetler olacaktır. Ayrıca Türkiye'ye gelen turist sayısı kadar, Türkiye'den yurt dışına çıkan turist sayısı da önem kazanacaktır.

İki senaryoya da inanabiliriz: Biri işlerin yolunda gittiği, diğeri de her türlü engellemeyle mücadele eden ve birçok konuda önü kesilen Türkiye. Orta yolun bulunması bile Türkiye'ye çok fırsatlar sunacaktır. Her şeye rağmen mütevazî bir beklenti ile geleceğe hazırlandığımızda bile İzmir mega-kentinin yıllık turist sayısında bir düşüş yaşanmadan, gelen turist sayısının 2030 yılında 35 milyona ulaşması zor olmayacaktır. Bunun için yapılacak hazırlıklar dünya standartlarının üstünde olacaktır. O nedenle; İzmir Büyükşehir Belediyesi **Granada Konvansiyonu** ile altı çizilen bütüncül koruma fikrini,

- Kentin gelişim ve rehabilitasyon programlarına uygun master planını yapmak;
- Kent planı yasalarını uygulamak;
- Yasaların belirttiği özel koruma bölgelerini, tarihi alanları ve Kültürel Miras Alanı'nı denetlemek;
- Korunan kültürel ve tarihi değerlerin bakımı ve yenilemesi konusunda gerekli koşulları en iyi şekilde hazırlamaktır.

"2023 Cumhuriyetin 100. yılında Yeni İzmir" çalışmalarında, her konuda olduğu gibi kentsel koruma konusunda da yeni modeller uygulanacaktır. Çünkü demokratik sistemin evrimi, kentsel koruma ve yönetiminde yeni değişiklikler getirmiştir. Tarihi dokunun korunmasındaki mono-blok sistem gitmiş; yeni oluşan aktörlerin işbirliği söz konusu olmuştur. Yukarıda bahsedilen, merkezi ve yerel yönetimin aktörleri, sivil toplum kuruluşları ve halk, çok katılımlı bir ortam yaratmaktadır. O nedenle tarihi yapıların korunmasında merkezi ve yerel yönetimler, sivil girişim ve özel sektör işbirliği kaçınılmazdır.

Restorasyon sürecindeki değişimler:

Yeni teknolojiler, restorasyon sürecinde değişimlere yol açabilmektedir. Daha yaşanabilir tarihi yapılar için binanın teknik kalitesi, tesisat yönetimi, restorasyon teknikleri, malzeme kullanımı konularında konfor ve işlevsellik düşünülerek yeni ve teknolojik değişikliklere gidilebilecektir.

Örneğin, Kemeraltı'nın restorasyonu öncesinde yıkılacak tarihi değeri olmayan sonradan yapıma binaların yerine, tarihi dokuyla uyumlu eskisinden ayırt edilmez yeni binalar yapılacaktır. Bu binaların yapımında yeni teknik ve teknolojilerin kullanılmasında, malzeme ve konfor seçiminde fazla bir sorun yaşanmayacağına inanmaktayız. Her konuda olduğu gibi bu konuda da kararlar geniş bir katılımıla alınacaktır.

Bununla beraber tarihi özelliğini koruyan özel mülke ait yapıların restorasyonunda ise kimi teknik ve teknolojik yenilikler, malzeme ve konfor seçiminde bazı yeniliklerin de yapılabilceği ihtimal dahilindedir. Bu konuda mülk sahiplerinin ve profesyonellerin görüşü önem kazanmaktadır.

Yenilenecek ve dönüştürülecek çok merkezli İzmir mega-kentinde izlenecek politikalar

Modern kentler, fonksiyonu dar anlamda ele alan, sadece biyolojik ihtiyaçlara ve teknolojik buluşlara önem veren, sosyal ve psikolojik ihtiyaçları ise önemsemeyen modellere dayanmaktadır. Genel yapı budur, bu özelliklerinden dolayı da eleştirilmektedir.

Modern kentler, geleceğe yönelik veya geçmişe özlem duyan yaklaşımların ürünleri olarak iki ayrı grupta ele alınmaktadır. Bu iki yaklaşımın ortak eleştiri noktası, mimari yapıları ve kentsel çevreleridir. Kentsel çevreyi önemseyen modeller, geleceğe özlem duyan ve kentsel yaşamı doğa ile yeniden ilişkilendirmeye çalışan modellerdir.

Gelecekte olabilecekleri öngören modern kent modelleri ise geçmişle ilişkiyi kopartmış, sadece verimlilik, temizlik, hız, rasyonellik ve yeniçağın ekonomisini yakalamayı önemsemektedir.

Genel olarak mimari çevrenin sosyal yaşamı belirleyeceği kanısı ise, modern kent tasarımcılarının ortak kanısıdır.

Bu tür yaklaşımlar sonucunda gerçekleştirilen uygulamalardaki sorunlar, mimari çevre ile sosyal çevre arasındaki ilişkinin mimarlar ve plancılar tarafından yeniden ele alınmasını ortaya koymaktadır. Son yıllarda yapılan pek çok araştırma, mimari çevrenin toplumsal davranış ve toplumsal değişim üzerindeki etkisinin ancak dolaylı olabileceğini göstermiştir. Mimarlar ve plancılar ancak potansiyel çevreyi tanımlayabilirler, fiili çevreyi ise kullanıcılar tanımlarlar.

“Yöresellik/Evrensellik”, “Geleneksel/Modern”, “Eski/Yeni” gibi kavramlar, İzmir mega-kentinin oluşumuna katılan kent plancılarının, mimarların, kamu ve sivil toplumun, profesyonellerin, en az bunlar kadar yapıların kullanıcıları olacak İzmirlielerin gündeminde olacaktır. Çünkü İzmir mega-kenti yerel, ulusal ve uluslararası yarışmalarla tasarlanacak ve projelendirilecektir. Hangi projenin uygulanacağına ise demokratik katılımlarla kullanıcılar yani halk karar verecektir.

Kemeraltı gibi tarihsel mekanların yenilenmesi

İzmir’in 2023’e Cumhuriyetin 100. yılına kadar nasıl yenileneceği ve bir dünya mega-kentine dönüşeceği sıklıkla anlatılmalıdır. Fakat Eskimiş İzmir’deki tarihi mekanların nasıl korunacağına da değinmek gerekir. Her alanda yapılması planlanan yatırımların, yaratıcı projelere dayanacağı belirtilmişti. Aynı özen, tarihi mekanların korunmasında da gösterilecektir. Bununla beraber fikir vermesi açısından da olsa kısa bir açıklama yapmak gerekecektir.

İzmir mega-kent ölçeğinde büyüse de Kemeraltı, bu kentin en cazip yerlerinden biri olacaktır. Şöyle ki;

- Kemeraltı, 2015’e kadar tarihi niteliği olmayan binalardan arındırılacak. Yıkılan yapıların mülk sahiplerine birbirinden ilginç seçenekler sunulacak herhangi bir hukuki sorunun yaşanmamasına özen gösterilecektir.

- Mevcut tarihi binaların tamamı restore edilerek kullanıma sunulacaktır.

- Yıkılan bazı binaların yerlerine, mimarisi ve fonksiyonu tarihi kimliğiyle uyuşabilen yeni binalar yapılabilecektir.

- Yeraltı otoparkları ve yeni yol çalışmalarıyla ulaşım sorunu çözülecektir.

- Kemeraltı yeniden düzenlenirken, yangın, su baskını, hırsızlık gibi tehlikelere karşı korunaklı hale getirilecektir.

- Kemeraltı, İstanbul'daki Kapalı Çarşı'dan daha estetik, daha nitelikli ürünlerin satıldığı, lokantaları ve çay bahçeleriyle gün boyu açık, klasik sanatların sergi ve icra mekanı olacaktır.

- Kemeraltı 24 saat alışveriş yapılabilen, yemek yenebilen ve dinlenen bir mekana dönüşecektir.

Bir kısmı 2015'e, kalanı da 2023'e Cumhuriyetin 100. yılına yetiştirilecek sahil boyu projeleri, Kemeraltı Çarşısı ile uyumlu olacaktır:

- Tüm körfez sahili özel yapılardan arındırılacaktır. Mevcut apartman mülkleri, kentin deniz gören yamaçlarındaki çok lüks konutlarla takas edilecektir.

- Yerleri iki katı geçmeyen halka açık ama işletmesi dernekler, vakıflar, gönüllü sivil toplum ve özel sektör tarafından yapılan estetik yapılara dönüşecektir.

- Bu yapılar eğlenme, dinlenme, kültür ve sanat yapıları olacaktır ve bu amaçla kullanılacaktır.

- Binaların projeleri yarışmalarla belirlenecektir. İnşaatların finansmanı ise kira karşılığı özel sektörden sağlanacaktır.

- Yenileme ve dönüştürme kapsamına giren tüm kıyılardaki özel mülkler, maliklerin irade ve rızalarına uygun cazip tekliflerle kamu mülküne dönüştürülecektir.

İzmir'in Agora ve Kadifekale gibi diğer tarihi mekanları da yaratıcı projelerle ve özel sektörün de desteğiyle canlandırılacaktır. İzmir mega-kenti içinde yer alacak ilçeler, beldeler ve bazı köylerdeki yapılar da restore edilerek bir kısmı 2015'e, kalanı da Cumhuriyetin 100. yılı 2023'e hazır hale getirilecektir.

Böylece en olumsuz koşullarda bile 2023 için öngörülen 25 milyon yabancı turist hedef sayısına ulaşılabilecektir.

ULAŞIM

AB ve ABD'nin büyük kentlerinde, kent içi ulaşım sorunlarında kapasite arttırıcı sorunlar pek yaşanmamaktadır. Bu kentlerde ulaşım sorunları büyük ölçüde çözüldüğünden, bunun bir ileri aşaması olan trafik yönetim uygulamaları ile bilgi teknolojilerinin etkin kullanımı üzerinde çalışmaktalar.

Türkiye AB uyum çalışmalarına devam edebilmek için, kent içi ulaşımın altyapı ve taşıma kapasitesi sorunlarını çözmüş ve trafik ve bilgi teknolojilerinin etkin kullanımına yönelmiş olmalıdır. Oysa şehirlerimizin durumu bunun çok uzağında-
dır. Bundan dolayı öncelikle İzmir mega-kenti'nin Ulaştırma Ana Planı Stratejisi ha-
zırlanacaktır.

"Ulaşım altyapısı", öncelikle güvenlik-askeri ihtiyaçların karşılanacağı şe-
kilde kurulacaktır. Amaç;

- Barış zamanında âdi ve örgütlü suçlarla sonuç alıcı mücadeleyi yapabil-
mek,
- Deprem gibi her türlü doğal afette sivil savunmayı etkin kılmak,
- Olağanüstü bir durumda kentin boşaltılmasını ve
- Olası savaş durumunda ise kentin savunmasını en kısa zamanda organi-
ze edebilmektir.

Ulaşım altyapısı askeri amaçlara göre kurulur ama savaş olmadığı sürece
de sivil amaçlar için kullanılır. Bu nedenle yeniden kurmayı düşündüğümüz ulaşım
altyapısının amacına bir kez daha değinirken, İzmir'in ulaşım ile beraber tüm altyapı-
sı;

- Savaşta savunmayı kolaylaştıracak,
- Barışta ise ekonomik ve sosyal yaşamı zenginleştirecek,
- İzmir'de konumu nedeniyle ticareti daha da geliştirecek,
- Tarihsel Kral Yolu ve İpek Yolu'na entegre olunabilecek,
- Ortak kent kültürünü oluşturacak ve kimliğini olgunlaştıracak,
- Kentlileri birbirine yakınlaştıracak,
- Sosyal ağları ve bağları güçlendirecek,
- Dengeli kalkınmayı sağlayacak ve
- Refahı herkese yayacak şekilde inşa edilecektir.

Kentsel faktörler

Büyükşehirlerin yönetim, üretim, ticaret ve kültür merkezi özelliği kazan-
maları, hızla artan nüfusları, sahip oldukları tarihi eserler, doğal güzellikler, sağlık

tesisleri, üniversiteler, spor kompleksleri, kent içi ve çevre yollarda trafik sorununa neden olmaktadır.

Kent içindeki mevcut yolların büyük bir kısmı özel otolarca park yeri olarak kullanıldığından büyük ölçüde trafik tıkanıklıklarına neden olmaktadır. Buna ek olarak, düzenli ve güvenli bir trafik için gereken ışık, işaret, kavşak iyileştirmeleri, tek yönlü veya bölünmüş duble yollar, özel araçlara kapalı toplu taşıma yolları, park yerleri, yükleme ve boşaltma noktaları belirleme çalışmaları yapılmamıştır. Çarpık ve düzensiz kentleşme ortamında alt yapı yatırımlarını planlamak oldukça zordur; yapılabilsen bile kısa sürede bozulmaktadır.

Yol, su, kanalizasyon, yağmur suyu kanaletleri, elektrik, havagazı, telefon gibi birbirini tamamlar nitelikteki hizmetlerin plansız bir şekilde yürütülmesi karmaşaya neden olmaktadır. Ayrıca, şebekelerin çoğu ulaşımı sağlayan yolların altında toplanmıştır. Sık sık bakım veya hizmet amaçlı çalışmalar için yollar açılıp kapatılmakta ve sağlıklı ulaşım bir yana, yolun esas yapısı bile bozulmaktadır.

Diğer taraftan, kent merkezindeki rantı yükselen eski binalar yıkılıp çok daha büyükleri yapılmaktadır. Kentin altyapısı bu kapasite artırımına göre yapılmadığından, altyapıyla beraber kent içi yollarda ciddi trafik sorunları yaşanmaktadır.

Özetlersek hızlı kentleşme, nüfus artışı, ekonomik, sosyal ve kültürel koşullar, otomotiv sanayindeki hızlı gelişmeler, kırsal ile kentler arası ve kent içi ilişkileri hızlandırarak yollar üzerinde trafiği yoğunlaştırmaktadır.

Ulaşım planlaması ve arazi kullanımı

Ulaşım, kentleri biçimlendiren en önemli faktörlerden biridir. Otomobile ya da toplu taşımaya öncelik veren ulaştırma sistemleri;

- Kentin dışında yeni cazibe merkezleri kurmayı,
- Kentin yenilenmesine yönelik tercihleri,
- Kente ilişkin kültürel anlayışları ve
- Yaşayacağımız kentlerin yapısını biçimlendirmektedir.

Altyapı ve yollar

Sosyal, ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağılı olarak artan araç sayıları, daha sağılıklı ulaşım yollarının yapımını kaçınılmaz kılmıştır. Bütün tali yolların, bir çevre veya il yoluna bağılı olduğı dikkate alınırsa, anayol trafiğini güvenli hale getirmek için yolun teknik yapısına önem vermek gerekecektir.

Yollar, özellikle doğıal gaz, içme suyu, kanalizasyon, yağmur suyu, elektrik ve telefon çalışmaları için beş-altı ayrı kuruluş tarafından, günün her saatinde birbirleriyle koordinesiz kazılar yapmaktalar. Kent içinde yapılan kazılar, plan bütünlüğü ve program dahilinde olmayıp, her kurum ve kuruluş, aynı cadde ve sokakta bile değışik zamanlarda sık sık kazı yapabilmektedir.

2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanan İzmir mega-kenti, yeni yatırımlarla bu tür sorunları temelden çözecektir. Çünkü ana taşıyıcı boru ve hatlar kesinlikle yol altlarında yapılmayacaktır. Ana yollar ve caddelerin hiçbirisi bu hizmetlerin yapımı veya tamiri nedeniyle kazılmak zorunda kalmayacak şekilde ayrı güzergahlarda inşa edileceklerdir.

Hatlar döşenecek, üzerleri ise çimlendirilecektir. Özellikle belediye hizmetleri arasında yer alan içme suyu ve kanalizasyon boruları kritik güzergahlarda çift hatlı olacaktır. Bakım sırasında bile hizmette herhangi bir aksama olmayacaktır. Her ne kadar artırılmış kullanma suyu ve yağmur suyu boruları kanalizasyon borularından ayrı da olsa, anormal yağmurlarda kanalizasyon şebekesi devreye alınabilecektir. İçleri rüzgar enerjisiyle havalandırılacak şebekelerin bakım çalışmaları, en yakın karakoldan alınacak özel izinle ve refakatçiyle yapılacaktır.

Özetle; doğıal gaz, içme suyu, kanalizasyon, yağmursuyu, elektrik ve telefon gibi boru ve hatlar, hiçbir şekilde yol ve kaldırım yıkımını gerektirmeyecek ayrı hatlarda, alternatifli yani kritik güzergahlarda çift döşenecek ve bakımı da herhangi bir hizmet aksamasına neden olmadan yapılacaktır. İzmir mega-kenti, bu ve benzeri başarılı altyapıları kurmak için inşa edilecektir.

Kent içi ulaşım

Hızlı ve plansız kentleşme, büyük kentlerde yaşanan yüksek nüfus artışı ve yüksek motorlu taşıt talebi; kent içi ulaşımında tüketilen fazla yakıt, çevre kirlen-

mesi, kazalar ve trafik tıkanıklığı problemlerinin artarak devam etmesine sebep olmaktadır. Yerleşimin yoğun olduğu büyük kentlerde altyapı yapım maliyetlerinin yüksekliği ve mali kaynakların yetersizliği nedenleriyle gerekli yatırımlar, yeterli ölçüde yapılamamakta ve toplu taşıma hizmetleri iyileştirilememektedir.

Eskimiş İzmir'in yoğun şekilde yaşadığı kent içi ulaşım sorunları, büyük ölçüde yenilenecek İzmir'de temelden çözülecektir. Çünkü İzmir'in ulaşım altyapısı dünya standartlarında yeniden kurulacaktır. Her konuda olduğu gibi toplu taşımada da en ileri teknolojiler tercih edilecektir.

Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem, bütüncül bir yaklaşımla ele alınacaktır. Yük taşımalarının demiryollarına kaydırılması ülke politikası olacaktır.

Enerji, çevre, ekonomi, konut, arsa ve arazi politikaları ile tutarlı, sürdürülebilir, merkezi ve yerel yönetimleri bağlayıcı, özel sektörü yönlendirici geniş kapsamlı bir mega-kent içi ulaşım stratejisi hazırlanacaktır. Temel ilkeleri;

- Toplumun tüm kesimlerine eşit fırsatlar sunan,
- Katılımcı,
- İnsanları birbirine yaklaştıracı,
- Sosyal ağları güçlendirici,
- Hızlı,
- Birbirine entegre olabilen,
- Kamu yararını gözeten,
- Yurtiçi kaynakların kullanımına özen gösteren,
- Dışa bağımlılığı en aza indiren,
- Çevreye duyarlı,
- Ekonomik açıdan verimli,
- Güvenli ve
- Yükten önce yaya hareketlerini esas alan kent içi ulaşım politikaları uygulanacaktır.

İzmir'in özgün yapısı, dinamikleri ve potansiyelleri göz önüne alınarak, kent içi ulaşım türlerinde çeşitlilik ve entegrasyon sağlanacaktır.

Ulaştırma etütlerine temel oluşturması açısından, kentlerdeki mevcut ulaşım sistemi ile yolculuk talebine ilişkin verilerin toplandığı ve düzenli olarak güncellendiği Kent Bilgi Sistemleri kurulacaktır.

Kent içi ulaşım projelerinin finansmanında dışa bağımlılığı en aza indiren, ulusal üretim, istihdam ve finansman imkanlarından azami ölçüde yararlanan modeller tercih edilecektir.

Dış finansman sağlanması düşünülen kent içi ulaşım projelerinin seçiminde; proje maliyetleri ile iç-dış finansman kompozisyonunun Türkiye'nin borçlanma politikaları ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin mali yapısıyla uyumlu olması gerekmektedir.

Cumhuriyetin 100. kuruluş yılı olan 2023 hedefleri arasında Alsancak Limanı'nın alacağı şekil hayati önem arz etmektedir. Limanın kapasitesi 20 milyon konteynıra varacakmış gibi kara ve demiryolu bağlantıları yapılacaktır.

Sürekli vurguladığımız İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde ve Karşıyaka-Dikili hattında 5 yılda inşa edilecek dünya standartlarındaki 500.000 + 200.000 = 700.000 konut ve onun tamamlayıcı unsurları olan işyerleri, sağlık, eğitim, spor, eğlenme, dinlenme, alışveriş merkezleri gibi 200.000 + 50 = 250.000 yapıya, Eskimiş İzmir'den yaklaşık 2.500.000 kişi taşınacaktır.

Boşaltılan semtler ve taşınan yaklaşık 2,5 milyon nüfus, Eskimiş İzmir'i sorun yaratmadan her türlü yatırıma hazır hale getirecektir. Yeni yapılar inşa edilinceye ve taşınmalar bitinceye kadar Eskimiş İzmir'de ulaşım, en seri ve güvenilir şekilde işletilecektir.

Uluslararası büyük organizasyonlardan birinin İzmir'de yapılması kararı alındığında özellikle kent içi ulaşımın altyapısı, 2015'te bitirilecektir. Yani 2018'de bitirilmesi düşünülen yatırımlar 2015'te kullanılabilir olacaktır. Her şeyi hızlandıran büyük

organizasyonlar, beraberinde finansman çözümlerini de getireceğinden yatırımların bitirilmesi sorun olmayacaktır.

Bununla beraber, büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde finansman ihtiyacına cevap vermek ve özel sektörün verimli işletme yapısından yararlanmak üzere kamu-özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına önem verilecektir. Ayrıca kent içi ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak etkin ve ileri bir yönetim modeli uygulanacaktır.

Ulaşım olanakları

Denize kıyısı olan bir kentin denizden yararlanmasının birçok yolu olmalıdır. Örneğin, Urla'ndan Foça'ya körfezi çevreleyen güzergahta kent içi ulaşım ve turistik amaçlı hafif raylı sistem kurulacaktır. Kent içi ulaşımı kolaylaştıracak Konak-Urla hafif raylı hattının yapımı, 2015 yıldan önce bitirilecektir.

İzmir mega-kentinin ulaşım altyapısı 100 yıllık bir projeksiyonla yeniden kurulacağından, bugün İzmir'de sorun olan "kaldırım, otopark, bisiklet yolları, parkur, yeşil alanlar, spor alanları, yaşlılar, çocuklar ve engellilerin ulaşımında ve yaşamda karşılaştığı sorunlar" gibi şikayet konularının önemli kısmı 2015'den önce bitirilecektir. 2023'e gelindiğinde ise 20 milyon kişinin yaşadığı, 20 milyon konteynır kapasiteli limanı, 30 milyon yolcuya hizmet veren havalimanları ve yıllık yabancı turist sayısı 25 milyona yaklaşmış bir İzmir mega-kentinin ulaşım altyapısı bitmiş olacaktır.

Özellikle Alsancak Limanına kadar uzanan tarihsel Kral Yolu ve İpek Yolu, modern teknolojilerle ihya edilirken İzmir mega-kenti, bu entegrasyona uygun yapılanacaktır.

Demiryolu

Doğu Blok'unun çökmesi ve Sovyetler Birliği'nin dağılması gibi siyasi ve ekonomik gelişmeler sonucunda Batı Avrupa ülkeleri, Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak ulaştırma güzergahları arayışına girmiş ve ulaştırma stratejilerinde önemli değişiklikler yapmışlardır. Bu

sürecin liderliğini Avrupa Birliği yürütmüştür. "**Pan Avrupa**" kavramı oluşturulmuş ve 1994 Girit ve 1997 Helsinki Pan-Avrupa Ulaşım Konferansları sonucunda Avrupa Ulaştırma Politikasına yön verecek 10 adet **Çok Modlu Ulaştırma Koridoru** belirlenmiştir. Söz konusu koridorlar gelecekteki altyapı çalışmalarına ve finansmana temel oluşturacağı için G24 toplantılarında koridorları kendi ülkelerinden geçirmek için ülkeler arasında kıyasıya bir mücadele yaşanmıştır.

Türkiye söz konusu Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarından IV. ve X. Koridorlarda; Pan-Avrupa Ulaştırma Alanlarından ise Karadeniz ve Akdeniz PETRA'larında yer almıştır. Avrupa Komisyonunca yürütülen çalışmalarda koridor oluşumu ve seçiminde kriterler oluşturulmasına rağmen, uygulamada bu kriterlere uygun hareket edilmemiş ve siyasi davranılmıştır. Alternatifler öneren bazı ülkeler Türkiye'yi sistemin dışında tutmak veya etkisiz hale getirmek için çaba göstermektedirler.

Toplam uzunluğu 30.000 km olan AB hızlı demiryolu altyapısı yeni teknolojiye uygun olarak 2015 yılına kadar bitirilecek ve Türkiye sınırına ulaşacaktır. Bir başka gelişme de Uzak Doğu'dan başlayıp Türkiye sınırına kadar gelen İpek Yolu hızlı demiryolu sistemidir. Türkiye'nin dünyanın Doğusu ile Batısı arasındaki hızlı tren ve bununla uyumla kara ve denizyolu taşıma sistemine entegre olmasının doğuracağı olumlu sonuçlardan, yüksek faydayı elde edecek hazırlıkları yapması gerekir. Bu gelişmelere uygun bir kentleşme, turizm ve ticaret politikası izlemesi gerekir. Özellikle sistemin geçiş güzergahlarındaki duraklar ve bu sisteme entegre olacak ülke içi hatlar ve uğradıkları duraklar, Türkiye'nin yakın gelecekte anormal büyüyen merkezleri olacaklardır. İzmir yakın gelecekte mega-kent olacak ve Doğu-Batı arasında hava, kara, deniz ve demiryolu ulaşım ağının merkez kentlerinden biri olacaktır.

Doğu ve Batı arasında yeni hatlarda yük ve yolcu taşınacaktır. Türkiye'nin bu gelişmelerin dışında kalması mümkün olamayacağı gibi kent içi ulaşım stratejilerini de değiştirecektir. O nedenle kenti kuran ve dönüştüren ana unsurlardan biri olan yüksek standartlı ulaşım olanakları, İzmir-Manisa-Aydın illerinin yapısını ve gelişme alanlarını da etkileyecektir ve mega-kente dönüşmelerini kolaylaştıracaktır.

Yatırım planlarında yer alan İzmir-Ankara ve İzmir-İstanbul arası üç hatlı hızlı tren yatırımları önümüzdeki 5 yıl içinde bitmiş ve işletmeye açılmış olacaktır. Ayrıca bu hatlara entegre olacak İzmir-Çanakkale-İpsala, İzmir-Denizli ve İzmir-Aydın hızlı tren hatları 2023'ten önce bitirilmiş ve işletmeye alınmış olacaktır. Ulaşım altyapısı güçlenen İzmir, Ege ve Türkiye için çok daha önemli hale gelecektir. Bu gelişme doğal olarak Alsancak Limanı'nı çok daha önemli hale getirecek ve kapasite artırımını zorunlu kılacaktır.

Kapasitesi 20 milyon konteynıra çıkacak şekilde bir altyapı ve çevre düzenlemesine gereksinim duyan Alsancak Limanı, öncelikle hızlı tren yük ve yolcu taşıma olanakları ve buna paralel bitirilecek İzmir-Ankara, İzmir-İstanbul, İzmir-Çanakkale ve İzmir-Denizli-Antalya otobanları, 2023 yılında varılması gereken 20 milyon konteynır hedefini hayal olmaktan çıkaracaktır.

Denizyolu

Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi olmaları gerekir. Hükümet buna uygun var olan ve yapımı planlanan limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarını yapmaya hız vermiştir. Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak araç alım ve iskele yatırımlarına da ağırlık verilecektir.

Özellikle Alsancak Limanı'nın büyüme kapasitesi olarak belirlediğimiz 20 milyon konteynır hedefi, sadece yük taşımacılığı hedefi ile sınırlı olmayacaktır. Ekonomikliği inkar edilemez deniz yolu ulaşım olanakları, gelecek dönemde lüks yolcu taşımacılığında daha fazla kullanılacaktır. Genellikle turizm sektörünün tercih ettiği gemi taşımacılığının en önemli uğrak noktalarından biri de Alsancak Limanı olacaktır.

