

# TMMOB İZMİR KENT SEMPOZYUMU

(8-10 Ocak 2009)

## Sonuç Bildirgesi

Çağdaş,  
Planlı,  
Sağlıklı,  
Güvenli  
Bir İzmir  
İçin

# GÖRÜŞ VE ÖNERİLER



Yerel Seçimler  
Mart 2009

## SUNUŞ

Yeni dünya düzeni olarak tanıtılan küresel kapitalizmin kar ve rant hırsını kural tanımaz boyutlara taşıdığı günümüzde; bu pervasız saldırıdan, demokrasi yoksunu bizim gibi ülkelerde, yoksul halklar kadar kentler de olumsuz yönde etkilenmektedir. Daha fazla kar ve rant uğruna kentlerin ekonomik, kültürel, sosyal değerlerinin gözden çıkarıldığı, kısa vadeli günlük politikalarla talan edilmeye çalışıldığı bir dönemi yaşıyoruz.

Dünya genelinde küresel kapitalizm tarafından uygulana gelen neo liberal politikardan ülkemizdeki siyaset de etkilenmiş, özellikle yaklaşan yerel seçimlerde kentlere dair sorunların çözüm önerilerinin, projelerin tartışıldığı seçim çalışmaları yerine, kimin aday olacağına ön plana çıkarıldığı siyasetçi seçim dönemleri yaşanır olmuştur.

TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu küresel kapitalizmin şaşalı döneminin sona erdiği, dünya çapında büyük bir mali krizin yaşandığı ve ülkemizde 2009 yerel seçimlerinin hemen öncesinde TMMOB İzmir Kent Sempozyumunu gerçekleştirmiş, sempozyumda kentimize ait sorunların geniş bir bakış açısıyla toplu olarak masaya yatırılması ve değerlendirilmesi olanağı yaratılmıştır.

8 - 10 Ocak 2009 tarihlerinde MMO Tepekule Kongre Merkezinde gerçekleştirilen sempozyumda kent sorunları 5 ana başlık altında sunulan 73 bildiri ile ele alınmış, son gün gerçekleştirilen "Nasıl Bir Kent Yönetimi" paneli ile de sempozyumda aktarılan konuların kent yaşamına ve yönetimine etkisi tartışılmıştır.

29 Mart 2009'da gerçekleştirilecek yerel yönetim seçimleri öncesinde hazırlanan bu kitapçık, aynı zamanda gerçekleştirilen sempozyumun bir sonuç bildirgesi niteliğindedir.

Bizler inanıyoruz ki kentimiz, ancak ona sahip çıktığımız ölçüde doğru, sağlıklı, planlı ve güvenli gelişebilir. İzmir'de "kent bilincinin oluşması" ve İzmirlilerin bu bilinçle kentlerine sahip çıkmaları önem taşımaktadır.

Bu kitapçık planlı, sağlıklı, güvenli, tüm yaşayanların dostu, birlikte yönetilen bir İzmir yaratma yolunda kamunun yararına sunulmuştur.

TMMOB İzmir il Koordinasyon Kurulu olarak üyelerimiz ve kentimizde yaşayan herkesi bu kitapçıkta yer alan görüş ve önerilerimizi bilimsel ve katılımcı bir anlayışla, kararlılık ve tutarlılıkla yaşama geçirecek, kentimizin gelişiminde toplumsal, ekonomik ve fiziksel bütünlüğü gözetecek siyasi parti ve adaylara destek olmaya çağırıyoruz.

Saygılarımızla

TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu  
Şubat 2009

Kapak Fotoğrafı:

Ali Serkan GÜLER - TMMOB İzmir Kent Sempozyumu "Fotoğraflarda İzmir" Fotoğraf Yarışması Sergileme Ödülü

Kitapçık içinde kullanılan bazı fotoğraflar "Fotoğraflarda İzmir" Fotoğraf Yarışmasında ödül alan fotoğraflardan seçilmiştir.

(Kaynak: Yarışma Kataloğu ve [www.imoizmir.org.tr/lks](http://www.imoizmir.org.tr/lks))

## A. KENT KİMLİĞİ, KENT KÜLTÜRÜ, KENT YÖNETİMİ

### A.1. Kent Kimliği

1. Kentler oluşturdukları kimlikleriyle anılmakta, bu kimlik kentlerin ekonomik, kültürel ve sosyal gelişimleri açısından önemli güzergahlar oluşturmaktadır. Kimliğin oluşması için yerel yönetimlerin görevi; kentin tüm kurum ve kuruluşları ile ekonomik, kültürel ve sosyal tüm aktörler ve potansiyellerini olabildiğince harekete geçirerek, bu sürece katmaktır. Kent kimliğinin oluşmasında sadece sermayenin ve devletin dinamikleriyle hareket etmek yeterli olamaz.

2. Kentte var olan Meslek Odalarının yanı sıra toplumun örgütlü tüm kesimlerinin bu sürecin parçası olmaları için katılımı sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır.

3. Kentin sanayisiyle, tarihiyle, turizmiyle, kültürüyle, ticareti ile bütünsel olarak, toplumsal, ekonomik, fiziksel gereksinimine yönelik katılımcı planlama ve uygulama anlayışı esas alınmalıdır.

4. "Fuarlar ve Kongreler Kenti İzmir" kimliği hedefi süreç içerisinde yerel yönetimler ve kentin ekonomisini yönlendiren kesimler arasında yeterince destek bulamamış, kentimiz henüz bu kimliğe kavuşmamıştır. Kongre ve fuar organizasyonlarına ev sahipliği yapan bir İzmir'in dünya barışına katkı sağlayacak organizasyonlarla, dünya kültürlerini bir araya getiren etkinliklerle desteklenebilmesi için, kent mekânlarında da bu imgeye uyum sağlayan özel projeler geliştirilmelidir.

5. Azınlıklara, engellilere, yaşlılara kısaca tüm farklı gruplara sahip çıktığını gösteren düzenlemeler gerçekleştirilmeli, bu düzenlemelerin yalnızca sembol ve anıtsal yapılarla değil, bizzat yaşamın içinde yer alan çözümler olması sağlanmalıdır.

6. Kadınların kentsel olanaklardan eşit yararlanmaları yönünde düzenlemelere gidilmelidir. BM programında yer alan "Kadın

Dostu Kent" uygulamasının ülkemizdeki 6 pilot ilinden biri olan İzmir'de bu çalışmanın içeriği doldurulmalıdır. Farklı kimliklerin bir arada barış içinde yaşamasını, kadınların, çocukların, yaşlıların, engellilerin herhangi bir engele rastlamadan sosyal yaşama katılmalarını sağlayacak düzenlemelerle İzmir; eşitlikçi, özgürlükçü, demokratik bir kent kimliğini kazanmalıdır.

7. İzmir gerek aldığı göçlerle, gerekse geçmişten gelen demografik yapısıyla farklı etnik kökenlere sahip bir halka sahiptir. Bu çeşitlilik kent kültürüne zenginlik katmaktadır. Bu kültür zenginliğinin korunması amacıyla yerel yönetimlerce çeşitli etkinlikler yapılmalı, mekan düzenlemeleri gerçekleştirilmelidir.

### A.2. Kentlilik Bilinci, Kent Kültürü

1. Kentler, tarih boyunca insanlar arasındaki ilişkileri, sosyal ve kültürel değişimleri içeren, demografik ve ekonomik açıdan farklılıklar gösteren toplu yaşam mekânlarıdır. Günümüzde ise bu değişimler dengeli bir biçimde gerçekleşmediği için kentleşme süreci de doğru bir şekilde yaşanmamaktadır. Diğer yandan, her yıl "kentli yaşamı" bilmeyen büyük bir kırsal nüfus kentlere akın etmektedir. Bunun sonucunda ise sadece demografik açıdan gelişen kentler, fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik ihtiyaçlara cevap verememekte ve sorunlar yumağı haline gelmektedir. İhtiyaçları karşılanamayan bireyler ise kendilerini kentin bir parçası olarak görmemekte, kentlerini sahiplenmemektedirler. Oysa ki katılımcılık, gü-



nümüzde tüm demokrasilerde istenilen bir olgu haline gelmiştir. Özellikle de haklarının ve her hakkının bir sorumluluk olduğunun bilincinde olan; diğer bir ifadeyle kentlilik bilincine sahip kentlilerin yönetim süreçlerine katılımı istenmektedir.

**2.** Kentlilik bilincinin oluşabilmesi için ise öncelikle bireyin fiziksel, sosyal, kültürel ihtiyaçlarını karşılayabildiği, sağlıklı ve yaşanabilir bir kentte yaşıyor olması ve kendini o kentin bir parçası olarak hissedebiliyor olması gerekmektedir. Ancak bu şekilde birey, yaşadığı kent ile ilgili olayların farkında ve bilincinde olabilmekte ve yerel yönetimlerin karar süreçlerinde etkili bir konuma gelebilmektedir.

**3.** Toplam nüfusa oranı %12 civarında olan engellilerin sokağa çıkmaları, sosyal yaşama katılmaları için ulaşımda, kültürde, eğitimde ve sosyal hizmetlerde özel düzenlemeler gerçekleştirilmelidir.

**4.** Kentimizin sosyal ve kültürel yaşamında gelişmişlik düzeyini arttıracak çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu çalışmalar kentte yaşayanları kentli yapacak, sosyal ve kültürel etkinliklere katacak hamleleri içermelidir. Çocuklara, gençlere ve kadınlara mahalle ve semtlerinde ulaşarak, sanatın farklı dallarında uğraş verebilecekleri mekanlar ve yeterli kadrolar yaratılmalıdır. Böylece bu kesimleri, kültür ve sanatın aktif tüketicileri hatta üreticileri kılabilmek mümkün olacaktır.

**5.** Çocukların, gençlerin ve kadınların sağlıklı yaşam amacıyla yaygın spor yapabilecekleri altyapı ve organizasyonlar geliştirilmelidir. Kitle sporunu amaçlayan bu alanlar, aynı zamanda kentlilerin sosyalleşmesini ve iletişimlerini sağladıkları kamusal alanlar haline getirilmelidir. Mahalle ve semtlerde gençlik ve çocuk spor takımlarının oluşması sağlanmalıdır.

**6.** Yönetim örgütlülüğünün üst seviyeye çıktığı, hemşehrilik bilincinin yükseltildiği, kentin sorunlarına sahip çıkan, üretilen çözüm önerileri hakkında fikir geliştiren bilinç-

li bir halk hedeflenmelidir. Kentlilerin kent yönetimine interaktif katılım modeli olarak tüm dünyada gündeme getirilen Yerel Gündem 21 organizasyonu ciddi, bilimsel ve etkin katılımı çalıştırılmalıdır. Yerel Gündem 21 Kent Konseyi, Kadın, Gençlik ve Engelli Meclisleri katılımcı demokrasi anlayışıyla hayata geçirilmelidir.

### **A.3. Kent Yönetimi**

#### **1. “Kentin sakini değil, sahibi olalım”**

Ülkemizde var olan yönetim ve demokrasi anlayışındaki eksiklikler, siyasi partiler yasa-sı, demokrat olmayan parti yapıları, devletin yıllardır sürdürmeye çalıştığı katı merkezi yapı kent yönetimlerini de doğrudan etkilemektedir. Yerel yönetimler daha özerk hala getirilmeli, merkezi yönetimlerin yerel yönetimler üzerindeki vesayeti, baskıları yok edilmelidir.

**2.** Yerel yönetimler kentte yaşayan tüm kentlileri yönetim mekanizması içerisine katan bir yerel yönetim organizasyonu olarak görev yapmalıdır.

**3.** Bu organizasyon mekanizmaları yaratılırken hukuka, bilime ve teknolojiye bağlılık esas alınmalıdır. Bu bağlamda kentte yer alan üniversitelerin, meslek örgütleri ve uzmanlığa dayalı sivil toplum kuruluşlarının bir yandan bilimsel ve teknik çalışmalara doğrudan katılımları sağlanılırken diğer yandan tüm örgütlerle birlikte tüm karar mekanizmalarına katılımı da sağlanmalıdır. Meslek Örgütlerinin ve Üniversitelerin bilimsel ve hukuki temellere dayandırarak karşı çıktığı hiç bir proje yerel yönetimler tarafından hayata geçirilmemelidir.

**4.** Kent içinde gerçekleştirilecek projeler hakkında kent halkı etkin bir biçimde bilgilendirilmeli, karar süreçlerine katılımları sağlanmalı, halkın yaygın itirazlarına rağmen projeler zorla dayatılmamalı, gerekirse bu tür projeler hakkında referandum düzenlenmelidir.

**5.** Mahalle bazında yerel platformlar oluştu-



olarak halkın doğrudan kentin karar alma mekanizmalarına katılımı sağlanmalıdır. Buna yönelik olarak Kent Konseyleri, Kent Meclisleri, Mahalle Komiteleri vb. yapılmalar yerel yönetimlerce oluşturulup, faaliyetleri için her türlü alt yapı sağlanmalıdır. Tüm İzmirliilerin kentin sakini değil sahibi olmaları için her türlü alt yapı yerel yönetimler tarafından oluşturulmalıdır.

## **B. Kentsel Planlama ve Yapılaşma Politikaları ve Uygulamalar;**

### **B.1. Planlama**

**1.** Geride bırakılan 40-50 yıllık dönemde iddia edildiği gibi, üst ölçekli planlamanın Türkiye’de yeterince önemsenmemesinden kaynaklanan mekansal sorunların İzmir için de geçerli olduğunu söylemek gereklidir. Son 3-4 yıl içerisinde üst ölçekli planlamaya yönelik 5216 sayılı yasayla İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı’nın, 4856 sayılı yasayla dolaylı olarak İzmir-Kütahya-Manisa Çevre Düzeni Planı’nın hazırlanması, 5302 sayılı yasayla İl Çevre Düzeni Planlarının ihale edilmesi, üst ölçekli planlama alanındaki bu boşluğu gidermekten öte, yeni sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Planlamadaki çok başlı, çok otoriteli yapının getirdiği sorunlar çözülmeden, yetki alanlarındaki çakışmalar giderilmeden yeni hamleler yapılması planlamanın kademeli ve otoriter yapısını zedelemiştir.

**2.** 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı’nın hazırlanmasının ardından 1/100000 ölçekli İzmir-Kütahya-Manisa Çevre Düzeni Planı hazırlanmış, bu iki pla-

nın uyumsuzluğunun giderilmesi aşamasında her iki plan da uyum sorununu çözmeye yönelik revizyonların dışında değişikliklere uğramıştır. Ayrıca 5216 sayılı yasanın taraf ettiği 50 km. yarıçapla belirlenmiş İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında kalan alanların Çevre Düzeni Planları İl Özel İdare tarafından ihale edilmiştir. Bu farklı planlama eylemlerinin genel kabullerine bakıldığında, yereldeki uygulama imar planlarının ve mevzi planların kabullerini büyük oranda aynen üst ölçeğe aktarmak yolunu seçtikleri görülmektedir.

Öte yandan üst ölçekli planlar olmalarına karşın, Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın “turizm bölgeleri” örneğinde olduğu gibi özel yasalarla imar konusunda yetkili kılan kurumlar (Özelleştirme İdaresi, TOKİ vb.) bu planlar üzerinde yetkisel anlamda delikler açmıştır. Örneğin İnciraltı için 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ve 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı tarımsal niteliği korunacak alan tanımı getirdiği halde, Kültür ve Turizm Bakanlığı, doğal sit alanı olan ve mutlak tarım alanı raporu bulunan bu alanda turizm tesisleri inşa edilmesinin yolunu açacak plan önerileri geliştirmektedir.

**3.** Ulaşım Master Planı çalışmaları İzmir’de devam etmektedir. Ancak bu çalışmaların Kentsel Bölge Nazım İmar Planı kararları ile örtüşen bir biçimde geliştirilmesi gerekmektedir. O nedenle geç kalınmış bir çalışmadır. Henüz tamamlanmamış bir çalışma olmasına karşın, İzmir Körfezi’nden geçirilecek köprü ya da tüp geçit projelerinin İzmir’de yetkili kişiler tarafından telafuz edilmesi ulaşım ana planına ne kadar sadık kalınacağı konusunda tereddütler oluşmasına neden olmaktadır. Deniz ulaşımı halen etkin ve verimli olarak kullanılamamakta, bisiklet yolları, tramvay hatları gibi kent merkezindeki ulaşımı rahatlatacak çözümler desteklenmemektedir. Trafikte etkin bir denetim sağlanmamakta, özel araç kullanımını kısıtlayacak çözümler üretilmediği için otopark sorunu ve buna bağlı kaldırım ve yol işgal-



leri artmaktadır. Metronun bir an önce otogara ve üniversite yerleşkelerine bağlantısı gerçekleştirilmelidir.

**4.** İzmir’de yaşam çevresinin kalitesi oldukça düşüktür. Gerek kent merkezinde, gerekse çevre semtlerde, altyapı olanaklarının sınırlı olması ve bakımsızlıktan kaynaklanan sorunlar, tarihi binalara sahip çıkılmaması, yönetmelikler aracılığıyla çözüm geliştirilebileceği halde ortaya çıkan estetik sorunlar, yeşil alan yetersizliği, gürültü vb. çevre sorunları İzmir’de yaşayanları rahatsız etmektedir.

**5.** Yoksulluk ve işsizlik kısılcığında geliştirilen yeni arazi kullanım kararlarının büyük oranda sermaye sahibi kesimi memnun edecek şekilde şekillenmesi, İzmir’i pahalı bir kent haline getirmektedir. Kazanılan rantın kamuya yönelik artıları olmadığından, kentin enine ve boyuna büyümesinden kaynaklanan yeni altyapı bedellerini kenti paylaşan bütün kesimler ödemektedir. İzmir’de geliştirilecek yeni plan kararlarının ve plan değişikliklerinin dayanağı mutlaka kamu yararı temelinde olmalıdır. Her türlü mekansal plan kararının sosyal ve ekonomik anlamda topluma ne kazandıracığının muhasebesi yapılmalı, doğal yapı ve ekosistemlerin sürdürülebilirliği risk altına alınmamalıdır.

## **B.2. Kentsel Mekan**

**1.** Kentsel mekan; bir Akdeniz kenti olan İzmir’e özgü bazı detayları öne çıkaracak ve buna vurgu yapacak bir duyarlılıkla ele alınmalı; cephe renklerinden yapı elemanları ve malzemelerine kadar müdahale ederek bir kent mimarisi karakteri oluşturulmalıdır. Kordon ve Yalı kıyılarındaki binalar, tek tek birer sanat eseriymiş gibi, rengi, cephe malzemesi vb. unsurlarla kentsel tasarım ölçeğinde ele alınmalıdır. Metruk Elektrik Fabrikası Turan’daki eski fabrika binaları, eski işlevlerinden geleceğe izler taşıyacak şekilde yeniden işlevlendirilmeli, özellikle Turan Bölgesi, kentin başka yerlerinde de görülebilen ada ve parsel üzerindeki bina çözümleri yerine, belirli bir tasarım bütünlü-

ğüyle açık ve kapalı mekanları planlanmalıdır. İşlevsel bir “Kent Estetiği Kurulu” hayata geçirilmelidir. Karşısında durup seyredilmeye değer mimari yapıların üretim süreçlerine yönelik çözümler geliştirilmelidir. Kullanıcılarıyla bütünleşen, yaşayan, kullanımından haz alınan yapı ve binalar inşa edilmelidir. Trafik düzenlemeleriyle çözülebilecek sorunlara çözüm getirilmeli, kentin yönlendirme tabelalarındaki hatalar ve eksiklikler kente özellikle dışarıdan gelenlere rehberlik edecek şekilde giderilmelidir.

**2.** Mevcut konut çevrelerinin iyileştirilmesine yönelik olarak, site bazında örgütlenmeye ve toplu konut bakım ve yönetim organizasyonlarına yönelik düzenlemeler teşvik edilmelidir.

**3.** Parsel düzeninde ve apartmanlaşma biçiminde gerçekleşmiş yüksek yoğunluklu mevcut konut çevrelerinde ada bazında organizasyonlar yasal düzenlemeler ile teşvik edilebilir. Yan bahçeleri birleştiren ve ortak kullanım alanı olarak değerlendiren ve bu alandaki sert zeminleri azaltan, toprak yüzeyi ve yeşil alanların artırılmasını teşvik eden uygulamalar öncelikli olarak denenmelidir.

**4.** Engelsiz çevreler konusunda fiziksel çevrenin düzenlenmesine yönelik olarak, uluslararası örneklerle uygun ve ülke koşullarına uyarlanmış tasarım rehberleri hazırlanmalıdır.

**5.** Konut alanlarında trafik durultma (traffic calming) ile yaya öncelikli yol uygulamaları yeni gelişmelerle teşvik edilebilir. İmar yönetmeliklerinde, araç ve yaya yolu dışında da bu tip yolları tanımlayan gösterimler geliştirilebilir.

**6.** İmar planlarında “bisiklet yolu” olarak düzenlenen yolların bulunmasına yönelik düzenlemeler yapılmalı, Kentin her bölgesine bisikletle ulaşım sağlanmalıdır.

**7.** Enerji verimli bina ve yerleşim tasarımı teşvik edilmelidir.

**8.** Yeni gelişecek konut alanlarında genel geçerli imar yönetmeliklerinden çok, yer-

leşmenin koşullarına özgü ve nitelikleri geliştirmeye yönelik "tasarım rehberleri" nden de yararlanılmalıdır.

**9.** Konut projelendirilmesi ve üretiminde engelliler ve yaşlılar için yaşam kalitesi açısından, tüm konutlarda "uyarlanabilir konut", "evrensel konut" üretiminin temel yaklaşım haline getirilerek teknik, mali ve teknolojik teşvikler konut politikalarında yer almalıdır.

**10.** Kentsel tarımla ilgili topluluk bahçeleri, tahsisli bahçeler ya da hobi bahçeleri kullanım biçimleri konusunda öncelikle terminoloji ayrıştırılarak netleştirilmeli, bu kullanımlar kent imar planlarında da gösterimler kısmında yer alabilir. Örnek projeler ve bitki yardımı yapılarak çatı bahçeleri teşvik edilmelidir.

**11.** Mevcut konut çevrelerinin sağlıklılaştırılmasına, iyileştirilmesine yönelik öncü organizasyonların kurulması yerel yönetimlerin önderliğinde teşvik edilmelidir.

**12.** Görsel ve yazılı medya yoluyla "daha yaşanabilir çevreler" konusunda her bireyin yapabilecekleri olduğu hatırlatılarak, "temiz çevreler", "yaya öncelikli sokaklar" gibi sloganlar ve kampanyalar teşvik edilmelidir.

**13.** Engelsiz yaşam çevreleri oluşturma konusunda çalışmalar geliştirilmelidir.

**14.** Engelli bireylerin toplu taşıma araçlarından, toplu taşıma alt yapısı ve sistemlerinden olabildiğince bağımsız olarak yararlanmasını sağlayıcı fiziksel önlemler alınarak gerekli yatırımlar yapılmalıdır.

**15.** Engellilere erişilebilir tesisler (idari, sağlık, kültürel, eğlence merkezleri vb.), uygun otobüsler ve güzergâhları belirlenerek, farklı engelli grupları tarafından kullanılacak "Kent Rehberleri" hazırlanmalıdır.

**16.** Doğal afet ve yangınlar karşısında engellilerin ve yaşlıların güvenli bir biçimde tahliye edilebilmesi için gerekli düzenleme ve bilgilendirme çalışmaları ilgili kurumlarca yapılmalıdır.



### B.3. Kentsel Dönüşüm

**1.** "Kentsel dönüşüm"ün TOKİ gibi kurumlar eliyle gerçekleştiğinde ne anlam ifade ettiği artık ortaya çıkmıştır. Sağlıksız koşullar altında yaşayan yoksul kesimlerin barınma sorunlarını çözmeye yönelik yeni araçlar devreye girmeli, gerekirse belediyeler bu "görev"lerini yeni kaynaklar yaratarak kendileri çözmelidir. Çözüm, asla kendi coğrafyalarında yaşayanları kendi yerlerinden ederek, rantçı girişim odaklarına yeni pazar alanı sağlayacak çözümler şeklinde olmamalıdır.

**2.** İnciraltı'nda tarıma dayalı bir aktivite merkezi oluşturulmalıdır. Bir ve iki katlı birimlerden oluşacak, pansiyon, kafeterya, restoran, ekolojik tarım ürünleri satış stantları ve hobi bahçeleri gibi işlevleri barındıracak bir merkez. Koşu, yürüyüş, binicilik ve bisiklet parkurlarının yer alacağı bölgede, arazi mülkiyet düzenlemesi yeniden yapılmalı, otantik bir köy yerleşimi modeli ile isteyenlerin çok düşük bir yoğunlukla kırsal karakterli ev yapabildiği, isteyenlerin ise yine düşük yoğunluklu ve parselinde yetiştirilen tarım ürünlerini aynı parsellerde günlük olarak restoran ya da pansiyonlarında müşterilerine sunan ve agroturizme hizmet verecek bir yapılanma sağlanmalıdır. Bu çözüm sayesinde, yıllardır plan belirsizliği nedeniyle bekleyen ancak, arazilerini bir seferlik bir kazanç karşılığında elden çıkartacak mülk sahiplerinin ileriye dönük ekonomik sürdürülebilirliği garanti altına alınmalıdır.



#### B.4. Kadın Dostu Kent

1. İzmir’de, kadınların kentli haklarını tam olarak kullanabilmeleri ve kentin tüm olanaklarından yararlanabilen bireyler olmaları, tüm yerel politikaların program, proje ve uygulama aşamasında özel olarak cinsiyet açısından değerlendirip gerçekleştirilmesiyle sağlanabilir. Kadınlar, kendi sorunlarının yanı sıra ailede hala çocukların, engellilerin ve yaşlıların sorunlarını tek başına taşıyan bireyler konumundadırlar. Bu nedenle, “kadın”a yönelik hizmet üretmek, tüm bu kesimlere yönelik hizmetleri de üretmek, bütçelendirmek ve hayata geçirmek anlamını taşıyacaktır. Bu çalışmalara İzmir Stratejik Planında yer verilmeli ve bütçelendirilmelidir.

2. İzmir’de katılımcı yönetim anlayışının geliştirilmesi için Yerel Gündem 21 ve Kent Konseyi çalışmaları etkinleştirilmelidir. Bu kapsamda Kadın Meclisi çalışmaları en geniş temsiliyetle ve bilimsel yaklaşımla organize edilmelidir. Bu meclisin önerileri ve projeleri yerel yönetimce yaşama geçirilmelidir. Yerel yönetim mekanizmalarında kadının yer alması sağlanmalıdır. Yerel Eşitlik Eylem Planı çerçevesinde Yerel Yönetimlerde, Kadın Erkek Eşitliği Komisyonu kurulması zorunlu hale getirilmelidir.

3. Halen yeterli veri bulunmayan kent yoksulluğu ve “kadın yoksulluğuna” ilişkin İzmir envanteri çıkarılmalıdır. Yerel ve merkezi ilgili tüm kurum ve kuruluşlarla işbirliği içinde yoksulluk sorununun çözümüne yönelik projelere Stratejik Planda yer verilmeli ve bütçelendirilmelidir.

4. “Kadınların kenti” olarak bilinen İzmir, son zamanlarda, özellikle medyatik manevralarla “Kadın İzmir’e” dönüştürülmek istenmektedir. Yapılmak istenen bu imaj değişikliğiyle, “kadınların kenti İzmir’in algısının” içi boşaltılmaya, önemsizleştirilmeye hatta “kurtulmak gereken bir imaja dönüştürülmeye” çalışılmaktadır. Bu popülist saldırı karşısında İzmir’in “Kadın dostu kent” duruşu güçlendirilmelidir. İzmir, “Eşitlikçi Kent” bağla-

mında genel olarak; kadınların kentli haklarının yaşama geçirildiği, yerel karar süreçlerine ve karar mekanizmalarına katılımlarının sağlandığı, kadınların yaşam koşullarının iyileştirildiği, hayatın her alanında kadın-erkek eşitliğini sağlayacak yerel eşitlik politikalarının oluşturulduğu ve bu politikaların yerel yönetim anlayışına yerleştirilerek eşitliği sağlayıcı yerel hizmet sunumlarının gerçekleştirildiği kent olarak anılmalıdır.

5. Kadın danışma merkezleri, kadın sığınma evleri, kadın sağlığı hizmetleri, kreşler tüm mahallelere yaygınlaştırılmalıdır.

#### B.5. Öğrenci Dostu Kent

1. TMMOB İzmir İKK Öğrenci Üye Çalışma Grubu, üniversite öğrencilerinin sorunlarını belirlemek amacıyla bir anket çalışması gerçekleştirmiştir. Yapılan çalışmada; barınma, beslenme, ulaşım ve kente bakış başlıkları altında sorunlar ele alınmıştır.

2. Anket göstermiştir ki günümüzde devlet öğrencilerin barınma ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzaktır. Mevcut devlet yurtlarının kalabalık olması (yurtta kalanların % 55’i 6 kişilik odalarda kalıyor) özel yurtların ücretlerinin devlet yurdu ücretinin ortalama 6 katı olması, öğrencileri, barınma ihtiyaçlarını öğrenci evleri kurarak çözmeye yöneltmiştir. Bu durumda bir öğrencinin aylık harcaması asgari ücret olan 630,7 TL kadar olmaktadır.

3. Öğrencilerden devlet yurdunda kalanların %28’i özel yurttaki kalanların %25’i yarı özel yurttaki kalanların % 22’si öğrenci evinde kalanların %19’u yemek ihtiyaçlarını üniversite yemekhanesinden karşılamaktadır. Bu sonuçlar yemekhanelerin yetersiz olduğunu göstermiştir. Bu durumda öğrenciler okul dışındaki kafeteryalara ve fast food restoranlarına yönelmiştir. Sonuçta ise öğrencilerin %79’u dengesiz beslendiğine inanmaktadır.

4. Öğrencilerin %58 inin herhangi bir sivil toplum kuruluşuna üye olmadığı, birçoğunun sosyal kültürel (tiyatro sinema vb.) et-

kinliklere katılmadığı görülmüştür. Öğrencilerin sosyalleşmesi için çeşitli projelere ihtiyaç olduğu açıktır. Örneğin belediyelerin abla ağabey kardeş gibi projelerini yaygınlaştırması, bu konularda daha fazla öğrenciyi çalışmaya katması gerekmektedir. Belediyeler düzenlediği etkinlikleri öğrencilere duyurmak için daha etkili ve farklı yöntemler uygulamalıdır.

**5.** Öğrenciler kentin gelişmesinde belediye, muhtarlıklar ve bireyin etkili olduğunu düşünmektedirler.

**6.** Öğrencilere İzmir'i hatırlatan eğlence, özgürlük, deniz ve kordon gibi dokular korunarak zenginleştirilmelidir.

**7.** Belediye, üniversitelerin bulunduğu bölgelere yakın yerlerde öğrencilerin barınabileceği siteler oluşturmalı, bunları düşük ücretlerle öğrencilere kiraya vermelidir.

### **B.6. 'Yaşanabilir' Bir İzmir için Sürdürülebilir Ulaşım**

**1.** İzmir'in ulaşımındaki karayollarına binen aşırı yük günümüzde özellikle toplu ulaşım da gereksiz bir yoğunluğa ve sıkışıklığa neden olmaktadır.

**2.** Kent içindeki yaygın demiryolu ağı ve körfez bugüne kadar kent içi ulaşım da yeterince kullanılmamıştır. Demiryollarına paralel ve körfezi çevreleyen karayollarında gerçekleştirilen toplu ulaşım ise enerji verimliliği açısından ironik bir durum oluşturmaktadır.

**3.** İzmir için karayolunun olmadığı gibi ne raylı sistemin ne deniz yolunun tek başına ulaşım için çözüm olamayacağı ortadadır. Bu nedenle deniz-kara ve raylı sistemin birlikte ve birbirine entegre bir model oluşturacak biçimde ele alınması zorunludur.

**4.** Sürdürülebilir ulaşım, yaya ve bisiklet gibi motorize olmayan türlere öncelik tanıyan, bunun yanı sıra toplu ulaşımın daha konforlu hale getirilerek çekiciliğinin arttırıldığı 'araçların değil insanların taşınması' anlayışının hakim olduğu bir ulaşım planlama

yaklaşımıdır. Bu anlayış doğrultusunda İzmir kentinin özellikle tarihi ve kültürel merkezine özel araç ile ulaşma istekleri köreltilmeli, toplu ulaşım ve motorize olmayan ulaşım türleri ile ulaşım teşvik edilmelidir. Kent merkezine yapılması düşünülen otoparklar gibi özel otomobil kullanımını özendirici politikalardan vazgeçilmelidir. Kamu kaynaklarının bu tür projelere ayrılması yerine nüfusun %80'lik bir kısmını ilgilendiren toplu ulaşım yatırımlarına aktarılması hem kentte hem de kentliye yapılacak en öncelikli hizmettir.

**5.** İzmir'in belirli arterlerinde otobüs ve diğer toplu taşıma araçları için, kamu / özel ayrımı yapmadan günün pik saatlerinde toplu ulaşım şeritleri uygulamasına geçilmesi toplu ulaşımın tercih edilmesini sağlayacaktır. Bunun için de pik saatlerde tıkanan yollarda uygulama başlatılmalıdır. Bu amaçla, kent merkezinden geçen üç şeritli yollarda bir şerit 'tercihli otobüs yolu' denilen sadece toplu ulaşım hizmeti veren araçlara ayrılmalıdır. Böylesi bir uygulama hiçbir alt yapı yatırımı da gerektirmeyeceği gibi, dolaylı olarak özel araç kullanıcıları için caydırıcı nitelikte olacaktır.

**6.** Otobüs ile toplu taşımacılığın daha verimli hale getirilmesi için kavşak ve cadde düzenlemelerinde, otobüs durak yerlerinin, duraklar arası mesafelerin ve geometrik koşullarının incelenmesi, gerekli görüldüğü yerlerde düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Bu düzenlemelerle duraklar arası mesafeler standartlaştırılmalı ve cepsiz duraklar cep yapılabilecek ortamlara çekilerek durağa giren otobüsün trafiği aksat-



maması sağlanmalıdır. Yeni otobüs sayısının artırılması ve otobüs yaş ortalamasının kabul edilebilir sabit bir değerde tutulması için otobüs satın alımı programının belirlenmesi; sürekli veri temininin sağlanması ve buna bağlı olarak kısa ve uzun vadeli karayolu toplu ulaşım stratejilerinin, ulaşım ana planı öngörülerini doğrultusunda belirlenmesi hayati önem taşımaktadır.

**7.** Halihazırda İzmir toplu ulaşımında İzmir halkının ortalama 0.80 civarında olan günlük biniş sayısının 3'e çıkarılması ulaşım master planının hedefleri arasında yer almaktadır.