Bununla beraber hızı ve konforu artırılmış deniz taşıma araçları yakın gelecekte en çok Ege Denizi'nde kıyısı olan yerleşim yerleri arasında kullanılacaktır. Bunun olumlu yansımaları arasında komşu ülkeler arasında dostluğu pekiştireceği gibi Türkiye-Yunanistan arasında ortak turizm politikalarını da gündeme getirecektir.

İzmir 2023'e Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanırken hedefinin bir dünya mega-kenti olduğunu sık sık vurgulamaktayız. O nedenle bir konuya daha değinmek zorundayız:

İzmir'in Alsancak Limanı gibi, Çeşme, Aliağa, Çandarlı, Dikili limanları da, liman olma vasfını geliştirerek sürdüreceklendir. Özellikle Alsancak Limanı dünyanın en işlek limanlarından biri olacaktır. Bununla beraber yat limancılığı da önemli bir turizm ve gelir kaynağı olacaktır, limanların altyapısı buna göre kurulacaktır.

Alsancak Limanı, geçmişte bazı nedenlerden dolayı dolgularla küçültülmüştür. Alsancak'ın 20 milyon konteynırlı liman olma hedefine ulaşabilmesi için tarihteki doğal sınırlarına, ihtiyaç duyuldukça hafriyatla varılabilecektir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin hazırladığı ve yürürlüğe koyduğu 2030 Nazım İmar Planında tadilatlar yapılacaktır. Alsancak Limanı'nın büyüme kapasitesine uygun yapılacak tadilatlarla Konak - Bornova güzergahı söz konusu gelişmelere uygun olarak yeniden planlanacaktır.

Havayolu

Yeni ek yatırımlarla Adnan Menderes Havalimanı, yıllık kapasitesini 20 milyon yolcuya çıkarmıştır. 2023 Cumhuriyetin 100. yılı hedeflerinin gerçekleşmesi için beklenen yurt içi ve dışı turist sayısı, doğal olarak havayolu ulaşımının yükünü artıracaktır. Önümüzde 10 yıllık yatırım planları arasında görülmeyen yeni bir havalimanı, Türkiye'nin ve İzmir'in yakın gelecekte göstereceği yüksek performansla Karşıyaka-Dikili hattında ikinci bir havalimanının inşasını zorunlu hale getirecektir. Büyük olasılıkla ağırlıklı olarak Körfezin kuzeyine hizmet verecek yeni havalimanı, Çiğli'de yapılacaktır.

Dış hatlar kadar ülke içi ulaşımdaki önemi de her geçen gün artan hava ulaşımı, iç hatlardaki yoğun talebe yanıt vermek için İzmir'de yeni bir hava limanının yapımını zorunlu hale getirecektir. Üniter ulaşım politikalarının gereği olarak iç hatlardaki yolcu taşımacılığının fiyatları ekonomik hale getirilecek ve büyük kentlere hava ulaşımı çok daha yoğun olacaktır. O nedenle 2018'de yapımı düşünülen ikinci havalimanının 2015'e kadar işletmeye açılacağı ümit edilmelidir.

Bölgesel hava taşımacılığının geliştirilebilmesi için il yönetimleri ve meslek odaları arasında yapılacak işbirliğiyle maliyet azaltıcı tedbirler alınacak ve özel havayolu şirketlerinin küçük (STOL) havaalanı yapısına ve yolcu profiline uygun filo oluşturmalarına Büyükşehir Belediyesi olarak altyapı desteği verilecektir.

Karayolu

İzmir-Aydın otobanına ilave yapılacak İzmir-Ankara, İzmir-İstanbul, İzmir-Çanakkale ve İzmir-Denizli arası otobanlar İzmir mega-kentinin en büyük karayolu yatırımı olacaktır. Buna entegre olabilecek standartta da kent için ana yolların yapılması gerekecektir.

Üniter bir devletin oluşmasının temel koşulu anayasal düzen olsa da, onu yaşatacak ve geliştirecek fiziki koşulların, öncelikle ulaştırma altyapısıyla mümkün olabileceği henüz tam olarak kavranmamıştır.

Türkiye'nin tam anlamıyla üniter bir yapıya kavuşması için ülkenin iki ucu arasındaki karayolu ulaşımının normal koşullarda 12 saat, demiryolu ulaşımının 5 saat, havayolu ulaşımının da 2 saat olması gerekir. Mesafelerin kısalması, dil birliğini, kültür, tasa, kaygı, sevinç, üzüntü paylaşımını maksimum oranda sağlayacak, gönüller bir, ekonomi tek pazar, kalkınma dengeli olacaktır.

Kent kimliğinin oluşmasının da fiziki altyapısı ancak ulaşım ile sağlanabilir. Tasarladığımız 20 milyonluk İzmir mega-kenti çok merkezli olacaktır ve merkezler arasında alternatifli seri ulaşım sistemi kurulacaktır. İzmir mega-kentinin bir üçgen-den oluşacağı düşünülecek olursa, üçgenin iki uç noktası arasındaki mesafe 1 saat, uç noktaların merkezlere olan uzaklığı ise 30 dakikayı geçmeyecektir. İzmir mega-kentinin ulaşım altyapısı bunu gerçekleştirecek şekilde kurulacaktır.

Ulaşım da tüm alternatifler uygulanacaktır. Kent içi toplu taşımanın çoğunun kara ve demiryolu araçlarıyla yapılması, dünyanın benimsediği bir modeldir.

Özetlersek; İzmir, Cumhuriyetin 100. yılı 2023'e kadar tüm alt yapısını yenilerken doğal olarak ilçeleri, beldeleri, semtleri ve ara sokakları da yenileyecektir.

20 milyon kişinin yaşayacağı ve 25 milyon yabancı turistin ziyaret edeceği İzmir me-ga-kenti öngörüsüne göre yapılacak bölünmüş ana yollar, dünya standardında olacaktır.

Karayollarında bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanması için "önleyici bakım" modeli benimsenecektir. Bakım ve onarım hizmetleri, ağırlıklı olarak özel sektöre yaptırılacaktır.

Trafiğin altyapısı

İzmir Büyükşehir Belediyesi, Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanırken, her hizmette olduğu gibi ulaşımı da, eski haliyle yeni sorunlar yaratmadan kısa bir süre en iyi şekilde yönetmek zorundadır. Bunun nasıl olacağını kısa ve öz bir şekilde anlamak gerekirse;

- Mevcut yol verileri, "akışkanlar mekaniği" prensiplerine göre gözden geçirilecektir. Trafikte türbülansa neden olan engeller, kısa sürede ortadan kaldırılarak daha akışkan hale getirilecektir. Bu yöntemin uygulanması için önemli yatırımların yapılmasına gerek yoktur. Bununla birlikte bu yöntem, mevcudun az bir müdahale ile daha seri hale gelmesini sağlayacaktır.

- Eskimiş İzmir'in daha iyi yönetilmesi için bilgisayarlı sinyalizasyon sistemi ivedilikle yaygınlaştırılacaktır. İzmir'in önemli kavşaklarını besleyen yollarda sinyalizasyonunun olmaması, kent içi yollarda trafik akışının ve güvenliğinin sağlanmasını ve verimli kullanımını engellemektedir.

Otopark

İzmir'in kent içinde karşılaştığı en önemli sorunlardan biri otopark eksikliğidir. Kemeraltı ve Karşıyaka örneğinde olduğu gibi sahilde yapılacak basit düzenlemelerle 3-4 yıl için çok katlı gemi otoparkları kullanılabilir. 10 civarında 500 araçlı gemi otoparkları, Kemeraltı ve Karşıyaka'nın otopark sorunu geçici olarak çözebilir. Çok katlı gemi otoparklarına ihtiyaç kalmadığında da, turizm mevsiminde ciddi otopark sorunu yaşanan ilçe ve beldelere gönderilebilir.

Kalıcı çözümlere gelince.. Arazi yapısı elverişli olan semtlerde yeraltı otoparkları yapılacaktır. Örneğin Hatay'ın 10 noktasına yapılacak 1.000 araçlık yeraltı otoparkları sokakları geçilmez hale getiren araç yığılmalarından kurtaracaktır.

Şunu iddialı bir şekilde söyleyebiliriz ki, arazinin elverdiği yerlerde hatta ihtiyaçtan fazla yeraltı otoparkı yapılacaktır. Tüm planlamalar 20 milyon kişinin yaşadığı İzmir mega-kenti için yapıldığına göre, yeraltı otoparklarının planlaması da bu kriterlere göre yapılacaktır.

Değerlendirme

Cumhuriyet'in 100. yılı 2023'de, İzmir'in mega-kent olması planlanacaksa, ulaşım altyapısı ona uygun projelendirilecek ve zamanla gelişmelere paralel olarak inşa edilecektir. İzmir mega-kentinin büyük ölçüde İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde gelişeceği öngörülmektedir.

En azından İzmir-Manisa-Aydın illerinin uç noktaları arasında en az ikişer otopan, üç duble yol, 500 km metro, 1500 km hafif raylı taşıma sistemi kurulması gerekecektir. Karayolunda günde ortalama 5 milyon kişi toplu taşımada, 3 milyon kişi de metro ve hafif raylı sistemde seyahat edebilecek şekilde 100 yıllık projeksiyonlar yapılacaktır. Yatırımlar ise gelişmelere paralel olacaktır.

İzmir, "çok merkezli" bir modelle mega-kente dönüşürken, merkezler olabildiğince kendi içinde yeterli olabilecek şekilde tasarlanacaktır. Bununla beraber ekonomik, sosyal ve kültürel canlılık kent içi seyahati zorunlu kılacaktır. O nedenle şehirler arası, kent içi cadde ve sokakların genişliği, her konut için tasarlanmış otoparklar, alternatifli hızlı yolcu ve yük trenleri, havayolu, metro, hafif raylı sistem ve hızlı deniz otobüsleri ve iskeleler 20 milyon nüfuslu ve yıllık yabancı turist kapasitesi 2023'den sonra 35 milyona kadar çıkabilecek İzmir mega-kentinin ulaşım yükünü 100 yıl boyunca taşıyacaktır.

Kent içi trafikte sinyalizasyon

Trafiğin yönlendirilmesinde en önemli araç sinyalizasyon sistemidir. Trafik akışının ve güvenliğinin sağlanması için önemli kavşakların bilgisayarla sinyalizasyonu ve sinyal zamanlamasında optimizasyona gidilmesi gerekmektedir.

Sinyalize kavşaklar, kent içi yol sisteminin ayrılmaz bir parçasını ve kent merkezindeki trafik yönetimi ve yol, kavşak kapasitesinin artırılmasının ana unsurunu oluşturmaktadır. Sinyal sisteminin etkin bir şekilde kullanılması halinde; yolların işlerliği ve kapasitesinin artırılması, araç ve yaya öncelikleri ve çevre üzerinde olumlu katkıları olacaktır. Duruş ve kalkışların azalmasıyla araçların yakıt tüketimi azalacağından iyi zamanlanmış bir sinyal sistemi, trafiğin yoğun olduğu yerlerdeki hava kirlenmelerini de azaltacaktır.

Yollar birbirini kesmeyecek, olabildiğince sinyalizasyona gerek duymayan kesintisiz trafik akışı sağlanacaktır. Alt ve üst geçit yollar da bu çarelerden biri olacaktır. Buna rağmen öyle yollar ve kesişmeler olacak ki, sinyalizasyon kaçınılmaz olacaktır. Bu durumlarda da sinyalizasyon sistemi;

- Dalgalanan trafik talebine cevap verebilecek,
- Gerekli yer ve zamanlarda araç ve yaya önceliklerini sağlayabilecek,
- Esnek kavşak kontrol yöntemlerinin uygulanabileceği,
- Ek zamanlama planları yapılabilir,
- Kentin büyümesine uyum sağlayabilecek ve
- Şebekeyi bir bütün olarak görebilecek gelişmiş programlara ve buna uygun teknolojiye sahip bir donanımı içermesine özen gösterilecektir.

İzmir mega-kenti içinde toplu taşıma sistemleri, birbirine entegre olabilecektir. Bu da yakıt, personel, tarife, işletme ve benzeri giderlerde tasarrufu sağlayacak ve "dur-kalk"lardan kaynaklanan israf ve hava kirliliği, büyük ölçüde giderilmiş olacaktır.

Finansman sorunu

Her türlü altyapı ve kullanılacak teknolojiler için sürekli "dünya standartları" ve "en ileri teknoloji" vurgusu yapılmaktadır. Fakat bunun mali kaynağı aynı sıklıkta açıklanmamaktadır.

Hatırlanacağı gibi bir ilkeye vurgu yapılmış, "borçlanmamak" için tüm alternatifler uygulanacak, denmişti. Örneğin, uzun vadeye yayıldıkça getirisi artan senetlere yatırım yapanlara alternatif bir kazanç imkanı sunulacaktır:

Şu an metroda tam veya öğrenci bilet fiyatları cumhuriyet altınına endekslenerek ve 5 yıl sonra kullanılacak biletler örneğin 2/5 fiyatına İzmir ve Türkiye’de her yatırımcıya satılacaktır. 5 yılın bitiminde de bilet fiyatları cumhuriyet altını cinsinden eşit düzeye gelecektir. Aradaki fiyat değişiklikleri haftalara bölünecek ve arz-talebe göre kademeli olarak yükseltilecektir. Böylece kent içi ulaşım yatırımlarından para kazanmak isteyenlere cazip olanaklar sunulacaktır.

Satın alınan biletlerin ticareti yapılabileceği gibi zamanı geldiğinde İzmir’de kent içi sefer yapan otobüs, metro ve deniz yolu araçlarında 20 yıl boyunca kullanılacaktır.

Bir kent için hiçbir borçlanmayı gerektirmeyen en gerçekçi finans kaynağı kentin rantıdır ve doğal bir gelişme gibi kentin rantı, kente yetecek kadardır. Bu sadece İzmir için değil; tüm kentler için geçerli bir kuraldır. Ve rantın gerçek sahibi de yasa gereği belediyedir.

Şimdiye kadar kentin rantını belediyeler yönetemediklerinden küçük girişimcilerce değerlendirilmiştir. Kentleşme doğal olarak birçok kazanç fırsatı yaratır. Bunların hiç biri rant yatırımları kadar cazip değildir. O nedenle toprak üzerinde ortaya çıkan rant, kent hayatının en cazip ekonomik yatırım veya kavga alanıdır.

Eğitim düzeyi oldukça düşük yatırımcıların bile küçük sermayeleriyle önemli kazançlar sağladığı ranttan, en önemli kararları alan belediyelerin en zararlı taraf olmaları anlaşılabilir bir durum değildir. Spekülatörler tarafından servete dönüştürülen bu kaynakları, kamu yönetiminin görmemesi kabul edilemez. Çünkü kentlerin rant alanları, her türlü hukuksuzluğun, yolsuzluğun, rüşvetin, çatışmanın, siyasal çekişmenin ve mafyalaşmanın da kaynağı olmaktadır. Bu sorun ekonomik olduğu kadar siyasi ve adli bir konudur. O nedenle bir mekanizma kurularak kentin toprak rantı, halkla şirketler arasında çıkar paralelliğine göre paylaşılmalıdır. Bu başarılmazsa kentler her geçen gün biraz daha güvensizleşecek ve yaşam gittikçe zorlaşacaktır. Ve her türlü hukuksuzluğun egemen kılınmaya çalışıldığı küçük rant parçacıkları üzerindeki basit oyunlar, sonunda daha büyük bir sermaye tarafından

ciddi bir servet transferine, küçük spekülâtorler de yerini küresel spekülâtorlere bırakacaktır.

Oysa belediyeler kentlerde ortaya çıkan toprak üzerindeki rantları, halkla şirketler arasında "**kamu yararı**"nı gözeterek yatırıma ve kalkınmaya dönüştürebilir. Halk, yapılarını daha kaliteli ve değerli yapılarla değiştirirken, belediyeler de hiçbir ödeme yapmadan altyapılarını en iyi malzeme ve teknolojiyle yenilemiş olacaklardır. Böylece belediyeler kentin rantını, kamu yararını gözeterek halk ile özel sektör arasında paylaşırabilirler ve borçlanmaya gerek kalmadan, özel sektörün de kâr ettiği örnek bir iktisadi faaliyete dönüştürebilir.

İzmir, 2023 yılına yani Cumhuriyetin 100. yılına sorunlarını çözmüş örnek bir mega-kent olarak hazırlanacaksa, öncelikle kaynak yok mazeretini ortadan kaldıracaktır. En kötü ihtimalle ulaşım yatırımları 150 yıl önce olduğu gibi yabancıların yapımına ve işletmesine izin verilecek ama trafiğin yoğunluğundan şikayet eden hiç kimse, günün en önemli 2 saatini, işe gidip gelirken verimsizce tüketmeyecektir.

ÇEVRE

Altyapı ve çevrenin korunması

Sanayileşme ve hızlı nüfus artışı, doğal kaynakların kullanımı üzerinde olumsuz etkiler yapmaktadır. Çevrenin korunması ve üretim sürecinin olumsuz etkilenmemesi açısından doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı konusunda merkezi ve yerel yönetimler arasındaki görev ve yetki dağılımındaki belirsizlikler büyük ölçüde giderilmiştir. Gerçekte küresel olan çevre sorunu, İzmir'de de yoğun şekilde yaşanmaktadır.

AB'ye uyum sürecinde her türlü atığın yönetimi, doğayı koruma, gürültü ve çevresel etki değerlendirmesi konularında önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Ancak, uyumun gerektirdiği yüksek maliyetli yatırımların fazlalığı, finansman sorununu gündeme getirmektedir. Bu alanda özel sektörün katılımı da dahil, alternatif finansman yöntemlerinin her türüsüne açık olunacağı bilinmelidir.

EXPO gibi uluslararası organizasyonlardan en az biri, hızlandıran faktör olarak devreye girecek ve finansman sorunu bir şekilde çözülecektir. O nedenle İzmir genelinde çevre korumaya yönelik altyapı ihtiyacını belirlemek amacıyla İzmir'in içme suyu, kanalizasyon, yağmur suyu, biyolojik ve kimyasal arıtma tesisleri, arıtılmış suyun kullanılması ve katı atık bertaraf tesisleri gibi altyapı ihtiyaçlarını belirleyecek İzmir-Manisa-Aydın'ı içine alan İzmir Mega-kenti Altyapı Ana Planı ve Finansman Stratejisi hazırlanacaktır.

İçme suyu, yağmur suyu, atık su, katı atık gibi çevre korumaya yönelik altyapı tesislerinin yapım, bakım ve işletiminde İzmir mega-kenti koşullarına en uygun yönetim ve işletim sistem ve teknolojileri tercih edilecektir. Mevcut su sağlama tesislerinde ise kayıp ve kaçaklar azaltılarak, su kaynaklarının etkin kullanılması sağlanacaktır.

Yeni içme suyu yatırımları İzmir, Manisa ve Aydın'ın gelecek yıllardaki gereksinimleri de dikkate alınarak birlikte yapılacak ve kullanım oranına göre de yatırım ve işletme giderlerine ortak olunacaktır. Bunun için su kaynaklarının paylaşımı, kullanılması, geliştirilmesi ve kirlenmeye karşı korunmasıyla ilgili protokoller ve idari organizasyonlar yapılacaktır. Böylece yeraltı ve yerüstü su kaynaklarının kirlenmeden korunması sağlanacak ve atık suların arıtıldıktan sonra park, bahçe sulamasında, tarım ve sanayide kullanılması teşvik edilecektir.

Çevresel altyapı yatırımlarının yapılmasında ve işletilmesinde ölçek ekonomisi kriterlerinden yararlanılarak yerel yönetimler arasındaki işbirliği ve eşgüdüm geliştirilecek, bu kapsamda örneğin Nif Çayı'nın yaşadığı çevre sorunlarını çözmek amacıyla kurulmuş mahalli idare birlikleri aktif hale getirilecektir.

Ayrıca sanayi işletmelerinin kurmak zorunda oldukları ön arıtma ünitelerini İzmir Büyükşehir Belediyesi, Özel İdare ve yörenin diğer yerel yönetim birimleri özel sektörle bir araya gelerek "Çevre Vakfı"nı kurabilirler ve arıtma yatırımlarını, işletilmesini ve bakımını işletme bazında oldukça ekonomik hale getirebilecektir.

Örnek projeler

İzmir mega-kenti Cumhuriyetin 100. yılına 2023'e geldiğinde sorunlarını dünya standartlarında, bazı konuları ise bunun da üstünde kabul edilebilir sınırlar içerisinde çözmüş olacaktır:

- Her belde, anavatanı o belde olan bitkilerle yeşillendirilecektir. Daha az bakım ve su gerektiren bitkilere büyük maliyetler ödenmeyecektir.

- Her beldede anavatanı o belde olan bitki ve hayvan türlerinin koruma altına alındığı doğal parklar yapılacaktır.

- Deri ve kumaş boyası olarak kullanılan bitkiler, tarla üretiminde çoğaltılacak ve bunu kullanan işletmeler dolaylı olarak desteklenecektir.

- Beldelerin bitki örtüsünü zenginleştirmek için üniversitelerle işbirliği yapılacaktır.

- Kent içinde özellikle toz emici ve kötü kokuları giderici yöreye uygun ağaçlandırmalar yapılacaktır.

- İzmir mega-kentinde halka açık kent ormanları kurulacaktır.

- İzmir'in farklı noktalarında arıtılan sular, belli güzergahlarda kanallarda akıtılarak sulamada kullanılacaktır.

- Mevcut İzmir için kurulmuş olan Büyük Kanal Sistemi en verimli bir şekilde işletilecektir.

- 700 bin yeni konut ve tamamlayıcı yatırımlarıyla 950 bin yapıda yaklaşık 2,5 milyon kişinin yaşayacağı İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde ve Karşıyaka-Dikili hatında biyolojik ve kimyasal atıklar 15 ayrı noktada arıtılacaktır.

- Yerleşim yerlerine yakın içme suyu kaynaklarının etkilenmemesi için her türlü fiziki önlem alınacaktır.

- İzmir'in sahip olduğu biyolojik çeşitliliğin ve genetik kaynakların araştırılması, korunması, değerlendirilmesi ve ekonomik değer kazandırılması çalışmalarına destek verilecektir.

- Tarım ve turizm başta olmak üzere, çevreye duyarlı sektörlerde ekolojik potansiyel değerlendirilecek, koruma-kullanma dengesi gözetilecektir.

- Nazım İmar Planında tadilat yapılacak, çölleşme ve toplum sağlığı dikkate alınarak, havza bazında endüstriyel ve toprak muhafaza ağaçlandırmaları, rehabilitasyon çalışmaları, kent ormancılığı ve tarımsal ormancılık yapılmasıyla arazilerin daha iyi değerlendirilmesi, özel ağaçlandırmaların geliştirilmesi ve toplumun bu konularda bilinçlendirilmesine önem verilecektir.

Katı atık yönetimi

Evsel nitelikli katı atık yönetiminde kaynakta ayrıştırma, toplama, taşıma, geri kazanım ve bertaraf safhaları teknik ve mali yönden bir bütün olarak değerlendirilecek; yatırım ve işletme maliyetleri düşük ve İzmir mega-kentinin koşullarına en uygun katı atık bertaraf teknolojisi yöntemi tercih edilecektir.

Evsel nitelikli olmayan atıkların üretimi azaltılacak, atık türüne ve İzmir'in koşullarına uygun toplama, taşıma, geri kazanım ve bertaraf sistemleri oluşturulacaktır. Bu alanda faaliyet göstermek isteyen özel sektöre destek verilecektir.

Trafiğin yaptığı hava kirliliği

Hava kirliliği olgusu, doğal ortamın tüm diğer unsurlarındaki kirlenmeler gibi, toplumsal açıdan önemli bir sorundur. Özellikle bu kirlenme türü, insan sağlığı üzerine doğrudan etkiler yarattığından daha önemlidir. Hava kirlenmesinin kaynaklarından biri de ulaşım araçlarıdır.

Büyükşehirlerin merkezi bölgelerinde meydana gelen tıkanıklıklar, bu alanlardaki kirlenmeyi daha da arttırmaktadır. Bundan dolayı, kent içi ulaşımında meydana gelen tıkanıklıklar, hem zaman kaybına hem de yakıt tüketimine neden olmaktadır.

İzmir-Manisa-Aydın illerini mega-kente dönüştürecek yatırımlar, yüze yakın sorunun dünya standartlarını zorlayacak şekilde çözümü olacağı gibi trafik ve neden olduğu hava kirliliğini de çözecektir. Otobanlar, bölünmüş yollar, metro, hafif raylı taşımacılık, hızlı tren, kıyı taşımacılığı gibi yatırımları 20 milyon kent sakini, gün içinde çevre illerden gelenlerle artan ilave nüfus, her yıl artan 35 milyona kadar çıkabilecek yabancı turist sayıları dikkate alınarak projelendirilecek ve zamanı geldiğinde de inşa edilecektir.

İzmir mega-kenti çok merkezli oluşacak ve merkezler arasında ve merkezleri iç yollarında seri ulaşım, alternatifli bir şekilde planlanacaktır.

Doğal olarak iyi planlanmış ve altyapısı iyi kurulmuş bir İzmir mega-kentinde ulaşımında bir tıkanıklık olmayacağı gibi onun yan etkisi olan hava kirliliği de asgari düzeyde olacaktır.

Alternatif enerji kaynakları

Hidrojen en hafif, en temiz ve diğer enerji şekillerine göre daha verimli çevrilebilen enerji kaynağıdır. Hidrojen gezegenimizde en bol bulunan elementlerdendir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin AR-GE desteği verdiği hidrojen teknolojisi çalışmalarının yakın zamanda olumlu sonuçlar vereceğini düşünmekteyiz. Bu başarı doğal olarak Türkiye ve dünyaca paylaşılacaktır.

Bununla beraber İzmir Büyükşehir Belediyesi de İzmir'in coğrafi avantajının gereği olarak Ege, Dokuz Eylül Yüksek Teknoloji Üniversitelerinin güneş ve rüzgar enerjisi araştırmalarını destekleyerek temiz enerji kaynaklarının zenginleşmesine katkıda bulunacaktır.

İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde ve Karşıyaka-Dikili hattında kurulması tasarlanan konut, işyeri, eğitim, sağlık, spor, turizm tesisleri gibi yeni yapıların ısınmasında, en ekonomik ve atık sorunu yaratmayan enerji kaynakları kullanılmaya çalışılacaktır. Bundan dolayı jeotermal, hidrojen ve güneş enerjisinden azami derecede yararlanılacaktır.

İklim değişikliği sorunu

Küresel ısınma, okyanusları, tarım, orman ve kent alanları ile balık tutulan bölgeleri, yiyecek ve iş kaynaklarını, kıyı kentlerini ve insan sağlığını etkilemektedir.

Küresel ölçekte yaşanması olası sorunların başında iklim değişiklikleri sorunu gelmektedir. O zaman kentlerin anormal yağışlara karşı hazırlıklı olmaları gerekir, altyapı bu yağışlar dikkate alınarak yapılacaktır edilecektir.

Yine kuraklık olasılığına göre, su kaynakları mutlaka boru hatlarıyla birbirine entegre olmalı, tüm Türkiye'nin canlı yaşamının ihtiyacı olan suyu, yeter ölçüde hazır bulundurabilmelidir.

Örneğin, İstanbul'un mevcut içme suyu barajlarının tam olarak dolabilmesi için yağmurların normal miktarda (İstanbul'un yağmur rejimi ölçütlerine göre) kesintisiz 2,5 yıl yağması gerekiyor. Bu da mümkün olmadığına göre sorunun yağmur dışı farklı modellerle çözülmesi gerekiyor. Meriç Nehri, her yıl Bulgaristan, Trakya ve

Yunanistan'da ciddi sellere ve maddi kayıplara neden olmaktadır. Oysa boru hatlarıyla Meriç Irmağının fazla suları İstanbul'un içme suyu barajlarına aktarılabilir. Orta Asya'dan Türkiye'ye, buradan Yunanistan'a, oradan da İtalya ve Avusturya'ya borularla doğal gaz taşıyan şirketler, bunu çok kısa sürede çözebilecek durumdadırlar.

Toprak kirliliği sorunu

Birim alandan alınacak ürün miktarının artırılması amacıyla gübreleme, ilaçlama ve sulama gibi kültürel önlemler alınmaktadır. Bu önlemler kontrollü ve bilinçli bir şekilde uygulanmadığından, önemli ölçüde su ve toprak kirliliğine neden olmaktadır. Kimyasal gübreler ve tarımsal ilaçlar, toprağı kirlettiği gibi içme sularına karışarak insan sağlığını da tehdit etmektedir.

İzmir mega-kenti sınırları içinde tarımsal potansiyeli çok yüksek, uygun iklim koşullarına sahip ve yılda birden fazla ürün alınabilen ovalar vardır. Ancak fiziksel arazi kullanım planlarının yetersizliği, nüfus artışı, plan ve programsız sanayileşme tarımsal potansiyeli yüksek ovalarımızı amaç dışı kullanımlarla tahrip etmektedir. İmar planlarıyla bunları önlemek mümkündür.

Yurdumuzda yaşayan hayvan türlerinin sayısının Avrupa kıtasında yaşayanların 1.5 katı (80.000'in üzerinde) olduğu tahmin edilmektedir. Bu nedenle bitki ve hayvan türlerinin koruma altına alınması ve doğal ortamlarında zenginleştirilmesi gerekir.

YOKSULLUK ve İŞ - AŞ SORUNU

Son yıllarda yoksulluk oranlarında Türkiye genelinde bir iyileşme olduğu kabul edilmekle birlikte, kırsal alandaki sorunların giderilemediği de bir gerçektir. Kırdan yaygın olan ücretsiz aile işçileri dediğimiz kesim, en yoksul grubu oluşturmaya devam etmektedir.

Bununla beraber, İzmir genelinde kimi kadınlar, çocuklar, yaşlılar, özürlüler ve kente göç edenler ve işini kaybettiğinde işsizler, yoksulluk riskiyle karşı karşıyadır. Bu sorunun doğrudan ve dolaylı aşılması gerekir.

Kesin çözüm, ailelerin gelirlerini artırıcı iş imkanları hazırlamaktır. Hazırlanacak aş-ış projelerinin bir amacı da kişileri yoksulluktan uzak tutmak olacaktır. Yani yoksulluk işle çözülecektir. Dolaylı çözüm ise geçici olarak ihtiyaçların karşılanması olacaktır.

Hep anlattığımız ve sorunların uygar kabul edilebilir çözümü olarak gördüğümüz İzmir'in yenilenmesi, aynı zamanda işsizliğe ve yoksulluğa da önemli ölçüde çare olacaktır. Aşın işle bulunabileceği gerçeğinden hareketle, İzmir'in yenilenmesi kesintisiz 15 yıllık yoğun bir yatırımı gerektirecektir. Bu da herkesi rahatlıkla iş sahibi yapacaktır.

İstihdam odaklı sürdürülebilir bir büyüme çerçevesinde,

- Rekabetçi bir ekonomi,
- Bilgi toplumunun gerektirdiği doğrultuda nitelikli insan kaynaklarının yetiştirilmesi,
- Sosyal sermayesinin zenginleştirilmesi,
- İstihdam imkanlarının geliştirilmesi,
- İşsizliğin azaltılması ve
- İşgücü piyasasının etkinleştirilmesi genelde Türkiye'nin, özelde de İzmir'in en önemli sorunudur.

Tarım sektöründeki çözümler sonucu bu sektörden gelen işgücü tarım dışı sektörlerle kazandırılmalıdır. İstihdamın artırılmasında önem taşıyan girişimciliğin geliştirilmesi ve teşviki, çözümü kalıcı yapacaktır.

Ülke genelinde hızlı nüfus artışına bağlı olarak artan işsizliğin mesleki eğitime bağlı sorunları çözülememiştir. Yakın gelecekte "mesleki eğitim" ile "iş sahibi olma" arasındaki sorunların kalıcı şekilde çözüleceğine inanabiliriz.

Genelde Türkiye'de özelde de İzmir'de yaratılan iş olanakları, çalışma çağı nüfusunun gerisinde kalmıştır. Erkeğin iş bulmakta zorlandığı ülkemizde, kadınların da çalışmak isteği dikkate alınmalıdır. Bu durumda, önümüzdeki en önemli ekonomik ve sosyal sorunun, iş-aş sorunu olduğunu söylemek abartı olmayacaktır.

İş – aş olanakları

İzmir mega-kentinin yaratacağı istihdam olanakları İzmir ve çevre illerin işsizlik sorununu çözecektir. Buna rağmen iş olanaklarını kalıcı ve örnek modellerle çözecek başka çalışmalar da yapılmaktadır:

Atölyelerde üretilen birçok ürünün evlerde üretilmesi mümkündür. Parça işlerin bir kısmı el işi olabileceği gibi, bir kısmı da düşük maliyetli basit el aletleri veya 220 voltla işleyen düşük maliyetli makinelerle üretilebilir. Batı'da tasarlanmış ve Batı dışı birçok ülkede başarıyla uygulanmış "mikro kredi" imkanlarıyla bu tip üretim evlere ve kadın işgücüne kaydırılabilir.

Bu konuda İzmir Büyükşehir Belediyesi,

- Evde üretim yapacak kişileri eğiten sertifikalı "semt meslek kursları" düzenleyebilir,
- Web sayfası üzerinden sipariş veren iş sahibiyle evde üretim yapanı buluşturabilir,
- Evde üretim yapmak isteyenlere proje desteği ve "mikro kredi" alma yolunu gösterebilir.

Türkiye'nin her yöresinden göçe neden olacak EXPO ve İzmir mega-kentinin kuruluşunun yaratacağı olanaklar İzmir-Manisa-Aydın illerinde işsizliği 15 yıllığına çözeceği gibi yaratacağı dinamizmle de uzun süre işsizliği asgari düzeyde tutacaktır. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak;

- İşgücü piyasasında zorluklarla karşılaşan kadınlar, gençler, uzun süreli işsizler, özürllüer ve eski hükümlüer çok seçenekli iş imkanları bulacaktır.
- Kadınların işgücüne ve istihdama katılımlarının artırılması amacıyla çocuk ve diğer bakım hizmetlerinden yararlanmaları kolaylaştırılacaktır.
- Gençlerin işgücü piyasasında deneyim kazanmalarını sağlayıcı eğitim programlar geliştirilecektir.

Evlerde üretim, ulaşım kaosunu çözer mi?

İzmir Büyükşehir Belediyesi bazı ürünlerin evlerde üretilmesine öncülük yaparak

- Çalışanın ulaşım maliyetini ortadan kaldırarak ekonomik kazanç sağlayabilir,
- Ulaşımında kaybedilen zaman üretimde kullanılabilir,
- Trafiğin neden olduğu gereksiz yorgunluklar giderilebilir,
- Kent içi ulaşımında kaosa neden olan ev-iş arası trafik, kısmen çözülebilir,
- İşyerlerine gidip-gelme sorunu yaşayan özürülülere evlerinde üretme imkanı doğabilir,
- Mikro kredi desteğiyle evlerde yaratılan istihdam, hem çalışanın yararına, hem de kent trafiğinin kısmen rahatlamasına neden olabilir.

EĞİTİM

Eğitime proje ve fiziki yapı desteği

Birbirine yakın ve öğrenci sayısı 300'ü geçmeyen tek katlı örnek ilk ve orta öğretim okulları yapılacaktır. Bu okulların merkezi denebilecek bir yerinde de, belli programlar çerçevesinde standartlara uygun ortak kullanılacak açık ve kapalı spor tesisleri, kütüphane, konferans, sinema ve tiyatro salonu yapılacaktır.

Disiplinin "göz denetimi"yle sağlandığı, fiziki sorunların büyük ölçüde giderildiği, tek katlı, tesislerin tam ve standartlara uygun olduğu, verimli kullanıldığı okullar kompleksinin bir örneği yapılacak ve Milli Eğitim Bakanlığı'na hibe edilecektir.

Ayrıca

- Tıp Teknolojileri Yüksek Okulu,
- Otomasyon Teknolojileri Yüksek Okulu,
- Engelliler Bakım Yüksek Okulu ile
- Yaşlılara Bakım Yüksek Okulu kurulacak, üniversitelere hibe edilecektir.

Üniversitelere sağlanacak destekler

İzmir'in 2023 yılı hedef özel - kamu üniversite sayısı asgari 25, Manisa ve Aydınla birlikte 50 olacaktır. İzmir mega-kentini Cumhuriyetin 100. yılına hazırlayan Büyükşehir Belediyesi, yeni kurulacak, özellikle yurt dışından öğrenci kabul eden

özel üniversitelere altyapı desteği verecektir. Ayrıca İzmir’de faaliyet gösteren resmi ve özel üniversitelerin yurt dışından getirilen yabancı öğretim üyelerine de lojman yardımı yapacaktır.

Yakın gelecekte her iş kolunun lise ve yüksek okulu eğitim ve öğretimi olacaktır. Henüz okulu olmayan fırıncılık, berberlik, toplu taşıma ve ağır vasıta şoförlüğü, lise ve iki yıllık yüksek okul diplomalarıyla yapılacaktır.

Türkiye’de gelişmesi gereken sektörlerin başında “denizcilik” gelmektedir. Bu sektör gemi inşa, liman ve diğer hizmetlerle birlikte düşünüldüğünde, okullaşma olmadığından ve standartlara uygun diplomalı veya sertifikalı, nitelikli elemana sahip olmadığından gelişmemektedir. Sahip olduğu potansiyeli dünya standartlarında kullanamadığı sürece de, Türkiye’nin bu sektörde başarılı olması mümkün değildir. O nedenle denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu, hizmet ve teknoloji alanında en az 50 meslek lisesi ve branşlarına göre 30’a yakın yüksek okul ve fakültenin, ihtiyaç planlamasına göre düzenli mezun vermesi gerekir. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili ve uluslararası taşımacılığa hizmet verebilecek durumda çok sayıda limana sahibiz. Limanlar atıl kapasite ile çalıştığı gibi denizcilik sektörüne yapılan akademik yatırımlar da çok azdır. Alsancak Limanı için öngörülen 2023 yılı 20 milyon konteynır sayısına, bu koşullarda varılması zordur. O nedenle 20 milyon konteynır kapasitesine ulaşması için ona uygun eğitim ve öğretimin yapılması ve sektörün ihtiyacı olan elemanların yetiştirilmesi gerekir.

İzmir mega-kenti; limanları, kıyıları, kapasitesi ve eğitim isteyen genç nüfusuyla denizcilik sektörüne ara eleman ve uzman yetiştirecekse, buna uygun okulları da en kısa zamanda eğitim ve öğretime açacaktır.

Belediye üniversitesi

Kamu yönetiminde örnek gösterilebilecek yatırımlara cesaret edebilen liderlere sahip olduğumuz söylenemez. Kamu hizmet sektöründe tercih edilen taklitçi liderlerin genellikle çözüm modelleri, bir yerlerden kopya edilmiş uygulamalardır. İzmir mega-kenti bu tarz liderler ve karar alıcılarla, sorunlarını çözemeyeceği toplumun geniş kesimleri tarafından da bilinmektedir. O nedendir ki,

İzmir'in sorunlarının çözümü yönündeki söylemler, gereken ilgiyi görmemekte; bundan dolayı da konu ideolojik tartışmalara kaymaktadır.

Tekrar bilinmesi gerekir ki, İzmir mega-kentinin kuruluşu üzerinde sözü olanların, üniversiteleşme konusunda da yenilikçi yaklaşımları olacaktır. Ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Türkiye'de üniversite kuran ilk belediye olacaktır.

İzmir'de Belediye tarafından kurulacak örnek üniversite, birçok yönüyle orijinal olacak ve Türkiye ve dünya standartlarını zorlayan özgür ve fonksiyonel nitelikler taşıyacaktır. Bu üniversite dünyanın en iyi denizcilik üniversitesi olacak şekilde kurulacak ve ilk mezunlarını 2015'te vermeye başlayacaktır. İzmir Büyükşehir Belediyesi ilk belediye üniversitesi kurmanın yanında, en fonksiyonel olanını da kurarak, Büyükşehir belediyeleri arasında yeni bir rekabet başlatacaktır.

Yurt dışından İzmir'deki tüm üniversitelere lisans, yüksek lisans ve doktora için gelen yabancı evli öğrencilerin kalabileceği standart konutlardan oluşan siteler yapılacaktır. Ekonomik fiyatlarla kalınacak sitelerde etüt, internet, kreş, yemekhane ve çamaşır yıkama ve ütüleme hizmetleri de verilebilecektir. Yurt dışından İzmir'e olacak beyin göçü, alternatif olanaklarla teşvik edilecektir.

KÜLTÜR

Bugün dar bir çevrenin şikayetçisi olduğu zevksizlik ve kültürsüzlük, yakın gelecekte her İzmirlinin baş şikayet konusu olacaktır. Çünkü yakın gelecekte kültürsüzlüğü besleyen kentsel ortam yok olacaktır. İzmir'in yenilenmesi ve tarihsel yapıların restorasyonu kent yaşamının rengini değiştirecektir.

Ne kadar iyi tasarlanmış olursa olsun, kentsel mimarının insanları tatmin etmeyeceği bir süre sonra fark edilecektir. "Kentler Çağı" için bir adım daha atılacak ve kültür talebi dönemine girilecektir. Görev ve yetkilerin yerinde kullanılması kapsamında desteklenecek binlerce sanat ve kültür etkinliğini izleyecek İzmirli, bundan böyle daha çok kültür ve daha çok sanatın takipçisi olacaklardır.

Yazarlar ve Sanatçılar Siteleri

İzmir mega-kenti yapısal olduğu kadar kültürel olarak da mega bir görünüm kazanacaktır. Çok merkezli İzmir mega-kentinin her birinde mutlaka yazarların ve sanatçıların çalışabilecekleri ama daha çok halkla buluşabilecekleri siteler inşa edilecektir.

Türkiye'nin veya dünyanın neresinde olursa olsun eser vermiş yazarlar ve sanatçılar, İzmir'e davet edilecektir. İzmir'de kaldıkları sürece gün içinde halka buluşabilecekleri ve çalışabilecekleri estetik mekanlara sahip olacaklardır.

Herhangi bir ücretin alınmayacağı buluşma ve çalışma büroları, eser veren yazar ve sanatçılara tahsis edilecektir. Yazarlar ve sanatçılar siteleri, çevresi sergi, konferans, tiyatro ve sinema salonları ve lokanta ve çay bahçeleriyle donatılacaktır. Her yaştan İzmirlinin rahatlıkla ziyaret edebileceği siteler, geleneksel ve yaratıcı sanat ve kültürün merkezleri olacaktır.

Kültürel yaşama katılım

Yoğun göç ve kentleşmede yaşanan krizler, kültürel hayata katılımında sorunlar yaratmıştır. Kültürel hayatın canlandırılması ve kültürel faaliyetlerin İzmir'in tüm ilçelerine, hatta semtlerine kadar yaygınlaştırılması gerekir. Bu amaçla kültür hizmetlerinin önemli kısmının birinci ve ikinci kademe belediyelere devredilmesi gerekecektir. Ayrıca özel sektörün veya sivil toplumun kimi etkinliklerine tesis veya sponsorluk desteği verilmesi daha doğru olacaktır. Bu nedenle "Kültür Kart" denen dijital kartla, gelir düzeyi düşük ailelerin sanat ve kültür etkinliklerine katılımları sağlanacak ve çok daha fazla kişinin ortak kültürü paylaşması mümkün olacaktır.

Bununla beraber Türkiye'nin gündeminde olan kültür turizmini geliştirici politikalara ve önerilere ve ayrıca İzmir için yapılmış özel çalışmalara gerek duyulacaktır. Çünkü Kültür Kart destekli binlerce sanat ve kültür etkinliği yapılacak ve devamı istenen sanat ve kültür etkinliklerini kalıcı hale getirecek bir altyapının kurulması gerekecektir.

İzmir mega-kentinde kent kültürünün korunması ve geliştirilmesi, insan kaynaklarının ve sosyal sermayenin zenginleştirilmesi için;

- Tarihsel ve kültürel zenginlik ve çeşitliliğin korunması, geliştirilmesi ve gelecek kuşaklara aktarılması kültür politikalarının temelini oluşturacaktır.
- Kültürümüzün özgün yapısını ve zenginliğini kaybetmeden gelişmeye açık olması ve evrensel kültür birikimine katkıda bulunması sağlanacaktır.
- Kültür mirasımızın envanterinin çıkarılması, bu mirasın korunması ve restorasyonu planlı bir şekilde sürdürülecektir.
- Sosyal ve ekonomik politikalar hazırlanırken kültür de dikkate alınacak ve hayata geçirilmesi için İzmir mega-kentinde yer alan tüm yerel ve merkezi yönetim birimleriyle ve sivil toplumla işbirliği yapılacaktır.
- Görsel, işitsel ve sahne sanatlarının gelişimi ve desteklenmesi için salonlar yapılacaktır.
- Uluslararası büyük organizasyonlar için geleneksel olan tarihsel ve kültürel zenginliğimiz yaratıcı ürünlerle geliştirilecektir.
- İzmir’de sanatı ve kültürü kalıcı kılabilecek binlerce öğrencinin, okullarda eğitilmeleri proje ve sponsorluklarla desteklenecektir.
- Kültür turizminin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması çalışmalarında, otantik özellikleri korunarak turizme açılan yöresel örneklerin çoğaltılması desteklenecektir.
- Başta geleneksel el sanatları olmak üzere, maddi kültür ürünlerimizin ihracat ürünlerine dönüşmesine destek verilecektir.
- İzmir’i konu edinen sinema ve belgesel film gibi ürünlerin yapımı teşvik edilerek kentin tanıtımı yapılacaktır.
- İzmir’in kültürel kimliğinin özgün yapısını korumak, geliştirmek ve tanıtmak için etkin politikaların üretiminde sivil toplum ve özel sektörle işbirliği yapılacaktır.
- Yoğun göç ve çarpık kentleşme neticesinde ortaya çıkan sosyo-kültürel uyum sorunlarını azaltıcı programların uygulanmasında gönüllü kuruluşlarla işbirliği yapılacaktır.

Güzel Türkçe kursları

Kent kültürünün kaynağı olan güzel Türkçemizin yaygınlaştırılması için yaz aylarında ilçe merkezlerinde sertifikalı diksiyon kursları düzenlenecektir.

Türk Edebiyatının önemli eserlerini Türkçenin doğru diksiyonuyla CD'lere okuyanlara ödülleri verilecektir. Her yıl düzenli olarak yapılan yarışmalarda dereceye giren eserler, öğrencilere ücretsiz dağıtılacaktır.

2023'de Cumhuriyetin 100. yılında İzmir'in maddi varlığı zenginleşirken, kültürünün yoksullaşmasına izin verilmeyecektir. Yenileşmeden amaç, her türlü iyileşmeyi geniş halk kesimlerine yayabilmektir. O nedenle her ilçede Güzel Türkçe Konuşma Kursları açarak ve sertifika alanlar arasından güzel şiir, öykü, roman veya bilimsel makale okuyanlara ödülleri vererek, güzel Türkçenin daha yaygın şekilde kullanımını özendirilecektir.

Ayrıca güzel Türkçe sertifikasını yüksek puanla alanlar, kurs öğretmeni de olabileceklerdir. Bu da birçok kursiyeri, manevi değeri oldukça yüksek bir meslek sahibi yapabileceği gibi maddi bir gelire kavuşturacaktır.

Gençlerle buluşma

Kentleşme ve ekonomik, sosyal ve siyasal krizlerin tetiklediği değişimler, aile ve toplum içi kültürel ve sosyal ilişkileri olumsuz yönde etkilemektedir. Bununla beraber;

- Kitle iletişim araçlarının çeşitlenmesi,
- Aile içi iletişimde geleneksel yöntemlerin dışına çıkılamaması,
- Gelecek endişesi,
- Meslek seçimi veya edinimi,
- İşsizlik,
- Kültürsüzlük,
- Ekonomik sorunlar,
- Eğitim sisteminin aşılamayan sorunları gibi konular gençlerde;
- Aileden kopma,
- Toplumsal sorunlara duyarsızlaşma,
- Ümitsizlik,
- Suça yönelme ve
- Özgüvensizlik gibi sorunlar yaşamasına ve bunun sonucunda şiddete ve zararlı alışkanlıklara yönelmesine neden olabilmektedir.

Yoğun göç ve çarpık kentleşmenin oluşturduğu uyum sorunları, terör ve asayiş başta olmak üzere toplumsal bütünlüğü ve uyumu zedeleyici ortamlar yaratmaktadır. Bu kapsamda, ulusal ve yerel düzeyde, topluma entegrasyon ve aidiyet duygusunu geliştirici önlemlerin alınması ve bu alanlarda yerel yönetimlerin kapasitelerinin ve sivil toplumla diyalogun artırılması gerekmektedir.

Bu anlamda gençlik sorunları, Türkiye'nin en önemli sorunlarından biridir. İzmir Büyükşehir Belediyesi, hükümetin yapacağı her türlü hizmete yerinde ve destekleyici ilave projelerle tamamlayıcı hizmetler verecektir. Ayrıca gençlerle diyalogu geliştirici, sorunlarını paylaşıcı ve çözücü çalışmalar yapan gönüllü kuruluşlarla birlikte özel projeler geliştirecektir:

- Okumak isteyenlere burs,
- Evlenmek isteyenlere konut ve iş desteği,
- İş arayanlara meslek edindirme kursları ve iş bulma desteği,
- Karşılıklılık prensipleri çerçevesinde anlaşmalı ülkelere turist olarak gönderme,
- Her türlü yaratıcı etkinliğe sponsor desteği bulma veya olmak,
- Her türlü sporun yapılabildiği spor merkezleri kurmak...

SAĞLIK

2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanması gereken İzmir, mega-kent ölçeğinde marka olacaksa, kentin yenilenen ve dönüştürülen tüm yatırımlarında sözü edilen "yüksek standart" sağlık yatırımlarında da aranacaktır.

Her bir konu için tasarladığımız örnek projeleri, hazırlamakta olduğumuz ikinci kitapta kamuoyuna açıklayacağız. Sağlık yatırımları konusunda çok önemli gördüğümüz bir projeyi örnek olsun diye bu kitapta okuyucuya sunmak istiyoruz:

Hastane Kentleri

Ülkemizde bir örneği olmasa da Türkiye "Hastane Kent" kavramıyla tanışma aşamasına gelmiştir. Dünyanın gelişmiş ülkelerinde başarıyla hizmet veren hastane kentlerin en iyilerinden birini İzmir'de kurmak mümkündür. Gelişmiş ülkelerde-

ki sağlık hizmetleri standardını yakalamaya çalışan Sağlık Bakanlığı, İzmir'in büyüme projeksiyonlarına uygun İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde bir "Hastane Kent" kurabilir ve söz konusu Hastane Kent hem mimarisi, hem de fonksiyonlarıyla dünya standartlarını zorlayabilir.

İzmir mega-kentinde, birikmiş kentsel sorunlar çözülürken yeni alanlarda yapılacak yatırımlarla dünya markası olabilir. Özellikle büyüme projeksiyonları açısından çok önemsenen İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde, her yönüyle mimarlık ve mühendislik harikası yapılar, beraberinde dünya standartlarını zorlayan Sağlık Hizmetler Kenti, spor turizminin merkezi olabilecek spor komplekslerinin inşası yanında, İzmir-Aydın arasında teşvik edilecek oteller zinciri, yeni kurulacak özel ve kamu üniversiteleri, İzmir-Manisa arasında da nitelikli organize sanayi bölgeleri (tıp teknolojisi, otomasyon gibi)... kısa sürede İzmir mega-kentini hızla geliştirecek ve örnek bir mega-kent yapacaktır.

Değerlendirme

İzmir, olanaklarını sonuna kadar değerlendirerek hükümet desteğinin her kuruşunu mega-kente ulaşmak için harcayacaktır. İller arasında mutlaka Manisa ve Aydın'ın da çıkarına olacak bir dayanışma sağlanacaktır. Bir kentin sorunu çözülüyormuş gibi davranılacak ama en az üç kentin sorunu çözülecektir. İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde bir cazibe merkezi kurulacak, kentin yenilenmesi için yaklaşık 700.000 yapı (konut, iş yerleri, eğitim, sağlık, spor, eğlenme, dinlenme... tesisleri) inşa edilecek ve İzmir; Manisa ve Aydın'la birlikte bir mega-kent olacaktır.

Sözünü ettiğimiz Hastane Kent de bu üçgende kurulacaktır. Gün içerisinde ameliyatlık hastaları, sağlık personeli, hasta yakınları ve diğer çalışanlarıyla 25.000 kişinin hareket halinde olabileceği hastane kent, ancak İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde kurulabilir.

Yapılış maliyeti oldukça yüksek olan hastane kentin, en verimli bir şekilde hizmet vermesi için, hizmeti talep eden yeter yoğunluktaki nüfusa yakın olması gerekir. Böyle olunca İzmir-Manisa-Aydın illeriyle beraber, seri kara ve demiryolu ulaşımıyla Denizli ve Uşak illeri de hastane kentin sağlık hizmetlerinden rahatlıkla yararlanabileceklerdir.

Bitmekte olan hafif raylı sistem, hizmet sınırını ilk etapta Aliğa'dan Bergama ve Dikili'ye kadar uzatacak, Körfezin karşı yakasının uç sınırlarından İzmir-Manisa-Aydın üçgenine çok rahatlıkla hasta taşınabilecektir.

Poliklinik ve gözetim hizmetleri kent içi hastanelerde, önemli ameliyatlarda hastane kentte yapılması, İzmir mega-kentini sağlık hizmetleri açısından bir anda merkez kent haline getirecektir.

Altyapısıyla dünya standartlarındaki Hastane Kent, doğal olarak tüm Türkiye'den, hatta hava ulaşım yoluyla da çevre ülkelerden rahatlıkla hasta kabul edebilecektir.

2023 yılı yabancı turist hedefinin 25 milyon olması, bazı yatırımları zorunlu kılmaktadır. Bu açıdan da bakıldığında "sağlık turizmi" ve buna uygun "Kaplıca Sağlık Kentleri" ve "Senatoryum Sağlık Kentleri"nin yatırımları önem kazanmaktadır.

Türkiye'de 10-12 tane kurulması gereken hastane, kaplıca ve senatoryum kentlerinin bir amacı vatandaşlarımıza yüksek standartlarda sağlık hizmeti sunmak olmakla beraber, bir amacı da yurt dışından hasta kabul ederek ciddi gelir sağlamak olacaktır.

İzmir 2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanırken sağlıkta da örnek yatırımlara imza atacaktır. Yapımı hükümet tarafında üstlenilecek Hastane Kent, uygun görülmesi durumunda yabancı sermayenin yatırımına da açılacaktır.

ENGELLİLER

Türkiye'de "devam eden hastalığı" olan özürülülerin yüzde 25'i ve diğer engellilerin yüzde 36'sı okuma-yazma bilmemektedir. Sosyal yaşam alanlarının elverişsizliği, işyerlerinde engellilere uygun düzenlemelerin yapılmaması ve özürülü işgücünden yararlanma isteğinin düşük olması gibi nedenlerle, her 5 engelliden 1'i iş bulabilmektedir. Engellilerin sağlık, eğitim, istihdam ve sosyal güvenliğe erişimlerinin ar-

tırılması ve topluma katılımlarının sağlanmasını amaçlayan yasalar çıkarılmıştır. Fakat uygulamalar yasanın çok gerisinde kalmıştır.