**8.** Eski otobüslerin sistem dışı bırakılması, otobüs yenileme çalışmalarının devam etmesi gerekmektedir. Otobüslerdeki ortalama yaşın 10'un altına düşmesi sağlanmalıdır. Körüklü otobüs güzergâhlarının belirlenmesinde yol ve trafik akışını göz önüne alarak düzenleme yapılmalıdır.

**9.** Bize özgü olan dolmuş türünün de diğer türlerle entegrasyonu sağlanmalıdır. Bu anlamda kentin tüm ulaşım sisteminin tek bir operatör tarafından koordine edilmesi en ideal çözüm olacaktır.

**10.** Raylı sistemlerin en kısa sürede tamamlanması ve buna bağlı olarak kısa vadede karayolu ağındaki otobüs ve minibüs taşımacılığının yeniden düzenlenmesi; minibüs ve dolmuş taşımacılığının uzun vadede kademel olarak azaltılması yönünde politikaların üretilmesi, sağlıklı ve dengeli bir ulaşım sisteminin oluşturulması açısından büyük önem taşımaktadır.

**11.** Toplu ulaşım sistemlerinin, konforu, se-



fer sayıları ve zamanında hizmet güvenilirliği gibi unsurları geliştirilmelidir.

**12.** Otobüs şoförlerinin eğitimine de önem verilmeli, ileri ve güvenli sürüş teknikleri kavratılarak kaza sayısı aşağılara çekilmeli, her şoför yılda bir defa trafikte sürüş sınavından geçirilmeli, başarılı olmayanlar geçici olarak trafiğe çıkarılmamalıdır.

**13.** Farklı ulaşım türlerinin 'gerçek entegrasyonu' sağlanmalıdır. Bir türden başka bir türe aktarma yapılırken bekleme süreleri en aza çekilmelidir.

**14.** 'Park and ride' olarak literatüre geçen 'Park et ve bin' olarak çevirebileceğimiz uygulamaların teşvik edilmesi gerekmektedir. Metronun uç istasyonlarında ve kent merkezi dışındaki vapur iskelelerinde otopark alanları oluşturulmalıdır.

**15.** Özellikle zirve saatlerde kent merkezinde park etme olanakları kısıtlanmalıdır.

**16.** İzmir Çevre Yolunun, en kısa sürede Menemen ve Aliağa'ya bağlanması, böylece transit trafiğin, İzmir kentiçi trafiğine hiçbir şekilde girmemesinin sağlanması gerekmektedir.

**17.** Kentiçinde, katlı kavşak çözümlerinden kaçınılmalı, yapılması düşünülen katlı kavşak projeleri, sistem bütünlüğü içinde değerlendirilerek yapımına karar verilmelidir.

**18.** Kavşak tasarımlarının uzmanlarca incelenmesi ve gerekli düzenlemeleri yapılması; yol ve kavşak işaretlerinin envanterinin hazırlanması ve kontrol edilerek işaretlerin etkin kullanımının sağlanması trafik yönetimi açısından çok yararlı olacaktır.

**19.** Özellikle yaya hareketliliğinin fazla olduğu bölgelerde, yayaların karıştığı kazaların önlenmesi veya azaltılması amacıyla, yükseltilmiş yaya geçitleri, yükseltilmiş kavşak alanları, yayaların bulunduğu alanlara araçların girmesini engelleyici fiziksel önlemler gibi kavşak ve cadde çözümlerine gidilmelidir.

**20.** Yürümeyi teşvik etmek için özellikle

kent merkezinde trafikte yayalara öncelikler sağlanmalıdır.

**21.** Otoyollar dışındaki tüm kent içi karayollarında bisiklet kullanıcılarına bisiklet şeridi ayırılmalıdır.

**22.** Kaldırım genişlik ve yüksekliklerinin, buldukları bölge özelliklerine bağlı olarak standart hale getirilmesi; kaldırımların, seyyar satıcı ve dükkânlarca ihlalini engelleyecek hukuki çözümlerin hayata geçirilmesi ve denetimlerin arttırılması; kaldırım üstüne park etmenin yasaklanması ve kontrolü; kaldırımların yaşlı ve engellilerin kullanımına uygun hale getirilmeleri için çalışmaların yapılması gerekmektedir.

**23.** Sinyalizasyon merkezinin daha etkin olarak hayata geçirilmesi; sinyalizasyon merkezi ile birlikte kavşaklara kamera sisteminin yerleştirilmesi için gerekli ihalelerin yapılması ve sonuçlandırılması büyük önem taşımaktadır.

**24.** Yol kaplamalarındaki bozukluk ve düzensizlikler, trafik sıkışıklığının sebeplerinden birisidir. Kentiçi ve çevre yolarındaki yol kaplama tasarımlarının tekrar yapılması ve uygun malzeme seçimi ile inşalarının yapılması; yol bakım ekiplerinin sayısının arttırılması hem sürüş güvenliği açısından hem de bakım ve benzin masraflarının azaltılması açısından önemlidir.

**25.** Şerit sayılarındaki düzensizliklerden kaynaklanan sorunların giderilmesi için yeni düzenleme çalışmalarının başlatılmasında yarar olduğu düşünülmektedir.

**26.** Kentiçindeki toplu ulaşımı daha etkin hale getirmek ve raylı sistemleri yaygınlaştırmak amacıyla, özellikle Karşıyaka Cemal Gürsel Caddesi ve Mustafa Kemal Sahil Bulvarı boyunca raylı sistemlerin hayata geçirilebilmesi için gereken çalışmaların yapılmasında büyük yarar olduğu düşünülmektedir.

**27.** Tüm altyapı çalışmalarının koordine bir şekilde bir takvime bağlı olarak gerçekleştirilmesi; yeni yapılan alanlarda tesisat galerilerinin oluşturulması; diğer bölgelerde

bu olanağın araştırılması; günümüzde sürekli olarak yaşanan tamir amaçlı kazıların miktarını ve olumsuz etkilerini azaltacaktır.

**28.** Kent merkezine girişlerin kontrol altına alınabilmesi için ücretlendirme politikaları geliştirilmelidir.

## **B.7. Otopark**

**1.** Bireysel taşımacılıkta, otopark süresini belirleyen seyahat amacı, toplam mekân kullanımı üzerinden en yüksek değerdedir. Buna karşılık, toplu taşımacılıktan yararlanan birey için, mekân kullanımı, yol sathı olarak azalmakta, otopark olarak da ortadan tamamen kalkmaktadır.

**2.** Bu nedenle, seyahat gayesinin üzerinde, önemli bir şekilde durmakta yarar vardır. Eğlence ve iş merkezi olan Konak, Alsancak, Kahramanlar, Çankaya, Basmane ile diğer ilçe merkezlerinde Şirinyer, Buca, Bornova, Gaziemir, Narlıdere, Balçova gibi yerlerde iş alanlarının, ilçe merkezlerinde toplanması otopark sürelerinin uzamasına neden olmakta buralarda imarlaşma da tamamlandığından yer üstündeki çözümlerin tükendiği görülmektedir. Yeraltında çözüm üretildiği zaman ilçe merkezlerine özel araç ile gelme talepleri de artacaktır. Bu durum geçici çözüm olsa da yeniden tıkanmaların önüne geçilemeyecektir. Bu nedenle, yapılması gereken, özel oto ile bu merkezlere gelebilme-lerde caydırıcı önlemler alabilmektir. Yoksa, bugün için, yedi kişiye bir otomobilin düştüğü kentimizde, hızla artan otomobil sahipliği ve kullanımı, kısa bir süre sonra, bu merkezlerde araç kullanmayı olanaksız hale getirecektir. Kentin alışveriş merkezleri yakınındaki, yeşil alanların, otopark amacı için kullanılması ise, kent merkezlerinde sağlıklı nefes alınan mekanları da yok edecektir. Bu nedenle, mümkün olduğu kadar, özel otomobiller ile şehir merkezlerine gelişleri caydırıcı önlemlerle azaltmak ve bu bölgelerde, toplu taşıma araçları ile seyahat etmeyi özendirme gerekmektedir.

**3.** İmarlaşmanın tamamlandığı merkezler-

de (Karşıyaka, Buca, Güzelyalı, Hatay Bostanlı vb.) konut alanları içerisinde, otopark alanları bulunmadığı için, sorun çok daha büyüktür. Bu ilçe merkezlerinde belediyeler düzenleme yapamamakta, otomobil sahipleri kendileri düzenleme yapmaktadırlar. Bu nedenle kaldırımlar, yolların bir veya iki şeritleri, okul bahçeleri otomobiller tarafından işgal edilmektedir. Toplu ulaşım güzergahlarında park yapılmasının önüne geçilmesi gerekmektedir. Özellikle akşamları bu bölgelerdeki bazı sokaklara itfaiye ve ambulans araçlarının girmesi bile sorun olmaktadır. Kendi otoparkı olmayan binalarda yaşayanlara, belediye otopark alanları göstermeli ve bunları düzenlemelidir. Herkesin, her koşulda, evinin bahçesinde veya yakınında park etmesinin olanağı yoksa yeni önlemler alınması zorunludur.

**4.** Özellikle konut bölgelerinde yeraltı otopark olanaklarının araştırılması; otoparkların kent merkezinde plakaya kiralanması olanaklarının ve yöntemlerinin araştırılması; insanların araçları ile kent merkezine gelmelerini engelleyici ücret politikalarının üretilmesi ve arterlerde gerekli geometrik düzenlemelerle denetimlerin yapılması, Alsancak ve Konak gibi önemli merkezlerdeki otopark ve trafik sıkışıklığı sorununun çözümünde önemli bir aşama olacaktır.

**5.** Yeni imara açılan alanlarda ise konut başına iki otomobil olacak şekilde otopark alanları tahsis edilmelidir. Gelecekte ve yeni yerleşim bölgelerinde bugün yaşanan sorunların yaşanmaması için bu bir zorunluluktur. Çünkü, AB yolundaki ülkemizde, otomobil sahipliği oranının AB seviyesine, 3 kişiye 1 otomobil oranına ulaşma yolunda hızla ilerlediği göz ardı edilmemelidir. İmarlaşmanın bittiği kent alanlarında, kent merkezlerinde, alışveriş merkezlerinde, çözüm üretmek, giderek daha da zorlaşmaktadır. Buralarda stabil değil, dinamik çözümler üretme gereği vardır.

**6.** Yeni imar alanlarında gelecekte otomobil sayılarının ne olacağı tahmin edilerek, yeni yönetmenlikler üretilmelidir. Tüm bunların

doğru ve kalıcı olabilmesi için otopark yönetimlerinin, yerel yönetim birimlerinde yeniden organize edilmelerinde yarar vardır.

## **B.8. Demiryolları**

**1.** İzmir'de trafik sıkışıklığından bağımsız, yüksek yolcu kapasitesine sahip ulaşım koridorları olan demiryolları ve körfez yeterince kullanılmamaktadır. İzmir Türkiye'de en yaygın kent içi demiryolu ağına sahip tek şehirdir. Bu özelliğinden yararlanılarak demiryolunun ulaşımında olabildiğince yaygın kullanımını sağlanmalıdır.

**2.** Endüstrileşen ve hızla büyüyen her kent gibi İzmir kentinin ulaşımının çözümü, doğru ulaşım modlarının zamanında seçimine bağlıdır.

**3.** İzmir kenti çok yakında 110 km.lik bir banliyö hattına sahip olacaktır. İzmir Büyükşehir Belediyesinin mevcut ve yapmakta olduğu hafif raylı sistemlerin entegrasyonu ile İzmir'de 135 km.lik bir raylı sistem ağı oluşmak üzere. Bu çalışma biran önce bitirilmeli, diğer ulaşım sistemlerine entegrasyonu sağlanmalıdır. Bunun yalnız trafik sıkışıklığı açısından değil, aynı zamanda hidrokarbon, karbon monoksit, azot oksit emisyonunu ve yayılması önlenen partikül madde açısından da önemi bulunmaktadır.

## **B. 9. Deniz Ulaşımı**

**1.** İzmir kenti, tarihsel kimliği ile bir liman kenti olmanın yanında denizci bir kent olma özelliğini de taşımaktadır. Birkaç nesil öncesine kadar İzmir kayıkları, balıkçı takaları ve limana gelen yük ve yolcu gemileri ile büyük bir hareketlilik ve canlılık yaşayan İzmir Körfezi, son yıllarda, birkaç adet körfez vapuru, alargada bekleyen birkaç tane yük gemisinin dışında hiçbir hareketlilik yaşamamaktadır. Tüm sahil şeridinin beton yapılaşmaya açılması ve balıkçı barınaklarının, çekek yerlerinin, rıhtım ve iskelelerin de kaldırılmasıyla şehrin denize açılacağı noktalar bir bir kapatılmış ve denizle bütünleşmek sadece sahilde yürüyüş yapmaya indirgen-



miştir. Kentlinin denize sandalını, teknesini, yelkenlisini indireceği; indirse bile bağlayacağı yer kalmamıştır. Oysa dünya genelinde, benzer coğrafyaya sahip denizci kentlerde yelkenlileri, yatları, mega yatları, marinaları, su sporları merkezleri ve deniz müzeleri gibi sosyal tesisleriyle denizle bütünleşen kent ve kentle de bütünleşen deniz kompozisyonları görülmektedir.

**2.** Bir liman kenti olan İzmir için çağdaş bir kıyı plânlaması yapılırken, ülkenin denizcilik ve ekonomik menfaatleri de göz önünde bulundurulmalı ve limanın, marinalarının ve denizcilik faaliyetleri ile ilgili yapılaşmaların şehirle bütünleşmesi amaçlanmalıdır. Kıyı plânlaması sadece limanla ilgili tartışmalara odaklanılan bir süreç olmamalıdır. Çağdaş bir kıyı plâni hazırlanırken; denizcilik faaliyetlerinin yapıldığı alanlar, marinalar, çekek yerleri, tekne imalât tesisleri, su sporları merkezleri, su parkları, sahil boyu gezinti alanları v.b. gibi kentliyi denizle buluşturan unsurlar da dikkate alınmalıdır.

**3.** Dünya genelinde şu an için mevcut seyreden her iki yattan ancak bir tanesine hizmet verebilecek donanımlı ve çağdaş marinalar bulunmaktadır. Dolayısı ile marinalar açısından oldukça büyük bir açık bulunmaktadır. Marinalar için bu söz konusu ihtiyaç, Akdeniz havzası için çok daha büyüktür.

**4.** Marinalar, seçim kriterleri itibarı ile doğal korunaklığa sahip koy ve körfez gibi yerlere kurulmaktadır. Bunun yanında çevresel, doğal ve tarihsel zenginlik, hava yolu ile ulaşım olanakları, marinaların kurulumunda önemli bir role sahiptir. Tüm bunlar dikkate alındığında, 5000 yıllık tarihi ve doğal güzellikleri, doğal bir liman olma özelliği ile İzmir, marinacılık faaliyetleri ve yat turizmi için oldukça önemli bir adrestir. İzmir Körfezi'nde marinacılık faaliyetleri açısından en elverişli noktalar, Konak Pier'in yan tarafında bulunan mendirek içi ve Mavişehir'dir.

**5.** Ege Bölgesi zengin yeraltı kaynakları, verimli toprakları ve yetişmiş insan gücü ile ülkemiz ekonomisinde önemli bir yere sahiptir.



tir. Bölge sahip olduğu özellikler ile yüksek dış ticaret potansiyeline sahiptir. Coğrafi konumu itibarı ile sadece Ege Denizi'ne değil aynı zamanda Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e de hakim bir yerdedir. Coğrafi konumu transit yükler açısından özellikle İzmir ve yakın çevresini ön plana çıkarmıştır. Ancak hizmete girmesinin üzerinden yaklaşık 50 yıl geçen İzmir Alsancak Limanı'nın dışında aynı özellikte ikinci bir liman yatırımı bölgede gerçekleştirilmemiştir.

**6.** Limanlar finansman ve inşaat süreci uzun ve pahalı yatırımlardır. Dış ticaretin en önemli altyapısını oluşturan limanlar ülke kalkınmasında da lokomotif role sahiptir. İşletmecisinin kim olduğuna bakılmaksızın liman hizmeti bir kamu hizmeti niteliğindedir. Ege Bölgesi'nde tek konteyner hizmeti verebilen ve tekel konumunda olan İzmir Alsancak Limanı'nın geliştirilmesi ve yeni liman yatırımları ile desteklenmesi bölge ekonomisi için şarttır.

**7.** Kuzey Ege Limanı neredeyse 30 yılı bulan yolculuğunda ülkemizde türünün tek örneğidir. Gelişmekte olan ülkeler kaynaklarını ekonomik büyümeyi destekleyecek projelere yatırmak zorundadır. Bu kapsamda Kuzey Ege Limanı ülkemiz için önemli bir projedir ve bulunduğu bölge itibarı ile Akdeniz'in sayılı büyük limanlarından biri olmaya adaydır.

**8.** İzmir Büyükşehir Belediyesi filosunu MARPOL Ek VI kurallarına uyan, modern ve verimli sevk sistemleri ile donatılmış daha üstün manevra kabiliyetine sahip ve daha süratli gemilerle bir an önce yenilemelidir.



Daha önce yapılan ama sonuçlanamayan "Körfez Hattı Vapur" gemileri ihalesine yeniden çıkılmalıdır. Çünkü global kriz nedeni ile gemi fiyatları düşmüş ve daha önce doluluk sebebi ile belki de bu ihale ile hiç ilgilenmeyen bir çok tersane için cazip hale gelmiştir. Böylelikle daha uygun maliyetlerle vapurların inşa edilme şansı doğmuştur.