İzmir'in amaçlarından biri de, 2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanırken, engellilere standartları zorlayan hizmetler vermektir. O nedenle engellilerin sorunlarına çare olabilecek yaratıcı teknolojiler ve yatırımlar yapılacaktır. Şimdiden çalışmalarını yapan kimi projeler yenilenmiş İzmir'de uygulanacaktır. Örneğin konut, iş, eğitim, sağlık, bakım, eğlenme, dinlenme, spor vesair imkan ve hizmetlerin sağlandığı 100'er dönüm üzerinde birbirinden farklı 5 Engelli Kompleksi kurulacaktır.

Zamanla yaratıcı projeler ve ileri teknolojiler de gündeme gelecek ve yatırımlar artarak devam edecektir. Bu tür tesislerin işletilmesinde özel sektör ve gönüllü kuruluşların katılımı aranacaktır. Tesislerin bir kısmının İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından kurulması, özel sektörün sponsorluk desteğinin aranması, işletmelerinin ise gönüllüler veya özel sektör tarafından yapılması düşünülebilir.

Ayrıca engelliye bakmakla yükümlü ailelere ücretsiz ve sertifikalı bakım eğitimleri verilecektir. Bununla beraber engellilere yapılacak maddi yardımlar, bakımını üstlenen sertifikalı kişilere verilecektir.

- 2015 yılından önce "Engelliler Bakım Yüksek Okulu" ile "Yaşlılara Bakım Yüksek Okulu" kurulacak ve kamu üniversitelerine hibe edilecektir. Öncelikle bu okullardan mezun olanlar bakım hizmetlerinde istihdam edileceklerdir.

- Yaşlılara evde bakım hizmeti desteklenecek, kurumsal bakım konusunda ise huzurevlerinin sayısı ve kalitesinin artırılması desteklenecektir.

- Engellilerin ekonomik ve sosyal hayata katılımlarının artırılmasına yönelik, sosyal ve fiziki çevre şartları iyileştirilecek, özel eğitim imkanları ve çalışma ortamının özel olarak düzenlendiği korumalı işyerlerinin yapılması istenecektir.

- İzmir Büyükşehir Belediyesi, tarafından engellilerin ve yaşlıların durumunu, yanlarında bulunmadıkları saatlerde izlemek isteyen velilere, internet üzerinden şifrelerle ulaşılabilen özel hizmetler verilebilecektir.

Engellilere önerilebilecek örnek bir proje

Engelliler, engelleri aşıcı projelerle eşit koşullu bir yaşam kurabilecekler. Tasarı düzeyindeki proje; konut, iş, eğitim, sağlık, bakım, eğlenme, dinlenme, spor tesislerini ve hizmetlerini kapsayacaktır.

Bu yaşam alanı, kendi kendilerine yeterli ve başka insanlara bağımlı olmadan yaşayabilecekleri bir şekilde projelendirilecektir. Amaç engellileri herkes için eşit bir yaşama hazırlamak olacaktır. Projenin bir amacı da engellileri, ailelerine en az yük olacakları bir yaşama kavuşturmadır.

2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanan İzmir mega-kentinde altyapı ve ihtiyaç duyulan hizmetler, standartların üstünde olmayı amaç edinen projelerle optimal büyüklüklerde verecektir. O nedenle ilk beş tesis 100'er dönüm üzerinde kurulacaktır. Bu tesislerden alınacak sonuçlar, daha sonra yapılacaklara yol gösterecektir. İzmir bir dünya mega-kenti olacaksa, sorunun çözümü de bu bakış açısına göre şekillenecektir. O nedenle ilk beş tesiste engellilerin birbirinden farklı engelleri, yaşları veya uğraş alanları veya üretime katılmaları dikkate alınacaktır.

Sosyal merkez aktiviteleri denen üretim atölyeleri, kafeterya, fizik tedavi odası, spor salonu, kütüphane, toplantı ve eğitim salonu, sinema, tiyatro ve eğlence salonu aktiviteleri, kaynaşmayı sağlamak amacıyla çevrede yaşayan kişilere de hizmet verebilecektir.

Site temelli rehabilitasyon

Her koşulda "Herkes İçin Sağlık" sloganıyla 2023 Cumhuriyet'in 100. yılına hazırlanan kentimiz, dünyaya örnek yatırımların zamanlamasını da bu tarihlere göre yapacaktır. Daha fazlası zamanla geliştirilecek "Rehabilitasyon ve Yaşam Kenti" gerçekte site modelli bir yerleşim alanı olacaktır.

Sitede yer alacak tesislerde gerekli hizmetlerin sunulması, eşitlik ve haklar fikrinin yerleşmesine ve engelli insanların yaşam kalitesinin geliştirilmesine hizmet edecektir. Engellilerin ihtiyaçlarını karşılamaya dönük bu model, ailelerini de kapsayacaktır. Böylece sorun lokal olmaktan çıkacak; engelliler lehine toplumsal bir ilgi odağı haline gelecektir.

Doğal olarak her sorunun çözümlünde başvuru,

- Sorunu yaşıyan kişi,
- Ailesi veya yakın çevresi,
- Gönüllü hizmet veren sivil örgütler,
- En yakın yerel yönetim birimi,
- En yakın merkezi yönetimin ilgili birimi,
- Profesyoneller ve özel sektör (Uluslararası kuruluşlara başvuru son çare)

seçeneklerine, engellilerin sorununu çözerken de başvurulacaktır.

Tekrar etmek gerekirse, karar aşamasına gelmeden önce her proje

- İzmir mega-kent ölçeğinde,
- Ulusal ve uluslararası profesyonellerin yarışan projelerine,
- Halkın e-anket, ücretsiz SMS ve İzmir ikametgahına kayıtlı olanların vatandaşlık numaralarıyla internette kullanacakları oylarla görüşlerine başvurulacağına,

- Finansmanın öncelikle yerli olmasına,

- Yabancı finansman ise borçlandırma yapmayacak yöntemlerle -gayrimenkul takası gibi- olmasına özen gösterilecektir. Engelliler ve diğer sorunların çözümünde bu ve benzeri yöntemler uygulanacaktır.

YAŞLILAR

“Herkes İçin Sağlık” sloganıyla 2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlık anlamına gelen yenileme faaliyetleri, belli projeksiyonlara dayanmaktadır. Bugün gençleriyle övüne bir ülkeyiz. Fakat 2030 yılında bu nüfus yaşlanmış olacaktır.

İzmir, bu kentin geleceğine yatırım yapanları daha çok ilgilendirmelidir. Yakın gelecekte nüfus yaşlanacaktır ve bugün yapılması gereken yatırımlar, aslında yaşlılık günlerimize hazırlık olacaktır. Gençliğimizi yaşarken zorluklarla karşılaştığımız bu kentte, kendini yenileyemezse eğer, gelecekte yaşamak çok daha zordur.

Yaşlı nüfustaki artış ve aile yapımızda gözlemlenen daha az koruyucu değişimler, yaşlılara götürülecek hizmetlerin önemini artırmaktadır. Bu tespitler ve ön-

görüler doğruysa yaşlılara sağlık, eğlenme, dinlenme, kültürel etkinlikler, ibadet, beslenme ve gerektiğinde barınma hizmetleri veren yatırımlar şimdiden, yani yenilenen İzmir’de planlanması ve en kısa zamanda bitirilmesi gerekecektir.

Mega-kent vizyonuna uygun projeler, yarışmalarla belirlenecek ve 100 dönüm üzerinde, 5 adet “Yaşlılar Sitesi” inşa edilecektir. 5 sitenin 2023 yılı ihtiyaçlarını karşılayacağı söylenebilir. Ama 2030 yıldan sonra nüfusu gittikçe yaşlanan Türkiye’nin, yaşlılarına daha fazla yatırım yapması gerekecektir.

2015’ten önce yaşlılara bakan görevlilerin yetiştiği “Yaşlılar Bakım Yüksek Okulu” kurulacak ve kamu üniversitesine hibe edilecektir. Bu tür okulların sayısı ve mezunları arttıkça bakım hizmetlerinin kalitesi de yükselecektir.

Asıl hedef, bakıma muhtaç yaşlıları aile ortamlarında ağırlamak olacaktır. Şu anda hizmet veren huzur evlerinin fiziki koşulları daha iyi hale getirilebilir ve nitelikli bakıcı sayısı arttırılabilir. İyi ücretlerle teşvik edilecek evde bakım, birçok yaşlıyı huzur evinden evlere taşıyacaktır. Buna rağmen bazı yaşlıların talepleri, modern olanaklarla donatılmış siteler olacaktır.

İlerleyen yıllarda teknoloji ve taleplerdeki farklılıklara göre sitelerin yenilerinin kurulması kaçınılmaz olacaktır. İşletilmesinde özel sektörden ve gönüllü sivil toplum örgütlerinden yararlanılacaktır.

KADIN

Kadınlarda okur-yazarlık oranı, gösterilen çabalara rağmen erkek okur-yazarlık oranının gerisinde kalmıştır. İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin, Cumhuriyetin 100.yıl hedeflerinden biri de okur-yazar oranını %100 yapmak olacaktır. O nedenle semtlerde kurulacak Geçici Eğitim Merkezlerinde ödüllü ve sertifikalı okuma-yazma kursları düzenleyecektir. Ayrıca bu tür hizmetler veren sivil toplum örgütleri maddi olarak desteklenecektir.

Kadın çalışanların sayısı, erkeklerden azdır. Bu sayıyı kadınlar lehine değiştirmek için hükümetin yürüttüğü çalışmalara ilave olarak İzmir Büyükşehir Belediyesi de "Evde Üretim"i destekleyen mikro kredi ve evde üretim piyasasını güçlendirici altyapı hizmetleri verecektir.

Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanan İzmir mega-kentinde, yatırımların artmasıyla, doğal olarak çalışmak isteyen her kadın ve erkek, iş bulma imkanına kavuşacaktır.

İnsan kaynaklarını geliştirmek ve sosyal sermayeyi zenginleştirmek için üniversite, sivil toplum ve özel sektörden gelecek her yaratıcı öneri sahiplenilecektir. Bu konuda cinsiyet ayrımının olamayacağı bilinmelidir.

Hükümetin özörlölere ve yaşlılara ödediği aylıklar, çocuklara eğitim ve sağlık yardımları ile yoksul ailelere yaptığı yakacak ve gelir getirici proje destekleri gibi yardımların artarak devam edeceği beklenmektedir. Yoksul kesimlerin eğitim ve sağlık gibi hizmetlere erişimini kolaylaştıran söz konusu yardımlar, bu kesimlerin yaşam kalitesini yükseltecektir.

KENTSEL YENİLEME VE DÖNÜŞÜM

Kentsel yenileme

Kentsel yenileme; eskimiş, köhnemiş, yıpranmış, terkedilmiş, vazgeçilmiş kentsel dokunun, günün sosyo-ekonomik ve fiziksel koşulları dikkate alınarak değiştirilmesi, dönüştürölmesi, islah edilmesi ve yeniden canlandırılarak kente kazandırılması demektir.

Yoğun göçle birlikte başta kent merkezlerinde, yeni insan kaynaşmaları ve gruplaşmaları oluşmaya başlamış ama iyi sonuçlar vermemiştir. Çünkü yeni sakinler eskilerle uyum sağlayamamış, bundan rahatsız olan ve nezih bir yaşam süren sakinler, yaşadıkları semtleri terk ederek kentsel çöküntüyü başlatmışlardır. Terk edilen konutlar, iş yerlerine dönüşmeye başlamıştır. Çok geçmeden de suç oranları gittikçe

yükselen sorun merkezlerine dönüşmüştür. Semtteki fonksiyon değişikliği, kentsel çöküntüyü başlatmıştır.

İzmir'de kentsel yenileme çalışmalarının bir kısmı imarsız olmuş ama sonra imarlı hale getirilmiş semtlerde yapılacaktır. Yenileme ve dönüştürmenin bir kısmı da imarlı kurulmuş ama zamanla fonksiyonunu yitirmiş ve çökmekte olan semtlerde yapılacaktır. Mevcut İzmir'de yenilenecek ve dönüştürülecek yapı yaklaşık 950.000 olacaktır. 700 bini İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde, 250 bini de Karşıyaka-Dikili hattında yapılacaktır. Ayrıca İzmir mega-kenti sınırları içinde ilçe, belde ve köyleri kapsayan alanda 100 bin tarihi yapı restore edilecek veya yeni malzemeyle tekrar inşa edilecektir.

Bu yapılaşmayı zorlayan nedenler; sağlıksız binalar, deprem, uluslararası organizasyonlar, İzmirliilerin rafine olan zevkleri ve kentin yükselen rantının halkın yararına değerlendirilmesi düşünceleridir.

Kentsel dönüşüm

Kentsel dönüşüm toplumsal bir projedir, fiziksel planlama ise bunun araçlarından biridir. Kemeraltı, Kadifekale, Bergama, Tire, Eski Foça, Selçuk... gibi tarihsel dokunun korunması gereken mekanlar ve bunlarla uyumlu yeni yapıların tasarlandığı semtler, sosyal ve fiziksel yönleriyle kentsel dönüşüm programının uygulanacağı yerler olacaktır.

Uzlaşma nasıl olacak?

Kentsel dönüşüm alanlarında alınacak kararlar, tarafların üzerinde uzlaşabileceği seçeneklere, ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel, estetik zevk gibi unsurlara dayanması ve çıkarlar açısından da tatmin edici ve uygulanabilir olması gerekir:

- Tarafların üzerinde anlaşabileceği modelin öncelikle yaşadığı konutları veya semtleri terk edecek mülk sahipleri ile Belediyeler arasında noter huzurunda yazılı bir metin üzerinde hukuken uzlaşmış olmaları gerekir. Bu uzlaşma tarafların irade ve rızalarıyla olmalıdır. Özgür iradesiyle noter huzurunda uzlaşma metnini imzalamayana, herhangi bir baskı veya tazyik uygulanmayacaktır.

- Uzlaşma metni tek tip olmayacaktır. Çünkü projeleri yarışmalarla belirlenmiş on ayrı kentsel projeye göre takas yapılacak konutların, ayrıntılarda bazı farklılıkları olacaktır. Konutunu bunlardan bir veya birkaçı ile değiştirmek isteyenlerin önüne on ayrı seçenek sunulacaktır.

- Halka takdim edilecek konutlar; deprem, mühendislik, altyapı, ulaşım, estetik ve fonksiyon olarak çok daha iyi olması yanında, terk edilen konutlardan ekonomik olarak çok daha değerli olacaktır.

- 950.000 bina yapılacağı dikkate alındığında, mülklerini ve semtlerini terk etmek isteyenler, nasıl bir sosyal çevrede yaşamak ve çalışmak istiyorlarsa ve kimlere komşu olmak istiyorlarsa, bir araya gelerek yaşamak istedikleri siteleri birlikte seçebileceklerdir. Yeni İzmir'in sosyal etkinlikler altyapısı, standartları zorlayacak düzeyde kurulacağı da dikkate alınır, yeni semtleri tercih edenler, iyi bir seçim yaptıklarından emin olacaklardır.

- İzmirliilerin siyasal bilinç düzeyinin ne kadar yüksek olduğunun farkında olduğumuza göre, İzmir'de örgütlenmiş tüm siyasi partilerin, sivil toplumun ve olabildiğince her İzmirlinin görüşü ücretsiz SMS, nüfus numaralı ve adrese dayalı e-anketler, yenilenecek semtlerde yüz yüze yapılacak görüşmelerden sonra kararlaştırılacaktır. Aksi bir durum olduğunda siyasal kamuoyu, doğal olarak muhalefet yapacak ve halkın uzlaşmasını zorlaştıracaktır.

- Hemen hemen kültürel etkinliklerden hiç yararlanamayan İzmirliiler, periyodik kültürel etkinliklerin semt ve ilçe ölçeğinde düzenlendiği yeni semtlere taşınabileceklerdir. Bu semtler sadece güzel yapılardan oluşmayacaktır, aynı zamanda kültürel açıdan da tatmin edici olacaktır.

- Projeleri yarışmalarla hazırlanmış mimarlık harikası konutlar, işyerleri, sokaklar, semtler, çevre düzenlemesi... Bütün bunlar, yeni kent merkezleri arasından İzmirliiler seçimlerini kendi zevklerine göre yapacaklardır. Çünkü 10 projeden birini seçmek zevklere hitap etmesi açısından daha uygun olacaktır.

- Konut ve işyerleri bitmeden hiç kimseye takas teklifi yapılmayacaktır.

- Projeleri yarışmalarla belirlenmiş, halkı ikna edecek ayrıntıların düşünüldüğü sanat eseri konutlar ve işyerleri, altyapısı, sokak ve çevre düzenlemesiyle bittikten sonra yenilenmesi gereken semtlerin sakinlerine tanıtılacaktır.

- Yıkılacak konutların sahiplerine, metrekare inşaat senedi verilecektir. Yeni konutlar, bu senetlerle satılacaktır. Taşınmak isteyen ilk 30.000 veya 50.000 ko-

nut sahibine hem değerinden %5 fazla senet verilecek, hem de konutlar komple döşenmiş olacaktır.

Özetlersek; konutunu veya semtini değiştirmek isteyenlerin

- Değeri düşük konutlarını çok daha pahalı konut veya konutlarla,
- Altyapısı sorunlu sokaklarını birinci sınıf sitelerle,
- Sıfır barınma olsun diye yapılmış konutları lüks ve estetik konutlarla,
- Çevre sorunları olan semtlerden hava ve çevre kirliliğinden arındırılmış

mükemmel peyzaj çalışmalarıyla düzenlenmiş site ve semtlerle,

- Alternatif ulaşım olanaklarıyla kentin merkezine ulaşımı daha ekonomik ve seri olacağından, herkesin çıkarına olacaktır. Bu ve benzeri olanaklarla yenileme sorunları asgariye indirilecektir.

Ne sunulursa sunulsun, tatmin olmayacak bir azınlık elbette olacaktır. Bunlar da yıkılan semtlerde harabeler arasında uzun süre yaşamayacaklarından anlaşma yolunu seçeceklerdir. Eskimiş İzmir'den 950.000 konut ve işyeri taşınması planlanmıştır ama şu şu evlerin taşınması planlanmamıştır. O nedenle cazip olanakları tercih edecek 950.000 mülk sahibinin kolaylıkla bulunabileceğine inanılmaktadır. Ayrılmayanlara gelince çevrelerinde birlikte yaşadıkları komşuların bir bir gittiğini, çevrelerinin moloz yığınına dönüştüğünü görecekler. Ayrıca terk etmek istemedikleri konutlarının, böyle harabe bir semtte değerinin de çok düştüğünü rahatlıkla öğreneceklerdir. Bazı yapılar çok önemli yerde ise ve mülk sahibi de her türlü cazip teklifi reddediyorsa, istenmeyen ama son çare olarak başvurulmuş yöntem "istimlak" olacaktır.

Eskimiş ve boşaltılmış semtlerde kentsel dönüşüm

Küresel ölçekte serbest pazar ekonomisinin belirlediği rekabet koşulları içerisinde dünya kentleri uluslararası sermayeyi çekebilmek için büyük ölçekli kentsel projeler yoluyla birbirleriyle yarışmaktalar. Günümüzde kent toprakları küresel ölçekli ekonomik rekabetin hem nesnesini hem de aracını oluşturuyor. Uluslararası ve yerel sermaye gruplarının yatırım alanını oluşturan "yeni dünya kentleri", serbest

pazar ekonomisinin sınır tanımaz kuralları içinde görülmemiş boyutlarda hızla dönüşerek başkalaşmaktadır.

Değişen dünya koşullarında kendine yer edinme çabası içerisinde olan Türkiye'nin ekonomik başkenti sadece İstanbul olmayacaktır. Türkiye, yakın gelecekte dünya devleti olmaya aday ise en az 10-12 tane mega-kent kurma çabası göstermek zorunda kalacaktır.

Mega-kent olarak planlanması düşünülen 10-12 kent, hava, kara, demir mümkünse deniz yolu ulaşımının en ileri teknolojilerine sahip olması gerekir. Çünkü yabancı ilgisi ancak güçlü bir ulaşım altyapısı ile çekilebilmektedir. Yabancıların ilgisinin ülke yararına yatırıma dönüşebilmesi için de rantın kentin yenilenmesine ve dönüştürülmesine aktarılması gerekir.

Örneğin, İzmir'in Atatürk Stadyumu ve ekleri, başından beri anlatmaya çalıştığımız altyapı özelliklerine sahip 15.000 birinci sınıf yapıyla takas yapılabilir. Yeni yapılar da kötü koşullarda yaşayan İzmirliilerin ev ve işyerleriyle takas edilebilir ve Atatürk Stadyumu ve çevresindeki rant, İzmirliilerin yararına dağıtılabilir. Bu ve benzeri yöntemlerle küreselleşmenin zararları yarara dönüştürülebilir.

Son dönemde kentlerin hızla başkalaşımına neden olan serbest pazar ekonomisine endeksli kentsel politikaların yarattığı kentleşme dinamikleri, yeni alanları yatırımlara açarak önemli ekonomik canlanmalara neden olmaktadır.

Bununla beraber serbest pazar ekonomisinin kurallarınca belirlenen bu kentsel gelişmenin ekolojik çevre üzerindeki olumsuz etkiler yapabilmesi de mümkündür. Bu sakıncalar, yatırımcı sermaye ile yapılabilecek çıkar paralelliğine dayalı pazarlıklarla önlenebilir.

Bu bakış açısıyla yıkılan ve boşaltılan deniz manzaralı semtlerde nelerin yapılabileceği konusuna dönersek;

- "Emlak alanında dünya standartlarında hizmet veren,
- Sürdürülebilir değer yaratan,

- Eğitimli ve kültürlü üst gelir grubundan insanları çeken ve yerleşmelerini sağlayan ve
- Yerel gelenekler ve tarihi miras üzerine inşa edilmiş bir küresel marka olabilecek" yeni semtler kurulacaktır.
- Projelerin amacı dünya standartlarında "giderek parlayan ve yaşanabilir yerleşimler yaratmak" olacaktır.
- Bu konutların tanıtım ve pazarlanması yerel, ulusal ve uluslararası emlakçılar ve e-kayıt sistemi ile internet üzerinden yapılabilir.

Parçalanan kentler

Gelişmekte olan ülkelerde devam eden kırdan kente göçün yanısıra, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin hızlı gelişimi ile birlikte, son dönemde tüm dünyada kentsel yerleşmelerin olası her yönde saçaklanarak yayılmalarına tanık olmaktadır.

Kır-kent ayrımını ortadan kaldıran, doğal çevreyi ve tarım alanlarını kaplayarak yok eden küresel ölçekteki bu kentsel yayılma, ekolojik sonuçları açısından sorun çıkarabilmektedir. Kentsel alanların coğrafi mekndaki bu önlenemez büyümesi, aynı zamanda kentlerin mevcut yapılarının da hızla çözülmesine neden olmaktadır.

Merkezkaç süreçlerle kentsel alanların çeperlere doğru yayılması toplum gruplarının mekânda kesin sınırlarla birbirinden ayrışması anlamına da gelebilmektedir. Bunun sonucunda kentler, bir araya gelemeyen toplumsal gruplar arasında bölüşülmüş yerleşim alanı kmelenmelerine dönüşmektedir.

Dünya kentlerinde izlediğimiz bu süreçler, ülkemizi de büyük kentlerden başlayarak etkisi altına almıştır. Örneğin İstanbul, devam eden glerle artan nfusıyla devleşmesini sürdürürken, yeni ulaşım arterleri üzerinde beklenmedik bir hızla ortaya çıkan iş ve finans merkezleri ve her yönde çeperlerine doğru saçaklanarak yayılan konut alanları ile metropolden megapole dönüşmüştür.

Merkezkaç kentsel yayılma/saçaklanma sonucunda bugün iki olgu ile karşı karşıyayız: Meknsal parçalanma ve toplumsal ayrışma. Diğer bir deyişle, kent bir yandan meknsal olarak parçalanırken, diğer yandan toplum sosyo-ekonomik ve

kültürel ayrışmalarla çözülmekte; mekânda ve toplumsal yapıdaki bu iki çözülme süreci karşılıklı olarak birbirini belirlemektedir.

Kamu yararı

Serbest pazar ekonomisinin kârı maksimize etme önceliğinin egemen olduğu yeni koşullarda "kamu yararı" kavramının tehdit altında olduğu inkar edilemez. Kamu alanları özelleştirilmekte ve "kentsel dönüşüm" adı altında özel sektöre devredilmektedir. Bu gelişmeleri kamu yararına dönüştürmek mümkündür.

Örneğin, Atatürk Stadyumu ve çevresindeki spor alanları, Dubai standartlarında birinci sınıf altyapı üzerinde kurulmuş 15.000 konutla değiştirilebilir. Bu konutlar öncelikle Mersinli ve diğer semtlerin sakinlerine takas karşılığı verilebilir. Projesi yarışmalarla belirlenmiş 15.000 yapıyla, Hükümet ve İzmir Büyükşehir Belediyesi bütçesinden herhangi bir kaynak kullanılmadan yerli veya yabancı şirketlere kamu arazileri devredilerek yaptırılabilir.

Bu tür çözüm öneriyle kamu yararını yeni koşullarda ve yurttaş yararına koruyabiliriz. Dünyadaki yeni koşulları yaratan bizler değiliz; zarar gören de olmamalıyız. Aktif tavır alamamamız durumunda zarar göreceğimiz de kesindir. Önerilere "hayır!" demektense "öyle değil; böyle yapalım"ı prensip edinmeliyiz.

2023 Cumhuriyetin 100. Yılında İzmir mega-kentini tasarlarırken, bu ve benzeri modelleri, kamu yararı prensiplerini gözeterek değerlendirmeye alabiliriz.

İLLER ARASI DAYANIŞMA

Avrupa Birliği ve küreselleşme yerel dinamikleri doğrudan etkilemektedir. Korunma refleksi ile tepkisel kararlar alma yerine; bu gelişmelere karşı hedefleri ve projeksiyonları olan iyi projeler etrafında iller arası yardımlaşma ve dayanışma bağlarını güçlendirmek gerekir. Bu da yerel ve bölgesel kalkınma bakımından yeni koşullar ve fırsatlar ortaya çıkaracaktır.

AB ve küresel rekabet koşulları altında birer rekabet birimine dönüşebilecek iller, bir araya gelerek "Bölgesel Birlikler" veya mega-kentler kurabilirler. Yeni ve gerçekçi hedefler etrafında bir araya gelen iller, olanaklarını, dinamiklerini ve potansiyellerini ülkenin ve dünyanın yeni koşullarını dikkate alarak yaratıcı projeler etrafında değerlendirebilirler. İller, aralarında oluşturacakları ortak stratejilerle, temel konularda kapsamlı projeler uygulayarak daha hızlı bir gelişme şansına sahip olabilirler.

Her şeyi Ankara'dan bekleme dönemi bitmiş olmalıdır. Ankara Türkiye'nin stratejik liderliğini yaparken, iller arası dayanışma birlikleri de yatırım ve kalkınmanın liderliğini üstlenmelidir.

İzmir'in 2023'e hazırlanması çalışmaları sırasında sık sık İzmir-Manisa-Aydın illerinin, bazı projelerde de Denizli'nin birlikte anılmasının nedeni, dünyada ve AB ülkelerindeki gelişmelerin ülkemiz üzerinde yaratacağı baskıyı önlemektir. Bu çalışmalar bugünkü sorunları aşmayı hedeflediği kadar, dünyadaki ve AB'deki gelişmelere karşı, genelde Türkiye'yi, özelde de İzmir-Manisa-Aydın'ı bazı konularda da Denizli'yi korumaktır.