**9.** Günümüzde hızla tükenen enerji kaynaklarının yerini güneş, rüzgar ve hibrid enerji sistemleri gibi yeni enerji kaynakları almaktadır. İBB'de özellikle körfezde kullanılmak üzere bu tür enerji kaynaklarını kullanabilecek yolcu teknelerinin kullanımı araştırılmalıdır.

**10.** İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları, bindiği gibi Selçuk'tan Aliağa'ya kadar alanı içine almıştır. Bu alanlarda deniz ulaşımı neredeyse yoktur. Ancak İç Körfez'de deniz ulaşımı yapılabilmektedir. Yaz mevsiminde daha sık olmak şartıyla Urla, Mordoğan, Foça ve diğer sahili olan ilçelere vapur seferleri konulmalıdır. Aynı şekilde İç Körfez'de Göztepe ve diğer semtlere yeni iskeleler açılarak otobüslere (karayolu) yeni deniz ulaşımı bağlantıları yapılmalıdır. Bu konuda Üniversiteler ve Meslek Odalarıyla işbirliği (bilimsel olarak) yapılmalı, değerlendirmeler dikkate alınmalıdır.

**11.** İzmir Körfezi denizinin fiziksel ve meteorolojik şartları deniz ulaşımına uygundur. İzmir'in körfez çevresindeki yerleşik nüfusu, toplam kent nüfusunun %25'i kadardır.

**12.** Körfez içi ulaşımında özellikle yolcu sayısındaki yoğunluğun düştüğü saatlerde, yolcu kapasitesi daha düşük olan vapurlar kullanılarak sefer sayıları artırılmalıdır.

**13.** Karşıyaka İlçesi ve Konak İlçelerinin iskeleleri arası uzaklığı 12 km (karayolu) civarında olduğu halde bu iki yerin deniz yoluyla uzaklığı 3,9 km. dir. Ayrıca aynı düşünce ile Bostanlı Üçkuyular için karayoluyla 31 km. olurken, deniz yoluyla gidilecek olursa 4,5 km dir.

**14.** Deniz ulaşımının yolcularına getirece-

ği diğer artılar ise deniz şartlarını, kara trafiği yolculuğunun verdiği stres, yorgunluk ve zaman israfının olmamasıdır.

**15.** Deniz ulaşımı, alt yapı oluşturma, taşıtların bakım, onarım ve yolcu /yük taşıma maliyetleri bakımından da kara taşımacılığına kıyasla çok daha ucuzdur.

**16.** Dünyadaki tüm gelişmiş ülkeler, demir-yolu ve deniz yolu ulaşımını geliştirip karayolu ulaşımının taşımacılıktaki payını düşürmeye çalışmaktadır.

**17.** Ayrıca uygun görülen yerlere yeni iskeleler kurulmalı, mevcut iskeleler motorların indirme/bindirme işlemleri için daha emniyetli teçhizatla donatılmalıdır.

**18.** İzmir Büyükşehir Belediyesi nazım imar planında şehrin kuzey aksında bir tersane alanı ayrılmalıdır.

**19.** İzmir Büyükşehir Belediyesi kendi teknelerini kızaklamak için kendisine İzmir Körfezinde uygun bir küçük tersane ya da çekek yeri alanı ayrılmalıdır.

**20.** İskelelerde, gerektiğinde yeni düzenlemeler yapılmalıdır.

**21.** Yeni iskele noktalarının tespitine yönelik etüdlar yapılmalıdır.

**22.** Entegrasyonun daha sağlıklı olabilmesi için çalışmalar sürekli hale getirilmelidir.

**23.** Sürekli veri temini sağlanmalı ve buna bağlı olarak kısa ve uzun vadeli deniz ulaşımı stratejileri ulaşım ana planı öngörülerini doğrultusunda belirlenmelidir.

**24.** Deniz ulaşımını kullanmayı özendirecek fiyat politikaları üretilmelidir.

**25.** Mevcut çalışan vapurlara ek olarak, hızlı, iskelelere çabuk yanaşabilen ve çabuk ayrılabilen yeni yolcu vapurları ve arabalı vapurların en kısa sürede alınması veya yapımı için çalışmalara hız verilmelidir

**26.** İzmir Büyükşehir Belediyesi her daim denizci bir belediye olmalı, bu yönüyle de diğer tüm kıyı illerine örnek olmalıdır.

## B.10. Asansörler

1. Asansörlerin Yıllık Periyodik Kontrolle-ri, ilimizde Belediyelerin kentsel hizmetle-ri yerine getirilmesinde Meslek Odalarıyla yaptığı işbirliği ve dayanışmanın güzel bir örneğini oluşturmuştur. Aynı zamanda Oda-lara, mühendislik mesleğinin toplum yararına sunulması açısından son derece önemli bir deneyim sağlamıştır.

2. Yapılan asansör denetimleri kullanıcı gü-venliğinin artırılmasına yönelik olduğu için, bu çalışmalar Belediyeler veya Belediye hu-dutları dışında Valiliklerce mutlaka yaygın-laştırılmalıdır. Bu denetimler Belediyelerin ve Valiliklerin yönetmelik gereği görevleri arasındadır. Denetimlerin İzmir'de ve diğer bazı illerde uygulanarak yararları açıkça gö-rülmesine, Odaların teknik bilgi ve mühen-dis personel desteği sunmasına karşın bu denetimler diğer illerde uygulanamamak-tadır.

3. İzmir'de yapılan denetimlerde asansör-lerin güvenliğinde ciddi oranda iyileştirme sağlanmıştı. Denetim sonucu düzenlenen raporların alınması ve takip edilmesinde yö-neticilerin duyarlılıkları önemli rol oynamış-tır. Belediye adına uyarı yazıları yazılmasına rağmen raporlarını almayan veya eksiklerini gidermeyen yöneticiler de bulunmaktadır. Raporların alınmaması nedeni ile var olan olumsuzlukların giderilmemesi sonucu, can ve mal güvenliğinin tehlikeye atıldığı asan-sörler de mevcuttur. Bu tehlikenin ortadan kaldırılması için belediyelerin ivedi olarak yaptırımlarını arttırmaları şarttır. Yapılan de-netimlerde, engelli insanlarımızın tüm bina-lara ulaşımı konusunda sıkıntılar yaşadıkları görülmüştür. Bu sıkıntıların giderilmesi için acil olarak yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

4. Asansör denetimlerinde asansörlerin sa-ıysal değerleri (tip, kapasite, hız vb.) ve gü-venlik seviyeleri ile ilgili kesin veriler sağlan-maktadır. Ayrıca yapılan denetimler ve rap-orların yöneticiler aracılığı ile dağıtılması, kullanıcı bilincini yükseltmiş ve toplumsal

duyarlılığın artmasına neden olmuştur.

## C. ÇEVRE AÇISINDAN MEVCUT DURUM VE GELECEĞİN PLANLANMASI;

### C.1. Hava Kalitesi

1. Ülkemizin üçüncü büyük kenti olan İz-mir, hava kalitesi seviyelerinin izlenebilme-si için yeterli ölçüm sistemine sahip değildir. 1990'lı yıllarda İzmir Büyükşehir Belediye-si tarafından kurulmuş olan istasyonlar şim-di kent merkezinde kalmış, Sağlık Bakanlığın-ın yaptığı ölçümlerin de kesilmesi ile kent merkezi dışındaki yerleşim alanlarında ve il-çelerde hiçbir ölçüm sistemi kalmamıştır. Hava kirliliği ölçümlerinde görevli kurum olan Çevre ve Orman Bakanlığı şimdiki ka-dar sadece bir ölçüm istasyonu kurabilmiş-tir. Hava Kalitesinin izlenmesi için hem öl-çüm istasyonu sayısı hem de ölçüm yapılan parametre sayısı artırılmalıdır.

2. Kent merkezinde ölçülen hava kalitesi se-viyeleri şu an için sınır değerleri sağlıyor gö-rünse de Yönetmelikte yer alan hedef sınır değerler yürürlüğe girdiğinde bu sınır de-ğerlerin aşılabacağı öngörülmektedir. Hava kalitesi seviyelerinin iyileştirilmesi için bir an önce hava kalitesi yönetim planı hazırlanmalıdır.

3. İzmir için iyi bir hava kalitesi yönetimi oluşturulabilmesi için öncelikle emisyon envanteri yapılarak kirlenici kaynakların, bu kaynaklarda oluşan kirlenici tür ve miktarla-rının, kaynakların hava kalitesi seviyelerine etkilerinin belirlenmesi gerekir. Bu amaçla, daha önce yapılmış ve Türkiye'de bir ilk olan "İzmir İli Temiz Hava Planı"nın güncellenme-si gerekmektedir.

4. Şu anda İzmir'de hava kirliliğinin en cid-di sorun olduğu Aliağa bölgesi için acil ön-lemler alınmalıdır. Mevcut tesisler iyileştiril-meli, bunların emisyonları en aza indirilme-li ve emisyon kontrol sistemlerinin süreklili-ği sağlanmalıdır. Bu bölgede yapılacak yeni tesislerin çevre ile etkileşimi çok iyi irdelen-melidir.

5. İzmir ve Aliağa Endüstri bölgesinde doğal



gazın kullanıma girmesi ve özellikle demir çelik tesislerinde bazı önlemlerin alınması nedeniyle Aliağa bölgesindeki hava kirliliği ölçümleri bir durağanlık ve hatta olumlu gelişmelere işaret etmektedir. Şu an bu bölgede yeniden termik santraller kurma çalışmaları hava için büyük bir tehdidin ufukta olduğunu göstermektedir. Bu bölgede yeni emisyon kaynaklarına ve özellikle termik santrallerin kurulmasına kesinlikle izin verilmemelidir.

**6.** Var olan tüm yakma sistemleri (kazan, soba vb.) konutlarda yıllık periyotlarda kontrol edilmeli, kazan, baca, soba yakma sistemleri konusunda halkı bilgilendirmek üzere eğitim ve yayım çalışmaları gerçekleştirilmelidir.

**7.** Ülkemizde çok karşılaşılan karbonmonoksit zehirlenmelerini kentimizde en aza indirebilmek amacıyla, özellikle kömürlü soba ve şofben kullanılan evler kontrol edilmeli, kurulum ve kullanım açısından tehlike arz eden konutlarda yerel yönetimlerce iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır.

## C.2. Su Kalitesi

**1.** Son yıllarda, su kaynaklarının antropojenik kaynaklar tarafından olumsuz yönde etkilenmesi farklı parametrelerin gündeme gelmesine neden olmuştur (örneğin pestisitler, organoklorlu insektisitler, herbisitler, fenolik maddeler, arsenik, kadmiyum, kurşun, siyanür, vb.). Konvansiyonel sistemler ile çevre ve insan sağlığı bakımlarından zararlı etkileri belirlenen kirleticilerin etkin bi-

çimde giderimi sağlanamamaktadır. Bu nedenle yıllardır sadece dezenfekte edilerek şehir sistemine verilen yer altı sularının mutlaka arıtılması gerekecektir. Buna uygun planlamalar yapılmalıdır. Sağlıklı planlama için de tüm su kaynaklarının düzenli ve sürekli izlenmesi gereklidir.

**2.** Alternatifi olmayan tek madde olarak tanımlanan suyun tüm dünyada kısıtlı miktarda olduğu ve temiz su miktarının her geçen gün azaldığı artık bilinen bir gerçektir. İzmir için yaklaşık bir hesap yapılırsa kişi başına yıllık su miktarı 1316 m<sup>3</sup> olarak verilebilir. Bu değer de su kısıdı bulunan yerler için verilen 1.500 m<sup>3</sup> değerinden düşüktür. Bu durum İzmir'de su yönetiminin önemini ortaya koymaktadır. Havzaların korunması ve yeni su kaynaklarının planlanması gereklidir. Kullanılmış suların arıtılması ve yeniden kullanımı da su yönetiminin ana unsurlarından biri olarak değerlendirilmeli ve planlanmalıdır.

**3.** Kent içinde sanayi ve konutların da yeraltı su kaynaklarını kullandığı bilinmektedir. Denetimsiz olan bu kuyular hoyrat kullanımla yer altı sularının seviyesini düşürmektedir. Kent dışında ve içinde yer altı suyu kullanıcılarının tümü kayıt altına alınmalı ve gereksiz kullanım engellenmelidir.

**4.** 2008 yılı içinde yaşanan arsenik sorunu aslen yönetmelik değişimiyle standart değerlerin 50 mikrogram/L den 10 mikrogram/L ye indirilmesiyle gündeme gelmiştir. Suda ki Arsenik içeriğinin yüksek olmasının nedeni ise son yılların kurak geçmesi, yer altı su seviyesinin düşmesine bağlı jeolojik formasyona bağlı oluşumlar ve çevresel faktörlere bağlıdır. Bu sorunun özellikle GEDİZ havzasında bulunan Sarıkız ve Göksu kaynaklarında yaşanması GEDİZ nehrinin kirliliğinin de dikkate alınmasının gerekliliği olarak algılanmalıdır.

**5.** Bununla birlikte İzmir'in arsenik oranı düşük yerüstü kaynakları da oldukça sınırlıdır. Buna göre İzmir'in bu gün itibarıyla standart değerleri sağlayan yeterince içme suyu kaynağı bulunmamaktadır. Yani geçmişte kolayca ve emniyetli olarak yapılabildiği gibi

yer altı ya da kaynak suyunu alıp dezenfekte ederek kullanıma sunmak artık olanaksızlaşmaktadır. O halde alternatif su kaynakları araştırılmalı ve geleceğin ihtiyaçları şimdiden planlanmalıdır.

**6.** İzmir'in yakın gelecekte devreye girmesi beklenen su kaynakları şunlardır.

a) Gördes Barajı: Barajın büyük ölçüde tamamlanmış olduğu kasım aylarında su tutmaya başlanacağı DSİ tarafından dile getirilmiş, ancak suyun iletim hatları ile arıtma tesisi yapımları henüz gerçekleştirilmemiştir.

b) Çamlı Barajı: Yapımı henüz gerçekleştirilememekle birlikte bulunduğu havzada altın madenleri açılmasına hükümetçe izin verilmiştir. Bu hem Çamlı Baraj suyunun ARSENİK ile kirlenmesine neden olacak hem de mevcut ana kaynaklardan biri olan Tahtalı Barajı'nı da risk altına sokacaktır.

c) Derin yeraltı su kaynakları: İzmir'in mevcut yeraltı su kaynakları sığ kaynaklardır. Derin su kaynakları araştırma çalışmalarının başlamış olduğu DSİ yetkilileri tarafından dile getirilmiştir. Çalışmaların tamamlanması için en az 1 yıl süre öngörülmektedir.

**7.** DSİ tarafından çalışmaların başlatıldığı bilgisi verilen derin yeraltı su kaynakları araştırılması sonuçlarına göre yeterli kalite ve miktarda bulunan kaynaklardan bir an önce sondaj yapılarak kullanıma açılması sağlanmalıdır.

**8.** Yapımı tamamlandığı bildirilen Gördes Barajından su sağlanması amacıyla iletim hatlarının ve arıtma tesislerinin yapım çalışmaları bir an önce başlatılmalıdır.

**9.** Çamlı Barajının yapımı önündeki tüm engeller kaldırılmalı, bölge havzasında verilmiş olan Efemçukuru altın madeni dahil tüm maden arama ruhsatları iptal edilmelidir.

**10.** Kentte kullanılan yeraltı su kuyuları DSİ ve İZSU tarafından sıkı bir şekilde denetlenmeli, ruhsatsız ya da ruhsata aykırı kuyular derhal kapatılmalıdır.

**11.** İzmir'in içme suyunun %65'ini yeraltı su

kaynaklarından sağlayan İZSU'nun bünyesinde yeraltı su kaynaklarının durumunu izleyecek bir birim derhal kurulmalı, yeraltı ve yerüstü tüm kaynakların içmesuyu kalitesi sürekli ve ciddi bir şekilde izlenmelidir.

**12.** Kentin içmesuyundaki kayıp ve kaçaklar tespit edilerek bir an önce iyileştirme projeleri hayata geçirilmeli, şebekedeki kaçaklar uluslararası kabul edilebilir seviyelere getirilmelidir.

**13.** Kentte tüm belediye birimleri ve kamu kurumlarının gereksiz aşırı su kullanımı önlenmelidir.

**14.** İzmir'in güneyi, Tahtalı ve Çamlı Baraj Havzaları, Ürkmez ve bütünüyle yarımada bölgesi yerüstü ve yeraltı su kaynakları ile İzmir'in damı olarak nitelendirilebilecek bir SU KAYNAĞI BÖLGESİDİR. Bu bölgenin iyi korunması sağlanmalı, her türlü sanayileşme ve yapılaşma önlenmelidir. Bu bölge tamamen bir içme ve kullanma suyu havzası olarak değerlendirilmeli ve korunmalıdır.

**15.** Şehrin yeraltı su kaynaklarının çoğu Gediz Havzasındadır. Bu da önemli bir kirlilik nedeni olarak kuyuları tehdit eder durumdadır. Bugün gündeme gelen arsenik problemine çok kısa sürede başka parametreler de eklenebilir. Bu nedenle Gediz Nehrinin temizlenmesi sağlanmalı bu nehre atık boşaltımı durdurulmalıdır.

**16.** Su kaynaklarının yönetimi konusunda son yıllarda ülkemizin gündemine de giren, geleceğimiz olan bu su kaynaklarının özelleştirilmesinden, tüm canlıların en doğal ihtiyacı olan suyun bir meta haline getirilmesinden ve bu yönde yapılacak her türlü yasal düzenlemelerden kesinlikle kaçınılmalıdır.

**17.** Bugünden gerekli önlemlerin alınarak, gelecekteki su ihtiyacına göre planlama çalışmaları yapılmalıdır. Planlama çalışmalarının ilk aşaması da politikacısı, sanayicisi, bürokrati, çiftçisi, şehirlisi, köylüsü ile insanımızı su kullanımı, su tasarrufu, kısıtlı su ile modern tarım, su ve çevremizdeki doğal değerlerin kirletilmeden korunması konusunda eğitilmesi olmalıdır.

**18.** En çok suyun kullanıldığı sektör olan tarımsal sulamada ileri tekniklerle sulama yapılması zorunlu hale getirilmelidir. Mevcut su kaynaklarımızı en verimli şekilde değerlendirebilmesi açısından, Entegre Havza Yönetimi (EHY) uygulanması ile sürdürülebilir su yönetimi sağlanmalıdır.

**19.** EHY oluşturulacak yasal taban çerçevesinde, suyu kullanan tüm paydaşların, suyla ilgili tüm kurumların, suyla ilgili tüm meslek disiplinlerinin, yılın iklim koşullarına uygun olarak, gereken alanlarda (içmesuyu, kullanma suyu, sulak alanlar suyu, tarımsal sulama suyu, sanayi suyu ve diğer kullanımlar) eldeki mevcut tüm suyun etkin, verimli bir şekilde kullanımı sağlanmalıdır.

### C.3. Tehlikeli Atıklar

**1.** İzmir'de bu konuda yeterli envanter çalışması ülke genelinde olduğu gibi henüz yapılamamıştır. Yoğun sanayi kenti olan İzmir başta Aliağa Demir Çelik tesisleri, Petrol Rafinerisi ve Petkim gibi kimyasal atığı yoğun üreten ve yılda milyon tonun üzerinde atık üreten tesislerdir. Ayrıca bölgedeki Gemi Söküm Tesisleri halen başlıca ilgi odağıdır. Kent civarında Kemalpaşa ve Torbalı bölgesi Organize Sanayi Bölgesi niteliğinde olmalarına rağmen AOSB gibi yoğun üretim sonucu çevresel olarak en büyük risk bölgeleridir. Bu düzenli sanayi tesislerinde bile net tehlikeli zararlı atık miktarı resmi olarak belirlenmediği gibi bertaraf edilen miktarlar yukarıda da belirttiğimiz gibi çok azdır. Kentsel katı atık yönetim modeli yeterli değildir. Kentsel Atıksu Arıtma Tesislerinden kaynaklanan milyonlarca tonluk arıtma çamurları ayrı bir sorundur. İlimizde sadece katı formda olan Tehlikeli Zararlı Atık konusulmasına rağmen bu miktarlara henüz sıvı ve gaz formlar dahil edilmemiştir.

**2.** İlimiz Aliağa ilçesinde bulunan, kapasitesi 2007 yılı itibarıyla 7.214.000 t/y olan elektrik ark ocağı (EAOT) ile üretim yapılan demir çelik tesislerinde, bir (1) ton çelik üretiminde Türkiye ve gelişmiş ülkelerde tehlikeli atık olarak kabul edilen yaklaşık 14 kg EAOT

(%35 demir, %10-30 çinko ve %2-7 kurşun içermektedir) ve 100 kg cüruf açığa çıkmaktadır. Çevresel ve ekolojik yıkımlara neden olan EAOT atığı Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliğine göre çevreye zarar vermeden güvenli bir şekilde giderilmesi ve depolanmasının sağlanabilmesi için özel işlem ve depolama teknikleri gerekmektedir. Ancak, Aliağa'daki tesislerde bu yapılmamaktadır.

**3.** Aynı bölgede kurulu gemi sökümü tesislerinde ise çevreyi kirleten unsurlar; Madensel yağlar, ağır metaller, polisiklik aromatik hidrokarbonlar (PAH), poliklorlu bifeniller (PCB), asbest, organotin bileşikler (TBT...), dioksin gibi kirleticilerdir. "Kalkınmanın sürdürülebilmesi" adıyla meşrulaştırılmaya çalışılan politikalar nedeniyle, soruna çözüm üretilmemekte ve sorun gün geçtikçe daha da büyüyerek devam etmektedir.

**4.** Tehlikeli atıkların yönetimi konusunda öncelikle yasaların etkinliği sağlanıp denetim ve düzenleme çalışmaları yapılmalıdır. Çevre Mühendisliği Bilimi açısından tehlikeli zararlı atıkların bertarafında depolama ve yakma kavramları ve uygulamaları en son olarak düşünülmelidir. Çünkü her iki yöntem de sorunu çözemez. Bu nedenle ilk olarak tehlikeli atık kirliliğinin azaltılması gerekir.

### C.4. Katı Atıklar

**1.** İzmir ilinde günde 2.500 ton evsel ve endüstriyel katı atık ile 600 ton arıtma çamuru olmak üzere toplam 3.100 ton atık oluşmaktadır. Bu atıkların 2.000 tonu Harmandalı düzenli depolama alanı, 500 tonu Uzundere kompost tesisi ve 600 tonu da Çiğli Atıksu Arıtma Tesisi sahasında bertaraf edilmektedir.

**2.** Harmandalı Düzenli Depolama Alanı, zemin geçirimsizliği, arazi özellikleri, kullanım durumu, diğer kurumsal veya hizmet yapılarının arazi üzerindeki varlığı gibi incelemelerden sonra işletmeye alınmış, fakat kullanılmaya başlandıktan kısa süre sonra arazi etrafında yapılaşmalar olmaya başlamıştır. 1992 yılında işletmeye alınmış ve günü-



müzde de halen işletilmeye devam etmekte olan alan, yıllar içinde kullanımı sonucunda yarattığı olumsuz çevresel etkileri nedeniyle halkın yoğun tepkisi ile karşı karşıyadır. Bu durumun tekrar gerçekleşmemesi için katı atık depolama alanları çevresinde yapılaşmaya kesinlikle izin verilmemeli ve bu karar tüm belediyeler tarafından hassasiyetle uygulanmalıdır. Harmandalı Düzenli Depolama Alanı'nın kapasite sınırına ulaşması nedeni ile alternatif alan ve yöntem çalışmaları hızla tamamlanmalıdır. İzmir şehri baz alındığında hızlı bir şekilde şehrin doğu ve kuzey akslarına hizmet verebilecek en az iki yeni katı atık depolama alanı yerinin belirlenmesi ve işleme alınması gerekmektedir.

**3.** Yeni alan için yer seçiminde özel bir çalışma grubu kurularak Çevre Mühendisleri ve ilgili uzman meslek gruplarından görüş alınmalı, arazi durumunun sorulduğu kamu kurum ve kuruluşlarının teknik raporlarında yer alan riskleri ve uyarıları dikkate alınmalı, alternatif alanlar ve yakın çevresinde çalışma grubu ile etüt yaparak olası menfi durumları önceden belirlenmelidir.

**4.** Katı atık depolama alanlarının taban izolasyonu, sızıntı suyu toplama ve arıtma sistemleri, gaz toplama ve uzaklaştırma sistemleri ile günlük ara örtüleme toprağı kullanılarak işletilmesine özen gösterilmelidir.

**5.** İzmir gibi hızlı kentleşen bölgelerde katı atık depolama alanı belirlemenin oldukça zor olacağı göz önünde bulundurularak, belirlenen alanın etkin bir şekilde kullanımı sağlanmalı, katı atıkları oluşturan ambalaj atıklarının kontrolü ve geri kazanımı ile biyolojik parçalanabilir atıkların minimizasyonu hedeflenmelidir.

**6.** Katı atık yönetim sistemin en iyi şekilde işleyebilmesi için gerekli araştırmaların yapılarak geri kazanılabilirleri kaynağında ayrı biriktirme ve toplama sistemi işletmelerde ve evlerde zorunlu hale getirilmelidir. İzmir'in çeşitli yerlerinde pilot bölgeler seçilerek yürütülen çalışma yaygınlaştırılarak İzmir genelinde uygulanmalıdır. Büyükşehir Belediyesinin ilçe belediyeleri ile birlikte



ayrık toplama çalışmalarını planlaması, ayrık toplama konusunda eğitim ve tanıtım çalışmaları yapması gerekmektedir.

**7.** İzmir'de katı atık bertaraf yöntemlerinden biri de kompostlamadır. Uzundere Kompost Tesisi, 1998 yılında işletmeye alınmış ve 2003 yılından itibaren özel sektörden işletilmeye devam etmiştir. İzmir çöpünün karışık olarak toplanması, kompost tesisine gelen atığın su içeriğinin ve özellikle kış aylarında kül miktarının çok yüksek olması işletmede problemlere neden olmaktadır. Tesis, kompost olgunlaştırma işlemi için daha geniş üzeri kapalı alana ve daha büyük stok sahasına ihtiyaç duymaktadır.

**8.** Kompostlama tesislerinin daha verimli ve etkin çalışabilmesi için; bu tesislere atık gönderilen mahallelerde ayrı biriktirme ve kapıda atık toplama sisteminin başlatılması (kül- ambalaj- biyo-parçalanabilir atık) sağlanmalı, tesislerin geri kazanılabilir atıklara ait ünitelerini geliştirilerek karışık biriktirilen ambalaj atıklarının ayrılması ve satışa hazırlanmasına hizmet edecek hale getirilmesi sağlanmalı, tesislerde oluşan ve yüksek kalorifik değere sahip atıklardan yararlanabilecek termik yöntemlere başvurulmalı, tesislerin havalandırma ve sızıntı suyu toplama sistemleri yenilenmeli, Kompostlaşmaya uygun su içeriği, C/N oranı gibi parametrelerin sağlanması için uygun ve ucuz katkı maddeleri temin edilmeli, ürün kalitesinin sürekliliği sağlanmalı ve bu düzenli analizlerle belgelenmeli, basın yoluyla iyi bir tanıtım, pazarlama gerçekleştirilmeli, ürün satış sahasının genişletilmesi ve buna paralel olarak satış miktarının artırılması sağlanmalıdır.



**9.** Sanayi atıklarının bertarafına yönelik olarak, işletmelerde ambalaj atıklarının geri kazanımı yaygınlaştırılmalı, tehlikeli atıkların uygun şekilde ayrılması ve minimizasyonu amaçlanmalı ve bunlara yönelik eğitimler düzenlenmelidir.

**10.** Katı atıklar arasında arıtma çamurları da büyük bir problem yaratmaktadır. Günümüzde, arıtma çamurlarının kurutma yataklarında kurutulduğu küçük kapasiteli tesisler hariç, diğer kentsel Atıksu Arıtma Tesisleri çamurlarından % 83-75 oranındaki yüksek su içerikleri nedeni ile yararlanmak mümkün olmamaktadır. Bu çamurların düzenli depolanması pahalı olup, düzensiz depolanmaları ise yeni çevre sorunlarına yol açmaktadır. Diğer taraftan bu çamurların kurutulmaları halinde, yüksek organik madde ve azot, fosfor içerikleri ile iyi bir toprak düzenleyici, gübre oldukları bilinmektedir. Uygulanacak kurutma yöntemine bağlı olarak (sıcaklık, süre) elde edilecek kurutulmuş çamurun yalnızca orman, rekreasyon ve rehabilitasyon değil, tarım alanlarında da kullanımı mümkün olabilmektedir. Evsel arıtma çamurlarının % 70'e kadar ulaşan yüksek organik içeriği, büyük Atıksu Arıtma Tesislerinde oluşan çamurun anaerobik koşullarda çürütülmesi halinde tesis enerji ihtiyacını karşılayacak kadar elektrik üretiminin mümkün olduğunu göstermektedir.

**11.** Ülkemizdeki arıtma çamurlarının % 42'sini oluşturan endüstriyel arıtma çamurlarının büyük bir bölümü tehlikeli atık niteliğinde olmasına rağmen, ancak küçük bir bölümü Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'nde belirtilen koşullarda bertaraf edilmektedir. İçerikleri nedeni ile değerlendirilmeleri (bugünkü koşullarda) mümkün görünmeyen bu çamurların da kurutulmaları hacimlerinin azaltılması, böylece daha kolay bertaraf edilmeleri teknik ve ekonomik olarak uygun bir çözüm olarak görünmektedir.

**12.** İzmir'de resmi ve özel hastane ve benzeri sağlık kuruluşlarından kaynaklanan tıbbi atıklar 1992 yılından itibaren diğer ev-

sel nitelikli atıklardan ayrı toplanmakta, bu amaca uygun olarak yapılmış taşıma araçlarıyla diğer araçlardan ayrı olarak taşınmakta ve Harmandalı Düzenli Atık Depolama Tesisi'nde bertaraf edilmektedir. Ancak muayenehane, veteriner kliniği gibi küçük sağlık birimlerinde oluşan atıklar bu sisteme dahil edilememektedir. Bu tip küçük fakat kent geneline yayılmış kaynaklarda oluşan tıbbi atıkların toplanması ile ilgili İzmir genelini kapsayacak bir çalışma yürütülmelidir.

**13.** Tıbbi atıklar halen Harmandalı Depolama Alanı'nda depolanmaktadır. Tıbbi atıkların dünyada giderek yaygınlaşan sterilizasyon yöntemi ile bertaraf edilmesi ve yeni yapılacak bu tesisin Urla, Menemen gibi yakın yerleşimlerde oluşan atığı alabilecek kapasitede olması gerekmektedir.

### C.5. Yeşil Alan

**1.** 1992 Mart'ında Avrupa Konseyi Avrupa Yerel Yönetimler Konferansı'nda kabul edilen ve diğerlerinin aksine merkezi değil yerel yönetimlerin imzasına sunulan Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu'nda belirtildiği üzere 'Tüm insanların sağlıklı, yerleşik, güzel ve özendirici bir çevrede yaşama hakları' vardır. Her kent için yaşanabilirlik kriterleri farklı olmakla beraber ulusal ve uluslararası birtakım standartlar söz konusudur. Bu standartlardan biri de kentlerin yaşanabilirliğinin en önemli göstergelerinden olan dünya standartlarına göre kişi başına 8-18 m<sup>2</sup> yeşil alan miktarı ile sağlıklı bir yeşil doku sisteminin var olması gerekliliğidir. Ülkemizde ise bu rakam 10 m<sup>2</sup> olarak belirlenmiştir. Ancak bu oranı yakalayan kentimiz yok denecek kadar azdır.

**2.** Ülkemizin üçüncü büyük şehri İzmir bu kapsamda ele alındığında ise ülkemizdeki diğer kentler ile benzer şekilde, 2,8 m<sup>2</sup> yeşil alan miktarı ile dünya standartlarının oldukça gerisinde kaldığını görmekteyiz. Ayrıca, nitelik olarak yeşil alanlarımıza baktığımızda, bu alanların bütünsellikten uzak oldukları görülmektedir. 421 000 m<sup>2</sup>'lik top-



lam alanı ve 156 000 m<sup>2</sup>'lik yeşil alan miktarıyla Kültürpark, İzmir'in neredeyse tek yüzeysel yeşil dokusu olarak kent merkezinde yer almaktadır. Ancak, bilinmelidir ki yeşil alanların işlevlerini yerlerine getirebilmeleri için noktasal, çizgisel ve yüzeysel yeşil dokunun birbirini takip eder yapıda olması gerekmektedir.

**3.** Bu noktada mevcut yeşil alanların revize edilmesi ve yeni yeşil alanların oluşturulması gereği ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda yapılacak çalışmalar sürdürülürken çok disiplinli bir yaklaşım gerekmekte ve bu kapsamda ekolog, biyolog, peyzaj mimarı, jeolog, sosyolog ve coğrafyacı gibi meslek disiplinlerinin de karar mekanizmalarına katılması gerekmektedir.

Bir diğer, belki de en önemli husus ise planlama sürecinin işleyişindeki aksaklıklar olmaktadır. Kentlerin planlara göre değil de planların kentlere göre oluşturulduğu bir yönetim sisteminde yerel yönetimlerin kentsel yaşam kalitesini arttırmaya yönelik çalışmaları uygulanabilirlikten uzak olmaktadır. Bu nedenle öncelikli olarak yapılması gereken Çevre Master Planlarının gerçekleştirilmesi ve bu planlara uygun olarak bir kentleşme politikasının oluşturulması gerekmektedir. Ancak planlama yoluyla sağlıklı, yaşanabilir kentler ve hatta yaşanabilir bir çevreden söz edilebilecektir.

**4.** Yeraltı ve yüzey sularındaki arseniğin kökenleri arasında, küresel ısınma, volkanik hareketlilik, mineral-kayaç çözünmesi gibi doğal nedenler yanında, orman yangınları, denetimsiz endüstriyel atıklar, arsenik içe-

ren tarım ilaçları ve kimyasal maddelerin kullanımı gibi insan kaynaklı nedenleri sayabiliriz

Arseniğin toksik etkisinde derişimin olduğu kadar türü de önemlidir. Sulu ortamlarda arsenik,

başlıca organik ve inorganik sınıfların, birçok farklı türlerinde bulunabilir. Doğal sularda daha çok inorganik sınıftan bileşiklere rastlanır.