İzmir ilinde yapılması için girişimlerde bulunulacak EXPO, Dünya Kupası, Olimpiyatlar, Avrupa Futbol Şampiyonası gibi uluslararası organizasyonlar önce İzmir'i, doğal olarak en yakın iller olan Manisa ve Aydını, başta İstanbul ve tüm kıyıları etkileyeceği bilinmektedir.

Bundan dolayı İzmir'de yapılacak yüksek maliyetli organizasyonlardan azami ölçüde fayda sağlanmalıdır. Manisa ve Aydın illeri, büyük organizasyonlarda paket projeler dizisi ve programlarla kalıcı işbirlikleri yapabilirler, hatta İzmir-Manisa-Aydın bir araya gelerek çok amaçlı bir dünya mega-kenti kurabilirler.

İller arası dayanışma AB ve küreselleşmeye karşı hazırlık gibi olsa da, aynı zamanda AB'ne üyelik hazırlığı yapan Türkiye'nin hak ettiğimiz fonlardan sonuna kadar yararlanmasını sağlayacaktır.

Kır - kent ayrımı:

Ülkemizde gerek kırsal ve kentsel yerleşim birimleri, gerekse bölgeler arasındaki sosyo-ekonomik yapı ve gelir düzeyi dengesizlikleri önemini korumaktadır. Mevcut fiziki ve sosyal altyapı ile kentlerin sunduğu iş olanakları, yoğun göç hareketlerinin yarattığı nüfus baskısını karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Bu durum, bölgelerin sorunlarına ve potansiyellerine göre farklılaştırılmış önlemleri içeren, kapsamlı bir bölgesel gelişme politikasını gerektirmektedir.

İzmir, Manisa ve Aydın illerinin dünya mega-kentine dönüşme çalışmaları, sadece üç il ile sınırlı kalmayacaktır. Her olumlu gelişmenin örnek olma özelliği, benzerlerini nasıl etkilemekte ise yakın gelecekte benzer özellikleri olan illeri, megakente dönüşmeye özendirilecektir. Bu yönüyle İzmir mega-kenti Türkiye’de 10 -12 megakentin oluşmasını tetikleyecektir.

Türkiye, yıllardan beri hem kamu hizmetlerinden en iyi şekilde yararlanmak, hem de kamu kaynaklarının israfını önleyen, gelişmişlik farklarını ortadan kaldıran, refahtan her yurttaşı mümkün olduğu kadar yararlandıran kalkınma politikaları uygulamaya çalışmıştır.

Türkiye’nin bölgelerde, iller ve ilçelerde, en çok da köylerde uyguladığı politikalar; projeksiyonları, projeleri, teknolojik tercihleri, hedefleri ve kaynak kullanımı iyi olmayan yatırımlarla israf edilmiştir. Bu tespit, kırsalda hiçbir yatırımın yapılmadığı anlamına gelmemelidir.

İzmir’in kırsalında tarım, orman ve gıda ürünlerinin tanıtım ve pazarlanması, turizm ve rekreasyon, el sanatları, tarıma dayalı sanayi ve diğer alternatif üretim faaliyetlerinin gelişmesine İzmir Büyükşehir Belediyesi altyapı desteği verecektir. Ayrıca tarım ve tarım dışı ekonomik faaliyetlere yönelik sezonluk kurslar düzenlenecektir. İlçe merkezleri, beldeler ve büyük köyler sezonluk kurslar için en uygun yerler olacaktır.

Başta İl Özel İdareleri olmak üzere, Yerel Yönetimler ve Birliklerin kırsal kalkınma konusundaki etkinliğini artırmak için İzmir Büyükşehir Belediyesi teknik, mali ve kurumsal kapasitelerin güçlendirilmesine altyapı desteği verecektir.

Bu da klasik bölgesel kalkınma politikaları olmayacaktır. Sözü ettiğimiz yeni bölgesel kalkınma, illeri ortak projelerle birbirine yaklaştıran "mega-kent" modeller olacaktır. 10 veya 12 mega-kent yaratma çalışmaları Türkiye'yi dengeli kalcındırabileceği gibi, komşu ülkeler arasındaki sorunların aşılmasına da yardımcı olacaktır. Mega-kentler aynı zamanda Türkiye'nin bölgesel ve küresel anlamda dışa açılan önemli ekonomik, sosyal ve kültürel merkezleri olacaktır. Bu merkezler doğal olarak gelişmelerini sürdürebilmek için yakın komşu devletlerle yoğun ekonomik ve kültürel ilişkiler kurmak zorunda kalacaklardır. Çevre ülkelerin gelişmişlik düzeyleri incelendiğinde görülecektir ki, Türkiye'de kurulması önerilen mega-kentlerin başarılı olma olasılığı çok yüksektir.

Bölgesel politikalar projeksiyonları, projeleri, teknolojik tercihleri, hedefleri ve kaynak kullanımı iyi olmayan yatırımlarla beklenen sonucu vermemiştir. Bölgesel politikalardan önce Türkiye temel altyapı planlamasını hala yapamamıştır.

- Örnek proje olarak semtlere açtığımız geçici meslek edindirme kurslarının benzerleri, işlerin azaldığı aylarda köylere taşınacaktır. Köylüler bu kurslarda hem köy yaşamını kolaylaştırıcı bilgiler edinecekler, hem de kentten sipariş alıp köylerde üretebilecekleri meslekler öğrenecekler.

- İzmir 2023'e, Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanırken, köy-kent ayrımını ortadan kaldıracak daha köklü projeleri desteklemesi gerekir. Köylünün de kentteki gibi kamu hizmetlerinden yararlanması köylünün en büyük özlemidir. O nedenle e-devlet, e-belediye ve ücretsiz SMS başvuruları, kamu hizmet alımını kolaylaştıracaktır.

- Başvuru en seri araçlarla yapılabilecekse, hizmetler de olabildiğince hızlı verilebilmelidir. Bundan dolayı merkezi yönetim ile Büyükşehir Belediyesi, hizmet birimlerini ilçe merkezlerinde yoğunlaştırmalı, başvuru yapıldığında da hizmet Büyükşehir sınırlarındaki köylere hızla ulaştırılabilmelidir.

- Köy ekonomisi çoğunluğu 20-30 veya 50-100 dönümlük tarlalarda kıt olanaklarla yapılan tarıma dayanmaktadır. Çok küçük tarım işletmelerinde karın tokluğuna çalışan yoğun köy nüfusunu zor yıllar beklemektedir. Çünkü AB ve küresel tarım politikaları, tarım ürünlerinin fiyatını düşürmektedir. Bu gelişmeler doğal olarak, tarımda çalışanları her geçen yıl biraz daha yoksullaştırmaktadır. Kalabalık nüfuslarıyla küçük ve verimsiz tarlalarda tarım yaparak geçinmeye çalışan köylüler, yakın gelecekte hükümetin de cazip teşvikleriyle büyük tarım çiftlikleri kurmaya baş-

layacaklar. Bilimsel yöntemlerin uygulandığı büyük tarım çiftliklerinin ortakları olacak köylüler, yeni dönemde daha fazla kazanabileceklerdir.

- Büyük tarım çiftliklerinin oluşması köylüleri ekonomik olarak kalkındıracağı gibi, köylerin yapısını da değiştirecektir. Çünkü köy-kent ayrımını ortadan kaldıracı köklü adımlar ancak bundan sonra atılabilecektir.

2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanan İzmir Büyükşehir Belediyesi, bazı örnek projeler uygulayacaktır:

Tarlalarını birleştiren 3, 4 hatta 5 köyün sakinleri için örnek modern kır-kentler inşa edilecektir. Her türlü modern alt yapı olanaklarına sahip, soğuğa ve sıcağa karşı korunaklı, bahçeler içinde, geniş, depoları olan konutlar, sağlık polikliniği, okulu, mabedi, çarşısı, sineması ve tiyatrosu olan, en yakın ilçeye ve kente seri ulaşım olanaklarına sahip köyler kurulacaktır.

İzmir 2023'e Cumhuriyetin 100. yılına kent merkezini genişleterek ve eskisini yenileyerek hazırlanırken, bir yandan da örnek kır-kentler kurarak, kırsal kalkınmaya öncülük yapacaktır.

İller ve ilçeler arası dengesizlikler:

Üniter devlet, üniter altyapıyı kurmakla olur ve altyapıyı başarıyla işletmekle gelişir. Bunun bir sonucu olarak Türkiye'de ortak bir dil, kültür, tasa, kıvanç, inanç ve ahlak geliştirmek ve ülkemizin siyasal birliğini ve toprak bütünlüğünü korumak ve her türlü terörü etkisiz hale getirmek, ülkenin bir ucundan diğer ucuna ulaşımı karayoluyla 12 saate, demiryoluyla 5 saate, havayoluyla da 2 saate indirmekle gerçekleşebilir.

Kaynakların elverdiği en etkin ulaşım yolunun,

- Havayolu taşımacılığı olduğu,
- İç hatlarda sefer yerlerinin ve
- İç hat sefer sayısının azami ölçüde artırılması gerektiği bilinmektedir.

Daha açıkçası, Van'da yaşayan biri, sabah kahvaltısını evinde yaptıktan sonra uçağa binip, gün içerisinde İstanbul veya İzmir'de işlerini bitirdikten sonra ak-

şam yemeğini Van'a dönüp evinde yiyebildiğinde, Türkiye tartışmasız üniter bir devlet olacaktır.

Doğal olarak hızlı ulaşım altyapısına ve teknolojilerine sahip Türkiye, ekonomik olarak tek pazara dönüşebilecek, ülke içinde bilgi ve kültür transferi hızlanacak, insanların gözlemleri zenginleşecek, bunun sonucunda da iller ve bölgeler arası kalkınmışlık farkı, kısa sürede kabul edilebilir sınırlara inecektir.

Ulaşım altyapısı güçlü ve toplu taşımının en seri araçlarla yapıldığı kentlerde de doğal olarak, ortak bir dil, görgü, kültür, zevk, tasa, sevinç gelişecek, dolaşısıyla kent kültürü ve kimliği denen kavram karşılığını somut olarak bulacaktır.

Durum tam tersi ise, yani merkezine gidiş ve dönüşün 2 saat olduğu İzmir'in ortak bir kimliği de, kültürü de olamayacaktır. Çünkü fiziki yapı buna engeldir. Bunun çözümü ise güçlü ulaşım altyapısını kurmak ve ileri, toplum taşıma teknolojilerini tercih etmektir.

BÖLGESEL POLİTİKALAR

Köy-kent ayrımının ortadan kalkması, iller ve ilçeler arası kalkınmışlık farklılıklarının giderilmesi, ancak yatırımların bölge ve ülke altyapısına, ekonomisine ve siyasal sistemine entegre olabilme kabiliyetine bağlıdır.

AB ve küresel politikaların baskısı altındaki Türkiye, kendisine bir çıkış yolu arıyorsa;

- Altyapısını güçlendirmeli,
- Ülke çapına yaymalı,
- Yine, ülke ekonomisini güçlü altyapısıyla tek bir pazara dönüştürebilmeli,
- Refahı paylaşırabilmesi,
- Bölgeler, iller, ilçeler, beldeler ve köyler arası kalkınmış farklılığını büyük ölçüde giderebilmelidir.

Çünkü Türkiye henüz altyapısını; üniter yapıyı güçlendirecek şekilde kuramamıştır. Buna bir yerden örnek projelerle başlaması gerekir:

- 2015'e kadar hükümet İzmir, Manisa ve Aydın arasında en kısa ve seri kara ve demiryolu ulaşım sistemini kurmuş ve işletmeye açmış olacaktır.
- Kent içi hafif raylı taşımacılık 2015'e kadar Dikili-Selçuk, Urla-Konak ve Turgutlu- Bornova arasında hizmet veriyor olacaktır. 2023 yılında ise raylı taşımacılık İzmir-Manisa-Aydın arasında yani İzmir mega-kentinde kesintisiz seferler yapabilecektir.
- Ayrıca İzmir-Manisa-Aydın üçgeninde 700.000, Karşıyaka-Dikili arasında da 250.000 konut ve işyerinde çalışan ve yaşayanlarına, rahat yolculuk yapabilecekleri İzmir-Aydın-Manisa, İzmir-Çanakkale, İzmir-Ankara, İzmir-İstanbul ve İzmir-De-nizli arasında yapılacak otobanlar 2015'e kadar bitirilecektir.
- Yük taşımacılığının ağırlığının karadan demiryoluna geçtiği bir sistem kurulacaktır.
- İzmir-Ankara ve İzmir-İstanbul arası hızlı trenin alt yapısı bilmüş ve işletmeye açılmış olacaktır. Bu sisteme kıyıya paralel Çanakkale-İzmir hızlı tren hattı da eklenecektir.
- Büyükşehirlerle Anadolu illeri arasındaki en seri ulaşım kısa zamanda uçak seferleriyle çözülecektir. Küçük ve komşu iller arasında ise uçak seferleri ekonomik olamayacağından kara ve demiryolu tercih edilecektir.

Bölgesel dayanışma

İzmir; limanı dolayısı ile sadece İzmirliilerin değil; Ege ve Türkiye'nin en önemli ihracat ve ithalat liman kentidir. Bundan dolayı İzmir'in altyapısından Ege ve Türkiye yararlanmaktadır. Bu açık bir durum olmasına rağmen, İzmir'in sadece kendi olanakları ile hem İzmirliilere, hem de Ege ve Türkiye'ye yüksek standartta hizmet vermesi mümkün değildir.

İstanbul sadece Türkiye'nin değil; dünyanın da sayılı büyük kentlerinden biridir. Büyümesi önlenemeyen ve sorunları her geçen gün ağırlaşan İstanbul'un yaşanabilir ve planlı gelişebilir kent olması İzmir'e bağlıdır. İzmir güçlü ulaşım altyapısını kurabilir ve Alsancak Limanının kapasitesini arttırabilirse, bu yatırımlar en fazla İstanbul'u rahatlatacaktır.

Görülmektedir ki, İzmir'in gelişmemesi, İstanbul'un yükünü arttırmaktadır. Bunu önlemek ancak İzmir'i geliştirmekle mümkündür ve İzmir geliştikçe de İstanbul çok daha rahat bir kent olacaktır. Bir kentin hem sanayi, hem ticaret, hem bilim, kültür ve sanat, hem de finans merkezi olması mümkün değildir. Çünkü İstanbul küçük bir ada devleti değildir.

Bir model olmalı, hem İzmir dünya standartlarında bir kent olmalı, hem de Türkiye'ye mega-kentin altyapısını kullanılabilmeli.

"Birlik" statüsü içinde öncelikle İzmir, Manisa ve Aydın illeri arasında örnek denebilecek bir yardımlaşma ve dayanışma başlatılabilir. Bu dayanışmadan her il kârlı çıkacaktır. Özellikle Manisa sanayi ve tarımı, Aydın'ın turizm ve tarımı bu birliktelikten çok önemli yararlar sağlayacaktır. Doğal olarak İzmir de, tüm bölgeye altyapı hizmeti sunduğu için, altyapısını geliştirecektir. Merkez olması nedeniyle ticareti ve sanayisi daha fazla kalkınacaktır.

Böylece bölge illeri gönüllü olarak kaynaklarını bölge planlaması, yardımlaşması ve dayanışması için bir araya getirerek ve biraz da merkezi yönetimin desteği ile hem "İzmir mega-kenti"ni kuracaklar, hem de kendi sanayi, turizm, ticaret ve tarımlarını geliştirmiş olacaklardır.

Su kaynaklarının entegrasyonu

Küresel ısınma, küresel güç merkezlerini yeni politikalar uygulamaya zorlamaktadır. O nedenle dünya medyasında küresel ısınmaya dönük yoğun bir propaganda yapılmakta ve sorunun ciddiyetine insanlar inandırılmaya çalışılmaktadır.

Bir yandan küresel ısınma ve kuraklık propagandası yapılırken, diğer taraftan da uluslararası girişimlerle tatlı su kaynaklarının, "uluslararası kuruluşlar" tarafından yönetilmesi gerekeceği yönündeki görüşü, su kaynaklarını güçlü devletlere empoze etmektedirler. Şimdilerde telkin ve empoze düzeyindeki bu girişimler, yakın gelecekte baskıya dönüşeceği tahmin edilmektedir. Özellikle Türkiye gibi sınır aşırı su kaynaklarına sahip devletler, daha çok rahatsız edilecektir.

O nedenle Türkiye tüm su kaynakları arasında su kanalları veya boru hatlarıyla entegrasyonu sağlamalı ve dünyaya örnek olmalıdır. Kaynaklar arasında sağlanacak entegrasyonla su kaynakları, ülke çapında olabildiğince ekonomik ve dengeli kullanılabilir.

Bölgesel su kaynaklarını geliştirme

İzmir 2023 Cumhuriyetin 100. yılına bir dünya mega-kenti olarak hazırlanacaksa, özellikle içme ve kullanma suyu sorununu çözmesi gerekecektir. O nedenle İzmir-Manisa-Aydın arasında ulaşım altyapısı inşa edilirken, buna paralel bir hatta da içme ve kullanma suyu için döşenecektir. Su kaynakları arasına döşenecek 2 metre çapındaki borularla ihtiyaca göre bazen su alınacak, bazen de verilecektir.

Yol ile yerleşim arasındaki yakın ilişki, beraberinde içme, yağmur ve kullanma suyu boru hatlarının yapımını gerektirmektedir. Yol kentleşmeyi, kentleşme de su, elektrik, kanalizasyon, yağmur suyu, arıtma ve telefon gibi zorunlu yatırımların ana taşıyıcı hatlarını ve çok merkezli yerleşme yerlerinin konut ve iş alanları arasındaki hatları da gerekli kılmaktadır.

Su konusuna dönersek üç il arasında yapılacak ortak projelerle;

- İçme ve sulama barajları,
- Arıtma tesisleri,
- Kullanma suyunu taşıyıcı altyapı,
- Dere ıslahları yapılacak ve
- İzmir-Manisa-Aydın arasında döşenecek boru hatlarıyla içme suyu kaynakları arasında alış-veriş yapılabilir.

İzmir-Manisa-Aydın'da su kaynaklarının entegrasyonu

Bir kentin su kaynakları ile su dağıtım şebekesi arasında nasıl bir entegrasyon sağlanıyorsa, aynı modelle İzmir-Manisa-Aydın'ın tatlı su kaynakları dediğimiz nehirler, göller ve barajları arasında da açık kanallar ve boru hatlarıyla benzer entegrasyon sağlanabilir.

Bölgenin nehirleri boru hatlarıyla barajlara bağlanabileceği gibi, göllere de bağlanabilir. Geniş alanları kaplayan göller, borularla taşınan sularla beslenebileceği

gibi uygun noktalardan alınan sular, aynı şekilde boru hatlarıyla barajlara veya başka göllere de aktarılabilir.

Su kaynaklarının entegrasyonu sağlanırken gündeme gelmeyen hidrolik enerji üretimi, sözü edilen yöntemle daha kolay, daha ekonomik ve daha fazla olacaktır. Böylece geleceğin iki sorunu yani su ve enerji, çok daha ekonomik bir yöntemle çözülebilecektir. Ülke tarımının suya bağlı kalkınması da bu yatırımlarla dengelenmiş olacaktır.

Bölgesel katı atık borsası

Katı atığın önemli kısmı tekrar ekonomiye kazandırılabilir. Ama katı atıkla çalışan teknolojilere yatırım yapılmadığından atık biriktirenler pazar bulmakta zorlanmaktalar. O nedenle İzmir Büyükşehir Belediyesi her türlü çöpü ekonomiye kazandıracak örnek tesislere altyapı desteği verecektir. Bununla beraber ekonomiye geri dönüşü mümkün olan çöplerin depolanacağı özel mekanlar tesis edilecek ve atıkların fiyatı bir süreliğine sübvansede edilerek toplanması ve depolanması cazip hale getirilecektir.

Bölgesel turizm politikası

Hiçbir uluslararası organizasyon olmasa da, 2023 Cumhuriyetin 100. yıl projeksiyonu, EXPO'yu çok fazlasıyla aşan projelere dayanmaktadır. EXPO sadece bazı yatırımları hızlandıracak ve normal koşullarda 2018 yılında bitirilmesi gereken kimi projeleri, 3 yıl erken bitirilecekti. O nedenle 2015 fırsatının kaçırılması abartılmamalıdır.

Gerçekte "**İzmir mega-kenti**" projelerinin hiçbiri EXPO olacak diye gündeme getirilmemiştir, ancak EXPO'ya her koşulda aday olacak ve onu başarıyla sonuçlandıracak şekilde tasarlanmıştır.

Normal koşullarda İzmir-Aydın-Manisa illerinin yani İzmir mega-kentinin 2013 yabancı turist hedefi 15 milyon, 2018 20 milyon, 2023 yılı hedefi de 25 milyondur. 2030 yabancı turist hedefi ise 35 milyondur. Bu hedefler EXPO'dan bağımsız olarak tasarlanmıştır. Çünkü EXPO 2015 Tertip Komitesi'nin sunduğu resmi

raporlardaki yabancı turist hedefi 5,5 milyondur. Bu sebeple hedeflerimiz EXPO 2015'ten bağımsız ve onu aşar niteliktedir.

İzmir mega-kenti (İzmir-Manisa-Aydın), sınırlarını aşarak Uşak, Denizli ve Muğla'yı da içine alan turizm paketleri hazırlayarak Yunanistan'la rekabet edecektir. İller arası ortak turizm paketleri çerçevesinde, ağırlama ve konaklama imkanları birleştirilecektir. Bu programları destekleyen promosyonlar da verilerek bölgenin turizmi kalkındırılacaktır.

Ayrıca, doğal doku zenginleştirilerek tarihi mekanlar restore edilecek, uluslararası dini ve felsefi kongreler ve iki yılda bir "**Barış Ligi Futbol Turnuvası**" düzenlenerek dini, kültürel ve sportif turizm etkinlikleri yoğunlaştırılacaktır. Bu etkinliklerin bölgenin turizm, ticaret ve kültürel yaşamını renklendirecektir. Tüm bu etkinliklere İzmir Büyükşehir Belediyesi, birlikte hareket edeceği Özel İdare, Köy Yönetimleri yanında kendi sınırları içinde Manisa'yı ve Aydın'ı kalkındırma çabası gösteren özel idare, belediye, köy ve sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte hareket edilecektir. En azından bu iller arasında ortak altyapı ve paket programların birlikte planlanıp yapılması zor olmayacaktır.

Giden turist hedefi

Turizmin bir amacı, dünyanın Türkiye'yi ve Türkleri tanıması ve harcama yaparak ülke ekonomisine yarar sağlaması olarak gösterilebilir. Turizmin ikinci amacı ise birincisinden daha önemlidir. O da yurt içi ve dışına giden turist sayısının her geçen yıl artmasıdır. Giden turistteki hedef de, 18-30 yaş arası nüfusun %50'sini en az bir kez ve en az bir hafta yurt dışı geziye gönderebilmek olmalıdır.

Belediyeler arasında yapılacak karşılıklı turist antlaşmalarıyla, yurt dışına çıkan genç nüfusun sayısı hızla artırılabilecektir. Öncelik genç işsizlere verilecektir. Genç işsizler, yurt dışı gezilerde bilgi ve görgülerini arttırarak yurtlarına döndüklerinde daha cesur girişimciler olacaklardır.

Ayrıca kendi imkanlarıyla üretim yapan işletmelerin yöneticileri, meslek odalarının da desteği alınarak yurt dışı gezilere çıkmaları teşvik edilecektir. Dünyadaki teknolojik gelişmeleri ve yeni pazarları yakından incelemeleri desteklenen KOBİ

yöneticileri, geziler sonrasında işlerinin başına döndüklerinde yeni düşüncelerle daha büyük hedeflere yürüyeceklerdir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi fuarcılık işletmesi, promosyonlarla bilgi ve görgüyü artırıcı gezilere öncülük yapacaktır. Bu arada okullarında başarılı projeler hazırlayan öğrenciler, yarıyıl veya yaz tatillerinde bir haftalık yurt dışı gezilere götürüleceklerdir.

Bölgesel kaynakların geliştirilmesi

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak Türkiye’de de yerel kalkınma girişimleri hız kazanmıştır. Yerel ve bölgesel kalkınmada kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları arasında işbirliğini geliştirmek, kaynakların etkin kullanımını sağlamak, potansiyelleri ve yerel dinamikleri harekete geçirerek bölgesel gelişmeye yeni bir hız vermek için Kalkınma Ajansları kurulmuştur.

Yeni yasal düzenlemeler yerel yönetimlerin ülke kalkınmasındaki yetki ve sorumluluklarını artırmıştır. Bu gelişmeyle, başta az gelişmiş bölgeler olmak üzere, bütün yerel yönetimlerin kapasitelerinin geliştirilmesi ve kaynaklarının arttırılmasını gündeme getirmiştir.

Türkiye’de genel olarak bu gelişmeler olurken 2023 Cumhuriyetin 100. yılına hazırlanan İzmir mega-kentinin yurt içi ve dışı gelişmeler de dikkate alınarak büyüme eğilimleri ve potansiyelleri belirlenecek ve buna uygun AB ülkeleri ve küresel pazarlara karşı rekabet gücünü artırıcı politikalar uygulanacaktır.

Bölgede kırsalın kalkındırılması

Küresel tarım politikaları ve AB’ye üyelik sürecinin bir sonucu olarak tarımsal yapıda hızlanan dönüşümün kırsal kesimde ortaya çıkardığı uyum sorunlarını çözmek gerekir.

Aşırı göçlerden rahatsız olan Büyükşehir belediyelerinin de bu konuda bazı adımlar atması gerekir. Örneğin İstanbul Büyükşehir Belediyesi Erzurum, Gümüşhane ve Bayburt kırsalında 5 yıl boyunca üretilecek organik buğdaya, satın alma garantisi vermiştir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi de kentin farklı yerlerinde her gün açık olan "Kapalı Çarşı"lar tarzında inşa edilmiş sabit "organik tarım ürünleri pazarları" kuracaktır. Bu pazarlarda kırsalda organik tarım ürünü üreten köylülerin ürünlerini satma imkanı doğacaktır. Böylece yurt içinde ve dışında yüksek fiyatla pazar bulabilen organik tarım ürünlerinin üretilmesi teşvik edilecektir. Bu tür yönlendirmeler hem tarımsal ürünlerin kalitesini artıracak, hem de köylünün mali durumunu düzeltecektir.

AB ve küresel tarım pazarlarında oluşan fiyatlar, köylünün gelir düzeyini düşürmektedir. Oysa toprakları kimyasallarla henüz kirletilmemiş köylerde yapılacak organik tarımın getirisi ve ihracat olanakları çok yüksektir. Gelir darlığından şikayetçi köylümüze bir süreliğine yol gösterici adımları attırmak, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin görevlerinden biri olacaktır.

Bununla beraber anavatanı İzmir ve çevre iller olan bitkilerin tarla üretimiyle çoğaltılması, kurutulması, ambalajlanması ve pazarlanmasına destek verilecektir. Bu konuda özel sektör, Ziraat Odası ve üniversitelerin ilgili bölümleriyle işbirliği yapılacaktır.

Kırsalda yapısal dönüşüm politikaları

Kırsal yerleşmeler, yöre insanının ihtiyaçlarını karşılayan doğal çevre, arazi formuna uygun, iklim ile uyumlu, kültürel değerleri önemseyen yerleşmelerdir. Tarımsal faaliyetleri, rekreasyon etkinlikleri, sosyal yapısı, doğal çevresi, konutu ve diğer birimleri ile bir bütün olarak mimari kültürümüzün oluşumunda etkilidir.