## C.6. Doğal Sitler

**1.** Ülkemizde doğal sitler ile ilgili koruma biçimini belirleme ve onaylama yetkisini T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığına bağlı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu ile ona bağlı Bölgesel ve Yerel Koruma Kurulları kullanmaktadır. Doğa koruma ile ilgili çalışmaların, yeterli bilgi birikimi ve bilimsel çalışmalara dayandırılması gerekmektedir. Bugün Türkiye'de hızlı kararlar alma konumunda olan koruma kurullarının gerekli uzmanları içermediği ve çalışmaların da tam anlamıyla bir bilimsel temele oturtulmadığı da bir gerçektir. Çünkü, Türkiye'de doğal sit olgusu aslında özellikle kıyı alanlarının hızlı bir şekilde yapılaşmasını engellemek amacıyla ortaya çıkarılmış ve yapılaşmanın hızla artışı engellemek için de, hızlı kararlar üretme zorunluluğu oluşmuştur. Bu nedenle de çok detaylı ve bilimsel düşünmeden üretilen kararlar, ülkeyi, alanların korunmasından çok yapılaşmanın teşvik edilmesine noktasına getirmiştir. Ne yazık ki ülkemizdeki her doğal sit alanında olduğu gibi İzmir'de de, başka alan yokmuş gibi, tüm alansal sorunlar, korunması gereken doğal alanlar ya da doğal sitler üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu kararlarda kişisel menfaatler her zaman ön plandadır. Küresel ısınmanın pençesi altındaki dünyamızda, bu gidişle zamanı gelecek insan yaşamı için çok büyük önem taşıyan doğal alanlardan eser kalmayacaktır.

**2.** Kent otoritesinin yapacağı çalışmalar ise; öncelikle kentin bir bütün olarak ele alınması ve kent planı, peyzaj mimarı, mimar, sa-

nat tarihçi/arkeolog ve çevre mühendisleri el ele çalışma becerisi gösterirken; jeoloji mühendisi, hidrolog, klimatolog, botanikçi, zoolog, tarım ve orman mühendislerinin ve rollerinden yararlanmak suretiyle interdisipliner çözümler üretmelerine oluşacaktır.

**3.** Elbette ki bozulan kent ekosisteminin yeniden düzenlenmesi, “ekolojik alan planlama” birikim ve uygulamasına sahip ve bunun uluslararası ödülleriyle ve yaşayan uygulamalarla defalarca ispatlamış olan peyzaj mimarlarının katkılarıyla oluşturulabilecektir. Yanlışlıkların düzeltilmesi ve yeni alan kullanım kararlarının bu anlayışla ele alınması yaşanabilir bir İzmir için şarttır.

#### **D. Kentin Doğal Afetlere Hazırlık Durumu / Doğal Afetler ve İzmir;**

##### **D.1. Afet**

**1.** Bilindiği üzere afetler, meydana geldikleri toplumlarda olumsuz etkiler bırakan olaylardır. İnsan kaynaklı afetlerin bir şekilde önlenmesi, geciktirilmesi v.b. imkanlar olmasına karşın, doğa kaynaklı afetlerin (özellikle depremlerin) hangi zaman diliminde olacağı konusunda ciddi bir belirsizlik bulunmaktadır. Bu tür afetlerden korunma ve zararlarını en aza indirebilmek için, olaya bilimsel yaklaşarak hazırlanmak gerekmektedir. Bunun için, afet bilincini yükseltmiş olan ülkelerde olduğu gibi, afetlere önceden hazırlanmak, hazırlıklı olmak gerekmektedir. Modern afet yönetimi modellerine baktığımızda, afet öncesi yapılacak olan “risk azaltma” ve “hazırlıklı olma” çalışmalarının “Afet Döngüsü”nün en önemli aşama-



ları olduğu görülmektedir. Oysa ülkemizde yıllardır yapılan uygulamalarda afet öncesi yapılacak olanlardan çok, afet sonrası yapılan “yara sarma” politikalarına önem verildiği bilinmektedir. Tabiiyatla yönetimlerin, yaşanan bir afet sonrası vatandaşların can ve mal güvenliğinin sağlanması, onların yaşam düzenlerinin en kısa sürede normale döndürülmesi, afetin yarattığı ekonomik, sosyal ve psikolojik kayıplarının giderilmesi konularında yapacakları çok önemli işleri bulunmaktadır. Afet bilinci gelişmiş ülkelerde de bu konuda önemli çalışmalar yapılmaktadır. Ancak afeti yönetmenin yalnızca, oluşan bir krizi çözmek değil, afet olmadan önce buna hazırlanmak olduğunu unutmamak gerekir. Ülkemizde, bu doğrultuda önemli yasal çalışmalar bulunmakla beraber, uygulamada bunların tam anlamıyla yerine getirilmediğini üzülenek görmekteyiz. Arzu edilmektedir ki, 1999 depremleri bu konuda bir başlangıç kabul edilerek, Türkiye’de de bir “modern afet yönetim” modeli benimsensin ve uygulanmaya başlasın! Yeterli olmamakla birlikte, bu konuda şimdiye kadar yapılan çalışmaları önemseyip, bunların artarak devam edeceği ümidiyle, ülkemizin de en kısa sürede “afet zararlarını en aza indiren ülkeler” sınıfına geçmesi sağlanmalıdır.

**2.** Diğer taraftan, yeraltı sismik kayıtlarının düzenli olarak alınmasına yönelik mevcut deprem kayıt istasyonlarının sayısı çok azdır ve artırılmalıdır. Kent yerleşiminde, önceki yıllarda depremlerin oluşturduğu yüzey kırıkları ile sabit olan aktif faylar üzerinde paleo sismoloji çalışmaları yapılarak, deprem tekrarlanma periyotları ortaya konulmalı ve yapıların bu fay zonlarına yaklaşım mesafeleriyle ilgili yöntemler belirlenmelidir. Ayrıca, aşırı yağış, topografik eğim, deprem vb. nedenlerle oluşan heyelanlar, kent yerleşim alanları içerisinde önemli bir yer tutmaktadır. İzmir Metropol Alanı içerisinde 1/100 000 ölçekli olarak haritalanmış heyelan alanlarının kırık hatları (faylar) üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Halen, bazı konutların farkında olmadan heyelanlı alanlar üzerine yapıldığı görülmektedir. Bu ne-

denle, heyelanlı alanların daha detay çalışmalarıyla güncellenmesi gerekmektedir. Bunun yanında, taşkın alanları kent içi ve çevresinde zaman zaman sorunlar yaratabilmekte maddi-manevi zararlar açabilmekte ve ölümlere sebep olabilmektedir. Kentimiz ve çevresinde oluşabilecek deprem, heyelan ve taşkın alanlarının yaratacağı olası sorunların çözülebilmesi için, önümüzdeki dönem içerisinde yerel yönetimlerin daha fazla irade, proje, kaynak ayırması, ilgili kamu kurumlarını ve/veya özel sektörü harekete geçirmesi gerekmektedir.

**3.** Yapı temel zeminlerinin, zemin etüt raporlarına uygunluğu denetlenmeli ve imar planlamasında; zemin şartlarına uygun yapı ekonomisi ve güvenliği sağlayacak seçenekler tercih edilmelidir.

**4.** 1997 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi, Boğaziçi Üniversitesi ve İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi birlikteliğinde yapılan İzmir İli Depremselliğini inceleyen "RADIUS Projesi" önümüzdeki süreç içerisinde güncellenmelidir. Bu güncelleme ile İzmir ilinin sağlıklı bir yapı envanteri elde edilmelidir. Bu çalışma sonucunda, deprem riski açısından yıkılması ve güçlendirilmesi gereken yapılar tespit edilerek gerekli önlemler alınmalıdır. Özellikle 1975 Deprem Yönetmeliği öncesi mevcut yapı stoku "Kent Yenileme Projeleri" çerçevesinde değerlendirilmelidir.

**5.** Resmi binaların, hastanelerin, okulların ve öğrenci yurtlarının deprem riski açısından değerlendirmesi yapılmalıdır. Acil kullanım gereksinimi olan ve güçlendirilmesi gereken yapılar öncelikle ele alınarak, güçlendirilmeleri için gerekli kaynak temini hükümet ve belediyelerce sağlanmalıdır.

**6.** Yaşanan tüm deneyimler ve gelişmiş afet yönetimi sistemlerine sahip ülkelerin tecrübeleri, afet yönetimi konusunda afet öncesi çalışmalar diye adlandırılan "Zarar Azaltma" ve "Hazırlık" evrelerinin daha önemli olduğunu göstermiştir. Bu evrelerde yapılacak çalışmalar, ülkeyi hem afetlere hazırlar, hem daha güvenli ortamlarda yaşanılmasını sağ-

lar, hem de afet sonrası için daha az yıkım ve daha az maliyet yaratır. Yani mali açıdan bir çeşit tasarruftur. Buna kısaca "korunma, tevididen iyidir" denilebilir. Afet öncesi yapılan çalışmalar ve uygulamalar ne kadar başarılı olursa, afet sonrası gereken kaynaklar o kadar az olacaktır.

**7.** Afet zararlarının ancak, afetler olmadan önce alınacak yasal, idari ve teknik önlemlerle azaltılabileceğine her kademedede inanmak ve uygulanacak afet yönetim sistemini buna göre düzenlemek gerekmektedir.

**8.** Afetlerin önlenmesi ve zararlarının azaltılması çalışmalarını ana politika olarak benimseyen, bir afet anında gerek merkezde gerekse yerel ölçekte etkili bir afet yönetimi uygulamasını içeren yasaların yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

**9.** Valilik Kriz Merkezi eşgüdümünde oluşturulan, Meslek Odaları, üniversiteler ve belediyelerin katıldığı "Danışma Kurulu" toplantıları düzenli olarak yapılmalı, alınan kararlar birimlerce uygulanmalıdır.

**10.** Afet tehlikesi ve riski ile afet zararlarının azaltılması konusunda halkın bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi sürekli, etkili ve yaygın eğitim programları ile uygulanmalı ve sivil toplum kuruluşları, mahalle örgütleri vb. gönüllü kuruluşların bu faaliyetler içerisinde yer almaları sağlanmalıdır.

**11.** Afet tehlikesi ve riskinin belirlenmesi, afet zararlarının azaltılması konusundaki araştırma geliştirme faaliyetleri öncelikli konular arasına alınmalı, yaygınlaştırılmalı ve etkili biçimde desteklenmelidir. Bu faaliyetlere özel sektörün de katılımı sağlanmalıdır.

**12.** Yerel yönetimlerin imar planı yaparken, jeolojik, hidrolojik ve jeofizik raporları mutlaka dikkate almaları sağlanmalı, sakıncalı yerlerde planlamaya kesinlikle izin verilmemelidir.

**13.** Zaman içerisinde ortaya çıkabilecek yeni ihtiyaçlar, olabilecek değişiklikler sürekli olarak planlara dahil edilmeli ve planlar sürekli olarak güncel tutulmalıdır. Zira gün-

cellliğini kaybetmiş ve geliştirilmemiş bir acil yardım planı, ihtiyaç anında hiç plan yapılmamış olması kadar, olumsuz sonuçlar doğurabilecektir.

**14.** Planlama, bir afet sonrasında karşılaşılabilecek tüm sorunlara çözüm getirmeli ve beklenmeyen olayları en düşük düzeye indirebilmelidir.

**15.** Mevcut imkan ve kaynaklar hakkında doğru bilgiler toplanarak plana aktarılmalıdır. Yanlış veri ve bilgilere dayandırılmış planların uygulamada hiçbir yararı olmayacağı gibi, önemli zararları da olmaktadır.

**16.** Planlarda yönetim, komuta ve kontrol mekanizmalarının ve bilgi akışının nasıl olacağı açıklıkla belirtilmeli ve yönetim karmaşasına neden olunmamalıdır.

**17.** Acil yardım planları, bir yasal görevi yasak savma mantığı ile hazırlanan bir metin değil, hazırlayan makam ve kişilerce gereğine ve yararına inanılan bir belge olarak kabul edilmelidir.

**18.** İzmir ili çevresinde bulunan kıyı yapılarının gelecek yıllarda da sağlıklı hizmet verebilmeleri için mevcut durumları saptanmalı ve bakım ve onarımları düzenli bir şekilde gerçekleştirilmelidir.

## **D.2. Erozyon Kontrolü ve İzmir Sel Derelerinin Islahı**

**1.** Taşkın olan havzalar değişik disiplinlerin katılımı ile belirlenmeli, kamu yararı ön plana alınarak tüm alanlarda erozyon kontrol tedbirlerinin alınması zorunlu kılınmalıdır. Gerekliyse, tarım alanlarında erozyon kontrol tedbirleri bu işte uzman kuruluşlarca gerçekleştirilmeli ve bedeli mal sahiplerinden alınmalıdır. Eğimin tarıma uygun olmadığı yerlerde meyvecilik özendirilmeli, var olan zeytin ağaçları mutlaka ay teraslar yapılmak sureti ile korunmalıdır. Havzalarda yapılmakta olan hayvancılıktan vazgeçilmelidir. Havzadaki tüm ormanlar muhafaza ormanı statüsüne alınmalı, erozyon kontrolü ve ağaçlandırılmış alanlar da aynı şekil-



de muhafaza ormanı olarak değerlendirilmelidir. Muhafaza altına alınacak bu alanlarda bitki örtüsü kendiliğinden gelişerek sahayı kaplayacaktır. Yüzeysel akışın durdurulmasında başarılı olunamayacak yerler belirlendikten sonra bu yerlerde ne yapılabileceği geniş katımlı çalışmalarla sonuçlandırılmalıdır.

**2.** Tüm dere havzalarımızda erozyon kontrol ve taşkından korunma önlemlerinin ilgili kurumlarca alınması sağlanmalıdır.

## **D.3. Altyapı**

**1.** Yapımı uzun yıllar alan İzmir Kanalizasyon projesinin ekonomik ömrünün dolması, aynı zamanda proje bütününde yapılan bazı yanlışlar projenin yeniden ele alınmasını gündeme getirmektedir. Bu nedenle gerek yapılan yanlışları düzeltmek gerek yeni yapılacak çalışmaları organize etmek ve aynı hataları tekrarlamamak için İZSU Genel Müdürlüğü bünyesinde Büyük Kanal Projesini bütün aşamaları ile tam uyumlu şekilde organize edebilecek bir bölüm kurularak İzmir Kanalizasyonu Master Planı hazırlanmalı ve belli aralarla revize edilmelidir.

**2.** Master plan revizyonu ile birlikte o güne kadar İller Bankası tarafından yürütülen proje içine giren İZSU Genel Müdürlüğü öncelikle Sanayi Yan Kolektörü, Çiğli Atıksu Arıtma Tesisi, Çiğli, Naldöken, Bayraklı, Gümrük pompa istasyonlarının ihalelerini gerçekleştirmiş ve müşavir desteği ile bu projeler sorunsuz olarak tamamlanmıştır. Ancak 2000 li yılların başlarından itibaren projenin uygulanmasında ciddi ve telafisi güç yanlış-



lıklar yapılmıştır. Bunları proje geneline ve başlangıç sırasına göre aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz.

a) Projeyi ucuz mal etmek amacıyla, yapılan nüfus hesapları yeniden elden geçirilmiş, özellikle Konak bölgesinin nüfus yoğunluğuna ulaştığı, bundan sonra (2000 yılı) nüfus artışı olmayacağı, Doğu ve Güneydoğu bölgelerinden gelen göçün tersine döndüğü savı ile Güneybatı kolektörlerinin debisini aldığı şebeke yeniden çözdürülmüş ve buna bağlı olarak Güneybatı kolektörünün çapı küçültülmüştür. Çap küçültme amacına hizmet etmesi amacıyla bu çözüm esnasında pıssu şebekesi ayrı sistem olarak düşünülmüştür. Ancak sahil boyunca mevcut şebekenin bağlanması ile birlikte yetersiz kalan kolektörü işlevsel hale getirmek için Üçkuyular, Mithatpaşa ve Karataş'ta üç adet dolu savak inşa edilmiştir. Yine inşaat esnasında bu kesimde, yapılan işin süresi ve yapım şekliyle ilgili hatalar sonucunda Güneybatı kolektörü en çok infiltrasyon alan kolektör durumundadır.

b) Gümrük Pompa İstasyonu ile Dokuz Eylül Meydanı arasındaki basınçlı hat, projede öngörülen 2x1400 mm. betonarme borulu terfi hattı yerine 1x1200 mm. HDPE boru olarak revize edilmiştir. Gümrük Pompa İstasyonuna Konak - Narlıdere arasındaki İzmir'in önemli bir yerleşim alanını oluşturan bölgenin atık suları ile Alsancak bölgesinin atık suları gelmektedir. Pompa istasyonunun kurulu gücü 5 m<sup>3</sup>/sn olmasına rağmen, terfi hattının küçültülmesi sonucu söz konusu debinin yarısından daha az bir atık suyu iletebilir duruma gelmiştir.

b.1) Yedekli olarak çalışması planlanan terfi hattının yedeğinin yapılmaması ile hat tamamen risk altına girmiştir. Bu terfi hattında oluşacak bir arıza sonucunda pompalanamayan (Güneybatı ve Alsancak kolektörlerinin getirdiği) atık sular Gümrük pompa istasyonu tahliyesinden Emir Çakabey askeri limanına (Konak Pier yanı) boşalacaktır. Böyle bir durumda bir çevre felaketinin yaşanması kaçınılmazdır.

b.2) 2x 1400mm. Betonarme borulu terfi hattı için zemin ıslah çalışmaları yapılmış ve boruların tamamı İller Bankasınca İZSU Genel Müdürlüğüne teslim edilmiştir. Böylece sadece kazı ve dolgu ile yapılabilecek terfi hattı imalatı ilave boru maliyeti ile daha pahalıya mal olmuştur.

c) Meles kolektörü hattının master planda öngörülen çapları küçültülerek, güzergahı dere yatağı içerisine alınmıştır. Karabağlar, Buca gibi önemli yerleşim alanlarının atık suyunu taşıyan kolektör hattında, yağışlı dönemlerde, birleşik şebeke uygulanması nedeniyle, hattın kapasitesinden fazla gelen atıksular dere içine akmakta, derenin denizle birleştiği bölgede yaz aylarında bu kirlilikten kaynaklanan kokuya neden olmaktadır. Yine dere yatağı içine yapılan kolektörün muayene bacaları zorunlu olarak kapalı yapıldığından hem muayene bacası olma işlevini yitirmiş hem de kapalı bir ortam yaratılarak anaerobik ayrışmanın ve çok şikâyet edilen kokunun önu açılmıştır. Ayrıca kış aylarında dere yatağının dolu olması nedeni ile kolektöre müdahale şansı kalmamıştır. Benzer problemler İzmir'in çeşitli derelerinde söz konusu olup, yağışlı dönemlerde bu dereler atıksu deşarj kanalı haline dönüşmektedir.

d) Master planda ayrı sistem olarak planlanan kanalizasyon şebekesinin, İzmir'de yağışlı dönemin kısa olması gibi dar bir bakış açısıyla birleşik sistem olarak uygulanması nedeni ile ana ve yan kolektörler aşırı yüklenmiş ve maruz kalmıştır. Bunun neticesi olarak yağışlı dönemlerde denize savaklanan organik atıkların çökmesi sonucu koku problemi oluşmaktadır.

e) Yine aynı gerekçeyle mevcut birleşik sistem kanalizasyon hatları direkt olarak Ana Kuşaklama Kanalı ve Kolektör Hatlarına bağlanmıştır. Bu uygulama sonucunda yağmursularının taşıdığı inorganik malzemelerin (kum- çakıl v.b.) eğimin az olduğu hatlarda birikmesi hatların tıkanmasına ve çok sık temizlenme ihtiyacına yol açmaktadır. Bu da kanalizasyon sisteminin zamanından önce



yıpranması ve ekonomik ömrünün kısılmasına sebep olmaktadır.

f) Kolektörlerin bazı kesimlerinde boru cinsi HDPE olarak seçilmiştir. Bu boruların yeraltı suyunun yüksek olduğu bölgelerde avantajları olduğu kesindir. Ancak Alsancak, Güneybatı ve Meles kolektörlerinde zemin yükü sonucu kesitlerde meydana gelen ovalleşmeleri önlemek için borular sık sık beton muhafaza içine alınmıştır.

g) Bazı kesimlerde yağmur suyu alma ağızlıklarının yetersiz olabileceği düşüncesi ile açık yağmursuyu kanalları inşa edilmiştir. Ancak iç kısımlara gelen yağmur suyunu denize ulaştırmak amacıyla Mustafa Kemal Sahil Bulvarı, Cemal Gürsel Caddesi gibi ana yollarda dikine açık yağmur suyu kanalı yerine borulu sistem kullanılması hem yol geçişlerindeki konforu bozmayacak hem de bakım, işletme kolaylığı yaratacaktır. Kent bütününde uygulanan açık yağmur suyu kanalı olayı o kadar abartılmıştır ki Cumhuriyet Meydanındaki çimenlik alana bile uygulanmıştır.

**3.** Yukarıda anlatılanlardan da görüleceği üzere yapımı uzun yıllar alan İzmir Kanalizasyon projesinin işletme ömrünün aynı uzunlukta olamayacağı aşikâr görünmektedir. Zaten proje ömrünün büyük bir bölümü de dolmuş bulunmaktadır. Bu nedenle gerek yapılan yanlışları düzeltmek gerek yeni yapılacak çalışmalarını organize etmek ve aynı hataları tekrarlamamak amacıyla aşağıda belirtilen çalışmaların yapılmasında yarar olacaktır.

a) İZSU Genel Müdürlüğü bünyesinde Büyük Kanal Projesini a) Proje b) Yapım c) İşletme aşamaları ile tam uyumlu şekilde organize edebilecek bir bölüm kurulmalıdır. Bu bölüm yukarıda belirtilen 3 aşamanın gerçekleşmesini sağlayacak eğitimli ve deneyimli elemanlar ile takviye edilmelidir. Bölüm başkanlığı üst düzeyde olmalı ve yüksek karar verme ve uygulama yetkisi ile donatılmalıdır.

b) Öncelikle yeni yapılacak olan kanalizas-

yon master planı için nazım imar planı, halihazır haritalar ve kadastro paftaları, yeni kurulacak ünite içinde yer alan harita bölümünde sayısal bir ortamda hazır edilmelidir.

c) Bir an önce kanalizasyon master planı hazırlanmalı ve belli aralarla revize edilmelidir.

d) Mevcut sistemde birleşik olarak çalışan yağmursuyu ve kanalizasyon şebekeleri yağmursuyu şebekesi bazında ele alınarak ayrık hale dönüştürülmelidir. Birleşik sistemin yarattığı en büyük ikinci tehlike olan kolektörlerde biriken rüsubatın yarattığı sorunlar böylece daha kolay çözülecektir. Yağmur suyu şebekesinin yapımı sırasında kapalı sistem uygulamasına geçilmelidir. Yapılacak şebekede Bostanlı vb. düz olan yerlerde gerek geçici gerekse de kalıcı pompa istasyonları düşünülerek hem taşkınların hem de gereksiz çap büyütme önüne geçilmelidir.

e) Mevcut sistemdeki infiltrasyon sorununun çözümü için hızla önlem alınmalıdır. Deniz suyu girişinin yüksek olduğu kolektör hatlarında oluşan fazla debi işletme maliyetini arttırdığı gibi artılmış suyun tarımsal kullanımını da tuzluluk nedeniyle imkânsız hale getirmektedir.

f) Gümrük pompa istasyonu ile Dokuz Eylül Meydanı arasındaki terfi hattının yedeklenmesi ivedilikle ele alınmalıdır.

g) Ana ve ikincil kolektörlerin bakımı için ayrı bir birim oluşturulmalı ve tüm terfi merkezlerinin dolu savak ve tahliyeleri elden geçirilmelidir.

h) Dere ıslah projeleri yeniden ele alınarak yapılması gereken kamulaştırma vb. işlemlerin tamamlanması ile istenilen kesitler sağlanmalı ve öngörülen biçimde enkesit uygulamaları yapılmalıdır.

i) Hendek üstüne beton dökülmesi uygulaması yerine, seçilecek uygun dolgu malzemesi ve şartnamesine uygun yapılacak hendek dolguları ile hatlara daha sonra bakım amaçlı yapılacak müdahalede kolaylık sağlanmalıdır.

j) Çiğli Atıksu Arıtma Tesisinde oluşan ve mevcut sahada depolanarak bertaraf edilmeye çalışılan arıtma çamurunun nihai bertarafı ve oluşan koku sorununun giderilmesi için gerekli fizibilite çalışmalarının yapılarak en kısa sürede önlem tesislerinin kurulması sağlanmalıdır.

## E. İzmir'in Enerjisi ve Doğal Kaynakları

### E.1. Jeotermal

1. İzmir jeotermal projelerde öncü ve örnek konumundadır. Türkiye'nin en iyi jeotermal projeleri İzmir'de gerçekleştirilecektir. Ancak bu projelerin dünyadaki ileri uygulamalara göre önemli eksiklikleri vardır. 5686 sayılı Jeotermal Yasası ve Yönetmelik problemleri çözmekte yetersiz kalmaktadır.

2. Jeotermal Yüksek Danışma Kurulu yeniden oluşturularak bu kurul gözetiminde jeotermal projelerin koordinasyonu sağlanabilir. Jeotermal kaynakların bulunduğu yörenin özellik, gereksinim ve kaynağın fiziksel-kimyasal özelliklerine göre projeler İzmir ili strateji planı oluşturulabilir.

3. Jeotermal yatırımların önemli bir kısmı kamu kaynakları ile finanse edilmektedir. Söz konusu projelerin amacı, hedefleri ve bütçesi şeffaf ve izlenebilir olmalıdır. Üniversitelerle jeotermal enerji projeleri konusunda işbirliği yapılmalıdır.

4. Balçova-Narlidere sahasında gerçekleştirilen jeotermal işletme faaliyetleri sonucu zeminde çökme riski vardır. Bu alan için çökme risk analizi ve sismik izleme yapılmalıdır.

5. İzmir, jeotermal enerji kaynaklarının sayısı ve niteliği bakımından Türkiye'nin en zengin illerinden biridir. Seferihisar (Karakoç, Doğanbey, Cumalı ve Tuzla), Balçova-Narlidere, Dikili (Kaynarca, Bademli, Çamur Ilıcaları, Nebiler, Kocaoba), Bergama (Güzelik Ilıcası, Dübek, Paşa Ilıcası), Çeşme (Ilıca, Alaçatı, Şifne), Alağa (Ilıcaburnu, Samurlu, Güzelhisar, Biçer, Helvacı), Çiğli-Menemen (Ulukent), Urla (Gülbağçe), Bayındır (Vardar Ilıcaları), Menderes ve Kemalpaşa gibi



11 merkezde birçok jeotermal kaynağa sahiptir. Türkiye'deki ilk jeotermal sondaj kuyusu MTA tarafından Balçova'da delinmiştir. 40 m derinliğindeki S1 kuyusunda 124°C sıcaklıkta termal su bulunmuştur. Jeotermal enerji 1963 yılında Balçova sahasının keşfedilmesiyle İzmir'in gündemine girmiştir. İzmir, kaynakların kullanımı, sorunların dile getirilmesi ve çözüm önerileri ile öncü konumundadır. İzmir'deki çalışma ve tartışmalar Türkiye'nin diğer yörelerine örnek ve model olmaktadır.

6. Bilinen sahaların geliştirilmesi ve az bilinen sahaların potansiyellerinin ortaya konulması, temiz, yerli, "yenilenebilir" ve üretim planlaması doğru yapılarak "sürdürülebilir" bir "jeotermal enerji" seçeneğinin İzmir'e sunulması açısından zorunludur. İzmir il sınırları içinde yer alan tüm jeotermal kaynakların potansiyellerinin ortaya konulmasına yönelik bir çalışma acilen başlatılmalıdır. 4 yıllık bir süre içerisinde yapılacak ve 6 ila 9.5 milyon dolar arasında bir maliyetle tamamlanacağı tahmin edilen bu çalışma ile İzmir'in tüm jeotermal potansiyelinin ortaya çıkartılması ve kullanıma hazır hale getirilmesi mümkün olacaktır.

### Yapılması gereken işler

1. **Balçova-Narlidere sahası:** Kaynağın politik baskılardan kurtarılması yapılması gereken en önemli iştir. Kaynak bir taraftan aşırı tüketime yönlendirilirken, diğer yandan olası kuyu yerleri imara açılarak fiilen yok edilmiştir. Her iki karar da politikacılar

tarafından alınmıştır. Rezervuarın gelecekte (30-40 yıl sonrasına kadar) nasıl davranış göstereceğini ve nasıl yönetileceğini gösteren çalışmalar yapılması, bu çalışmalara göre yönetilmesi-izlenmesi gerekmektedir.

Isıtma projelerinin temel sorunları sistemlerdeki kötü planlamadan kaynaklanan kozyon ve su kaçaklarıdır. Gelirleri masraflarını karşılamadığından, Belediye, Valilik gibi kamu kurumları aktardıkları kaynaklarla ayakta durabilmektedirler. Bu projelere şimdiye kadar aktarılan kaynakların nelerinde kullanıldığı ve geri dönüşünün olup olmadığı ayrı bir inceleme konusudur. Projelerin başlangıcından itibaren iyi planlanması, fizibilitelerinin iyi yapılması ve ayakta kalabilmeleri için desteğe ihtiyaç duyulacaksa bunun zamanı ve miktarının projelerde yer alması ve durumun tüm kamuya ilan edilmesi, çağdaş, şeffaf ve kamuoyuna saygı duyan yönetimlerin en başta yapması gereken iştir. Fizibilitelerinde 6-7 yılda kendini geri ödemesi öngörülen projelerden hala tek kuruş geri dönmemişse ve üstüne ek kaynak sağlanmadan ayakta durmıyorlarsa ve bu durum açıkça konuşulmuyorsa, yeni projelerin de aynı tuzaklara düşmesi nasıl önlenbilir?

**2. Çeşme jeotermal sahaları:** Çeşme'de İzmir Valiliğine ait bir şirket aracılığı ile 44 km uzunluğunda boru hattı ile birçok otele jeotermal su taşınmaktadır. Alaçatı yöresine 5 km ve Çiftlik bölgesine 8 km'lik sıcak su dağıtım hattı yapılarak bu bölgelerdeki otellere de termal su taşınması planlanmaktadır. Halen 60 otele sıcak su verebilme olanağına sahip olan hattan, 18 otel termal su çekmektedir.

Projenin amacı 20.000 den fazla yatağa sahip olan Çeşme'de turizm etkinliğinin yaz aylarının dışına da yayılmasının sağlanmasıdır. Proje 7-8 yıldır uygulanmasına rağmen arzu edilen amaçlara ulaşılamamıştır. Projenin ana temasında "ortak bir kür merkezi kurulması" ve otellerden kür merkezlerine konukların transferi hedeflenmişti. Kür merkezinin eksikliği projenin hedeflerinden uzaklaşmasına neden olmaktadır.

**3. Dikili Jeotermal sahası:** Kaynarca ve Çamur kaplıcalarının bulunduğu sahada 459 dönüm sera jeotermal su ile ısıtılırken, Dikili Belediyesinin konut ısıtma projesi 2008 başında başlamıştır.

Ayrıca elektrik üretimine dönük bazı çalışmalar olduğu da bilinmektedir. Sahada Dikili Belediyesi ve İzmir Valiliği ve Sera İşletmelerine ait 15 kadar ruhsatlı kuyu çalışmaktadır. Saha MTA adına ruhsatlıdır ve ihale ile satılacağı belirtilmektedir (18.08.2008 MTA açıklaması). Saha fiilen bölünmüş durumdadır. Seraların ticari başarısı nedeniyle, seracılık açısından bir çekim merkezi olmuştur. Seralar çevredeki istihdam sorununa ve sosyal yaşamına önemli katkılar sağlamaktadır. %80 i kadın olmak üzere 500 kişi seralarda çalışmaktadır. Sahanın öncelikle seracılık için tahsis edilmesini sağlayacak ve olası kapasite artışlarında (sera, bölge ısıtma, elektrik) önceden kurulu olan işletmelerin zarar görmesini önleyecek bir işletme modeline gereksinim vardır.

Dikili'de yer alan diğer sahalar (Bademli, Nebiler, Kocaoba) daha düşük sıcaklık ve potansiyele sahip görülmektedir. İşletme aşamasına ulaşılabilmesi için jeolojik, jeofizik ve sondajlı çalışmalar yapılması gerekmektedir.

**4. Bergama Jeotermal sahası:** Düşük sıcaklığa (62°C) sahip sahada Bergama Belediyesi, MTA ve İller Bankası tarafında (belediye adına) kuyular delinmiştir. 2003 yılında başlayan Bergama Belediyesi kentin jeotermal enerji ile ısıtılması için bir proje başlatmıştır.

Planlamada önce saha potansiyelinin belirlenmesi ve ardından potansiyele uygun kapasitede ısıtma yapılması öngörülmüştür. Ancak mali sıkıntılar ve yaklaşan seçimler nedeniyle, hemen 150-200 konutluk örnek bir ısıtma yapılması benimsenmiştir. Örnek ısıtmada başlangıçta büyük sorunlar çıkmış, yeterli jeotermal su bulunamamıştır. Acele ile kazılan bazı kuyulardan arzu edilen miktarda jeotermal akışkan bulunamayınca proje gözden düşmüştür. 2006 ve 2007 yıl-

larında İller Bankası ve MTA tarafından delinen kuyulardan iyi sonuçlar alınmış olmasına rağmen proje önceki başarısızlıklar nedeniyle olduğu yerde kalmıştır. Halen 200 kadar konut jeotermal enerji ile ısıtılmaktadır. Sular altında kalmakta olan Allionai ve Pergamon antik kentleri tıp tarihinde özel öneme sahiptirler. Bergama'nın jeotermal potansiyeli tarihi mirasına uygun projelerle değerlendirilmesi planlanmalıdır.

**5. Seferihisar jeotermal sahası:** İzmir'in en önemli ve en büyük jeotermal alanıdır. Karakoç, Doğanbey, Cumalı ve Tuzla olarak zaman zaman ayrı sahalarmış gibi anılan alanlar Seferihisar jeotermal alanının bir parçasıdır. 1971 yılında MTA'nın başlattığı çalışmalarda 20 gradyan kuyusu ve 10 adet üretim amaçlı kuyu delindi. Sahada 153°C sıcaklık keşfedildi. Saha elektrik üretimi ve ona bağlı sera, termal turizm gibi entegre projeler için uygundur. Saha 2007 yılında İzmir Jeotermal AŞ'ye devredildi. Şirket sahada yeniden sondajlı arama ve geliştirme faaliyetlerine başladı. Proje ve hedefleri konusunda yeterli bir bilgi kamuoyuna açıklanmamıştır.