Bu bölgeler günümüzde korunmuş doğal çevreleri ve özgün yapıları ile dikkat çekmektedir. Bundan dolayı insanlar kentlerden uzaklaşmak, dinlenmek, gezmek, görmek için bu bölgeleri tercih etmektedir.

Endişe verici nokta ise teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak bu yerleşmelerde ortaya çıkan doğal kaynakların bilinçsiz tüketimi, bölgeye ve kültüre aykırı yapılaşmalar, tarımdaki kirlilik gibi olgular da olumsuz sonuçlara neden olmaktadır.

BELEDİYE HİZMETLERİ

Hizmetlerde kalite ve etkinliğin arttırılması:

Belediye yönetiminin insan merkezli, kaliteli, etkili ve hızlı hizmet sunabilmesi için esnek, saydam, katılımcı, hesap verebilen, öngörülerini sağlam çağdaş bir anlayışa, yapıya ve işleyişe kavuşturulacaktır. Bu genel temenniler uygulamada şu yeniliklerle olumlu sonuçlar verecektir:

- Vatandaş, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin vermiş olduğu hizmetlerin başvurusunu internet üzerinden yapabilecektir.
- Bazı tanımlanması kolay hizmetler ücretsiz SMS ile yapılabilecektir.
- Bazı hizmetlerin sonuçları yazışmaya dayalı olabilir. Bunların yazılı sonuçları imzalanmış bir şekilde adrese özel posta ile gönderilecektir.
- İzmir Büyükşehir belediyesi hızlı ve etkili hizmetler verebilmek için gönüllülerden oluşan bir örgütlenme sistemi kuracaktır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin, birinci ve ikinci kademe belediyelerle yapacağı hizmet paylaşımı prensiplerine göre tasarlanan gönüllüler örgütlenmesinin asıl amacı, verilen hizmetlerin denetimini daha demokratik ve etkin bir şekilde gönüllü kentlilere yaptırmaktır.

Kent gönüllüleri, belediyelere iletilmesi gereken sorunları şahsen veya web sayfası veya ücretsiz SMS ile aktarabileceklerdir.

Politika oluşturma ve uygulama

2023 Cumhuriyet'in 100. yılı hedefleri arasında tasarladığımız İzmir megakentini kuracak yönetim kadrosu iki bölümden oluşacaktır. Birinci kadro Eskimiş İzmir'i yöneten, mevcut Büyükşehir Belediyesi kadrosu olacaktır. Mevcut yönetim kadrosuna uzman üst düzey 20 kişi ilave edilecektir. İzmir megakentini proje yarışma ve yatırım ihalelerini yapmak için de yeni 30 kişilik uzman kadro alınacaktır.

15 yıl sürecek olan İzmir'in yenilenme yatırımları, İzmir'i Türkiye'nin en hızlı gelişen, ekonomisi çok canlı, işsizlerin iş bulduğu, ayrıca tüm Türkiye'den kalifiye eleman akışına neden olacak bir gelişme yaşayacaktır. Özellikle boşaltılan semtlerde yapılacak dünyada pazarlanabilir kalitedeki yapılar ve onu satın alacak yeni sa-

kinlerin İzmir ekonomisine, kültür ve sanat faaliyetlerine, genel olarak sosyalleşmesine yapacağı etki ise çok daha fazla olacaktır.

KENT GÜVENLİĞİ

Kentin güvenlik altyapısı

Sınırdaki kurulan bir mega-kentin her türlü silahın menziline olacağı unutulmamalıdır. O nedenle kentin güvenliği, dikkate alınması gereken öncelikli konudur.

Tahrip gücü yüksek konvansiyonel ve nükleer silahların kullanılacağı geleceğin savaşlarına karşı,

- Kent sakinlerinin seri ve en güvenli şekilde tahliyesi veya
- İşgale karşı sivil savunmanın etkin olacağı veya
- Sivil kayıpların az olacağı,
- Bununla beraber adi suç örgütlerinin ortaya çıkmasını veya
- Barınmasını engelleyici altyapı, iş ve konut alanlarının bu gelişmelere

göre nasıl planlanacağı, İzmir'in yeniden kuruluş aşamasında öncelikle dikkate alınması gereken unsurlar olacaktır.

Terörü ve adi suçları kentte barından asıl neden, şehirlerin güvenlik altyapısının zayıf olmasıdır. Teknolojik altyapı dediğimiz aydınlatma ve kamera sistemi gibi yatırımlar yapılamamıştır. Bununla beraber sosyal disiplin de oluşmamıştır. Çünkü kapısı caddeye açılan konutlardan oluşan kentlerimiz, kimliksiz sokak, mahalle ve semtlerden oluştuğu bir gerçektir. Bu yapılaşma, insanların birbirini tanımasını zorlaştırmakta ve suçluyu barındırmayı kolaylaştırmaktadır.

Oysa yerleşim yerlerinin optimal büyüklükleri "tanıma" ve "gözle denetim" ilkesine göre projelendirilebilir. Böylece sitelerde insanlar karşılaştıklarında birbirlerini şahsen bile olsa tanıyabilmeliler. Optimal büyüklüğün bu kriterlere dayandırılması daha doğru olacaktır. Güvenlik sadece parası olanların "özel olarak" satın alabileceği bir kamu hizmeti olmayacaktır.

İzmir mega-kentinin kuruluş çalışmaları, hızlı göçü tetikleyeceği bilinmektedir. Bu nedenle yeni göçmenler,

- Bir yıl süreyle kirası ucuz kente intibak programlarının uygulandığı semtlerde ağırlanacaktır.

- İzmir'e taşınmak isteyenler belediyeye başvuracak, belediye de her yıl kaç aileyi İzmir'e kazandırmak istiyorsa o kadar kişiye "kabul kartı" verecektir.

- Böylece "İzmir Kart" başvuruları gibi bir sistemle sorunlar aşılmaya çalışılacaktır. Başvurularda sıraya önem verilecektir. Bu yıl sıra alamayanlar gelecek yıl alabileceklerdir. Hangi ilden veya ilçeden aile kabul edilmek isteniyorsa o beldelere ayrıcalık yapılmayacaktır ama o beldelerde talebi artırıcı özel tanıtımlar yapılacaktır.

- Bir yıl kira yardımından yararlanmak istemeyenlerin İzmir'e taşınmaları herhangi bir sınırlamaya ve kart kullanımına tabi tutulmayacaktır.

Kenti güvenli kılacak ve suça teşvikleri aza indirecek sosyal ve ekonomik önlemlerin de alınması gerekmektedir.

- İşsizlik,

- Açlık,

- Sürekli yoksulluk,

- Kimsesizlik,

- Konutsuzluk,

- Topluma, kente entegre olamama,

- İlgisizlik,

- İtilmişlik, horlanmışlık duygusu gibi bir çok neden, kişileri küçük büyük suçlara itiyorsa, bunları ortadan kaldıracı çalışmalar yapılacaktır.

Bunun için;

- İş olanakları,

- Barınma yerleri,

- Aş evleri,

- Küçük ve yaşlı kimseleri sahiplenecek aileler bulmak, gerektiğinde bakıcı ailelere düzenli mali yardımlar yapmak,

- İhtiyaç sahiplerine yardım yapmak,

- Kalabalık meydan ve pazar yerlerinin güvenliğini sağlamak,

- Sokak, cadde, park, otopark gibi yerlerin aydınlatmasını yapmak,

- Lokanta, büfe, fırın, gıda üretim atölyeleri, kafeterya... gibi yerlerin kontrolünü yapmak,
- Doğal afetlere karşı önlem almak,
- Durakları güvenli yerlere yapmak,
- Psikolojik danışma merkezlerinin sayısını artırmak,
- İlgisizlik, itilmişlik ve horlanmışlık duygusuna kapılanları kent yaşamına entegre edecek paket programlar ve rehabilitasyon merkezleri kurmak...
- Bu konuda hizmet veren sivil toplum ve üniversitelerin ilgili bölümleri ile işbirliği yapmak ve gerektiğinde hizmet veren kuruluşları mali yönden desteklemek.

Kentin güvenlik altyapısı

Kenti güvenli kılabilecek köklü önlemler, ancak kentin imar planlarında alınabilir. Büyük çoğunluğu sağlıksız ve gecekondulu İzmir'in yeniden yapılanması, birçok nedenden dolayı gerekli ve kolaydır. Bu nedenle İzmir'in imar planlaması, güvenlik mühendisliği verilerine göre yeniden gözden geçirilecektir.

İnsanların yardımlaştığı ve dayanıştığı, birbirlerini sosyal ilişkilerle denetlediği mahalleler, imar planlarında yapılan tadilatlarla kimliklerini kaybettiler. Yeni mahallelerde de buna dikkat edilmediği için "mahalle kimliği" oluşmamaktadır. Çünkü evlerin veya apartmanların kapısı caddeye açılmakta, araya giren yoğun trafik, sosyal dokunun oluşmasını engellemektedir. Ayrıca bakımı yapılmayan, temizlenmeyen ve aydınlatılmamış alanlar, güvensizlik duygusunu beslemekte ve terk edilmiş yerler izlenimi uyandırarak suç işleyenlere yataklık yapmaktadır.

Batı'da birçok kent yöneticisi, tarihsel yapı engelinden dolayı kentlerini yenileyememekteler. Buna rağmen "kenti güvenli" kılabilecek yeni yöntemler denemektedirler:

- Açık alanları yoğun aydınlatma,
- Sabit kameralarla izleme,
- Yeni konutları, kapalı ve korunmuş siteler içinde yapma,
- Güvenliği sağlanamayan yolları belli saatlerde (gece gibi) kullanıma kapatma,
- Suç mahallelerinin oluşmasını engelleme,
- Suç işlenen alanları yoğun olarak aydınlatma,

- Gönüllü polisler atama,
- Gözle denetim sistemini kurma,
- Sokak sakinlerini devriye gezilerine çıkarma gibi.

Güvenlik marketi

Semtlerde Güvenlik Marketleri kurulacaktır. Semtin iyi aydınlatılmış ve kameralarla donatılmış sokakları Güvenlik Marketinden 24 saat izlenecektir. Devriyeler de bu marketlerden alınan görüntülere göre yönlendirilecektir.

Semt karakollarının daha modern hale getirilmesinin ilk adımını İzmir Büyükşehir Belediyesi atacaktır. Çok iyi aydınlatılmış ve kameralarla donatılmış bir semtte bu izlemeyi yapan Güvenli Marketi, teknik olarak donatılacak ve İl Emniyet Müdürlüğü'nün hizmetine sunulacaktır.

Karakol olarak yıpranmış olan isim ve imaj, Güvenlik Marketi ismi ve donanımı ile yenilenecektir.

Güvenlik Mühendisliği

Kente ilişkin her sorunun çözümü Yeni İzmir'de çok daha kolay olacaktır. Çünkü Yeni İzmir'le beraber Türkiye "Güvenlik Mühendisliği" hizmetiyle de tanışacaktır. En basitinden konutlar siteler halinde ve dışa kapalı olacak, sitelere giriş ve çıkışlar elektronik sistemlerle izlenecek, sığınaklar ve otoparklar sitelerde yeraltına yapılacaktır...

HİZMET SEKTÖRÜ

Belirleyici sektör olarak liman hizmetleri

İzmir liman hizmetlerinde, sadece Türkiye'nin değil; Akdeniz'in de lideri olacaktır. İzmir'de hizmet sektörünün başarısı bununla ölçülecektir. Tüm projeksiyonlar ve altyapı yatırımları bu hedefe uygun planlanacak ve yapılacaktır.

Cumhuriyet'in 100. yılına hazırlanan İzmir, 2023'e geldiğinde yıllık 15 milyon konteynırlık hedefini aşmış, 20 milyona yaklaşmış olması gerekir. Gelişme projesiyonu yıllık 20 milyon konteynır olan Alsancak Limanı, hedeflenen bu sayıyı yakalayınca kadar başarılı sayılmayacaktır.

İzmir mega-kenti için belirlenen 2023 yılı hedefleri arasında zor olanı, Alsancak Limanı'nın 20 milyon konteynıra ulaşmasıdır. Bu rakamlar, limanı fiziki olarak hazırlamakla gerçekleşmez. Ondan daha önemlisi dünya, Akdeniz, bölge ve ülke ekonomisinde yaşanacak gelişmelerdir. Türkiye ekonomisinin büyüyeceği, Alsancak Limanı nedeniyle İzmir'in Çin'in en büyük ticari partneri olacağı, Avrupa'nın daha az üretilip daha çok ithal edeceğini kabul ederek söylersek, Limanı 20 milyon konteynır hedefine ulaşabilir hale getirebilecektir.

Türkiye'nin 2015 yılında Avrupa kara ve demiryolu sistemine entegre olması durumunda Alsancak Limanı;

- İpsala-Çanakkale-İzmir hızlı tren ve otobanı,
- Bandırma-İzmir denizyolu otobanı,
- İstanbul-İzmir hızlı tren ve otobanı,
- Ankara-İzmir hızlı tren ve otobanı,
- Antalya-Denizli-İzmir hızlı tren ve otobanı sistemine bağlanacaktır.

Alsancak Limanı bir başka yönden de örneğin Ankara üzerinden Samsun Limanı-Mersin Limanı Deniz Otobanı sistemine bağlanacağı gibi, Trakya'dan başlayıp Kars-Tiflis veya Van-İran bağlantılı İpek Yolu hızlı tren ve otobanına da bağlanabilecektir.

Türkiye'nin yakın tarihte önüne çıkacak fırsatı değerlendirmesi gerekir. Kaybetmesi ise Türkiye'yi giderilmesi zor sıkıntılara sokacaktır. İşlerin yolunda gitmesi durumunda ise Alsancak Limanı'nın 20 milyon konteynır hedefi kolaylıkla aşılacaktır.

Alsancak Limanı'nın yıllık konteynır sayısının 5 milyona ulaşması bile tüm hizmet sektörlerinin yapısını değiştirecek ve liman merkezli ekonomik ve sosyal etkinlikler İzmir'e tarihsel kimliğini hatırlatacaktır. Konteynır sayısı 10 milyona ulaş-

tığında ise liman, hizmet sektöründe ana belirleyici faktör olacaktır ve diğer hizmet sektörlerinin de pazarını büyütecektir.

Turizm hizmetleri

Turizm İzmir, Aydın ve Manisa arasında refah ve gelişmeyi artırıcı bir şekilde desteklenecektir. Bölgenin turizm potansiyeli, bir bütün olarak bugüne kadar yeterince ele alınamamıştır. O nedenle yeni dönemde ilçelerin turizm potansiyelleri geliştirilerek ekonomik ve sosyal kalkınmaları Türkiye'ye örnek olacak şekilde sonuçlandırılacaktır.

Sektörle ilgili tüm yatırımların doğal, tarihsel ve sosyal çevreyi koruyucu, kollayıcı ve geliştirici bir yaklaşım içinde olmasına özen gösterilecektir.

İzmir-Aydın arası, Türkiye'nin yeni turizm yatırım alanı olacaktır. Antalya'da faal ve bitmekte olan 5 yıldızlı otel sayısı 280'e varmaktadır. Oysa İzmir'in 5 yıldızlı otel sayısı 10 bile değil. Bu demektir ki, Cumhuriyetin 100. yılı olan 2023 yılına kadar İzmir, Aydın ve Manisa'da yapılacak turizm tesislerinin sayısında artışlar olacaktır. Önemli olan yatak kapasitesinin artmasıdır.

Normal koşullarda İzmir mega-kenti için beklenen yabancı turist sayısı 2015'te 15 milyon, 2018'de 20, 2023'de de 25 milyondur. Bu hedef sayılara varmak için tüm bölgenin bütünüyle ele alınması ve yaşamın her alanının zevkle yenilenmesi gerekir. Ayrıca yakın gelecekte olumlu sonuçlar vermesini ümit ettiğimiz uluslararası organizasyonlar yanında, Avrupa Demiryolu ve Karayolu Ulaşım Sistemine Entegrasyon gibi gelişmeler de dikkate alındığında, tüm rakamlar revize edilecektir. O nedenle İzmir mega-kenti tasarımının birçok noktası, 2008 yılı İzmirliileri için belirsiz gelebilir. Türkiye'nin AB ulaşım sistemine entegre olması durumunda bu kitapta anlatılanlar bile 2015 yılından sonra, yetersiz kalacak ve 2023'e gelmeden modelin revizyonu kaçınılmaz olacaktır.

Turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımını iyileştirirken dış pazarlarda değişen tüketici tercihleri dikkate alınacaktır. Buna göre yapılacak yeni yatırımlara altyapı desteği verilecektir. İzmir, Aydın ve Manisa illerinin tesis, yatak kapasitesi, fiyat,

hizmet kalitesi ve jeotermal kaynaklar açısından rekabet üstünlüğü göz önüne alındığında, sağlık ve spor hizmetleri turizmi önem kazanacaktır.

Söz konusu turizm yatırımlarının faal hale gelmesi, liman hizmetleri kadar stratejik olmasa da, turizm hizmetleri istihdam ve tanıtım açısından İzmir'in ve bölgenin iş hayatına ve ekonomisine büyük katkısı olacaktır.

Limana mı, turizm mi?

Doğal olarak ortalama yıllık turist sayısındaki düzenli artış, turizm sektörünü istihdamın öncüsü yapacaktır. Bununla beraber liman hizmetleri, istihdam açısından turizm sektörü kadar yoğun olmasa da, ekonomik getirisi, ülke kalkınmasına yapacağı yüksek katkı ve stratejik önemi turizmden çok daha önemlidir. O nedenle İzmir, Aydın ve Manisa illeri, 25 milyon yabancı turist hedefine ulaşmak için 15 yıl çalışacak ve bu hedefi yakalamayı görev edinecektir. Buna rağmen, Alsancak Limanı'nın 10 milyon konteynırı aşması bile, 25 milyon turistten daha önemli olacaktır.

İnşaat sektörü

İzmir mega-kentinin kuruluşunda, inşaat, mühendislik-mimarlık, teknik müşavirlik ve müteahhitlik hizmetleri sektöründe

- Yeni teknolojilerin kullanılması,
- Finansman gücünün artırılması,
- Finansman modellerinin çeşitlendirilmesi,
- Nitelikli mesleki ve teknik eğitim sağlanması,
- Mesleki yetkinliğin belgelendirilmesi,
- Teknik hizmetlerde sorumluluk-ücret dengesinin kurulması,
- Kalite bilincinin geliştirilmesi,
- Yapı malzeme ve üretim kalitesinin ve
- Kamu alımlarında etkinliğin artırılması, hizmet sektöründe önemli gelişmelere neden olacaktır.

İzmir mega-kentinin kurulma çalışmaları, her yönüyle yoğun bir inşaat faaliyeti anlamına gelmektedir. Yaklaşık 15 yıl çok yoğun olarak faaliyet gösterecek olan inşaat sektörü, bir süre sonra yatırımlara doyacağından küçülmek zorunda kalacaktır.

İnşaat sektörü, liman ve turizm hizmet sektörleri kadar trendi giderek yükselmese de, İzmir’de uzmanlaşacak inşaat şirketleri, ulusal ve uluslararası ihalelerde büyük işlere imza atabilecek seviyeye gelecektir.

Uluslararası hizmet alımları, ülke içi hizmet sektörlerinde önemli rekabetlere; bunun sonucunda da hızlı bir kalite yükselmesine neden olacaktır.

15 yıl yoğun şekilde devam edecek inşaat yatırımları, inşaatla ilgili doğrudan ve dolaylı tüm sektörleri harekete geçireceğinden, işsizlik sorunu uzun denebilecek bir süre çözüleceği gibi, İzmir Türkiye’nin her ilinden yoğun bir işsiz göçü de alacaktır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi yatırımlarında bağımsız teknik müşavirlerin kullanılması sağlanacak, etkin bir yapı denetimi için gerekli sorumluluk sigortası yapılacaktır.

Sanayi

Sanayinin; elektronik, otomasyon ve tıp teknolojileri gibi stratejik sektörlerin yatırım yapmalarına ve çevre politikalarıyla uyum sağlamasına özen gösterilecektir. Sanayide, insan sağlığına ve çevre kurallarına uygun üretim yapabilen organize sanayi sitelerine altyapı desteği verilecektir:

- AB ve küresel pazarlarda rekabet etmeye çalışan sanayicimize ayrıca arıtma tesisi kurma gibi bir görev verilmemelidir. O nedenle işletmeler isterlerse üretimin gerektirdiği arıtmayı, İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin de üye olacağı “Çevre Vakfı”na kurdurabilirler ve bakımını yaptırabilirler. Bu hizmetler cazip kira karşılığı yaptırılabilir.

- Tekstil, hazır giyim, deri, seramik, mobilya, kuyumculuk gibi sektörlerin tüketime yönelik ürünlerinde özgün tasarım faaliyetlerini özendirerek kaliteli teknolojilerin mucit ve tasarımcılarının yetiştirilmesine burs desteği verilecektir.

- İzmir mega-kenti merkezli firmaların ulusal ve uluslararası düzeyde markalaşmaları için tanıtım ve pazarlama konusundaki sorunları aşmalarına şirket bazında dolaylı destekler verilecektir.

- İzmir'in işbirliği yaptığı Manisa'nın, yüksek teknoloji kullanarak beyaz eşya, makine ve elektronik sektörlerinde dünyanın önemli üretim merkezlerinden biri olmasına destek verilecektir. Ayrıca makine ve beyaz eşya sanayinin tasarım, mühendislik ve yenilik yaratma çabalarına burs desteği verilecektir.

- İzmir Büyükşehir Belediyesi, Manisalı yatırımcıların elektronik sanayinde yüksek katma değer yaratılabilmesini sağlayacak elektronik bileşenler alt sektörünün, üniversitelerin de desteği alınarak organize sanayi bölgelerinde geliştirilmesine öncülük yapacaktır.

- Tüketim ve telekomünikasyon cihazlarının yüksek rekabet gücünü sürdürmek üzere entegre devre tasarımının güçlendirilmesine ve üreticiler arası işbirliğiyle düz panel ekran tesisi yatırımının gerçekleştirilmesine İzmir sınırları içinde altyapı desteği verilecektir.

- Savunma, havacılık, uzay, kimya, tıbbi malzeme, otomasyon ve bitki genetiği gibi bilgi ve teknolojileri alanında yatırım yapmak isteyen yerli ve yabancı firmalara altyapı desteği verilecektir.

- Katma değeri yüksek yeni kimyasalların üretilmesi ve bununla ilgili organize sanayi bölgelerinin kurulması teşvik edilecektir.

- KOBİ'lerin ve girişimcilerin rekabet güçlerini artırmak ve yeni pazarlara açılmalarını sağlamak için, iş kurma ve iş geliştirme aşamalarında meslek odalarıyla birlikte altyapı ve danışmanlık hizmetleri verilecektir.

- Sanayinin her sektörü için organize sanayi sitelerinin kurulması özendirilecektir.

- Madencilik sektörünün çevre mevzuatına uyumu desteklenecek, ayrıca jeotermal sektörünün İzmir'de gelişmesine destek olunacak.

Bilgi, tıp ve otomasyon teknolojileri

İzmir, kamu ve özel üniversitelerin desteğiyle bilgi teknolojileri sektöründe Türkiye'ye öncülük yapacaktır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin ciddi altyapı desteğiyle Milli Eğitim Bakanlığının başlatacağı programlarla, yazılım alanında AB ülkeleriyle rekabet edebilir duruma gelecektir.

Teknoparklarda yazılım faaliyetlerinin, bölgesel ve öncelikli endüstriler arasında yer alması için altyapı ve eğitimli eleman desteği verilecektir.

Tıp hizmetlerinin teknoloji destekli yürütülmesi gelecek yıllarda çok daha fazla olacaktır. Türkiye gibi tıp bilimi gelişmiş bir ülkenin tıp teknolojisine astronomik ücretler ödemesi, ithalatçı durumunda kalması kabul edilemez. Manisa'nın, teknolojik altyapısına yapılacak desteklerle bu ilimiz tıp teknolojisinin önemli merkezlerinden biri haline gelebilir. Teknoloji ithal eden Türkiye, bir süre sonra nitelikli teknolojik ürünler ihracatçısına dönüşebilir.

Üretimin otomasyona kayması, teknolojik gelişmelerin bir sonucudur. Üretimi her sektörde yoğun emekle yapmak, Türkiye'nin rekabet gücünü zayıflatmaktadır. Ekonominin ve kalitenin rekabetçi koşullarda gelişmesi, teknolojik gelişmeleri yakından izlemekle mümkündür. Bu nedenle üretimde otomasyondan yararlanmak gerekecektir.

Milli Eğitim'in, üniversitelerin ve meslek odalarının destekleyeceği bilgi teknolojileri, tıp teknolojileri ve otomasyon mühendisliği çalışmalarına, İzmir Büyükşehir Belediyesi hizmet alım ve altyapı desteği verecektir.

Ticaret

Seri ulaşım gereksinim duyan öncelikli sektör "ticaret"tir. Bu nedenle ticaret, bütün ulaşım olanaklarının kullanılabilirdiği kentin merkezinde yapılmalıdır. Kent merkezi, iş saatlerinde çok yoğun; bitiminde ise sakinleşebilen bir yer olabilmelidir. Bu da ancak ve ancak ulaşım altyapısının ve tüm modern olanakların kullanılması ile mümkündür.

Kentin karakterini "liman merkezli ticaret" belirleyecektir. Çok merkezli tasarlanacak İzmir mega-kenti ticari faaliyetlerini üç ana kademedede sürdürecektir:

- Dış pazarlara dönük ticari merkezler,
- Ülke içi pazarlara dönük ticari merkezler ve
- Çok merkezli kent içi perakende ticaret merkezleri olacaktır.

İzmir mega-kentinde ticaretinin gelişmesi için öncelikle seri ulaşım yatırımları yapılacaktır. Bununla beraber kapasitesi mutlaka arttırılacak olan Alsancak Limanı, İzmir'in ticari hayatını canlandıracaktır.

Alsancak Limanı gibi Çeşme, Çandarlı, Dikili, Kuşadası limanları da kapasitelerini yakın gelecekte arttırmış olacaktır. Alsancak Limanı'nın 2023 Cumhuriyetin 100. yılında yıllık konteynır hedefi 20 milyondur. Bu hedefe ulaşmak için sadece İzmir-Manisa-Aydın'ın değil; tüm Türkiye'nin ihracat ve ithalat hedeflerinin büyümesi gerekir. Türkiye ekonomisinin bölge ve dünya ülkeleri arasında ulaşmak istediği hedeflere, millet olarak varmak istersek, Alsancak Limanının 20 milyon konteynırlık hedefe ulaşması zor olmayacaktır. Zaten İzmir'in bir mega-kent olması ve Alsancak Limanı'nın da 20 milyon konteynırlık kapasiteye yükselmesi, orta zamanda Türkiye'nin dünyada kazanabileceği önemle yakından ilgilidir.

Böylece Türkiye'de üretilen tüm ekonomik ve sosyal değerler, liman hizmetleriyle doğrudan ve dolaylı olarak Akdeniz ve dünya pazarlarına taşınacaktır. Bu gelişme doğal olarak İzmir-Manisa-Aydın illeri arasındaki dayanışma ve işbölümünü arttıracak ve İzmir'i bir dünya mega-kenti yapacaktır. İlk dayanışma örnekleriyle başlayacak olumlu gelişme İzmir-Manisa-Aydın, hatta Denizli'nin ticaret, sanayi, tarım ve turizmüne önemli bir canlılık kazandıracaktır.

Dünyada uluslararası şirketlerin çok büyük sermaye ve üretim potansiyelleri ile rekabet ettiği bir dönemde, İzmirli veya Manisalı, Aydınlı veya Denizlili bir girişimcinin tek başına rekabet etmesi çok zordur, hemen hemen imkansızdır. O nedenle ticareti geliştirici altyapı yatırımları yapılırken bölgesel ve küresel rekabet dikkate alınacaktır.

Örneğin; İzmir, Manisa ve Aydın'da üretilen bir mal veya hizmetin yurt içinde veya dışında tanıtılması için her firma tek başına hareket ederek ve büyük maliyetler ödeyerek yapabilmektedir. Bu bedeli ödeyemeyenler ise gelişmemektedir. Üretim ve pazarlama açısından son derece önemli olan tanıtımın ve pazar arayışının çok kolay ve daha az maliyetli olması gerekir. Bunun için ilk akla gelen etkinlik fuarcılığıdır. Fakat bu bile gereği gibi yapılamamaktadır.

Oysa fuarcılık, tanıtım kadar ticari de olabilir. Ve fuarcılık hizmeti veren özel şirketler, işletmelere ait standart malları ülke içi ve dışı fuarlarda veya pazarlarda tanıtabilir, pazarlayabilir, siparişler alabilirler. Bu hizmetleri karşılığında da satışlardan bir pay alabilirler. İzmir Büyükşehir Belediyesi, meslek odaları ve iş dünyasına ait dernek ve vakıflar, bu ve benzeri tanıtım ve pazarlama şirketlerini rekabet koşullarında doğrudan veya dolaylı destekleyebilirler.

KOBİ'lerin, dünyanın her yerinde kurulan fuar ve benzeri organizasyonlara katılmasının ne kadar güç olduğu bilinmektedir. O nedenle üretilen ama pazarlanamayan ürünleri tanıtan ve pazarlayan ekonomik yöntemler geliştirilecektir.

Bununla beraber İzmir, Manisa ve Aydın'ı içine alan bavul ticareti turizmi; gezi, eğlence, dinlenme, deniz ve kaplıca hizmetleriyle birlikte bir paket halinde sunulması bölge ticaretine canlılık kazandıracaktır. Bu tür promosyonlar ve bölgenin hava alanı hizmetlerinde yapılacak bazı kolaylıklar, ticareti önemli ölçüde canlandıracaktır.

Birçok olasılıktan biri olarak Akdeniz ülkelerinin kıyı kentlerine sefer yapan deniz yolcu ve araç taşıma, bürokratik kolaylıklar ve altyapı hizmet desteği verilmesi de İzmir'in ticaretini hareketlendirecektir.

Türkiye – Yunanistan arasındaki politik sorunlar iki ülke arasındaki ilişkileri asgari düzeye düşürmüştür. Her iki ülkenin de zararına olan bu konjonktür, yakın zamanda çıkar paralelliği işbirlikleriyle büyük ölçüde değişecektir. Bu da, sınırlı sayıda yapılan uçak seferlerini, İzmir-Yunanistan arasında yoğunlaştıracaktır. İzmir mega-kenti bölgede Yunanistan'la rekabet ederken küresel pazarlarda ise ortağı olacaktır. Yakın zamanda gelişme gösterecek siyasi yakınlaşma, doğal olarak her iki ülkenin de ekonomi, kültür, sanat ve turizmini geliştirecektir. Bundan en çok yararlanan merkez de İzmir olacaktır.

İzmir mega-kentinde büyük ticaretin gelişmesi için öncelikle Alsancak Limanı'na ilişkin sorunlar çözülecektir. Bilinmelidir ki, ticari hizmetlerde etkinliğin artırılması amacıyla

- Yük taşımacılığı,

- Konteynırların depolanması ve tasnif edilmesi,
- Ulaştırmanın seri hale getirilmesi,
- Yük başlangıç ve bitiş noktaları arasında kombine taşımacılığa geçilmesi,

limana bağlı ticaretin gelişmesini olumlu yönden etkileyecektir. Ayrıca Alsancak Limanı'na hitap eden belirli yerlerde lojistik merkezleri kurulması gerekecektir.

Çin, Hindistan, Nijerya, Rus, Meksika, Filistin Kentleri

İzmir'in Manisa ve Aydın illeriyle ortak hareket ederek kuracakları İzmir mega-kentinin amacının ve başarı hedeflerinin neler olduğuna sık sık değindik. Bu hedefleri gerçekçi bulmayanlara ikna edici projelerimizi 2. ve 3. kitaplarımızda anlatacağız. Ama yeri gelmişken değinmek istiyoruz:

İzmir'in tarihsel kimliğinin bir parçası olan ticaretin canlandırılması, Alsancak Limanının 20 milyon konteynıra varması, yıllık yabancı turist sayısının 25 milyona çıkması, mega-kent nüfusunun 20 milyon olması, çok farklı projelerle mümkün olacaktır. Bunlardan biri de İzmir mega-kentinde küçük bir dünya kurma projesidir.

Çin, Hindistan, Nijerya, Rusya, Meksika ve Arap dünyasının en dinamik halkı Filistinliler... Tüm akademik, ekonomik ve siyasi öngörülere göre söz konusu devletler ve toplumlar, yakın geleceğin söz sahibi halkları ve güçlü devletleri olacaklardır. Türkiye bu devletlerle çatışarak mı büyüyecek yoksa işbirliği yaparak mı?

İzmir Osmanlı Devleti'nin ikinci büyük kenti iken unutulmamalıdır ki, İzmir'de İtalyan, Fransız, İngiliz, Sudan, Rum, Ermeni, Yahudi semt, mahalle ve ilçeleri vardı.

Her konuda olduğu gibi bu konuda da işbirliğinden yana olduğumuz için İzmir mega-kentini geleceğin dünya uzlaşma ve hoşgörü kenti yapacağız. Projelerimizin bir parçası niteliğindeki "**Küçük Dünya**"yı böyle kuracağız:

Her biri 3.000 yapıdan oluşan Çin, Hindistan, Rusya, Meksika ve Filistin kentçikleri kurulacaktır. Kentlerin tamamı bu ülkelerin klasik mimarisini yansıtacak şekilde inşa edileceklerdir. İçinde yaşayacak sakinler de yine bu ülkelere getirtilecektir.

“**İzmir Kart**” koşullarını taşıyan yani eğitimi, kültür düzeyi, hobileri, mesleki niteliklerine göre seçilerek kabul edilecek ülke insanları, İzmir mega-kentinin hem ticaretine, hem de kültür ve sanatına farklı ve yaratıcı renkler katacaklardır.

İlişki kurmakta güçlük çektiğimiz ama Türkiye’nin çıkarları açısından önemli göreceğimiz halklar ve devletlerden getireceğimiz kişiler, hem İzmir megakentine, hem de Türkiye’ye yeni vizyonlar kazandıracaktır. Söz konusu kentçiklere zamanla Ukrayna, Mısır, İran, Endonezya, Brezilya gibi kentçiklerin de eklenebileceğini düşünmemiz gerekir.

DİJİTAL KARTLAR

Dünyadaki gelişmeleri ay, bazen de hafta farkıyla izleyen halkımızın yenilik merakı hız kesmeyeceği; aksine daha da artacağı tahmin edilmektedir. Türkiye’de şimdiden 50 milyon cep telefonu abonesinin olması, internet kullanıcılarının sayısındaki hızlı artış, dijital kart kullananların sayıları ve ciroları... halkımızın yeniliklere ne kadar tutku ile sarıldığını göstermektedir. Bu ve benzeri göstergeler, tüm kamu hizmetleri gibi belediye hizmetlerinin de, dijital kartlarla yapılmasını gündeme getirmiştir.

İzmir Kart

İzmir Büyükşehir Belediyesi modern anlamda adil, ulaşılabilir, zamanında, etkin, en güvenilir yöntemlerle arşivlenebilen ve hemen organize olabilen bir modelle hizmet vermeyi planlarken, dijital kartın fonksiyonlarından ve kolaylıklarından sonuna kadar yararlanacaktır. Bundan dolayı Büyükşehir Belediyesi, İzmir ikametgahlı her vatandaşa ücretsiz “**İzmir Kart**” verecektir. Belediyeye yapılacak vergi, harç, su ve toplu taşıma ödemeleri... bu kartla yapılabilecektir.

İşlemler kentin birçok noktasına yerleştirilecek ATM’lerden veya anlaşmalı bankaların ATM’lerinden yapılabilecektir. Normal olarak veznelere yapılan ödemelerde hem nakit hem de İzmir Kart kullanılabilir.

Esnaf Kart

Esnaf Kart, asgari ücretin 2/3'ü kadar, örneklersek bugünkü rakamlarla 300 YTL limitli bir alışveriş kartıdır. Asgari ücret arttıkça limiti artacak olan **Esnaf Kart**, İzmir ikametgahlı vatandaşlara verilecektir. Bununla rekabetçi bir modelle hem İzmirli esnaf, hem de halk büyük alışveriş merkezlerine karşı kabuledilebilir oranlarda korunacaktır. Esnaf Kart; Büyükşehir Belediyesi, Esnaf Kefalet ve Halk Bankası işbirliği ile çıkarılacaktır.

Limitin 300 YTL'den daha fazla yapılması, hem gereksiz tüketimi teşvik edece hem de haksız rekabete neden olarak büyük sermayeyi cezalandırmak anlamına gelecektir. Rekabet koşullarının korunduğu, sömürünün adil ve objektif kurallarla önlenmeye çalışıldığı Esnaf Kart ve benzeri sistemlerle, küresel pazarlardan kopmayan yerel ve ulusal bir ekonominin doğuşuna öncülük yapılacaktır.

Limiti düşük tutulmuş Esnaf Kart'ın ödemeleri aksadığında, tahakkuk edecek aylık masraflar %1 olacaktır. Gecikmelerden kaynaklanacak farklar, en olumsuz koşullarda bile aylık enflasyonun iki mislini geçemeyecektir.

Esnaf Kart'ın kullanıldığı POS makineleri özel olacaktır. Bu makineler

- Belli saatlerde işyerini açma sözü veren,
- Sattığı ürünü 24 saat içinde geri alan,
- Esnaflık ahlakına uygun davranan (18 yaşından küçüklere satılamaz ilkesine özen göstermek, hileli mal satmamak...gibi)
- Belli metrekaare büyüklükteki... esnaflara verilecektir.

Esnaf Kart'ın bir amacı halkı esnaftan alışveriş yapmaya teşvik etmek olduğu gibi diğer amacı da ucuza alışveriş için ulaşım maliyetini ortadan kaldırmak ve rekabeti canlandırmak olacaktır. Çünkü Esnaf Kart için alışveriş rakamlarına göre "**bonus**" olarak "**toplu taşıma bileti**" verilecektir. 300 YTL limit tam kullanıldığında örneğin 10 adet toplu taşıma bileti bonus olarak kazanılacaktır. Özellikle Kemeraltı veya İzmir'in herhangi bir yerindeki esnaftan alışveriş yapmayı düşünen İzmirli, ulaşım maliyeti engelinden kurtulmuş olacaktır.

Sosyal Kart

Korunmaya muhtaç yoksul kişilere verilecek dijital bir karttır. Büyükşehir Belediyesi kendi payına düşen yardımları (gıda mal veya hizmet), mal satın alma hakkı tanıyan **Sosyal Kart** ile yapacaktır. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Sosyal Kart verdiği kişiler, kartın limitinde yazılan miktar kadar alışverişi istediği yerden yapabilecektir. Bu kartı kullanan hiçbir muhtaç, ödeme kuyruklarında rencide edilmeyecektir. Çünkü Sosyal Kart'a satın alma miktarları, otomatik olarak merkezden yüklenecektir. Sosyal kartın amacına uygun kullanılması için bazı sınırlamalar bilgi işlem merkezinde programlanacaktır.

Sosyal Kart, fonksiyonlarını göstermeye başladığında Hükümet kaynaklarını yerinde dağıtan birçok kamu kuruluşu, bu kartın yaygınlaştırılmasını destekleyecektir. Düşük gelir gruplarını rencide etmeden kullanılacak **Sosyal Kart**, Türkiye'yi dünyada yoksullukla mücadele eden ve 3.Bin Yıl hedeflerine 2015 yılında ulaşan ilk devlet yapacaktır.

Kültür Kart

Sezon içerisinde normal gelirli ailelerce ücretli izlenebilen oyunlar, filimler veya kimi konserler, gelir düzeyi düşük ailelerce izlenememektedir. Bunun sonucunda da kentte birbirini anlamayan farklı kültürel kimlikler ve departmanlar oluşmaktadır. Kültür hizmeti veren veya verdiren merkezi ve yerel yönetimler, bütçelerini bu ayrımları giderecek şekilde kullanmalıdırlar. Oysa yönetimler, elitlerin kültürel tercihlerini destekleyerek bu farklılaşmayı daha da derinleştirdiklerinin farkında bile değiller.

İki ayrı kültürel kimliğin oluşması önlenemez. Kent kimliğini oluşturan ve geliştiren etkinlikler, olabildiğince geniş kesimlerce aynı sezon içerisinde izlenebilir. Bu nedenle ölü sezon olarak görülen 15 Haziran – 15 Eylül arasında, yılın önemli kültürel etkinlikleri düşük gelirli ailelere **Kültür Kart** ile ücretsiz olarak izlettirilecektir.

Yaz aylarında atıl duran salonlar, aktif hale getirilebilir ve yılın önemli kültür ve sanat etkinlikleri toplumun bütün kesimlerine ulaştırılabilir. Böylece ay

farkıyla da olsa herkesin aynı kültürel etkinliklerden aynı yıl içinde yararlanması, kent kültüründe rahatsızlık konusu olan kültürel farklılıkları büyük ölçüde giderecektir.

Kültür Kart, bir anlamda kültürün kredi kartı olacaktır. Kültür kredileri nakit olmayacaktır; onun yerine kartlara merkezden, kimsenin belediyeye başvurmasını gerek kalmadan her yıl belli sayıda bilet yüklenecektir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi yıllık bütçesine göre desteklemek istediği gelir gruplarının Kültür Kartlarına merkezden belli sayıda "**bilet**" yükleyecektir. Halk Kültür Kartı, sinema, tiyatro ve konser girişlerinde özel POS makinelerine okutarak kullanabileceklerdir.

Belediye gerektiğinde defter, kitap, kırtasiye, gazete ve dergi gibi destekleri de Kültür Kart aracılığıyla yapabilecektir.

Ölü sezonda kapalı duran birçok salonun, oldukça düşük ücretlerle toplu gösterime açılması İzmir Büyükşehir Belediyesi bütçesine fazla bir yük getirmeyecektir. Çünkü Belediyenin yıllık bütçeden ayırıp harcıyı ama bir türlü alt gelir gruplarına ulaşmayan kültürel faaliyetler fonu, bundan böyle "Kültür Kart" aracılığıyla daha geniş halk kesimleri lehine kullanılacaktır.

Gelir düzeyi yüksek ailelerin kolaylıkla izleyebildiği kültürel etkinliklere, düşük gelirli insanların da katılabilmeleri rafine olmuş insanların sayısını hızla artıracaktır. Daha açıkçası kültürel zenginleşme yoksulları da kapsayacaktır.

Gelir düzeyi düşük kişilerin Kültür Kartlarına yüklenecek yararlanma puanları, o yılki bütçe gelirlerine göre olacağı unutulmamalıdır. Belediyenin bütçe gelirleri arttıkça daha çok kişi Sosyal Kart'tan yararlanabileceği gibi Kültür Kart'tan yararlananların sayısı artacaktır. Hangi filimin veya tiyatronun veya konserin izleneceğine, hangi gazete veya derginin satın alınacağına ise Kartı kullananlar karar verecektir.

Spor Kart

Bu kart sadece spor karşılaşmalarının girişinde kullanılan dijital bir kart olacaktır. İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir’de faaliyet gösteren spor kulüplerine doğrudan maddi yardım yapmayacaktır. Bunun yerine kentin spor tesislerinin kalitesinin ve takımların gelirini artıran, ayrıca daha geniş halk kesimlerinin spor zevkini okşayan yeni yöntemler uygulayacaktır.

O nedenle İzmir Büyükşehir Belediyesinin yerel takımlara desteği önce tesis, sonra da seyirci olacaktır. Girişler ücretli olduğundan gelir düzeyi düşük, okullarında ve iş yerlerinde başarılı, izlerken sorun çıkarmayan... genç ve yetişkinlere Spor Kart verilecektir. Bu kişiler maçları ve yarışmaları ücret ödemediği için Spor Kart ile izleyebileceklerdir.

Belediyenin yıllık bütçesinden spora ayıracağı fon, tesis yapımı ve Spor Kart arasında paylaşılacaktır. Tesise ihtiyaç fazla ise fonun büyük kısmı tesislerin yapımına ayrılacaktır. Tesisler yeterli ama seyirci az ve spor takımlarının gelirleri düşmekte ise fonun büyük kısmı Spor Kart aracılığıyla takımlara aktarılacaktır.

Spor Kart’lara merkezden bütçe olanaklarına göre her yıl değişebilen sayıda bilet yüklenecektir. Spor Kart kullanıcıları biletlerini istedikleri takımların ve branşların maçlarını ve yarışmalarını izlerken kullanacaklardır. Ücretler de doğal olarak o branşlara ve takımlara gidecektir. Belediyenin herhangi bir takıma veya branşa yönlendirmesi olmayacaktır.

Kartların birleştirilmesi

Beş ayrı kart ile yapılan işlemlerin tek karta indirilmesi ve “**İzmir Kart**” ile yapılması mümkündür. Fakat toplumun dijital kartı kullanma becerisi yeterli olmayan kesimleri de dikkate alındığında, başlangıçta farklı fonksiyonları olan beş kartın kullanılması daha uygun olacaktır. Ama orta vadede tüm kentsel hizmetlerin tek kartla yapılması kaçınılmaz olacaktır.

TOPLUMSAL DİYALOG

Toplumsal bütünleşme ve dayanışmanın artırılması amacıyla hoşgörü, toplumsal diyalog ve paylaşım kültürünü geliştirici politikalar uygulanacaktır.

Gençlerin aileleriyle ve toplumla iletişimlerini daha sağlıklı hale getirecek, özgüvenlerini geliştirecek, yaşadıkları topluma aidiyet duygusu ve duyarlılıklarını arttıracak, karar alma süreçlerine katılımları sağlayacak politikalar izlenecektir.

İzmir yenilenirken semtler arası gelişmişlik farkları büyük ölçüde giderilecektir. O nedenle birçok cazibe merkezi kurulacaktır.

Bütüncül bir gelişme stratejisi çerçevesinde, ülkemizdeki metropoller küresel rekabette öne çıkaracak iş ve yaşam ortamının sağlanmasında Yeni İzmir örnek olacaktır.

Yenilikçi, rekabet edebilir, dinamik ve yüksek katma değer yaratabilen öncü sektörler seçilecek ve desteklenecektir.

YEREL DİNAMİKLER

Uluslararası büyük büyük organizasyonlar, yapıldıkları kentlere bir süreliğine büyük dinamizmler kazandırmaktadır. Bilindiği gibi her ilin büyük organizasyonlar yapma şansı olmadığı gibi örneğin Dünya Kupası veya EXPO'nun devamlılığı da yoktur. Önemli olan sürdürülebilir kalkınma için yerel dinamikleri canlandırmak ve her daim hareket halinde tutmaktır.

Bundan dolayıdır ki, İzmir mega-kentinin karakterini belirlerken tarihten ve coğrafyadan yola çıkarak "liman merkezli ticaret kenti" dedik. Liman merkezli ticaret esas alınarak her türlü yatırım ve organizasyon rahatlıkla yapılabilir. Çünkü tarihi ve coğrafyayı temel alan her yatırım, İzmir mega-kentine dinamizm katacaktır. Hiçbir tahribata neden olmayacağı için de her girişim sadece İzmir'i geliştirecektir.

Bununla beraber yöresel marka yaratmaya yönelik olarak, özgün tarihi ve doğal miraslar korunup geliştirilerek ekonomik değere dönüştürülecektir.

İzmir'in iş ve yatırım imkanlarının ulusal ve uluslararası düzeyde etkili bir şekilde tanıtımı sağlanarak sermaye girişi hızlandırılacaktır.

KOBİ'lerin sıklıkla gereksinim duydukları altyapı ve kalifiye eleman ihtiyaçlarını gidermelerine açık destek verilecektir. KOBİ'ler

- Sürükleyici sektörler liderliğinde ve güçlendirilmiş sosyal ağ yapısı içinde organize olmaları,
- Yeni KOBİ organize sanayi bölgelerinin kurulması,
- Organize sanayi siteleri arasında dış pazarlara dönük işbirliğinin artırılması ve
- Dünya piyasaları ile entegrasyonun ve rekabetin sağlanmasına Meslek Odalarıyla birlikte altyapı desteği gerekmektedir.

Belde ve köylerin kalkınması

2023 yılı için düşünülen gelişmeler, İzmir'de yapılması olası büyük organizasyonlar nedeniyle çok daha erken olabilir. Büyükşehir Belediyesi, İzmir'in kırsalında tarım, orman ve gıda ürünlerinin tanıtım ve pazarlanması, turizm ve rekreasyon, el sanatları, tarıma dayalı sanayi ve diğer alternatif üretim faaliyetlerinin gelişmesine altyapı desteği verilecektir. Ayrıca tarım ve tarım dışı ekonomik faaliyetlere yönelik sezonluk kurslar düzenlenecektir. İlçe merkezleri ve beldeler sezonluk kurslar için en uygun yerler olacaktır.

İlçe ve belde merkezi yerleşim birimleri öncelikli olmak üzere, temel altyapı ihtiyaçları karşılanacaktır. Ekonomik ve sosyal gelişmeye yönelik proje ve destekler ile eğitim ve sağlık hizmetlerinin sunumunda bu merkezi birimler esas alınacaktır.

Başta il özel idareleri olmak üzere, yerel yönetimler ile birliklerinin kırsal kalkınma konusundaki etkinliğini arttırmak için İzmir Büyükşehir Belediyesi teknik, mali ve kurumsal kapasitelerin güçlendirilmesine altyapı desteği verecektir.

YETKİ VE SORUMLULUK PAYLAŞIMI

Merkezi yönetimden yerel yönetimlere yetki ve görev aktarımı, Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartında getirilen ilkeler dikkate alınarak yapılacaktır.

e-Belediye:

Belediye hizmetleri; iş süreçleri, vatandaş ve iş dünyasının ihtiyaçları doğrultusunda yeniden tasarlanarak, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılarak, etkin, şeffaf, sürekli, güvenilir, tek kapıdan ve farklı platformlardan oluşacak şekilde sunulacaktır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi hizmetlerinde bilgi ve iletişim teknolojilerinden azami ölçülerde yararlanacaktır. Bu kapsamda e-belediye ve ücretsiz SMS yaygınlaştırılacaktır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, e-belediye ile esnek, kaliteli, etkili, hızlı ve birlikte çalışabilir nitelikte hizmetler sunabilecektir. Büyükşehir Belediyesinin kuracağı elektronik ortamda, hizmetler standart hale getirilecektir. Bu hizmetlerin sunumunda ortaya çıkacak imkanlar sayesinde, halkın yönetime katılımı da daha üst düzeyde olacaktır.

DEPREM

Deprem, İzmir'in coğrafyasından kaynaklanan bir sorundur. Sık sık küçük ve orta ölçekli, uzun aralıklarla da büyük ölçekli depremler olmakta.

İzmir'i yönetenlerin öncelikli konusu, İzmirililerin can ve mal güvenliğini sağlamaktır. Bunun için en kısa zamanda mühendislik fakülteleri, mühendis odaları, özel sektör ve belediyenin imkanları harekete geçirilerek tüm binaların röntgenleri çekilmeli ve acil eylem planı kapsamında İzmirililere gereken uyarılar yapılmalıdır. Çünkü bu konuda vatandaşların, belediyelerin ve sivil savunmanın da yapması gereken görevler vardır. Bunlar yapılırken röntgeni çekilen binaların sorunlu olanları için önlemler alınmalıdır.

Deprem önemli bir sorundur ve bu sorundan kaçamayız. Kesin çözümü ise kentin yenilenmesidir. İzmir'de 950 bin yapının yenilemesi projemize itiraz etmeyi düşünenler, sanıyorum deprem taraması sonuçlarını aldıktan sonra, ne kadar haklı olduğumuzu görecekler ve bizi destekleyeceklerdir.

SON AŞAMA

Daha az yatırım; daha çok kültür:

İzmir'in 2023'e planlandığı şekilde gelmesi, yeni bir dönemin başlangıcı olacaktır. Bu dönemin temel özelliği ise daha az alt yapı yatırımı ama daha çok bilim, kültür ve sanat olacaktır. İnsanlık tarihindeki büyük kentlerin doğuşu ve gelişme çizgisinin bir benzeri İzmir'de de yaşanacaktır.

İzmir mega-kenti son aşamaya geldiğinde filozoflar kenti, tarihi kent tasarımları veya akademia tasarımları ve inşası tartışılacak, İzmir felsefe kongrelerinin yurdu olacaktır.

İzmir mega-kenti maddi olarak kurulduktan sonra yani 2023'ten sonra, İzmirliiler manevi değerlere yöneleceklerdir. Gecekondu, ulaşımdan, tozdan, topraktan, çamurdan, çöpten, sinekten, akmayan sudan, tıkanan kanalizasyondan, hava kirliliğinden dolayı yapılan şikayetler yerini, bilgisizlik, sanatsızlık ve kültürsüzlük yakınmalarına bırakacaktır. Tıpkı Londra'da, Paris'te, Viyana'da, New York'ta, Tokyo'da, Amsterdam'da olduğu gibi.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

AIKEN, Michael, MARTINOTTI, Guido, İtalyan Kentlerinde Sola Yöneliş ve Kentsel Kamu Politikaları, Tercüme: Mehmet TUNÇER Unv. of Wisconsin & Unv. of Pavia, ITALY

AKAL, Seval Putlu - PINARLI, V. - YONAR, T. (1998), Müh. Mim. Fak. Çevre Müh. Böl., Erciyeş Üniv. Teknoloji Araştırma ve Uygulama Merkezi, I. Atık Su Sempozyumu Kitabı. Kayseri, 22-26 Haziran

AKINCITÜRK, Nilüfer (1997) Türkiye'de Çevre Kirlenmesi Öncelikleri Sempozyumu II. Kitabı, Gebze, 22-23 Mayıs

AKINCITÜRK, Nilüfer (1997) Fırat Üniv. Tek. Eğt. Fak. Yalıtım 97 Bildiriler Kitabı. Elazığ, 15-16 Mayıs

- AKINCITÜRK, Nilüfer** (1995), Mimarlar Odası Ankara Şb. 95 Yapı Gereç Yılı, Ahşap Dergisi
- AKINCITÜRK, Nilüfer** (1996) Adana'nın Kentsel Gelişme Sorunları ve Koruma Amaçlı Planlama Tasarım Uygulama Hedefleri Sempozyumu Kitabı, Adana, 7-8 Kasım
- AKINCITÜRK, Nilüfer** (1997) Türkiye'de Çevre Kirlenmesi Öncelikleri Sempozyumu II. Kitabı, Gebze, 22-23 Mayıs
- AKINCITÜRK, Nilüfer - KAPROL, T.** (1996) DEÜ ve Çanakkale Belediyesi Yerleşim ve Çevre Sorunları Çanakkale ili Sempozyumu Kitabı, İzmir, Eylül
- AKSOY, A. ve ROBINS, K.** (1999) "Modernizm ve Binyıl, İstanbul'da Mekanla İmtihan" Birikim Dergisi, İstanbul, sy:123
- ALEXANDER, C.** (1997) The Nature of Order, Oxford University Press, New York
- ALPTEKİ, M.Yavuz** (2007) Şehir ve Toplum Şehirlerin Toplum Biçimlendirme İşlevi, Beta Yay. İstanbul
- ALTABAN, Ö.** (1984) Kentsel Gelişmenin Kırsal Alandaki Etkileri Üzerine Görüşler, Türkiye 8. Dünya Şehircilik Günü, Adana
- ALTINPARMAK, Menşure,** City Planner Department of Reconstruction, Çorum Municipality
- ALVER, Köksal** (2007) Steril Hayatlar, Hece Yay. İstanbul
- ARİİ, K. A.** (1998) Türk Kenti, YEM Yayınları, İstanbul
- ARSLANOĞLU, İ.A.** (1986) Sivil Mimarimizin Günümüze Vakfettiği, Modern Mimari Manasında Bazı Değerler Üzerine, Rölöve ve Restorasyon Dergisi
- ARSLANOĞLU, R.** (1998) Kent Kültür Küreselleşme, Bursa, Asa Kitabevi
- ARSLANOĞLU, R.** (1990) "Kent Kuramları İçinde Çöküntü Bölgeleri Analizi: Bursa-Reyhan Örneği", Uludağ Ün., SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa
- ARU, Kemal Ahmet** (1998) Türk Kenti; Yapı Endüstri Merkezi Yay. İstanbul
- ASİLİSKENDER, B., GÖKMEN, H., YILMAZ, N.** (2004) Uluslararası 15. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, "Değişimde Kentsel Tasarım, Kentsel Tasarımda Değişim", 26-28. Mayıs, MSÜ, İstanbul
- AYTER, Volkan** (2005) Metropol, Leyla ile Mecnun Yay. İstanbul
- BAL, Mehmet Ali** (2004) Kent Yönetiminde Raryalı Sistem Güvenliği, IQ Yay. İstanbul
- BANATHY, H. B.** The evolution of systems inquiry: [www. Isss.org/primer/004evsys/](http://www.Isss.org/primer/004evsys/)
- BARDSLEY, D.** (15/02/2005), "Terrible' buildings fail to inspire top designers", Gulf News Gazetesi, Dubai.
- BATTY, M.** (1996) Preliminary Evidence for a Theory of the Fractal City, Environment and Planning A, vol.
- BATTY, M.** (2000) The VENUE Project: Virtual Environments for Urban Environments, www.casa.ucl.ac.uk/newvemie
- BAUMAN, Z.** (1999) Küreselleşme, Çev:A.Yılmaz, İstanbul: Ayrıntı Yay.
- BEKTAŞ, Mehmet,** Cartographer Department of Reconstruction, Çorum Municipality
- BİLGİN, İ.** (2002), "Türkiye'de Toplu Konut Üretimi ve Mimarlık", 22 Ekim
- BİLSEL, A., BİLSEL, G., TÜRKOĞLU, K., ERKAL, F.N., ERCİYES, F., KAPLAN, H.,** (1992) 'Kent Planlamada Değişen Öncelikler ve Kentsel Tasarım', 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, M.S.Ü Matbaası, İstanbul, 21-22 Mayıs

- BOOKCHIN, Murray** (1999) Kentsiz Kentleşme Yurttaşlığın Yükselişi ve Çöküşü, Çev. Burak Özyalçın, Ayrıntı Yay., İstanbul
- BOVİLL, C.** (2000), "Fractal Geometry as Design Aid", Journal for Geometry and Graphics, vol. 4, No.1
- BROADBENT, G.** (1990) Emerging Concepts In Urban Space Design, Van Nostrand Reinhold Co. Ltd.
- Budapest Declaration Web Site**, (15.12.2003) <http://owhc-ceer.fph.hu/eng/bpdok/dok2.html>
- BUMİN, Kürşat** (1990) Demokrasi Arayışında Kent, İz Yay. İstanbul
- BUNDE, A., HAVLIN, S.** (1994) Fractals in Science, Springer-Verlag Press, NewYork
- CANSEVER, Turgut** (2006) İslam'da Şehir ve Mimari, Yimaş Yay. İstanbul
- CASTELL, M.** (1997) Kent Sınıf İktidar, Çev:A.Erendil Ankara: Bilim ve Sanat Yay.
- CASTİ, L. J.** (1994) Complexification, Explaining a Paradoxical World Through the Science of Surprise, Little, Brown and Company, London
- CEBECİ, M. Numan**, Architect, Urban Designer, İMARA MİTT Ltd., İzmir
- COWAN, R.** (1997) 'The New Urban Design Agenda', Urban Design Quarterly, Issue 63, July
- ÇAKILCIOĞLU, Mehmet – CEBECİ, Ö. F.** (2003) Kentin Çöküntü Alanlarında Alternatif Planlama Süreçleri, 11-12-13 Haziran, YTU "Kentsel Dönüşüm Sempozyumu", Mali Yönetim ve Denetim Dergisi Kasım-Aralık sy. 23
- Çeşme Belediyesi**, Çeşme Rehberi, İzmir, 2000.
- ÇETİN, Murat** (2006) Bölgesel Kalkınmada Sosyal Ağların Rolü: Silikon Vadisi Örneği, D.E.Ü.İ.İ.B.F. Dergisi, Cilt:21 Sayı:1
- ÇETİN, T.** (1999) Modern Türkiye Yaratma Projesinin Orijinal Bir Boyutu: Örnek Köyler, 75 Yılda Köylerden Şehirlere, Tarih Vakfı Yayınları, Numune Matbaası
- ÇUBUK, M.** (1994) 1992-1993 Sonuçları Üzerine Sentez Denemesi, Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Basılmamış Matbu Rapor, M.S.Ü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul
- DERLEME** (2007) Yerellik ve Politika Küreselleşme Sürecinde Yerel Demokrasi, İmge Kitapevi, Ankara
- DERLEME** (2007) Kent ve Politika Antik Kentte Dünya Kentine, İmge Kitapevi, Ankara
- DERLEME** (2007) Kent ve Planlama, İmge Kitapevi, Ankara
- DERLEME** (2005) İnsanca Yaşamak için Şehir ve Konut, Ebabel Yay. İstanbul
- DOĞANAY, F.** (2002) Türkiye'de Kırsal Yerleşim ve Geliştirilen Politikalar, Kırsal Alanda Sürdürülebilirlik ve Gelişme Politikaları, 4. Kırsal Alan Geliştirme Seminerleri, MSÜ Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
- Dubai Belediyesi**, 2005, Dubai Emirliğinde Konut Politikaları ve Altyapı Sunumu, <http://vgn.dm.gov.ae/DMEGOV/DMSR/>, adresinde yayımlanmıştır (13/06/2005). (1999b)
- Dubai Belediyesi**, 2005, Yabancılar için Konut ve Geleceğe Dönük Seçenekler, <http://vgn.dm.gov.ae/DMEGOV/DMSR/>, adresinde yayımlanmıştır (13/06/2005). (1999a)
- Düşünce Dergisi**, Ankara, sy:18
- EI- SHESHTAWY, Y.** (2004) "Redrawing Boundaries: Dubai, an Emerging Global City", Y. El Sheshtawy (ed.) Planning Middle Eastern Cities: An Urban Kaleidoscope in a Globalizing World, Routledge, London.
- ELERT, G.** (2000) About Dimension, www.Hvpertextbook.com!chaos/.

EMAAR to Build 10,000 Housing Units to Nationals”, Staff Report, Business / Construction Section, Gulf News Newspaper, Dubai, 24/05/2005 (2005b)

EMİNAĞAOĞLU Z. (2004) Kırsal Yerleşmelerde Dış Mekan Organizasyonu İlgili Politikalar ve Değerlendirmeler, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, Trabzon

EMİNAĞAOĞLU, Z. – ÇEVİK, S. (2007) Kırsal Yerleşmelere İlişkin Tasarım Politikaları ve Araçlar, Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der. Cilt 22, No:1

ERKASLAN, E. (2001) “Türkiye’de Kitsch Mimarlık-Kökenleri ve Farklı Görünümleri Üzerine”, Arredamento Mimarlık, sayı:100+40

ERAYDIN, A. (2001) “Küreselleşme-Yerelleşme ve İşlevleri Farklılaşan Kentler”, Prof.Dr. Cevat Geray’a Armağan, Ankara, Mülkiyeliler Birliği Yayınları

ERCAN, F. (1996), “Kriz ve Yeniden Yapılanma Sürecinde Dünya Kentleri ve Uluslararası Kentler: İstanbul”, Toplum ve Bilim Dergisi, Ankara, sy,71

ERTÜRK, Hakan (1997) Kent Ekonomisi,2.Baskı, Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları

ERTÜRK, Hakan (1987) İİBF Kamu Yönetimi Bölümü, Uludağ Üniv. İİBF Dergisi 8(2)

ERTÜRK, Hakan (1985) İİBF Kamu Yönetimi Bölümü, Uludağ Üniv. İİBF Dergisi 6(2)

ERTÜRK, Hakan (1986) İİBF Kamu Yönetimi Bölümü, Uludağ Üniv. İİBF Dergisi 7(2)

FAKONER, K. (1997) Fractal Geometry: Mathematical Foundations and Applications, John Wiley and Sons Ltd, Chichester

FARAHAT, Abdelmohsen, Architect-Landscape Architect, King Abdulaziz University, Jeddah-Saudi Arabia

FİNCH, P. (1998), “Letter from Dubai: Modernity Scales the Heights”, The Architect’s Journal, 15 October

GHOSH, R. (25/03/2005) “An in-depth view of the Palm Projects”, Reality Talk, Gulf News Gazetesi, Dubai

GIDDENS, A. (1994) The Transformation of Intimacy, Oxford:Basil Blacwell

GIDDENS, A. (2000) Sosyoloji,Haz:H. Özel ve C.Güzel, Ankara, Ayraç Yay.

GLEICK, J. (1997) Kaos, Tübitak Yay. Ankara

GÖYMEN, Korel (1982) “Kentle Bütünleşme Sürecinin Yönetsel Boyutu”, Kentsel Bütünleşme, Türkiye Gelişme Araştırmaları Vakfı, Yay. No: 4, Ankara

GREEN, D. G. (1995) Fractals and Scale, www.1ife.csii.edu.au/pub!corriplex!fracta1s

GÜÇER, Ş.- ÖZER, U. (1997) Bursa Çevre-97 Forumu Kitabı. Bursa Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma Daire Başkanlığı Yerel Gündem 21 Şube Müdürlüğü Yayını No:2, Burfaş Ofset Tesisleri, Bursa, Eylül

GÜVENÇ, M. - IŞIK, O. (1999), Emlak Bankası 1926-1998, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yay., İstanbul.

HADJRI, Karim (2005)Yeni Gelişen Konut Biçimlerine Eleştirel Bir Bakış, UAE Üniversitesi, Mimarlık Mühendislik Bölümü, Al Ain, Birleşik Arap Emirlikleri, 27-30 Eylül 2005 Pretoria, Güney Afrika, “Tasarım Yoluyla Konut Çevrelerinin Dönüştürülmesi” temalı XXXIII IAHS Dünya Konut Kongresi.

HAMAMCI, Can - KELEŞ, Ruşen (2005) Çevre Politikası, İmge Kitabevi, Ankara

HARVEY, D. (1999) Postmodernliğin Durumu,Çev: S.Savran,2.Baskı, İstanbul: Metis Yayınları

- HOFFMAN, A.** (2003) Why They Built The Pruitt-Igoe Project, Joint Center for Housing Studies, Harvard Univ.
- İŞİK, I. - PINARCIOĞLU,** (2001), Nöbetleşe Yoksulluk, İletişim Yayınları, İstanbul
- İŞİK, O.** (1996) "Denizli ve İstanbul Dersleri", Birikim, sy:86-87
- İŞİK, O.** (1993) "Modernizm Kenti/Postmodernizm Kenti", Birikim Dergisi, İstanbul, sy.53
- KAPLAN, H.** (2003) Kentsel Tasarım Süreci ve Yöntemine İlişkin bir Alan Çalışması; Çeşme-Dalyan... Gazi Ün. Müh. Mim. Fak. Der. Cilt 18, No.2
- KAPLAN, H.** (1991) Sokak İmgesi ve Kimliğinin Belirlenmesinde Yardımcı Bir Yöntem Olarak Paylaşım Yol Düzenlemesi, I. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu, M.S.Ü. Yay. İstanbul
- KAPROL, T. - BAYÜLGEN, G. - AKAL, S.K. - AKINCITÜRK, N.** (1996) DEU ve Çanakkale Belediyesi Yerleşim ve Çevre Sorunları Çanakkale İli Sempozyumu Kitabı, İzmir, Eylül
- KARAER, F. - ALKAN, U. - TAŞDEMİR, Y.** (1998) Erciyeş Ün. Teknoloji Araştırma ve Uygulama Merkezi Kayseri I. Atık Su Sempozyumu Kitabı, Kayseri, 22-24 Haziran,
- KARAMAN, A.** (1991) Kentsel Tasarımda Çevresel Bütünlük ve Süreklilik, I. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ Mimarlık, Fak.,
- KATKAT, V.** (1989) Marmara Bölgesinde Tarımın Verimlilik Sorunları Sempozyumu. Bursa, 25-27 Ekim 1989. Milli Produktivite Merkezi Yayınları No: 387, Ankara,
- KAYA, H.Serdar - BÖLENZ, İ. Fulin** (2006) Kentsel Mekan Organizasyonundaki Farklılıkların Fraktal Analiz Yöntemi İle Değerlendirilmesi, Journal of istanbul Kültür University
- KELEŞ, Ruşen** (2006) Kentleşme Politikası, İmge Kitapevi, Ankara
- KELEŞ, Ruşen** (2006) Yerinden Yönetim ve Siyaset, Cem Yay., İstanbul
- KIRAY, Mübeccel B.** (1998) Kentleşme Yazıları, Bağlam Yayınları, İstanbul
- KIRAY, Mübeccel B.** (1998) Değişen Toplum Yapısı, Bağlam Yay., İstanbul
- KIRAY, Mübeccel B.** (1998) Örgütlemeyen Kent: İzmir, Bağlam Yay., İstanbul
- KLINGER, A. - SALINGAROS, N. A.** (2000) A Pattem Measure, Environment and Planning B; Planning and Design, Vol.
- KOCABAŞ, Arzu** (2006) Kentsel Dönüşüm Yenileştirme: İngiltere Deneyimi ve Türkiye'deki Beklentiler, Literatür Yay. İstanbul
- KOÇ, H.** (1999) Kentsel Tasarım Rehberleri- Olanaklar/Sınırlamalar, I. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi, MSÜ
- KOÇ, H.** (2000) Yaşanabilir Çevreler Arayışında Tasarım Politikalarının Yeri, Kentsel Tasarım Kentsel Çevreye Çok Disiplinli Bir Yaklaşım Aracı, M.S.Ü., Mim. Fak.
- KONUK G.** (1991) Zamanın ve Mekanın Bir Sentezi olarak Kentsel Tasarım, I. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ Mim. Fak.
- Kültürel Miras Web Sitesi,** <http://owhccer.fph.hu/eng/bp/index.html> (10.11.2003)
- LABORIT, Henri** (1990) İnsan ve Kent, Çev. Bertan Onaran, Payel Yay. İstanbul
- MARSHALL, R.** (2005) "Dubai: Global City and Transnational Hub", Transnational Connections and the Arab Gulf, M. Al Rasheed (ed.), Routledge, London, UK.
- MONTGOMERY, J.** (1998) 'Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design', Journal of Urban Design, Carfax Publishing Ltd, Vol.3, No.1

- MOON, T. H.** (2002) "Fractal Nature of City and Its Morphological Measurement"
- MUMFORD, Lewis** (2007) Tarih Boyunca Kent Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği, Ayrıntı Yay. İstanbul
- NAGIA, Abdelmogney Said**, Architect-Landscape Architect High Institute for Engineering, Cairo-Egypt
- NOON, Jessica** (2004) Biomimicry: Design Inspired by Nature.
- OWEN, S.** (1999) "The Role of Village Design Statements In Fostering A Locally Responsive Approach to Village Planning in the UK", Journal of Urban Design, Sayı:3, No:3
- ÖNCÜ, A.** (1999) " 'İdeal Ev' Mitolojisi Sınırları Aşarak İstanbul'a Ulaştı", Birikim Dergisi, İstanbul
- ÖZÇELİK, A.** (1998) İzmir'deki Toplu Konutların Türkiye Emlak Bankası Uygulamalarında İrdelenmesi, DEÜ Fen Bilimler Enstitüsü, yüksek lisans tezi, İzmir
- ÖZDEMİR, Harun** (1993) Yerel Yönetim – Merkezi Yönetim İlişkilerinde Ekonomik ve Politik Faktörlerin Etkisi, DEÜ Sosyal Bilimler Enst., Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir
- ÖZDEN, Pelin Pınar**, (2001) "Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler Ve İstanbul Örneği" İİÜ. Siyasal Bilgiler Fak. Dergisi, No: 23-24 Ekim
- ÖZER, U. - AYDIN, R.** (1997) Türkiye'de Çevre Kirlenmesi Öncelikleri Sempozyumu Kitabı Cilt I. ,Gebze/ Kocaeli
- ÖZER, U. - CEBE, M. - GÜÇER, Ş.** (1997) I. Uludağ Çevre Müh. Sempozyumu, I. Uludağ Çevre Müh. Sempozyumu Kitabı. Bursa. Uludağ Üniv. Basımevi
- ÖZER, U., AVRASYA** (1998) Çevre Gönüllü Kuruluşları, Karadeniz ve Orta Asya Ülkeleri Toplantısı, İstanbul
- ÖZER, U.** (1991) Türkiye'de Çevre Kirlenmesi Öncelikleri Sempozyumu Kitabı, Cilt I., İstanbul, 21-22 Mayıs
- ÖZER, U.** (1991) Yanma ve Hava Kirliliği I. Ulusal Sempozyumu Kitabı. Ankara, 10-12 Haziran
- ÖZER, U. - KARTAL, Ş.** (1986) Çevre Sempozyumu 86 Kitabı. İzmir, 2-5 Haziran
- PEITGEN, H. O. - JURGENS, H. - SAUPE, D.** (1993) Chaos and Fractals, New frontiers of Science, Springer- Verlag Presss, New York
- PINARLI, V. - AKAY, B.O.** (1994) İTÜ 4. Endüstriyel Kirlenme Sempozyumu Kitabı, İstanbul, Eylül
- PINARLI, V.-BALKAYA, N.-KULEİN, A.-SARICAOĞLU, K.** (1994) ODMÜ Fen Dergisi 5(1)
- PINARLI, V.** (1992) TODAİE Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi
- PINARLI, V.- YONAR, T.** (1999) Türkiye'de Çevre Kirlenmesi Öncelikleri Sempozyumu III, Gebze Yüksek Tek. Enst. - Çevre Müh. Böl., TÜBİTAK MAM Enerji Sistemleri ve Çevre Araştırma Enst., Bildiriler Kitabı, Cilt I, Gebze, Kocaeli
- QUAY, H.** Urban Design in Planning System: Towards Better Practice. www.rudi.net, E.T; 19 Şubat 2003
- RAITT, D.** (2004) "The Space Elevator: Economics and Applications", Proceedings of 55th International Astronautical Congress, Vancouver, Canada, Gulf News.
- READER, John** (2007) Şehirler, Çev. Fatine Bahar karlıdağ, Yapı Kredi Yay. İstanbul
- ROBERTSON, J.T.** (1982) 'The Current Crisis of Disorder', M.Pittas and A.Ferebee, Education for Urban Design, Boston, M.A. Hutchinson

- SALINGAROS, N. A.** (1998) "A Scientific Basis for Creating Architectural Forms", Architectural and Planning Research
- SALINGAROS, N.,A.** (1998) Theory of the Urban Web, Journal of Urban Design, Vol 3
- SALINGAROS, N.,A.** (2000) Complexity and Urban Coherence, Journal of Urban Design, Vol 5
- SAROĞLU, A.** (1998) "Tuna'nın Soylu Prensesi Budapeşte", Gezi Traveler, Yıl:2, Sayı:15
- SCHEURMANN, Erich** (2003) Göğü Delen Adam, Çev. L. Tayla, Ayrıntı Yay. İstanbul.
- SENNETT, Richard** (1996) Kamusal İnsanın Çöküşü, Çev:S.Durak ve A. Yılmaz, İstanbul, Ayrıntı Yay.
- SENNETT, Richard** (1999) Gözün Vicdanı Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam, Çev:Suha Sertabiboğlu, Can Kurultay, Ayrıntı Yay. İstanbul
- SHER, A.** (2005) "Led by Dubai, Region Rides Travel Boom Even as Challenges Emerge". Gulf News Gazetesi, Dubai, 05/05/2005.
- SHORT, J. - Kim, Y.** (1999) Globalization and The City, New York: Addison Wesley Longman Limited Publish
- SÖNMEZ, Özbek** (2000) "Yapısal Dönüşümler Sürecinde Toplumsal Dışlanmışlıkların Oluşumu - İzmir Tarihi Kent Merkezi Geçiş Alanı Örneği", DEÜ Fen Bilimler Enstitüsü, doktora tezi, İzmir.
- SUHER H.** (1998), Kent Planlama'da Kamu Yararı Kavramı, Bodrum, 1/5000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı Sempozyumu
- SUHER, H.** (2005-1), Ülkemizde Kentsel Planlama, Kentsel Yenileme, Kentsel Dönüşüm Çalışmalarında "Kentsel ve Çevresel Koruma" Öncelikli Hedef Olmalıdır. MSÜ, Yunus Aran Konferansları, İstanbul
- SUHER, H.**(1981), Ülkemizde Kentleşme Sürecinde Mekan'a Yansıyan Sorunlar, Türkiye 2. İktisat Kongresi, Cilt III, İzmir
- SUNGUR, N.** (1995) "Küreselleşme Üzerine Sosyolojik Bir İnceleme", Birikim Dergisi, İstanbul, sayı:73
- SYMES, M.** (1982) 'Urban Design Education in Britain and America', M.Pittas and A.Ferebee, Education for Urban Design, Boston, M.A. Hutchinson
- ŞENGÜL, T.** (2001), "Sosyal Adalet Kent Mekânı ve Küreselleşme", Kentsel Adalet ve Siyaset, Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi, İstanbul
- ŞENYAPILI, T.** (2003) "Kaçış Adaları", Arredamento Mimarlık, sayı:100+60
- ŞENLİER,N. - ERYILMAZ S.S.** (2003) "Kentler Arası Rekabette İstanbul'un Yeri", Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu, Pamukkale Üniv., Denizli
- TAŞDEMİR, Y. - KARAER, F. - ALKAN, U. - UYGUR, A.** (1998) EÜ Teknoloji Araştırma ve Uygulama Merkezi Kayseri I. Atık Su Sempozyumu Kitabı
- TAYLOR, N.** (1999) 'The Elements of Townscape and Art of Urban Design', Journal of Urban Design, Carfax Publishing Ltd, Vol.4, No.2
- TEKELİ, İlhan** (1996) Habitat II Konferansı Yazıları, TC Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, Ankara
- TEKELİ, İlhan** (1998) "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, TİB ve Tarih Vakfı ortak yayını, İstanbul
- TOPRAK, Zerrin** (2006) Yerel Yönetimler, Nobel Yay. Ankara
- TOPRAK, Zerrin** (2001) Kent Yönetimi ve Politikası, İzmir
- TOPRAK, Zerrin** (2003) Çevre Yönetimi ve Politikası, İzmir
- TUNÇER, M.** (1997) "Konya Tarih Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı Raporu", UTTA Planlama & Danışmanlık Ltd. Şti.

TUNÇER, M. (1986) "Ulus Tarihi Kent Merkezinde Güncel Bazı Planlama Çalışmaları ve Uygulamalar", Ulus Tarihi Kent Merkezi Çevre Düzenleme Yarışması, Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Başkanlığı

TUNÇER, M. (1994) Kent Kooperatifçiliği Bülteni, "Hazine Arazilerinin Satışı, Sonuçları ve Öneriler" ve "Kentsel Arsa Üretimine İlişkin Sorunlar" Nisan

TURGUT, Sırma Ramazanoğulları (2004) İstanbul'un Yönetimi Bir Kent Planlama Yönetimi Denemesi, Anahtar Yay. İstanbul

TURNER, P. Village Design Statement, www.rudi.net.tr E.T: 17 Şubat 2003

TÜRKBAĞ, A. (2002) "Pasta Tarifleri Üzerine Bir İnceleme: Küreselleşme ve Adalet", Doğu Batı, Ankara

UĞURTAŞ, İ.H. (1997) Bursa Çevre-97 Forumu Kitabı. Bursa Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma Daire Başkanlığı Yerel Gündem 21 Şube Müdürlüğü Yayını No:2, Burfaş Ofset Tesisleri

VARDAR, Ali "Kent Yenilenmesinde Sakinlerin Planlamaya Katılması- Federal Almanya'dan Örnekler", Planlama Dergisi, 88/1

VELİOĞLU, Ayşe (1993) "Değişen Kültürel Çevre ve Mimari Mekanlara Yansımaları", 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu, 21-22 Mayıs 1992, MSÜ, MF, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul

WANSBOROUGH, M. - MAGEEAN, A. (2000) The Role of Urban Design in Cultural Regeneration, Journal of Urban Design, Vol.5, Issue 2
www.arcchip.cz/w03/w03_ero.pdf (10.11.2003)

www.cityobellbrook.org
[www.angelfire.com/mt/shastatomorrow/5MSthe me.html](http://www.angelfire.com/mt/shastatomorrow/5MSthe%20me.html), E.T: 22 Şubat 2004.

www.arkitera.com/forum

www.astronomv.swin.edu.au/-pbourke

www.bilgiyonetimi.org/cm/pages/mkl_gos.php?nt=163 (08.06.2004)

www.bilgiyonetimi.org/cm/pages/mkl_gos.php?nt=163 (08.06.2004)

www.calresco.org/intro.htm#def

www.ci.manhattan-beachca.us/commdev/sections, E.T: 20 Şubat 2004.

www.çesme.gen.tr, Ekim, 2002.

www.çesme.gen.tr, Ekim, 2002.

www.gulfnews.com/Articles/BusinessNF.asp?ArticleID=163851 Gulf

News.

www.gulfnews.com/Articles/BusinessNF.asp?ArticleID=166307

www.izmir.bel.tr

www.izmirc.tr.gg

www.izto.org.tr

www.math.utsa.edu!sphere/salingar

www.mo.org.tr

[www.rel.;ionplan.gsnii.ac.kr/research/ data! \[metal paper.doc](http://www.rel.;ionplan.gsnii.ac.kr/research/ data! [metal paper.doc)

www.rolleston-on-dove1.freereserve.co.uk/vds/statement.htm, E.T: 26 Şubat 2004.

www.rolleston-on-dove1.freereserve.co.uk/vds/statement.htm, E.T: 26 Şubat 2004.

Şubat 2004.

www.rudi.net., E.T; 19 Şubat 2003.

www.rudi.net/whatson/desguides/vds/eastmeon, E.T: 23 Şubat 2004.

www.rudi.net/whatson/desguides/vds/eastmeon, E.T: 23 Şubat 2004.

www.spo.org.tr, E.T: 14 Mart 2004.

www.sustainablesarasota.com/Biomimicry.aspx

www.urbanchaosresearch.com/articlejapan.doc

www.villageofmanchester.com/sign10-3.html, E.T: 26 Şubat 2004.

www.villageofmanchester.com/sign10-3.html, E.T: 26 Şubat 2004.

www.ci.manhattan-beachca.us/commdev/sections, E.T: 20 Şubat
2004.

YETİM, N. (2002) "Küresel Üretim Yapılanmasına Kültürel Yanıtlar: Ulusal-Yerel" Doğu Batı, Düşünce Dergisi, Ankara

YÜKSEL, G. (1979) Kentsel Tasarımda Boyutlandırma Ölçütleri ve Ülkemiz için Geniş Kapsamlı Bir Model Önerisi, Doktora Tezi, İDGSA Mimarlık Fakültesi

ZARNOWIECKA, J. C. (2001) Chaos, Databases and Fractal Dimension of Regional Architecture, <http://www.fch.vutbr.cz/lectures>.

ZERZAN, John (2000) Gelecekteki İlkel, Çev. C. Atila, Kaos Yayınları, İstanbul