**6. Çiğli-Menemen-Ulukent sahaları:** Karşıyaka, Çiğli-Menemen arasında Çiğli Organize Sanayi Sitesi içerisinde işletmelere soğuk su temin etmek amacıyla delinen kuyuların bazılarından, 33-35°C sıcaklığında jeotermal sular çıktığı bilinmektedir. Çiğli-Menemen arasında bulunan, Ulukent yakınlarında İzmir Valiliğinin deldirdiği 800 m derinlikli Ulukent-1 kuyusunda 56°C sıcaklık karşılaşılmıştır. Jeokimya verileri 75°C sıcaklık olabileceğini göstermektedir. Bu bölgedeki kaynaklardan yararlanabilmek için daha fazla çalışma yapılarak, kaynağın ortaya çıkartılması gerekmektedir. Henüz kullanılacak bir miktarda kaynak yoktur.

**7. Aliağa jeotermal sahaları:** Aliağa'da jeotermal potansiyel geniş bir alana yayılmıştır. Bunlar: Samurlu-Güzelhisar-Biçer sektörü, Helvacı-Türkeli sektörü ve Ilıcaburnu sektörü olarak birbirinden ayrılabilir. MTA tarafından yapılan çalışmalar, en yüksek sıcaklığın Samurlu- Güzelhisar yöresinde olduğunu

ortaya koymaktadır. Bu sektörde "arama" faaliyetleri ileri aşamalara ulaşmıştır. Alanda, 5 gradyan ve 3 üretim kuyusu MTA tarafından delinmiştir. Derinlikleri 560-1146 m arasında değişen üç kuyudan 89-93°C sıcaklıkta ve 15-45 l/s debide sıcak su üretilebileceği belirtilmektedir. Helvacı-Türkeli sektöründe yapılan 3 gradyan sondajı, Biçer, Samurlu-Güzelhisar yöresine göre daha düşük sıcaklıklar vermiştir. Aliağa Ilıca Burnu'nda yapılan 722 m derinliğindeki kuyuda 61°C sıcaklığa rastlanmıştır. Samurlu- Güzelhisar bölgesindeki alanın MTA tarafından ihale ile devri beklenilmektedir. Bu kaynaklar üzerinde projeler geliştirilebilir. Diğer kaynakların daha ileri aşamalarda araştırılması gerekir.

**8. Urla (Gülbağçe) sahası:** Gülbağçe'de İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü (İYTE) kampus alanında bulunan kaynaklar için, İYTE tarafından MTA'ya 2001 ve 2002 yılında bedeli karşılığı jeofizik ve jeolojik çalışmalar yaptırıldıktan sonra 4 adet arama kuyusu deldirilmiştir. Bu kuyulardan bir tanesinde 33°C sıcaklığında su üretilmektedir. İYTE bu alanda termal havuz inşasına başlamıştır.

**9. Bayındır, Menderes-İlkipınar ve Kemalpaşa-Torbali sahaları:** yakınlarında bulunan sahalarda yeterli çalışma yapılmamıştır. Sahalarda yeni jeolojik, jeofizik ve sondajlı çalışmalar yapılması gerekir. Bu bölgelerde 62°C'ye ulaşan sıcaklıkta kaynaklar bulunmaktadır.

## E.2. Güneş Enerjisi

1. Dünya elektrik enerjisi üretiminin % 40'ı kömürden, % 20'si doğal gazdan, %7'si petrolden, %15'i nükleer enerjiden, %16'sı hidrolik enerjiden %2'si de diğer yenilenebilir enerji kaynaklarından (rüzgar, jeotermal, güneş vb.) karşılanmaktadır [5]. Yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelmesi insanoğlunun geleceği açısından yaşamsal bir zorunluluk halini almaktadır. Çünkü fosil kaynaklar çevre ve insan sağlığı açısından büyük olumsuzluklar yaratan sera gazlarının açığa çıkmasına sebebiyet vermektedirler. Bu nedenle, Avrupa Birliği (AB) 2008-2012

yılları arasında sera gazı salınımlarının 1990 yılı seviyesine göre %8 azaltılması konusunda bağlayıcı kararlar almışlardır. Bu oran 336 milyon ton CO2 gazına karşılık gelmektedir. Bu nedenle AB 2010 yılında genel enerji tüketiminin %12'sinin yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılamaya çalışmaktadır. Bu hedefe ulaşabilmek için elektrik enerjisi üretiminin içinde yenilenebilir enerji kaynakları oranının %22'ye çıkarılması öngörülmektedir

**2.** İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2006–2017 dönemi stratejik planında, "artan enerji ihtiyacı ve yükselen enerji maliyetleri, çevre kirliliği ve alternatif enerji kaynaklarının yeterince değerlendirilememesi" birer tehdit, buna karşın kentin "yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar, güneş, jeotermal, doğal gaz vs.) bakımından zengin olması" ise bir fırsat olarak değerlendirilmektedir. Hedeflerin sadece jeotermal enerji ile sınırlı kalmayıp çeşitlendirilmesi ve Avrupa Birliği'nin 2010 yılı hedeflerini gözeterek bir yaklaşımla yeniden gözden geçirilmesi gerektiği açıktır. İzmir kenti, altyapısı, olanakları, üniversitelerindeki bilgi birikimi ve gelişmiş sanayisi ile sürdürülebilir kalkınma modeline geçiş için önemli bir potansiyeli içinde barındırmaktadır.

**3.** Güneş enerjisinin enerji gereksinmelerimize dönüşüm teknolojilerinin geliştirilebilmesi küresel ısınma sorunlarına çözüm getirebildiği gibi, çevre, ekonomi ve enerjinin sosyal düzeyde eşit paylaşım sorunlarını da çözebilecektir.

**4.** Güneş enerjisinin toplayıcılarda çalışma akışkanlarını bina ısıtılmasında kullanılabilecek sıcaklıklara ulaştırabilmesi kullanım potansiyelini artırmaktadır. Günümüzde sıcak su ısıtma yanında güneş enerjisinin yoğun kullanıldığı ve değişik isimlerle anılan "güneş evleri", "sıfır enerjili bina", "yeşil evler" örnekleri çok sayıda gerçekleştirilmiştir. Bazı illerimizde yerel yönetimler, kamu ve üniversite girişimleriyle, proje destekleriyle gerçekleştirilen örnek başarılı uygulamalar gerçekleştirilmiştir. İzmir ilinde bu uygulamaların artırılmasına ve örnek uygulamaların özellikle Kültürpark v.b. ortamlarda

gerçekleştirilerek halkın bilinçlendirilmesine katkıda bulunulması gerekir.

**5.** Unutulmamalıdır ki güneş enerjili ısıtma ve soğutma uygulamaları gerçekleştirilen yapıların aynı zamanda çok iyi yalıtılmış binalar olması gerekir. Sistemleri hibrit sistemler olarak tasarlamak, mevcut sistemlerle güneş enerjisi sistemlerini çok iyi koordine ederek kullanan projeler gerçekleştirmek, konfordan ödün vermeden "enerji etkin" binalar oluşturabilmek olanaklıdır. Bu binalarda enerji yönetimi açısından en uygun iklimlendirme sistemi seçildiği gibi, güneş enerjisi, serbest soğutma v.b. tasarruf uygulamaları ile birlikte başarılı çözümler gerçekleştirilebilmektedir.

**6.** Kentimizin güneş enerjisi potansiyeli olarak uygun değerlere sahip olup, güneş enerjili değişik uygulamaların gerçekleştirilmesine uygundur.

**7.** Ülkemizin büyük bir bölümü gerek güneş ışınımı ve gerekse güneşlenme süreleri yönünden çok uygun değerlere sahiptir. Devlet Meteoroloji İşleri ve Elektrik İşleri Etüt İdaresi tarafından gerçekleştirilen ölçüm ve değerlendirmelerde de bu potansiyel belirlenmiştir. Özellikle EİE tarafından hazırlanan GEPA (Güneş Enerjisi Potansiyeli Atlası) tüm il ve ilçelerimizin bu potansiyellerini ayrıntılı göstermektedir.

#### **E.4. Rüzgar Enerjisi**

**1.** Türkiye rüzgar kaynaklarının dağılımını belirten Türkiye Rüzgar Enerjisi Potansiyeli Atlası REPA'ya göre, rüzgardan elektrik üretebilecek yerler içinde İzmir potansiyeli en yüksek olan illerin başında gelmektedir. 2007 yılı içinde EPDK'ya en fazla rüzgar santrali yatırım talebinin İzmir için yapılmış olması bunun sonucudur. Talep edilen toplam 752 yatırımın 113 tanesi İzmir ili sınırları içerisinde. Çeşme, Karaburun, Aliağa ve Bergama ilçeleri bu taleplerin en yoğunlaştığı yerlerdir.

**2.** Rüzgar santrallerinin yatırımlarındaki ortalama türbin maliyeti 900-1100 € /kW'dır. Bu da tüm yatırım %100 olarak düşünüldü-





ğünde; türbin, temel ve yol inşası, santral içi elektrik işleri, şebeke bağlantısı ve finansman pay yüzdeleri, sırasıyla, %78, %6, %5, %6, %4 değerlerine karşılık gelmektedir.

**3.** Türkiye’de mevcut durumda türbin kanadı ve kule imalatı yapılmaktadır. Türbinin jeneratör kısmının imalatı konusunda da gelişmeler yaşanmaktadır. Türkiye genel anlamda bir rüzgar türbininin %85’ini yerli kaynaklardan üretecek seviyededir. Sadece %15’lik bir ithalat, özellikle bazı elektronik ve kontrol elemanları için, gereklidir. Sadece İzmir iline kurulacak rüzgar santrallerindeki türbin maliyetlerinin toplamı yaklaşık 14 milyar € dur. Sadece Ege ve Marmara Bölgelerimize kurulacak rüzgar santralleri dikkate alındığında ise, bu rakam 35 milyar €’ya çıkmaktadır. Bir rüzgar santralinin yapımında, ayrıca bu rakamların yaklaşık %20’si oranında yan sanayi yatırımı da söz konusu olmaktadır.

**4.** Rüzgar türbini imalatı ile rüzgar santrallerinin kurulup işletilmesi teknoloji transferine açık bir alandır. Bu alan ayrıca istihdam anlamında da büyük bir fırsattır. Bu sektör yan sanayiye de büyük oranda iş imkanı yaratmaktadır.. Bu alanda yapılacak yatırımlar ile türbin bileşenlerinin tamamının yerli olarak üretilmesi ve Türkiye’ye özgü türbin teknolojisinin geliştirilmesi sağlanmalıdır. Enerjide dışa bağımlılığımızı azaltacak bu çalışmalar ve çabalar göstermektedir ki, İzmir Türkiye’nin rüzgar enerjisi üretim merkezi olmaya aday en önemli ilidir. Gaziemir Serbest Bölgesi’nde, Atatürk Organize Sanayi Bölgesi’nde mevcutlara ilaveten yeni ku-

rulacak türbin, türbin kanadı ve kule üretecek fabrikalar ile rüzgar çiftliklerinin bakımını yapan şirketlerin kurulması özendirilme-lidir.

### **E.3. Enerji ve Telekomünikasyon Alt Yapıları**

**1.** Altyapı planlamalarında orta ve uzun vadede öngörüler ile büyük kapasiteli güzergahlar yapılmalı, meslek odaları ile bilgi alışverişinin sürekliliği sağlanmalı, enerji, telekomünikasyon, su-kanalizasyon vb. konularında sorumlu kurum ve şirketler ile bir araya gelinerek planlar oluşturulmalıdır.

**2.** Baz istasyonları ile ilgili planlar meslek odalarından görüş ve onay alınarak tesis edilmeli, halk sağlığını ve güvenliğini tehlikeye sokacak yapılaşmalardan kaçınılmalıdır. Anten kirliliğinin önüne geçilemek amacıyla Ortak Anten-TV, Radyo ve kablo-TV Yönetmeliği düzenlenmeli ve bu mevzuata uygun bir şekilde tesisler yapılmalıdır. İlçe ve mahallelerde iletişim planları yapılarak bu konularda halkı bilgilendirmeye yönelik toplantılar (ÇED benzeri) yapılması sağlanmalıdır.

### **F. KENTLEŞME SÜRECİNDE TARIM;**

#### **F.1. Tarım**

**1.** Sağlıklı bir çevrede yaşam hakkı en temel insan haklarından birisidir. Bu Türkiye Cumhuriyeti Anayasamızla da güvence altına alınmıştır.

**2.** 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu da Belediyelere bu anlamda görev yüklemiştir. Yasanın yürürlüğe girmesi ile birlikte İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde kalan alanların %80’e yakın bir kısmı tarım alanı olmuştur.

**3.** Kanununun 7. maddesi i, r ve j bentleri ile belediyelere tarım alanlarının korunması, su havzalarının korunması ve sağlıklı su temini, gıda işletmeleri ile ilgili ruhsatlandırma ve denetim görevlerini vermiştir. Sanayi tesisleri, organize sanayi bölgeleri, turizm tesisleri, imarlaşma gibi nedenlerle tarım alanla-



rimız sürekli daralmakta, tarımsal üretim dışına çıkmakta ve kullanılamaz hale gelmektedir.

**4.** Dünyada yaşanan açlık sorunları, dünya gıda fiyatlarındaki artışlar küresel ısınma ve iklim değişiklikleri, toprak ve su kaynaklarına daha iyi sahip çıkılması ve sürdürülebilir yaşamdan yana politikaların yaşama geçirilmesini zorunlu kılmaktadır. İzmir Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyeleri ve özel idareleri tarım alanlarının ve su havzalarının korunmasına özel bir önem vermemelidir.

**5.** 5403 Sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanma Kanunu hükümlerine uygun olarak tarım topraklarının sınıflandırılması yapılmalı ve arazi kullanım planları bir an önce yapılmalıdır. Tarım alanlarına rant gözlüğü ile bakılmamalı bu alanlarda uygulanacak yapılaşmalara izin verilmemelidir.

**6.** Mutlak tarım arazisi ve doğal sit alanı olan İnciraltı bölgesi ranta teslim olmamalı ve mevcut yapısı korunmalıdır. Bu bölgenin Turizm bölgesi ilan edilmesi ve

Çamlı Baraj havzası içerisinde kalan bölgede her türlü yeraltı ve yerüstü sanayi faaliyetlerine izin verilmemeli ve Çamlı Barajının yapımı önündeki, tüm engeller kaldırılmalıdır.

Küçük Menderes, Bakırçay, Gediz Havzaları sanayi ve tarımsal kaynaklı kirleticilerden korunmalı, sanayi tesislerinin atık sularını arıtmadan deşarj etmeleri önlenmelidir.

**7.** Tarımda basınçlı sulama sistemlerinin yaygınlaştırılması, çiftçinin bilgiyle buluşturulması gibi çalışmalarla tarımsal kullanımındaki %10'luk tasarruf sanayideki kullanımını %50, içme ve kullanma suyundaki kullanımını %100 arttırmakta ve sulanamayan tarım alanlarımızın sulanmasını sağlamaktadır. Kullanılabilir su miktarının % 70'inin tarımda kullanıldığı düşünüldüğünde bunun ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle basınçlı sulama sistemleri desteklenmelidir.

**8.** Son günlerde gittikçe tartışılır olan Balık Üretim Çiftlikleri özellikle Yarımada sahille-

rindeki yoğunluktan kurtarılmalı ve açığa çıkarılması sağlanmalı ve sektörü tümden reddeden yaklaşımlardan kaçınılarak bilimsel temelde çözümlere gidilmelidir.

## F.2. Gıda Güvenliği

**1.** Gıda güvenliği; "Gıdalarda olabilecek fiziksel, kimyasal, biyolojik ve her türlü zararların bertaraf edilmesi için alınan tedbirler bütünü"dür. Gıda Güvenliği kavramı, sürdürülebilirliği de kapsayan bir süreçtir. Bu tanımlama dikkate alındığında gıda güvenliği sürecinin bileşenlerini Endüstri, Tüketici ve Devlet oluşturmaktadır.

**2.** 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu (10.07.2004), 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu (22.02.2005) ve 5393 sayılı Belediye Kanunu (03.07.2005) gibi kanunlarla yerel idarelere verilen görevler çerçevesinde gıda işyerlerinin de dahil olduğu gayri sıhhi müessese ve sıhhi müessese kapsamındaki işyeri açma ve çalışma ruhsatı il özel idaresi ve ilgili yerel yönetimlerce düzenlenme ve denetleme yetkisi verilmiştir. Belediyeler gıda güvenliği ile ilgili hizmetlerin gerektirdiği görevleri yapmak üzere;

a. Gıda güvenliği ve izlenebilirliği hizmetlerini yürütecek birimi içeren yeni bir yapılanma gerçekleştirilmelidir.

b. Bu birimlerde konusunda yüksek öğrenim görmüş, yeterli sayıda deneyimli teknik elemanın istihdamı sağlanmalıdır.

c. Kaynakların verimli kullanılması için; kontrol hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde, gıda güvenliği konusunda yetkili idareler koordinasyon içinde çalışmalıdır.

**TMMOB  
İZMİR İL KOORDİNASYON KURULU  
ŞUBAT 2009**

Doğasıyla, Kültürüyle,  
Çağdaş, Planlı, Sağlıklı, Güvenli Bir İzmir İçin

# Görüş ve Öneriler

## TMMOB İZMİR İL KOORDİNASYON KURULU

- TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Gemi Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Gıda Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Harita Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB İç Mimarlar Odası İzmir Şubesi
- TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Jeofizik Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Kimya Mühendisleri Odası Ege Bölge Başkanlığı
- TMMOB Maden Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Meteoroloji Mühendisleri Odası İzmir Temsilciliği
- TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Orman Mühendisleri Odası Ege Bölge Başkanlığı
- TMMOB Peyzaj Mimarları Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Tekstil Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
- TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi