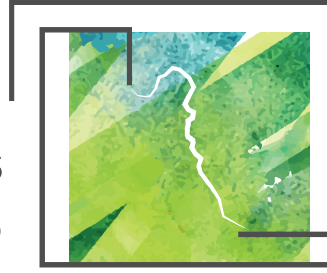


“KENTSEL VE EKOLOJİK OMURGA OLARAK MELES ÇAYI ULUSAL KENTSEL TASARIM FIKIR PROJESİ YARIŞMASI”
75869

M E L E S
A R C H I P E L A G O





Başlarken...

İzmir kentinin dünyaya entegrasyonunda en önemli iki kapısı niteliğindeki İzmir Alsancak Limanı ile İzmir Adnan Menderes Havalimanı arasında doğal bir kent omurgası niteliğiyle konumlanan “Meles Çayı” proje alanı “Deniz” ile “Orman”ı “Mavi ile Yeşili” birbirine bağlayan bir ekolojik omurga potansiyelini taşımaktadır.

“Birbirine yakın coğrafi bölgelerdeki habitatları ekolojik olarak birbirine bağlayan, türlerin geçişine imkan sağlayan, doğal veya yapay olarak belirlenmiş bağlantı alanları” olarak tarif edilen **"Ekolojik Omurga"**, birbiri ile yakın ama kopuk kalmış veya parçalanmış doğal habitatlar arasında türlerin, organizmaların hareketini sağlayan alanlar olarak da görülmektedir. 2000’li yıllar itibariyle programı şekillenen İzmir Kenti planlama sürecinin bir parçası olduğu görülen “Meles Çayı” planlama bölgesi, proje kapsamında İzmir Körfez kıyılarını birbirine bağlayan ve “erişilebilir kamusal kıyı sürekliliği” hedefli “İzmirdeniz” projesinin tamamlanmasının ardından bir sonraki aşama olarak “kıyı ile iç kesimleri” birbirine bağlayacak olan, ekolojik omurga özelliğinin yanı sıra ana yaya aksı ve ana bisiklet aksı ulaşım türlerini de içinde barındıran, İzmir Kentinin **ana kamusal omurgalardan** biri olarak düşünülmüştür.

“Meles Çayı Ekolojik Omurgası” üzerinden yapılan bu proje çalışması kapsamında müdahale ve etkileşim alanları açısından kavramsal bir yaklaşım olarak takımda **“archipelago”** fikri ve kent adacıkları metaforu olarak karşımıza çıkmıştır.

"Katalizör", "kataliz" ve "katalist" kavramlarının proje özelinde yorumlanması ile İzmir’in insanı- İzmir’in ağacı- İzmir’in toprağı- İzmir’in kedisi- İzmir’in denizi gibi tüm organik bedenleri inorganik nesnelerle beraber düşünmeyi mümkün kılmış ve dört ana tema üzerinden bağlamsal veriler beden ilişkileri ve aidiyet üzerinden sorgulanmıştır. **“Eko- Doğa Adası”, “Eko- Alternatif Üretim Adası”, “Eko- Tarih Adası” ve “Eko_Çağdaş Sanat Adası”** olarak tarif edilen dört tema alanı bulundukları "yer" ve çeperleri ile mevcuttaki etkileşimleri bağlamsal veriler ışığında tartışılarak **"etken-edilgen temas"** alanları belirlenmiş ve bu durum kentsel katalizör denilen yapıya yansıtılmıştır.

İçindekiler

1. Kavramsal Yaklaşım	5
1.1. Kentsel Model Önerisi	
1.2. Kentsel Katalizör	
1.3. Etken- Edilgen Bağlamlar	
2. Tasarım Girdisi Proje ve Uygulamalar	9
2.1. “İzmir Bisiklet ve Yaya Eylem Planı” ve “Uluslararası Eurovelo Bisiklet Rotaları” Entegrasyonu	
2.2. “URBAN Green-UP”	
2.3. “Ekolojik Takımda”larda “Yerel Üretici Pazarları”	
2.4. Bayındır Çiçek Üreticileri Tarımsal Kalkınma Kooperatifi ve Bademler Köyü Tarımsal Kalkınma Kooperatifi Entegrasyonu	
2.5. İZKA- Kadim Kültür ve Üretim Havzaları Destek Programı	
2.6. “Orman İzmir” Projesinin bir parçası olarak Meles Çayı	
3. Mavi- Yeşil Omurga İzmir Kenti İlişkisi	12
3.1. Ulaşım Bağlantıları ve Müdahale Biçimleri	
3.1.1. Karayolu Bağlantısı	
3.1.2. Havayolu ve Denizyolu Bağlantıları	
3.1.3. Raylı Hatları Bağlantıları	
3.1.4. Bisiklet Yolu Bağlantıları	
3.2. Doğal Değerler, Çevresel Etkiler ve Müdahale Biçimleri	
3.2.1. Delta Alanının Uygun Bitki Türleri Kullanımı ile Doğal Arıtma Alanına Dönüştürülmesi	
3.2.2. Sümerbank Rezerv Alanlarından Birinin Sıfır Atık Merkezi Olarak Kullanılması	
3.2.3. Yağmur Suyu Hasadı İle Ekolojik Alan Ve Meles Çayının Desteklenmesi	
3.2.4. Karayolları Negatif Etkisinin Azaltılması	
3.2.5. Kentsel Dönüşüm Alanlarında Atık Yönetimi	
3.3. Peyzaj Kararları ve Müdahale Biçimleri	
4. Mavi- Yeşil Omurga Odak Noktalarının HECRAS Paket Programı ile Taşkın Analizi	26
4.1. Önceki Çalışmalar	
4.2. Modelleme Çalışmaları	
4.3. HECRAS Modeli ve Analiz Çalışmaları	
4.4. Sonuçlar	
4.3. Eko- Tarih Adası	
4.3.1. Eko- Tarih Adası Müdahale Biçimi	
4.3.2. Eko- Tarih Adası Vaziyet Planı	
4.4. Eko- Çağdaş Sanat Adası	
4.4.1. Eko- Çağdaş Sanat Adası Müdahale Biçimi	
4.4.2. Eko- Çağdaş Sanat Adası Vaziyet Planı	
5. Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası Takımadası	32
5.1. Eko- Doğa Adası	
5.1.1. Eko- Doğa Adası Müdahale Biçimi	
5.1.2. Eko- Doğa Adası Vaziyet Planı	
5.2. Eko- Alternatif Üretim Adası	
5.2.1. Eko- Alternatif Üretim Adası Müdahale Biçimi	
5.2.2. Eko- Alternatif Üretim Adası Vaziyet Planı	
5.3. Eko- Tarih Adası	
5.3.1. Eko- Tarih Adası Müdahale Biçimi	
5.3.2. Eko- Tarih Adası Vaziyet Planı	
5.4. Eko- Çağdaş Sanat Adası	
5.4.1. Eko- Çağdaş Sanat Adası Müdahale Biçimi	
5.4.2. Eko- Çağdaş Sanat Adası Vaziyet Planı	

1. Kavramsal Yaklaşım

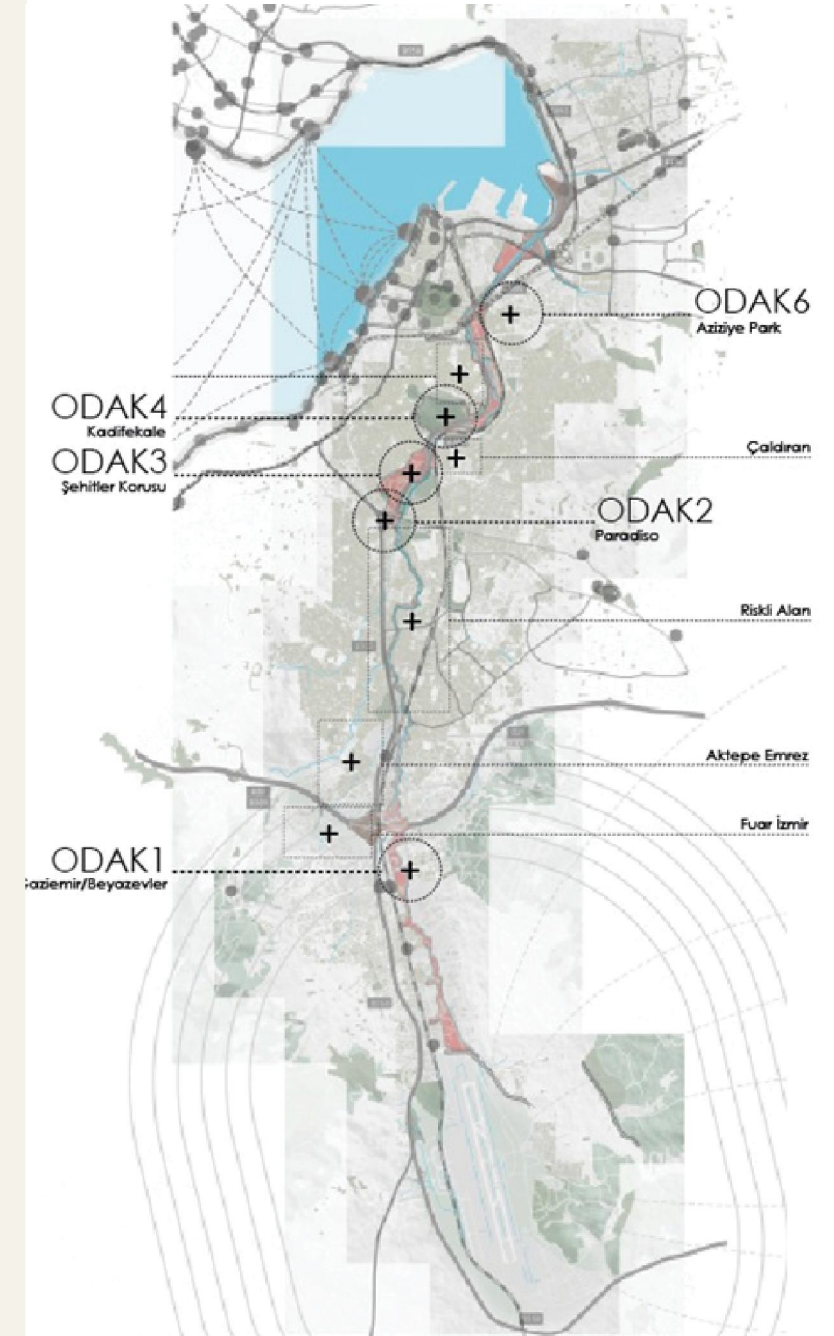
1.1. Kentsel Model Önerisi

"Archipelago" yani takımada, denizdeki bir grup ada anlamına gelir. Bu anlam mekansal bir yaklaşım üzerinden tanımlanmak istendiğinde bir metafor olarak kenti oluşturan öğelerin kent adaları olarak parçalanmasını ifade edebilir. Bu kent adacıkları kent yapısını oluşturan farklılıkları temsil edebileceği gibi kendi içinde bütünlük sağlayan ancak diğer adacıklar ile temas halinde olan bir alanlar bileşkesini de temsil edebilmektedir. Bu projede ise bahsi geçen kentsel ayrışma ortak bir zeminde yani İzmir'de karşımıza çıkmaktadır. Böylece bu kentsel parçalanmış alanlar adaları temsil ediyorsa bulundukları deniz İzmir'i temsil etmektedir. "Meles Çayı Ekolojik Omurgası" üzerinden yapılan bu çalışma için müdahale ve etkileşim alanları düşünüldüğünde ise tüm bu odaklar kenti bir kompozisyon olarak görmeye yol açmaktadır. Dolayısıyla meles çayı ile temas halinde olan her türlü odak çay hattının oluşturduğu omurga ilişkisi üzerinden kavramsal bir yaklaşım olarak kentin diğer adaları ile ilişkilenen bir takımada_"archipelago" şeklinde algılanmaktadır.

1970'lerde bir kentsel yaklaşım olarak ortaya çıkan bu yaklaşımın güncel yorumu ise bu adacıkların bir araya gelişlerindeki heterojen yapı üzerinden okunmaktadır. Çünkü kentsel adalet mantığı bu adacıkların kendi içlerinde üretilen dinamikleri kentin tüm aktörlerinin deneyimine açık hale getirmelidir.

Buradan yola çıkarak proje yaklaşımında takımadalar olarak tanımlanan odaklar meles çayı aracılığı ile ilişkilerini birbirine bağlanmaktadır. Müdahale alanındaki odakların birer kent adacığı olarak tanımlanması mümkündür. Ancak bahsi geçen meles omurgası üzerindeki odaklar kentsel veriler üzerinden incelendiğinde temas alanlarının analizi dört ayrı temada toplanmaktadır. Bu içerikler odak alanların yakın ve uzak ölçekteki ilişkileri üzerinden belirlenmektedir. Fikir projesi kitabında alt başlıklarda detayları verilecek olan bu dört tema doğa, alternatif üretim, tarih ve çağdaş sanat içeriklerine sahiptir. Dolayısıyla meles omurgası üzerinde dört ayrı kentsel ada oluşmuştur. Bu adalar ilişkili olduğu veriler doğrultusunda kendi dinamiklerini üretmektedirler.

Tüm alanın ortak değeri ise alandaki ekolojik öğelerdir. Bu öğelerin baskın rolü gözetilerek oluşturulan kurguda meles omurgası üzerindeki bağlantı kentsel katalizör olarak tanımlanan bir yapısal omurga ile sağlanmaktadır. İnsan aktivitelerini bünyesinde toplayan bu katalizör İzmir'in oluşturucu öğeleri gözetilerek tasarlanmıştır. Ayrıca bu omurgada baskın öğe olarak görülen ekolojik ortamın maksimum düzeyde meydana çıkarılması istenildiğinden bu ortamlara yüklenen aktiviteler çoğunlukla dar kesitli ve topoğrafya üzerinden kesit ilişkilerini biçimlendiren bir mantıkta kurgulanmaktadır.



[ARCHIPELAGO]

"cities within the cities"
kentler içindeki kentler, kent parçaları



Archizoom's No Stop City

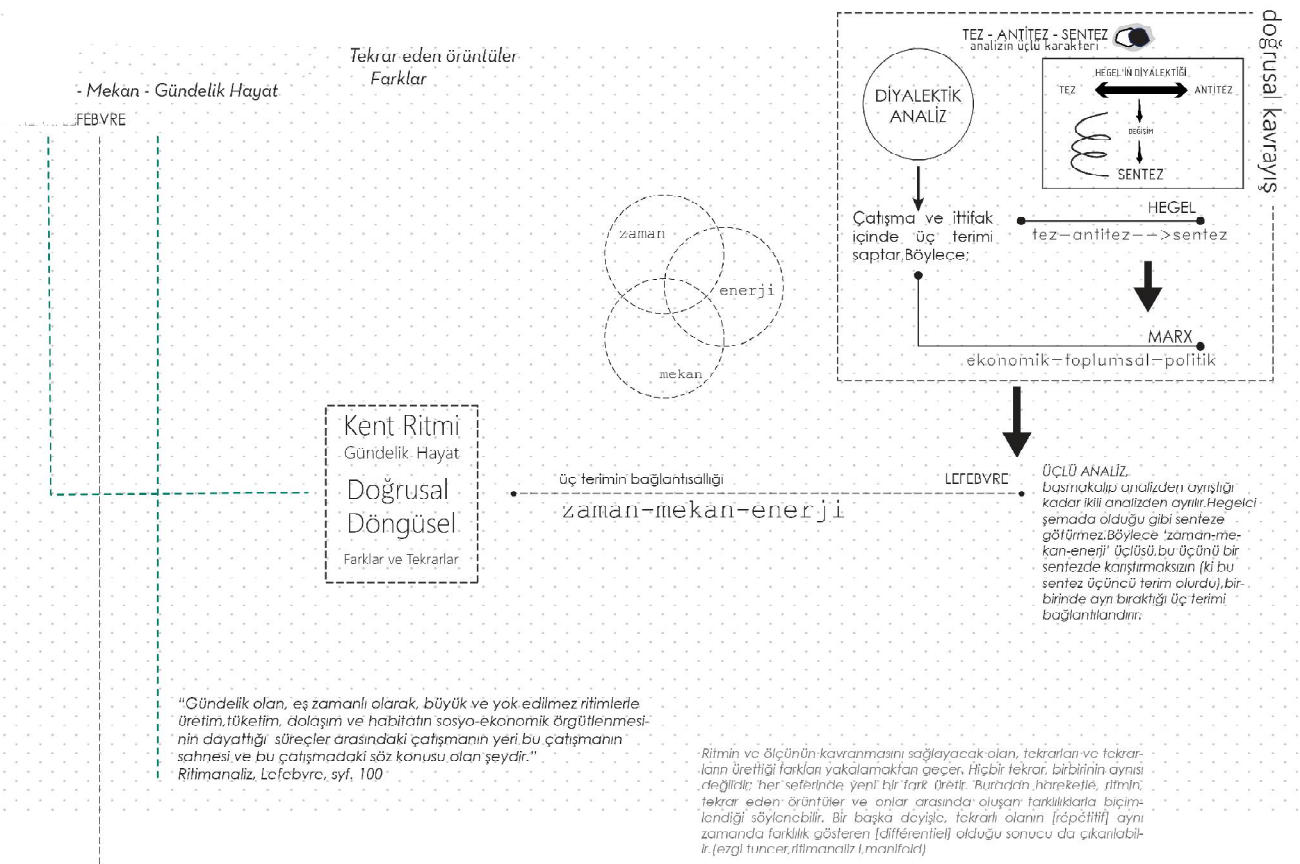
büyük ölçekli artifaktlardan oluşur; bir bakımdan da, her adanın sınırlarını açığa çıkartarak onun formunu/anlamını güçlendirmek.

bireylere seçim şansı sunan
kentsel parçalar

Aurelli
non-unifying vision
birleştirici olmayan görüş

kendi ideolojisini
kendi sınırları içinde
öneren bir mimari.

küresel uzlaşma
rüyasının karşısında



1.2. Kentsel Katalizör

“Archipelago”yu oluşturan ilişkilerin öncelikle katalist (Katalist:.....>>> İZMİR_Lİ_LİK) olarak tanımlanan İzmirli'nin karşılaşmalarına olanak sağlayan kataliz (Kataliz:.....>>> Projenin deneyimlenme biçimleri) etkisini üretmesi beklenmektedir. Bu ikilinin etkileşim ortamı ise kentsel katalizör (Katalizör:.....>>>Projenin fiziki biçimlenişi) olarak tanımlanan fiziki örgütlenmedir.

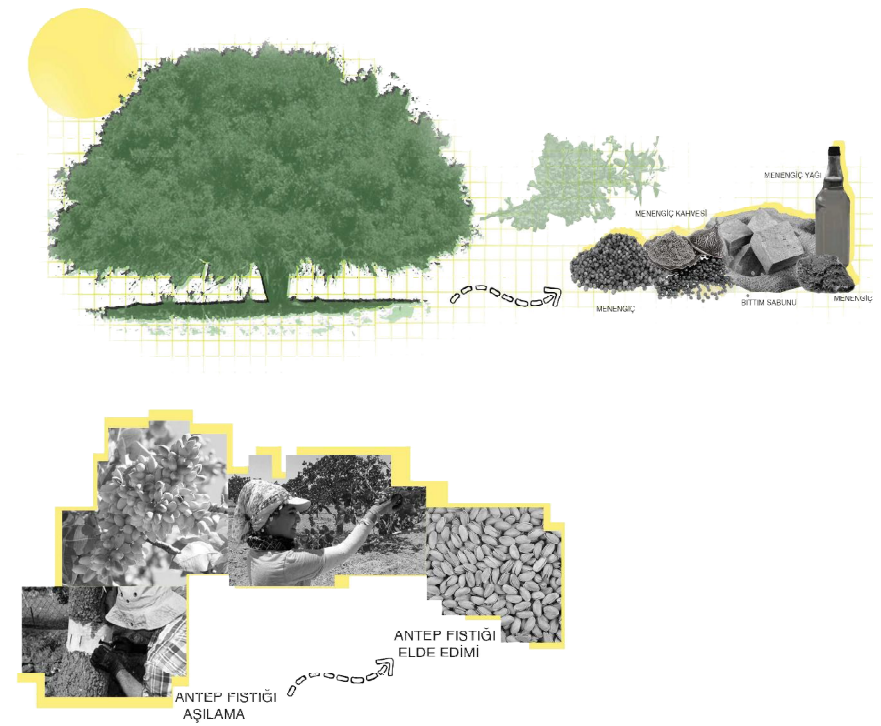
Kataliz, katalist olarak adlandırılan ve tepkime boyunca hiç değişmeyen bir madde tarafından gerçekleştirilen tepkimedeki hız değişimini temsil eder. Burada katalist bu alanları deneyimleyen İzmirli'dir! İzmirli kataliz etkisini "kentsel katalizör" olarak adlandırılan "takımadalarda" yani meles ekolojik Omurgasının müdahale zemini olan dokuz odakta bulmaktadır.

Kataliz bilinen tüm yaşam formları için çok önemlidir; çünkü çoğu zaman kataliz, katalistlerin karşılaşmalarından doğan etkilerle deneyimi zenginleştirici bir rol oynamaktadır. Bu etkiler kentsel katalizörün olanaklarını devingen bir hale dönüştürebilir. Bahsi geçen deneyim alanlarında katalistin yani İzmirli'nin rolü birincildir. Ancak İzmirli müdahil olmadığı durumlarda bile kentsel katalizörün kendi varlığının üreteceği bir ortam bulunmaktadır. Bu ortamı sağlayan ve kapsayıcı olan öge ise doğadır(meles çayı,menengiç ağaçları,çitlembik ağaçları,... çiçeği böceği vs).

Katalist olarak İzmirli bu ortamı deneyimlemese ya da sadece gözlemci kalsa bile doğa aracılığı ile bu ortamlar farklılaşmalar yaşayabilir. Dolayısıyla İzmirliyi tamamlayan ana öge doğa olarak görülmelidir. İzmirlilik profili bu durumda insan bedenine bir atıf olduğu kadar bu ortamı sağlayan diğer tüm bedenler üzerinden tanımlanmalıdır. Böylece İzmir'in insanı İzmir'in ağacı İzmir'in toprağı İzmir'in kedisi İzmir'in denizi gibi tüm organik bedenleri inorganik nesnelerle beraber düşünmek mümkündür. Tasarımın ana kavramsal yaklaşımı burada belirlemektedir. Bu durum dört ana tema üzerinden bağlamsal veriler beden ilişkileri ve aidiyet üzerinden sorgulanmaktadır. Böylece İzmir kentinin oluşturucu değerlerini kendi içinde ayıran fakat bütüncül olarak bir araya gelişleriyle besleyen bir ilişkiler düzeneği şeklinde kurgulamak projenin ana hedefi olmaktadır.



Katalizör :.....>>> Projenin Fiziki Biçimlenişi
Kataliz :.....>>> Projenin Deneyimlenme Biçimleri
Katalist :.....>>> İZMİR_Lİ_LİK



1.3. Etken - Edilgen Bağlamlar

Beden ve mekan arasındaki ilişki her zaman devingen bir etkileşim üretmektedir. Bu devingenliği tetikleyen durum bazen bedenin hareketi bazen de mekanın örgütlenme biçimi olmaktadır. Kent üzerinden bu ilişkiye bakıldığında bedenin yaşamsal süreci ve kentlerin oluşum süreçleri arasındaki farklılaşma bağlamsal olarak birini diğerine baskın kılabilmektedir. Anadolu coğrafyasında bedenin dahil olduğu ya da içine doğduğu kentler farklı dönemsel mekan örgütlenmelerinin yan yana veya üst üste geldiği katmanların bir araya gelmesi ile oluşmaktadır. Bu durumda beden edilgen pozisyonda kalır. Bu edilgenlik kentin sunduğu yapısal, ekonomik ve sosyo kültürel çevre ile bedeni etki altına alarak aidiyet hissini sağlayabilir. Ancak günümüz küresel dinamiklerinde olduğu gibi bazen insan eylemleri de kenti hızlıca kendi isteklerine göre şekillendirebilmektedir. Bu iki durum arasındaki farklılık aradaki süreçte ortaya çıkar. Bir yere ait olmanın ürettiği aidiyet hissi insan eliyle hızlıca üretilmiş alanlarda çoğunlukla gözlemlenmemektedir. Çünkü tarihsel süreçlere tanıklık etmiş ve böyle şekillenmiş bir kent dokusu kapsayıcıdır. Farklı dönemlere tanıklık etmiş İzmir'in İzmirlilik algısı ise burada belirlemektedir. İzmir'in köklü bir tarihsel geçmişi bulunmaktadır. Bunun ürettiği ilişkiler gündelik yaşam pratiklerine de yansımaktadır. Ancak kentin ölçeğindeki niceliksel gelişme bu ilişkileri negatif yönde etkiler haldedir. Sıkışmış kent dokusu ile periferindeki doğal zenginlik birbirinden ayrışmakta ya da birbirine evrilmektedir. Ancak sağlıklı bir kent yaşantısı bu durumların bir aradalığında mümkündür. Mevcut yapıllı çevrenin oluşumu ise İzmir'e özgü bağlamsal verilerden çok ekonomik ya da demografik veriler ışığında şekillenmiş ve bedeni niteliksiz bir **edilgen** pozisyonuna sokmuştur. Proje kapsamında bu durum tersine çevrilerek İzmir'in bağlamsal verileri ışığında tartışılmaktadır. Böylece dört ana temanın etken ve edilgen temasları kent- sel katalizör denilen yapıya yansımaktadır. Birinci temada doğa etken roldedir ve **"Eko_Doğa Adası"** olarak tanımlanmaktadır. Henüz kent-kır arakesitinde görülen Beyazevler bölgesi bu etken üzerinden değerlendirilmiş ve buradaki kentsel katalizör müdahale içeriği buna göre oluşturulmuştur. İkinci temanın bulunduğu alan ise çevre yerleşimlerin gündelik hayat pratikleri kendi içlerinde zengin olsa da niteliksiz bir yapı stokuna sahip ve ekonomik olarak sorunlu bir bölgedir. Ayrıca yeşil alan ilişkileri neredeyse yok gibidir. Bu durumda alanın kentsel katalizörü pozisyonundaki **"Eko_Alternatif Üretim Adası"** etken rolü üstlenmekte ve çevre dokuyu dönüştürecek etkileşimleri üretmektedir. Üçüncü tema alanı ise kentin farklı noktalarında gözlemlenen tarih katmanlarını yine alan içerisindeki Kadifekale aralığıyla baskın bir bağlamsal veri olarak görmektedir. Dolayısıyla yapılan katalizör müdahale bu tarih katmanlarının etken rolü üzerinden **"Eko_Tarih Adası"** olarak şekillenmektedir. Temas noktaları ya da program içerikleri buna göre oluşmuştur. Dördüncü tema olan **"Eko_Çağdaş Sanat Adası"** ise hem etken hem de edilgen pozisyonadadır Çünkü alanı çevreleyen imgesel öğeler ve bağlantı noktaları ile etkileşim sağlanan diğer imgeler kentin önemli odaklarıdır. Bu odakların her biri etken bir rol üstlenmektedir. Ancak çağdaşlık ve sanat bileşeninin Meles omurgası aracılığı ile buraya yüklenmesi alandaki diğer imgesel değerleri edilgen pozisyona sokar. Böylece bağlamsal verilerinetken kendi dinamikleri üzerinden edilgen bir kentsel katalizör önerilmektedir.

2.Tasarım Girdisi Proje ve Uygulamalar

Öneri projenin İzmir Kentinin deniz ve hava limanlarını birbirine bağlaması, kentin kıyısı ile iç kesimlerinin entegrasyonunu sağlaması, omurga üzerinde yaratılan dört ana takımada grubu ile Meles Çayı çevresi ve kent ile sosyal, ekonomik ve mekansal bağı kurması ana yaklaşımları ile birlikte mevcutta İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir Kalkınma Ajansı vb. kurum ve kuruluşların projelendirdiği, planladığı ya da uyguladığı mevcut çalışmalar ile de kurgusal birlikte-lik düşünülmüştür.

2.1. “İzmir Bisiklet ve Yaya Eylem Planı” ve “Uluslararası Eurovelo Bisiklet Rotaları” Entegrasyonu

İzmir’de bisikletin bir ‘ulaşım aracı’ olarak kullanılmasını hedefiyle hazırlanan “İzmir Bisiklet ve Yaya Eylem Planı”nda hedef olarak konulan “bisikletle her yere güvenli ulaşım” sloganı ışığında İzmir Büyükşehir Belediyesi, Kasım 2019’da Avrupa Bisiklet Rotası Ağı’na (EuroVelo) dahil edilmesiyle Bergama ve Efes antik kentlerini birbirine bağlayan 500 kilometre uzunluğundaki bisiklet rotası, proje alanı kapsamında değerlendirilerek proje alanının uluslararası bisiklet kullanıcıları için bir çekim merkezi olacağı düşünülmüştür.

Tüm omurga boyunca devam eden bisiklet yolu düşüncesi ve projede yer alan “takımada”ların bulunduğu alanlarda “**bilgilendirme ve paylaşımlı bisiklet istasyon noktaları**”, “**güvenli park alanları**”, “**bisiklet altyapı üniteleri**” şeklindeki kentsel fonksiyonlar ile uluslararası deniz ve hava limanı entegrasyonu dahilinde “**kent içi toplu ulaşım ile entegrasyon durakları**”na yönelik “**strüktür**” biçiminde kent içi ulaşımaya yönelik olumlu etki ve kent turizmüne de katkısı planlanmıştır.

2.2. “URBAN Green-UP” Projesi Uygulama Sahaları

Birliği’nin Ufuk 2020 programı kapsamında desteklenen bir proje olan URBAN Green-UP projesi, kent planlarının geliştirilmesi, uygulanması ve tekrarlanması hedefiyle Avrupa ve Avrupa dışından bir grup partner kent ile birlikte iklim değişikliği etkilerinin azaltılması, hava kalitesinin iyileştirilmesi, su yönetiminin geliştirilmesi ve aynı zamanda yenilikçi doğa esaslı çözümler yoluyla kentlerin sürdürülebilirliğini arttırmayı amaçlamaktadır.

“İzmir Bisiklet ve Yaya Eylem Planı” ile birlikte önemli bir kent içi bisiklet rotası olacak olan proje alanının sırf bu uygulamayla bile kent içi karbon emisyonlarının düşürülmesinde büyük olmasına rağmen aynı zamanda başta Meles Çayı yakın çevresindekiler olmak üzere tüm İzmirliiler için bir farkındalık oluşturmak ve çevre bilincini arttırmak için; özellikle “**Eko- Alternatif Üretim Adası**” bölgesinde; kentliyi doğrudan dahil ederek ve yerel mahallelilerin aktif katılımını sağlayarak “**üretim atölyeleri**” “**yerel ürün satış birimleri**” **strüktürü** düşünülmüştür.

Aynı zamanda Kadifekale ve Kültürpark’ta yer alan “Üretici Pazarı” uygulamalarının genişletilerek URBAN Green-UP projesiyle entegrasyonu sonucunda oluşturulacak yeni konseptli “Alternatif Ürün Pazarı” kentsel kullanımlarının “**Eko- Doğa Adası**” ve “**Eko- Alternatif Üretim Adası**”nda da oluşturulması suretiyle hem proje alanının kullanılabilirliği arttırılırken hem de yenilikçi doğa esaslı çözümlerin halka aktarılmasının yolu geliştirilecektir.

2.3. “Ekolojik Omurga Takımadasında Yerel Üretici Pazarları”

Geleneksel yöntemlerle İzmir’in köylerinde üretilmiş doğal ürünlerin satışının yapıldığı, hem bölge üreticisinin doğrudan tüketiciyle buluşmasını sağlayan, hem de kırsal kent dayanışmasına önemli katkılar sağlayan Kadifekale’de “Pagos Üretici Pazarı” ve Kültürpark’taki “Kültürpark Üretici Pazarları” yanında Meles Çayı proje alanı bütününde ekolojik omurgasına uygun kullanım fonksiyonu olduğu belirlenerek, “**Eko- Doğa Adası**” ve “**Eko- Alternatif Üretim Adası**”nda da “**Kalıcı Açık Pazar Platformları**” **strüktürü** oluşturulması düşünülmüştür.

2.4. Bayındır Çiçek Üreticileri Tarımsal Kalkınma Kooperatifi ve Bademler Köyü Tarımsal Kalkınma Kooperatifi Entegrasyonu

Bayındır Çiçek Üreticileri Tarımsal Kalkınma Kooperatifi (BAYÇİKOOP) ve Bademler Köyü Tarımsal Kalkınma Kooperatifi (BADEMLERKOOP) gibi “çiçek üreticiliği”, “çiçek satışı”, “kadınların yerel ekonomilere katkıları” gibi konularda İzmir’in yerel potansiyellerinin Meles Çayı proje alanı kapsamında özellikle **“Eko- Doğa Adası”** olarak düşünülen bölge başta olmak üzere **“Eko- Alternatif Üretim Adası”**nda da **“yerel çiçek satış noktaları- stantları”** ve **“yerel tohum satış noktaları-stantları”** strüktürü şeklinde düşünülmüştür.

2.5. İZKA- Kadim Kültür ve Üretim Havzaları Destek Programı

Bakırçay ve Küçük Menderes havzaları başta olmak üzere kıyı alanlarının ağırlıkta olduğu kırsal bölgede geleneksel üretim metotları ile üretim yapan üreticilerin desteklenmesi, üretim metotlarının çevreye duyarlı uygulamalara dönüştürülmesi, kültürel değerlerin korunması ve üretimlerden daha yüksek katma değer elde edilerek bölgenin gelir düzeyinin iyileştirilmesi hedeflen program kapsamında doğrudan küçük üreticilerin desteklenmesi ve alternatif destek modellerinin uygulanması düşünüldüğü gözlenmiş ve Meles Çayı proje alanı kapsamında **“Eko- Alternatif Üretim Adası”** bölgesinde üretilen bu ürünlerin **“tanıtımı- sergilenmesi- eğitimi- satışı”** gibi ölçeklerine yönelik, **açık- yarı açık ve kapalı mekanlar, “sergilenmesi- eğitimi- satışı strüktürü”** tasarlanmıştır.

2.6. “Orman İzmir” Projesinin bir parçası olarak Meles Çayı

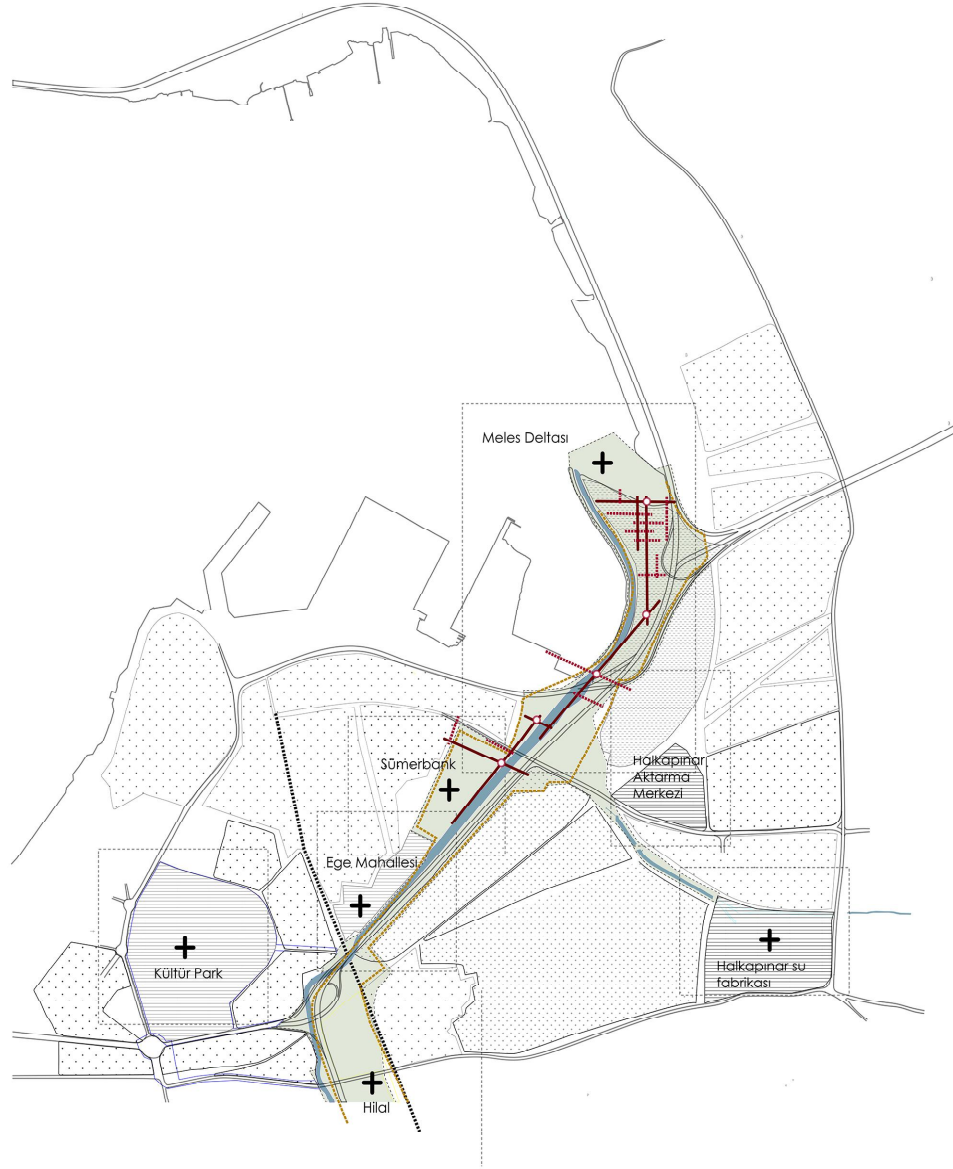
İzmir’in yerleşim alanlarının çeperindeki ormanlar ve diğer tüm yaşam alanlarıyla uyumlu bir şehir olması için “Orman Restorasyonu”, “Yaşayan parklar” ve “Yeşil Alan Omurgaları” başlıkları altın üç ana alanda faaliyetleri içeren 2019 yılında başlayan proje, Meles Çayı proje alanı ile özellikle “Yeşil Alan Omurgası” başlığı üzerinde entegrasyonu düşünülmüştür.

“İzmir’in tüm park alanlarının yeşil omurgasalar aracılığıyla birbirleriyle ve nihayetinde şehrin doğal alanlarıyla bağlanması” şeklinde özetlenen proje alt başlığı ile özellikle proje alanının doğal örtüsünün en üst düzeyde korunmasının planlandığı, **“Eko- Doğa Adası”, “Eko- Alternatif Üretim Adası”, “Eko- Tarih Adası” ve “Eko- Çağdaş Sanat Adası”nın** tamamında **doğal ağaç ve bitki türlerinin** kullanılması planlanmıştır. **“Eko- Doğa Adası”** çeperindeki Beyaz Evler bölgesinde **“kent içi park alanları”**, Serbest Bölge ve Yeni Fuar alanı bölgesinde **“özel park alanları”** ile **yeşil akslar** yaratılması üzerinden İzmir Güney Kent Ormanları ile bağlantısı düşünülmüştür. **“Eko- Alternatif Üretim Adası”** bölgesinde yerel bitki örtüsü olan makilik alanların çoğaltılarak **“Seyir Terasları”**, ile bu bölgenin doğal bitki örtüsü özelliklerinin keşfedilmesi, **“Eko- Alternatif Üretim Adası”** çeperinde **“kent içi park alanları”** ile ekolojik Omurgası entegrasyonun sağlanması ve **“Eko- Çağdaş Sanat Adası”** ile “sulak alan doğal bitki türleri”nin öne çıkarılması hedeflenmiştir.

Yeşil Altyapı Stratejisinin; “sulak alan ekolojik parkı” konseptiyle başlayıp, kent içi park alanları ve doğal makilik alanlar ile devam edip son olarak da kırsal bölgede kent ormanı ile entegrasyonun sağlanması şeklinde yeşil bir omurgadan oluşması hedeflenmiştir.

ODAK 8-9

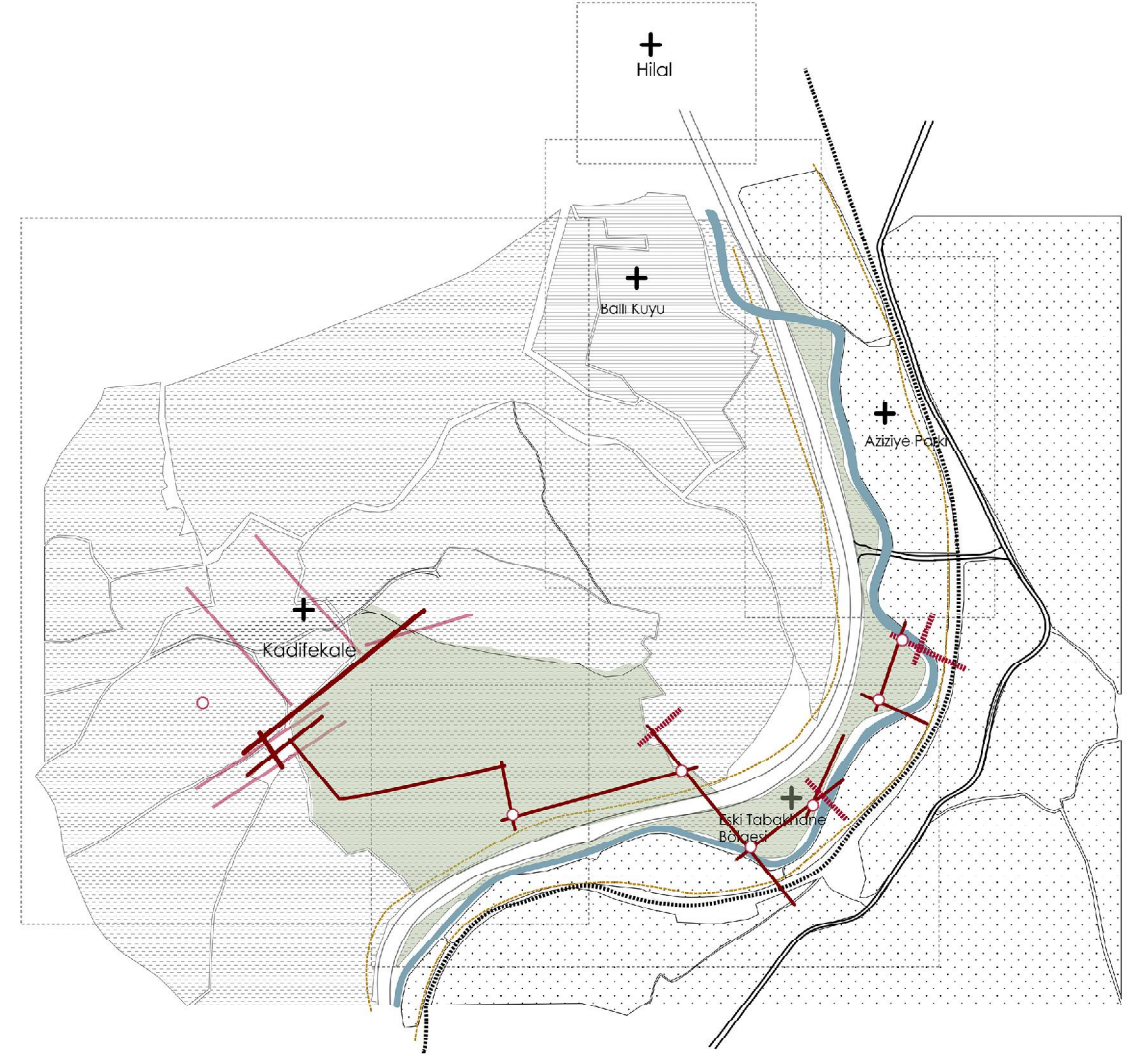
Sümerbank- Meles Deltası



- + Bölgesel Sınırlar/ Kentsel Adalar
- Düğüm Noktaları
- öneri zemin
- - - - - kılcal bağlantılar

ODAK 4-5-6-7

Kadifekale
Eski Tabakhane Bölgesi
Aziziye Parkı
Hilal



- + Bölgesel Sınırlar/ Kentsel Adalar
- Düğüm Noktaları
- gündelik hayat sınırları
- öneri zemin
- - - - - kılcal bağlantılar

3. Mavi- Yeşil Omurga İzmir Kenti İlişkisi

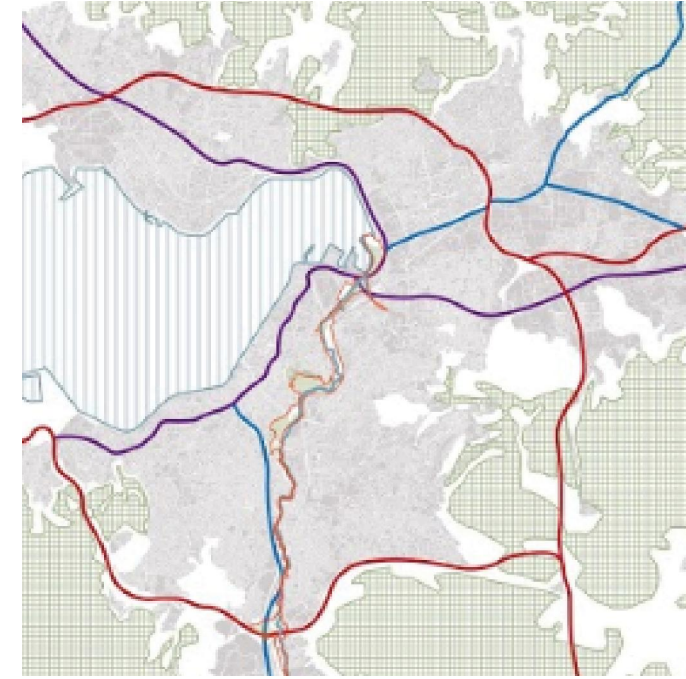
Öneri proje kapsamında, Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası'nın İzmir Kentinin "İzmirdeniz" projesinin devamı niteliğinde bir proje olarak kurgulanmıştır. "İzmirdeyiz" projesi ile planlanan ve kısmen uygulanması tamamlanan, Mavişehir-İnciraltı Kent Ormanı arasındaki 40km'lik kıyı şeridini kamusal kullanıma yönelik birbirine bağlayan projede **"İzmirliilerin denizle ilişkisi güçlendirmek"** hedefi doğrultusunda kent kıyısında marinalar, iskeleler ve yelken kulüpleri gibi deniz programlarının yanı sıra ana meydan ve meydancıklar, park alanları, gezinti ve bisiklet yolları ve kamusal sanat ve peyzaj elemanları ile yüklü yoğun kamusal programlar örgütlenmiştir.

Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurga projesi ile; **"İzmirliilerin denizle ilişkisi güçlendirmek"** hedefinin bir parçası olarak kent içi ile kıyıları birbirine bağlayacak ana yaya ve bisiklet akslarını içinde barındıracak, kentin kıyıdan uzak iç kesimlerini kıyıyla buluşturduğu gibi kıyı kesimlerini de İzmir kenti içlerinde var olan **"tarih", "doğa", "sanat", "zanaat" ve "yerel sosyal- ekonomik- mekansal zenginliklerini, mavi (Melse çayı Rehabilasyonu ile akar bir çay haline getirmek) ve yeşil (Meles Çayı ekosistemi içinde doğal bitki örtüsünün yeniden canlandırılarak) bir ekolojik rota eşliğinde kentli ile buluşturmak hedeflenmektedir.** Dolayısıyla Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası, "İzmirdeniz" projesinin planladığı 40km'lik kamusal kıyı devamlılığının kent içi ile entegrasyonunu sağlayan yeni bir kamusal kullanım biçimini tarif etmektedir.

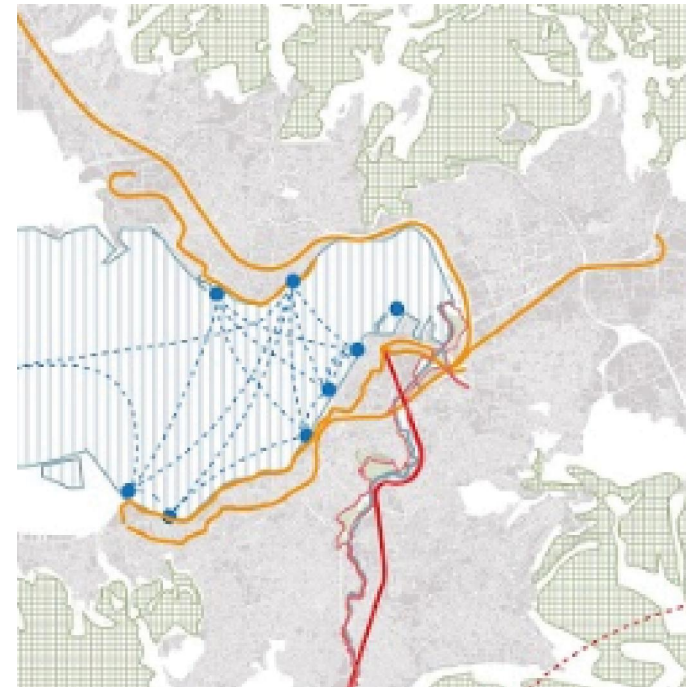
3.1. Ulaşım Bağlantıları ve Müdahale Biçimleri

3.1.1. Karayolu Bağlantısı

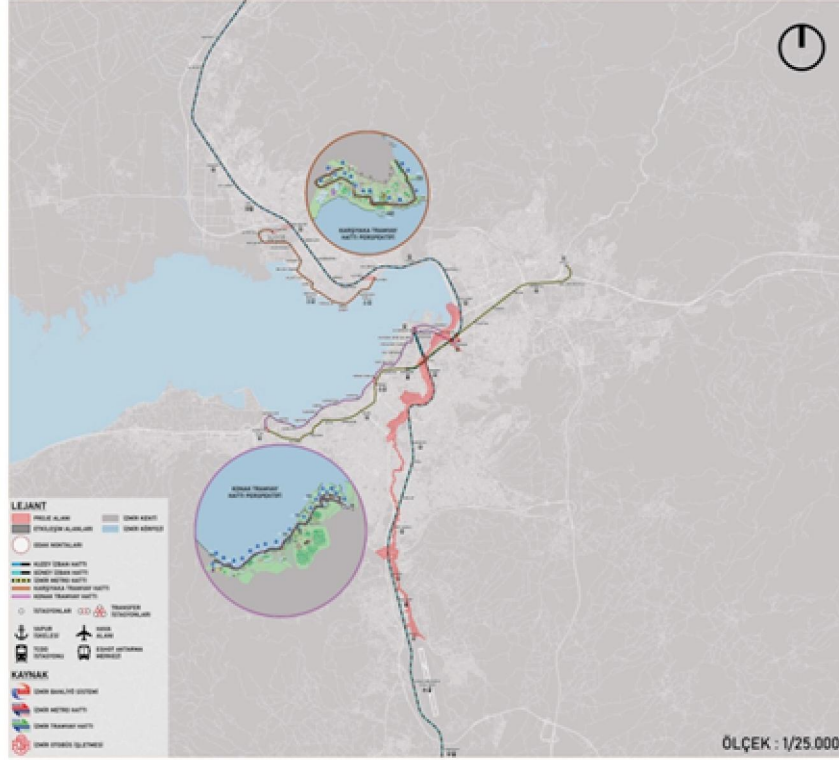
Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası proje alanı İzmir kenti bütününde çok çeşitli karayolu bağlantılarına sahip konumdadır. Öncelikle proje alanı boyunca neredeyse beraber devam eden **"D-300 Doğu- Batı Ana Otoyolu"**nun proje alanı ile ilişkisi çok yönlü olarak proje kapsamında değerlendirilmiştir. İki boyutlu olarak düşünülmesi beklenen karayolu- proje alanı ilişkisi özellikle doğal eşik olan vadi nitelikli eğimin kendini gösterdiği **"Eko- Alternatif Üretim Adası", "Eko- Tarih Adası"** bölgelerinde ve yapay eşik niteliğindeki viyadükler ve kavşaklar olarak öne çıkan **"Eko- Doğa Adası"** ve **"Eko- Sanat Adası"** bölgelerinde üç boyutlu olarak ele alınarak öneri zemin ve kesit tasarımları üç boyutlu mevcut kurgu içerisinde değerlendirilmiştir.



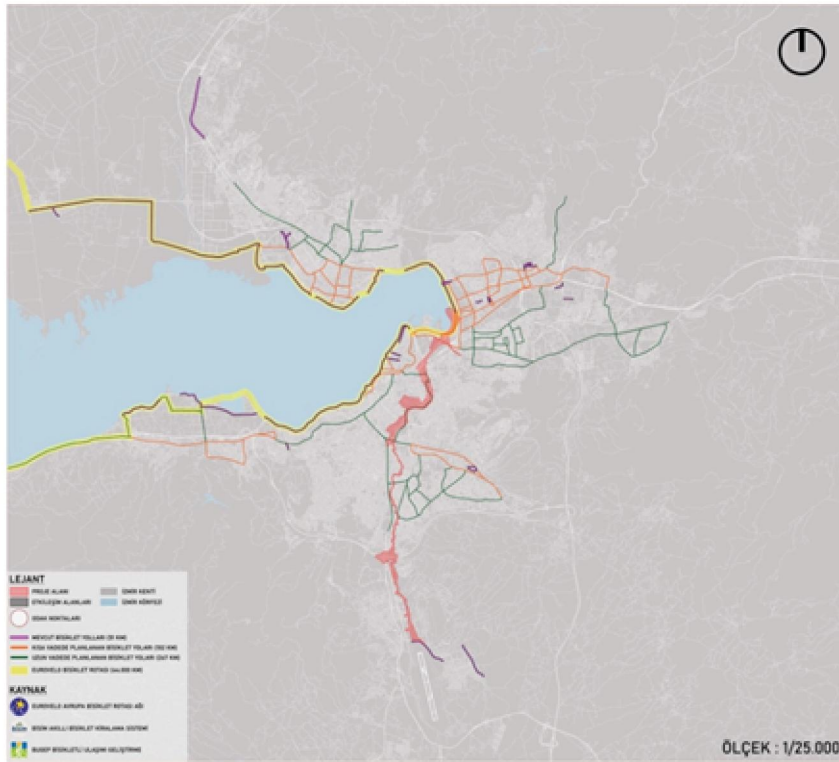
Meles Çayı Mavi Yeşil Omurgası İzmir Karayolu Bağlantıları



Meles Çayı Mavi Yeşil Omurgası İzmir Denizyolu ve Havayolu Bağlantıları



Meles Çayı Mavi Yeşil Omurgası İzmir Raylı Hatları Bağlantıları



Meles Çayı Mavi Yeşil Omurgası İzmir Bisiklet Yolları Bağlantıları
3.1.3. Raylı Hatları Bağlantıları

Proje alanını boyunca birlikte devam eden **“D-300 Doğu- Batı Ana Otoyolu”**yla beraber, proje alanını bir noktada kesen **“030 İzmir- Çevre Otoyolu”** ve birden çok noktada kesen **2. Ve 3. Kademe şehir içi yolları** bağlantıları erişilebilirlik açısından olumlu bir yön olarak değerlendirilirken, aynı zamanda yarattığı kenar ve sınır etkileri açısından da oluşturduğu olumsuz etkinin azaltılması açısından proje genelinde tekrarlanan strüktürönemli bir mimari bileşen olarak kurgulanmıştır. Aynı zamanda Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası'nın kendisinin ana yaya ve ana bisiklet omurgası olarak planlaması ve alan genelinde yayılan kamusal boşlukların “seyir terasları” “yerel ürün satış noktaları” vb. kullanımların yukarıda bahsedilen kenar ve sınır etkisinin azaltılmasında etkin bir rol oynayacağı düşünülmüştür.

3.1.2. Havayolu ve Denizyolu Bağlantıları

Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası projesinin çıkış noktasını oluşturan, proje alanının Adnan Menderes Havalimanı ve İzmir Alsancak Deniz Limanı arasında olma durumu, projenin sadece kent içi- kıyı bağlantısını sağlayacak ana yaya omurgası olmasının çok ötesinde uluslararası boyutlarıyla, İzmir Kentinin dünyaya açılan en önemli iki kapsının projeye dahil olmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu kapsamda, **“Uluslararası Eurovelo Bisiklet Rotaları”**, **“Orman İzmir” projesi kapsamında “Uluslararası Europark Kriterlerine Uygun Park Alanları Tasarımı” ve “Urban Green-UP”** projeleri gibi uluslararası projelerin proje alanına entegrasyonu ile Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgasının “uluslararası turizm alanı” haline getirilmesi söz konusu olacaktır.

Adnan Menderes Havalimanı'nın mevcutta da önemli bir uluslararası havalimanı olmasının yanında İzmir Alsancak Deniz Limanı'nın mevcuttaki yoğun kullanılan yük limanı kısmının taşınarak gelecekte bu bölgenin Kruvaziyer Liman olarak kullanılma potansiyeli proje alanının bu bölgeyle ilişkisinin kuvvetlendirilmesinde önemli bir bileşen olmuştur. Bu kapsamda, **“Eko- Doğa Adası”nın** Adnan Menderes Havalimanı ile bağlantısı ve **“Eko- Çağdaş Sanat Adası”nın** İzmir Alsancak Deniz Limanı ile bağlantısı zemin örgütlenmeleri ve kentsel fonksiyon çeşitlikleri şeklinde proje kapsamında değerlendirilmiştir.

Ayrıca **“Eko- Alternatif Üretim Adası”**, **“Eko- Tarih Adası”** bölgelerinin de İzmir kent içi deniz yolunun önemli iskeleleri niteliğindeki **“Konak iskelesi”**, **“Pasaport İskelesi” ve “Alsancak İskelesi”**ne yakın olması kent ölçeğinde toplu taşıma entegrasyonu açısından da olumlu bir argümandır.

Proje alanını boyunca birlikte devam eden “D-300 Doğu- Batı Ana Otoyolu”yla beraber, proje alanını bir noktada kesen “030 İzmir- Çevre Otoyolu” ve birden çok nokta Anadolu’nun çeşitli merkezlerini İzmir’e bağlayan demiryolu hattının ilk istasyonu Basmane Garı’dır. Basmane Gar Binası ve Alsancak Gar Binası gibi demiryolu tesisleri proje alanının yakın çeperleri içindedir. Bu istasyonlar aynı zamanda kentin güneyde Cumaovası’ndan- kuzeyde Menemen’e kadar gerçekleştirilen banliyö ulaşımı açısından önem taşımaktadır. Proje alanı Hilal istasyonunda bu hatlar ile bağlanmaktadır.

İzmir Kenti bütününde “İzmirdeniz” projesi ile birlikte 40 Km’lik kıyı şeridi boyunca tramvay hatları entegre edilmiştir. Kuzeyden güneye, Mavişehir- Alaybey Tersanesi, Alaybey Tershanesi- Alsancak Limanı, Alsancak Limanı- Konak İskelesi ve Konak İskelesi- Üçkuyular İskelesi tramvay hatları planlanmış ve Alaybey Tershanesi- Alsancak Limanı haricindekiler tamamlanmıştır.

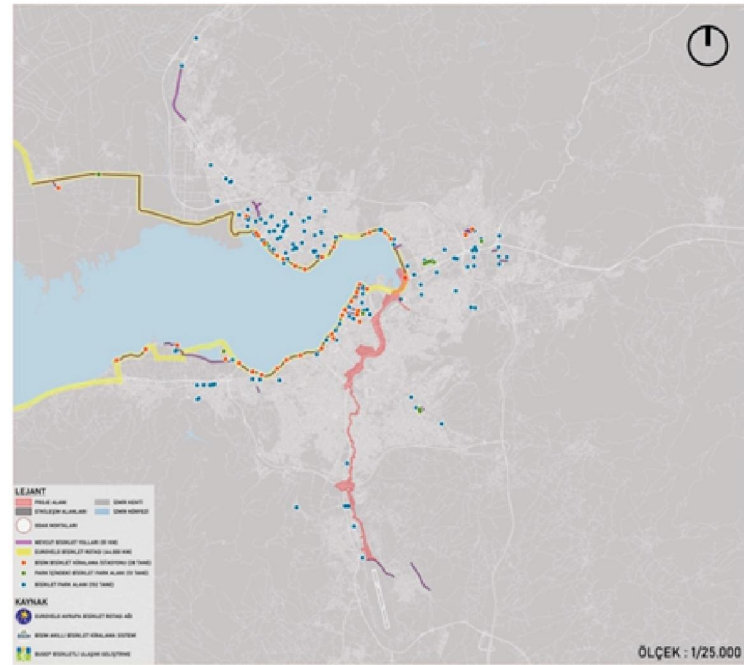
Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası projesi neredeyse proje alanı boyunca **“Güney İzban Hattı”** ile birlikte bulunmaktadır. Ayrıca, “Eko- Çağdaş Sanat Adası”nın güney kısmında “İzmir Metro Hattı” ile **“Eko- Çağdaş Sanat Adası”nın** kuzey kısmında mevcut **“Konak Tramvay Hattı”** ve projelendirilen **“(Alaybey Tershanesi- Alsancak Limanı arası) Tramvay Hattı”** proje alanını kesmektedir.

Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası projesinin kent içi ana yaya ve ana bisiklet aksı olarak düşünülmesi, raylı hatlarıyla entegrasyonu açısından önemli transfer noktalarının alan içinde düşünülmesini beraberinde getirmiştir.

3.1.4. Bisiklet Yolu Bağlantıları

İzmir Kenti bisiklet yolu açısından şanslı kentlerden biri konumundadır. Eurovela Bisiklet Rotası’na dahil olan kent aynı zamanda, 51km bisiklet yoluna mevcut- ta sahip olan, kısa vadede 102 km, uzun vade de 247km bisiklet yolu planlamasını yapmış durumdadır.

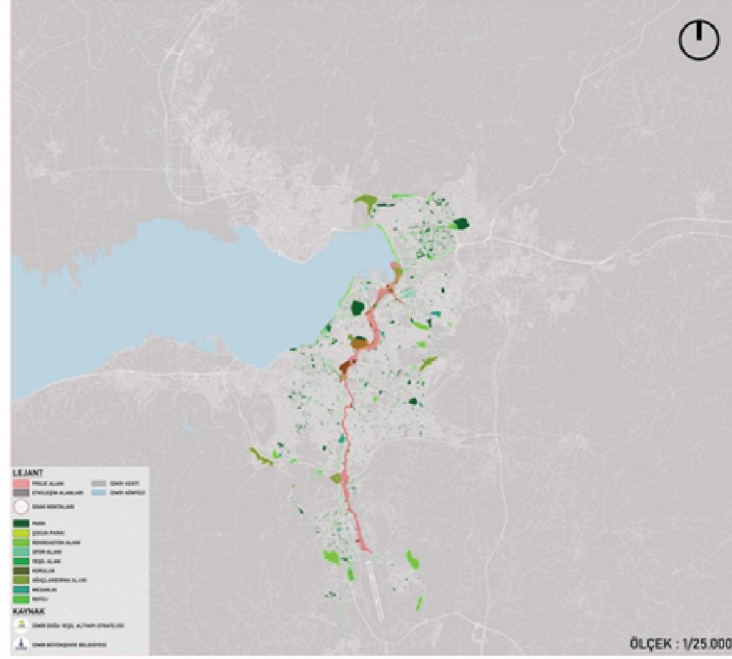
Kent bütününde **“BİSİM akıllı bisiklet kiralama sistemi”nin** bulunması ve hem yerel yönetimler hem de sivil toplum örgütleri tarafından desteklenen “BUGEP Bisikletli Ulaşımı Geliştirme Platformu”nun varlığı halkın projelere katılım göstererek içselleştirmesi açısından öncülük etmektedir. Toplamda 38 adet bisiklet kiralama noktası, 152 adet bisiklet park alanı, 13 adet park içinde bisiklet park alanı bulunmaktadır.



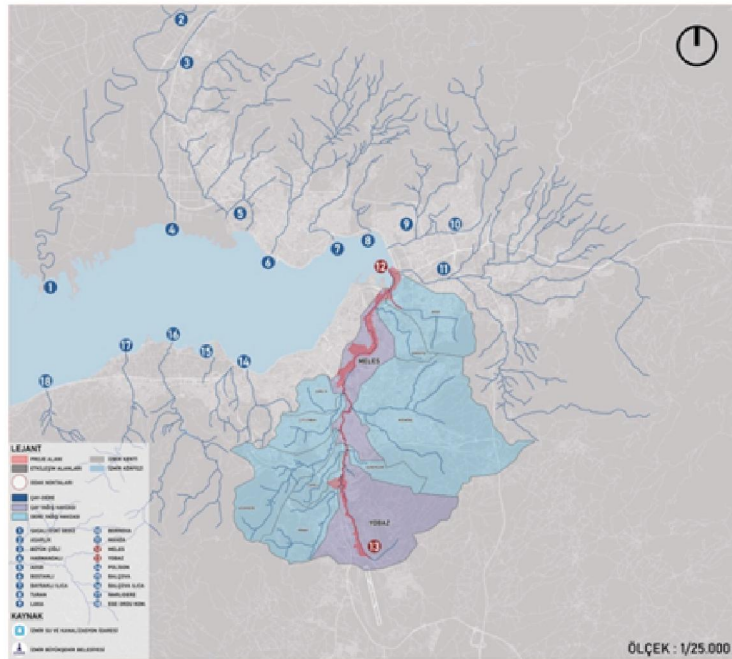
Meles Çayı Mavi Yeşil Omurgası İzmir Bisiklet Park Alanları ve Bisiklet Kiralama Noktaları Bağlantıları



Meles Çayı Mavi Yeşil Omurgası Orman Alanları Bağlantıları



Meles Çayı Mavi Yeşil Omurgası Kentsel Yeşil Alanlar Bağlantıları



Meles Çayı Mavi Yeşil Omurgası Su Bağlantıları

Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası projesi kapsamında, **“Eko- Çağdaş Sanat Adası”**nın kuzey kısmından Eurovela Bisiklet Rotası’na dahil olabilecek olan hat, ekolojik omurga boyunca devam edip, “Eko- Doğa Adası”ndan doğa parkurlarına açılan yeni rotalara aracılık edebilecektir. Ayrıca kısa ve uzun vadede planlanan bisiklet rotalarının sık sık proje alanını farklı noktalardan kesmesi bu rotaların entegrasyonu açısından olumlu çakışmalar olarak düşünülmektedir. Mevcuttaki bisiklet park alanlarından 9 adeti Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası projesi çerperinde yer almaktadır. Proje kapsamında dört ekolojik takımada bölgesinde de **“Bisiklet Park Alanı”** ve **“Bisiklet Kiralama Noktası”** düşünülmektedir

3.2. Doğal Değerler Çevresel Etkiler ve Müdahale Biçimleri

3.2.1. Delta Alanının Uygun Bitki Türleri Kullanımı ile Doğal Arıtma Alanına Dönüştürülmesi

Sulak alanlar, bir dizi ortak özelliğe sahip olup; geniş bir yelpazedeki karasal, kıyusal ve denizsel yaşama ortamlarını bir araya getiren ekosistemlerdir. Isınma yönlü iklim değişikliği ve plansız kullanım sebebi ile günümüzde su kaynakları hızla tükenmekte ve kirlenmektedir. Bulundukları bölgenin su rejimini düzenlemesi ve iklimin dengelenmesinin yanı sıra, başta balıkçılık olmak üzere, tarım, hayvancılık, saz kesimi, turba çıkarılması ve rekreasyonel faaliyetlere sağladığı imkânlar nedeniyle yağmur ormanlarından sonra dünyanın en üretken ekosistemleri oldukları için sulak alanların korunması büyük önem arz etmektedir. Bu yönleri ile binlerce yıldır toplumlar için bir cazibe merkezi olmuşlardır [1].

İklim değişikliğinin kaçınılmaz sonuçlarına uyum sürecinde planlı ve sürdürülebilir kentsel alanların oluşturulması ile yaşanabilecek çevresel felaketleri de en aza indirmek mümkündür. İklim değişikliğinin insanlar ve yaban hayatı üzerinde etkileri artıkça sulak alanların hızla değişen koşullara uyum yeteneği vazgeçilmez bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılan araştırmalar; sulak alanların mutlak surette gelecek için korunması gerekli alanlar olduğunu ortaya koymuştur [2]. Bu proje kapsamında Meles Çayı Delta alanı doğal bir sulak alan olarak düşünülmektedir. Bu alan uygun bitki türleri ile yeniden kurgulanarak hem rekreasyon hem de doğal bir arıtma alanı olarak planlanmıştır. Bu tür alanlarda köklü, yüzücü ve batık bitkiler kullanılabilir. Deltanın sahip olduğu çeşitli yaşam alanları ve barındırdığı biyolojik çeşitliliğin yanı sıra mevcut ekosistem ile uyumlu olan su bitkilerinin kullanımı ile bu alana gerek Meles çayı gerekse yağmur suları ve yüzeysel akışlar gibi yayılı kaynaklardan taşınan kirliliği azaltmak hedeflenmektedir.

3.2.2. Sümerbank Rezerv Alanlarından Birinin Sıfır Atık Merkezi Olarak Kullanılması
Üretim, tüketim ve hizmet süreçlerinde atık oluşumunun önlenmesi/azaltılması, yeniden kullanıma öncelik verilmesi, oluşan atıkların ise kaynağında ayrı biriktirilerek toplanması ve geri dönüşüm ve/veya geri kazanımının sağlanarak bertarafa gönderilecek atık miktarının azaltılması suretiyle çevre ve insan sağlığının ve tüm kaynakların korunmasını hedefleyen yaklaşım “Sıfır Atık” olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde bu kapsamda yapılan çalışmaların genel ilke ve esasları 12 Temmuz 2019 tarih ve 30829 sayılı Sıfır Atık Yönetmeliği’nde tanımlanmıştır. Bu Yönetmelik, mahalli idareler ve yönetmeliğin EK-1 listesinde tanımlı diğer yerler ile gönüllülük esasına dayalı olarak sıfır atık yönetim sistemini kurmak isteyenler için sıfır atık yönetim sisteminin kurulmasına, izlenmesine, sıfır atık belgesi düzenlenmesine ilişkin esasları kapsar. Bu yönetmelik uyarınca tüm mahalli idarelerin Sıfır Atık Yönetim Sistemini oluşturmaları gerekmektedir. Bu sistem sadece kurum ve kuruluşların değil her yaştan tüm toplumun katılımı ile başarıya ulaşabilecek bir sistemdir. Bu yönüyle her tür projede dikkate alınması ve bu sistemin sürdürülebilmesi için katkı sağlayacak unsurların geliştirilmesi çok büyük önem taşımaktadır. Kentsel ve Ekolojik Omurga Olarak Meles Çayı projesi kapsamında, Sümerbank rezerv alanlarından birinin Sıfır Atık konusunda halkın ve tüm düzeylerdeki öğrencilerin bilgilendirileceği, eğitim, atölye ve proje üretme faaliyetlerinin yapılabilceği bir alan olarak düzenlenmesi planlanmaktadır.

3.2.3. Yağmur Suyu Hasadı İle Ekolojik Alan Ve Meles Çayının Desteklenmesi
İklim değişikliği nedeniyle Türkiye’nin karşı karşıya kalacağı öngörülen sorunların başında, yağış rejiminde ve miktarında değişiklik, kuraklıkta artış ve buna bağlı olarak su kaynaklarında azalma gelmektedir. İklim değişikliğine uyum kapsamında gerek kırsal gerek kentsel peyzajları yönetirken, değerlendirilen başlıca yöntem olan yağmur hasadı ile kentsel ve kırsal alanlarda yağmur suyu depolanarak farklı sektörlerin su ihtiyacını karşılayabilecek çözümler oluşturmak mümkündür. Doğal bitki örtüsü ve doğal malzemelerin kullanımı ile su tutma peyzajlarının oluşturulması iklim değişikliği nedeniyle karşılaşacağımız sorunlar kapsamında sosyal ve ekonomik dayanıklılığımızı artıracaktır [3].

Yağmur suyu hasadı, yağmur suyunun akması için bırakmak yerine, yeniden kullanım için yerinde biriktirilmesi ve depolanmasıdır. Yöntemin temel amacı; yeraltı ve yerüstü su kaynaklarının olmadığı veya geliştirilmesinin ekonomik olmadığı alanlarda güvenilir bir su temini sağlamaktır. Bu amaçla; yağışın yetersiz olduğu çayır ve ekilebilir arazilerde verimliliği arttırmak ve evsel su ihtiyacının temini uygulama nedeni olarak sayılabilir. Su hasadı yönteminde, yüzey akış ya da su toplama alanları çatı, avlu, cadde ve meydanlar, küçük toprak yüzeyler, eğimli alanlar ve mevsimlik akışları besleyen büyük havzalardır.

Su depolama ortamı ise yeraltında depolama ve toprak yüzeyinde depolama olarak ikiye ayrılır. Yeraltında depolamada toprak, sediment ve sarnıç kullanılırken, toprak yüzeyinde depolama ortamı olarak tank, rezervuar ve havuz kullanılmaktadır. Yağmur suyu toplama yöntemine göre eğim doğrultusunda akışa geçen sular toplanır. Tesviye eğrilerini takip eden oluklar, taş örme yapılar suyun daha uzun süre filtrasyonuna ve depolanmasına fırsat verir. Kullanım alanları bahçeler için su, hayvancılık, sulama, uygun arıtlı evsel kullanım ve evler için iç mekan ısıtmasını da içerir. Hasat edilen su ayrıca içme suyu, uzun süreli depolama, havuz veya gölet doldurmada ve yeraltı suyu zenginleştirilmesi gibi diğer amaçlar için de kullanılabilir.

Yöntemin temel amacı; yeraltı ve yerüstü su kaynaklarının olmadığı veya geliştirilmesinin ekonomik olmadığı alanlarda güvenilir bir su temini sağlamaktır. Bu amaçla; yağışın yetersiz olduğu çayır ve ekilebilir arazilerde verimliliği arttırmak evsel su ihtiyacının temini uygulanma nedeni olarak sayılabilir. Su hasadı yönteminde, yüzey akış ya da su toplama alanları çatı, avlu, cadde ve meydanlar, küçük toprak yüzeyler, eğimli alanlar ve mevsimlik akışları besleyen büyük havzalardır. Su depolama ortamı ise yeraltında depolama ve toprak yüzeyinde depolama olarak ikiye ayrılır. Yeraltında depolamada toprak, sediment ve sarnıç kullanılırken, toprak yüzeyinde depolama ortamı olarak tank, rezervuar ve havuz kullanılmaktadır. Çok kısıtlı miktarda olan yağışlara bağımlı olması, su hasadı yöntemi sınırlayan etmenlerin başında yer almaktadır. Yağış sularından maksimum fayda sağlayacak bir strateji geliştirmeyi amaçlayan su hasadı yöntemi, yağmur sularının ve yüzey akışa geçen suların toplanıp biriktirilmesi ile evsel tüketim için gerekli suyun sağlanmasına yardımcı olur [4].

Bu proje kapsamında Meles Çayı havzasında yağmur suyu hasadı ile sürdürülebilir bir model oluşturularak ekolojik alanların ve Meles Çayının desteklenmesi planlanmaktadır.

3.2.4. Karayolları Negatif Etkisinin Azaltılması

Meles Çayı ekolojik koridoruna negatif etki yapabilecek etkenler dikkate alındığında, karayollarının etkisi ilk sıralarda gelmektedir. Modern motorlar ve emisyon kontrol teknolojileri gelişmeye devam ederken, halen kentlerimizdeki en önemli kirleticilerden biri fosil yakıtlı taşıt araçlarıdır. Gerek benzinli ve dizel araçların egzostlarından, gerekse yol tozlarının resirkülasyonundan ortam havasına yayılan partikül ve gaz kirleticiler karayollarını çevre ve insan sağlığına olumsuz etkilerde bulunan önemli bir kaynak haline getirmiştir. Yapılan çalışmalar, yoğun karayolu etkisi altındaki yerleşim yerlerinde yaşayanlarda astım, azalmış akciğer fonksiyonu, artmış kalp hastalığı ve diğer solunum ve kardiyovasküler etkiler arasında pozitif bir ilişki olduğunu göstermektedir [5], [6], [7].

Aynı zamanda kentsel nüfus trafikten ve yollardan gürültü kirliliği şeklinde de etkilenmektedir. Bir OECD çalışması, OECD ülkelerinde yaşayan 826 milyon insanın yaklaşık % 50'sinin 55 dB'nin üzerinde trafik gürültüsüne maruz kaldığını ve trafikten kaynaklanan gürültünün yaklaşık % 16'sının 65 dB'nin üzerinde olduğunu göstermiştir.

Karayolundan kaynaklanan yüksek kirlenici konsantrasyonu ve gürültüye maruziyeti azaltmak için çeşitli azaltma önlemleri bulunmaktadır ve bu konu üzerindeki çalışmalar halen devam etmektedir. Bu maruziyet kontrollerinden bazılarının bir miktar etkinliği olsa da, en büyük etkiye sahip olan çözüm yine de kaynak kontrolünde yatmaktadır. Bununla birlikte Yapılan çalışmalar, yoğun karayolu etkisi altındaki yerleşim yerlerinde yaşayanlarda astım, azalmış akciğer fonksiyonu, artmış kalp hastalığı ve diğer solunum ve kardiyovasküler etkiler arasında pozitif bir ilişki olduğunu göstermektedir [5], [6], [7].

Aynı zamanda kentsel nüfus trafikten ve yollardan gürültü kirliliği şeklinde de etkilenmektedir. Bir OECD çalışması, OECD ülkelerinde yaşayan 826 milyon insanın yaklaşık % 50'sinin 55 dB'nin üzerinde trafik gürültüsüne maruz kaldığını ve trafikten kaynaklanan gürültünün yaklaşık % 16'sının 65 dB'nin üzerinde olduğunu göstermiştir.

Karayolundan kaynaklanan yüksek kirlenici konsantrasyonu ve gürültüye maruziyeti azaltmak için çeşitli azaltma önlemleri bulunmaktadır ve bu konu üzerindeki çalışmalar halen devam etmektedir. Bu maruziyet kontrollerinden bazılarının bir miktar etkinliği olsa da, en büyük etkiye sahip olan çözüm yine de kaynak kontrolünde yatmaktadır. Bununla birlikte kaynakta yani taşıt araçlarında etkili emisyon ve gürültü azaltma teknikleri geliştirilinceye kadar hem çevre hem de insan sağlığını korumak için mevcut önleme tekniklerinden faydalanmak durumundayız.

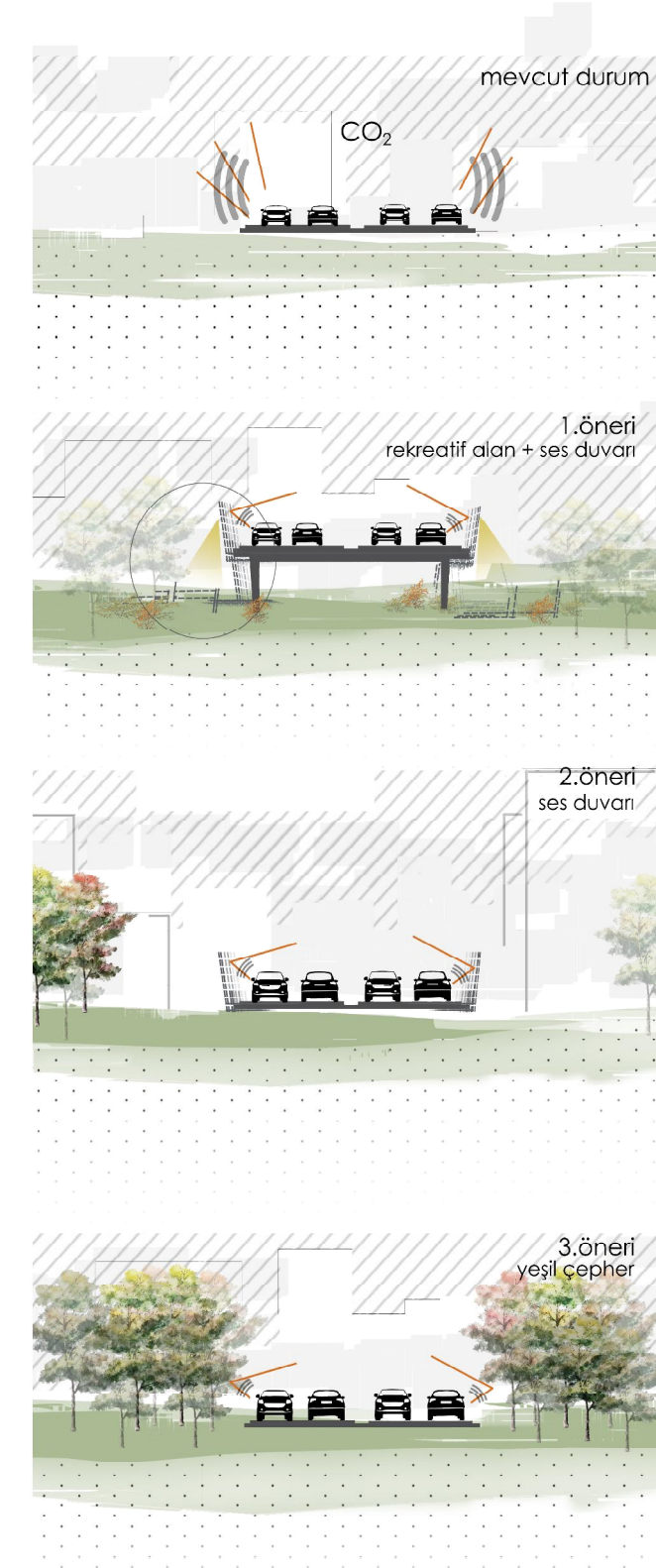
Bu proje kapsamında Meles Çayı ekolojik koridoru boyunca karayollarının negatif etkilerini azaltmak için özellikle bazı odak noktalarda gürültü ve partikül absorplama bariyerlerinin kullanılması önerilmektedir. Gürültü bariyerleri, karayolu trafik gürültüsünü azaltmanın en etkili yollarından biridir, aynı zamanda karayollarından kaynaklanan partiküllerin yayılımını da azaltan özellikte olanları da geliştirilmiştir. Genellikle kentsel alanlara yakın, yüksek trafik yükü olan yollarda kullanılırlar.

Gürültü bariyerleri, karayolu trafik gürültüsünü azaltmanın en etkili yollarından biridir. Genellikle kentsel alanlara yakın, yüksek trafik yoğunluğu olan yollarda kullanılırlar. Bununla birlikte, trafik gürültüsünü azaltmanın bilinen diğer yollarına kıyasla, gürültü bariyerleri en düşük maliyetli olanlardır, yani fiyat birimi başına daha az gürültü azaltımı elde edilir.

Gürültü bariyerleri beton, metal, kauçuk, ahşap gibi farklı özellikte malzemelerden imal edilebildikleri gibi sık ve yoğun olarak dikilen yüksek ağaçlar ve topraktan yapılan setler de gürültü bariyeri olarak kullanılmaktadır. Farklı şekillerde bariyerler üretilip uygulanabilir. Bunlardan en basit olanı normal gürültü bariyerleridir, yani düz (veya dikey) bariyerler. Geliştirilmiş performansla sahip gürültü bariyerleri, normal engelin değiştirilmiş versiyonlarıdır. Bu bariyerler emici, eğimli, dağıtıcı veya aktif olabilir. Bazıları rastgele kenarlar gibi özel olarak oluşturulmuş üst kısımlara sahiptir. Eğimli ve saçılan gürültü bariyerleri, normal dikey gürültü bariyerlerinden daha verimlidir. Bir başka gürültü bariyeri türü ise yeşil gürültü bariyerleridir, yani bitki örtüsünden oluşur.

Çevreye duyarlı bir şekilde tasarlanmış bir gürültü bariyeri düşünmek iyi bir fikir olabilir. Fotovoltaik hücreler içeren ekranlarla bazı deneyler yapılmıştır [8], [9]. Bu, gürültü seviyesini düşürürken "yeşil" enerji üretmenin de iyi bir yolu olabilir. Diğer bir seçenek, optimize edilmiş bir bariyeri bir "biyo" perde (toprak setleri veya bitkiler) ile birleştirmektir. Bu, etkinliği çevre dostluğu ile birleştirecektir.

gürültü ve hava kirliliği diyagramı



3.2.5. Kentsel Dönüşüm Alanlarında Atık Yönetimi

21. yüzyılda kent planlamanın temel hedefleri arasında, “kentsel dönüşüm projelerinin bir araç olarak kullanılarak sürdürülebilir kentleri oluşturmak” bulunmaktadır. Kentler, tıpkı bir organizma gibi sürekli gelişmekte ve değişmektedir. Bir dönem kent için çok önemli olan ve o dönem için en uygun yerde inşa edilen alanlar zamanla ya önemini yitirmekte ve atıl hale gelmekte veya fonksiyon olarak önemini korumakla beraber mekân itibarı ile bulunduğu konum uygunsuz hale gelmektedir. Bazen de hem fonksiyon ve hem de konum itibarı ile uygunsuzluk söz konusu olabilmektedir. Bu alanlarda yenileme çalışmaları yapılmaması durumunda ise bir süre sonra izbe olarak tanımlanabilecek yıkıntı, döküntü, köhne alanlara dönüşmektedir. Bu gibi alanların yenilenmesi, dönüştürülmesi için yapılan çalışmalara kentsel yenileme veya kentsel dönüşüm adı verilmektedir [10].

Günümüzde, kentsel dönüşüm kapsamında çarpık yapılaşma ve gecekonduların yoğun olduğu kentlerimizde betonarme yapıların yoğun kullanılması nedeniyle ömrü dolan yapılardan çıkan inşaat atıklarının çevreyi kirletecek olması önemli bir sorunu ortaya çıkarmaktadır. Türkiye genelinde 2012’de yürürlüğe giren kentsel dönüşüm yasası ile birlikte 192 adet riskli alanda bulunan 245.000 adet yapı, tek yapı ölçeğinde ise 130.000 yapı, İzmir’de ise 11.500 yapı bu kanunundan yararlanmıştır. Yoğun bir kentsel dönüşümün sonucunda ortaya çıkan problemlerden biri de inşaat atıklarının ne şekilde ortadan kaldırılacağı yada değerlendirileceğidir. Yapılan araştırmalarda inşaat atıklarının %60’nın geri kazanılarak tekrar inşaat sektöründe kullanılmasının hem sürdürülebilir kentsel dönüşüm hem de ülke ekonomisine katkı sunmak açısından önemli sonuçlar ve faydalar sağladığı ortaya konmuştur.

Kentsel dönüşüm sürecinde inşaat atıkları ile ilgili karşımıza çıkan genel sorunlar; sağlıksız ve kontrolsüz bina yıkımları; yıkım alanında ve resmi döküm sahalarında ayrıştırmanın yapılmadığı, inşaat atıkları döküm sahalarının yetersiz olduğu, inşaat döküm sahaları olmasına rağmen binlerce ton yapısal atığın boş alanlara dökülerek çevrenin kirletilmeye devam edildiği ve kentsel dönüşüm sürecinde denetimlerin sıklaştırılması ve kaçak dökümlerin engellenmesi gerekliliği olmuştur. 2012 yılında yürürlüğe giren 6306 sayılı Kentsel Dönüşüm Yasası ile birlikte bina yıkımlarında artış olduğu ve hafriyat döküm alanlarının da kapasitelerinin üstüne çıkıldığı, ekosisteme ve doğal alanlara tehdit oluşturduğu, özetle yaşanan hızlı kentsel dönüşüm süreci ve geri dönüştürülmeden depolanan inşaat atıkları yaşanabilir sağlıklı bir çevreden ne kadar uzaklaşıldığı görülmektedir. Sıfır atık politikası çerçevesinde hazırlanacak atık yönetiminin temel ilkesi olan “kaynağında ayırma” işleminin, inşaatların yıkım sürecinde de uygulanması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Yasal dayanakla birlikte yapıların, başta tehlikeli maddeler olmak üzere demir, ahşap, beton, bakır, plastik ve cam gibi malzemelerin kaynağında ayrı ayrı toplanmasının ardından inşaatın belirlenen güvenlik önlemleriyle yıkılması zorunlu hale getirilmesi gerekmektedir.

Sürdürülebilir atık yönetimi yaklaşımı, atık olarak nitelendirilen, yeniden kullanılan ve yeniden kullanım için uygun olan malzemelerin yeniden düşünülmesi anlamına gelmektedir. Bu proje kapsamında Meles Çayı havzası çevresindeki yerleşim alanlarında ve özellikle kentsel dönüşüm alanlarında atık miktarlarının azaltılması, tekrar kullanılması veya geri dönüştürülmesi süreçlerini içeren bir atık yönetim planı oluşturulacaktır.

3.3. Peyzaj Kararları ve Müdahale Biçimleri

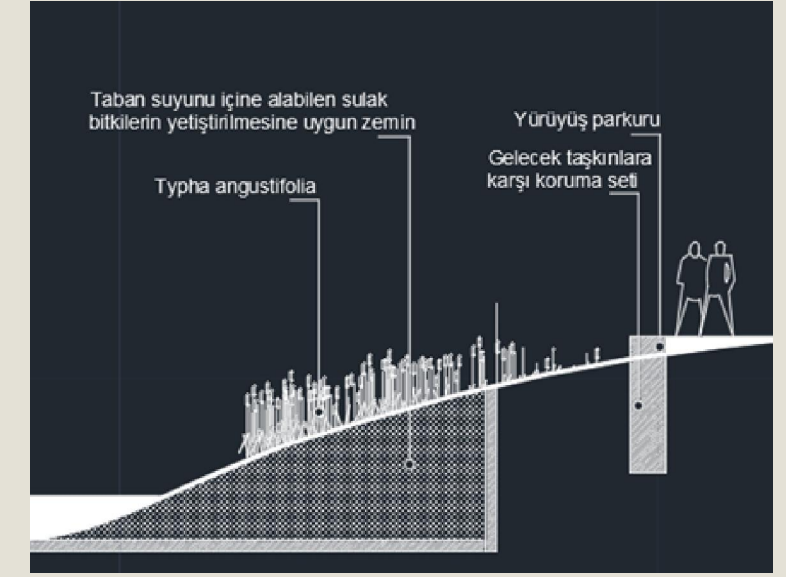
İklim araştırması tahminlerine bakıldığında önümüzdeki yıllarda daha sık, çok şiddetli yağış olayları görülecektir. Metrekareye düşen aşırı yağış, birçok nehir yatağına taşıyacağından daha fazla yük bindirecektir. Bu sebepten selden korunma gereksinimleri için daha katı önlemler alınmasına ihtiyaç vardır.

Geleneksel set sistemini yükseltmek çok maliyetlidir ve alan yetersizliğinden dolayı uygulanması genellikle zordur. Çoğu durumda, akarsuyun havzasının yukarısında ilave tutma alanları oluşturulduğunda veya suyun hacimsel akış hızı genişletilebildiğinde sel riski önemli oranda azalmaktadır. Yapılacak çalışmaya bütüncül anlamda bakmak için üst havzanın da gözden geçirilmesi gerekmektedir.

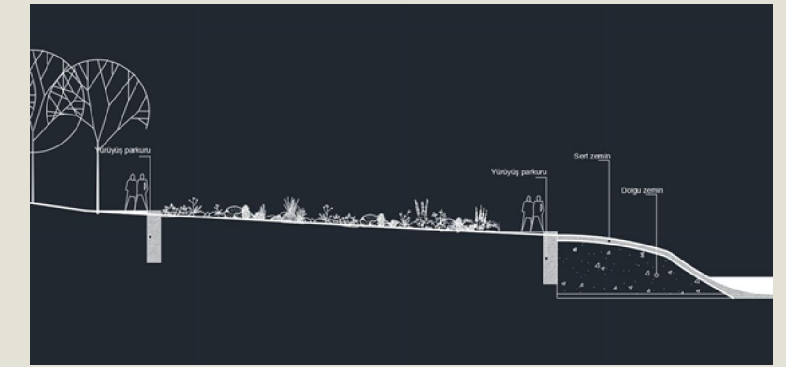
Kentsel alanlarda ise set sistemleri ve taşkın düzlüğü alanlar birbirine bağlı büyük yeşil koridorlar oluşturabilir. Kanalin eteğindeki mevsimsel sel bölgesini restore etmek gibi eşlik eden önlemler, önemli habitatların ağa bağlanmasına katkıda bulunur. Taşkın sahası bitki örtüsünün aksine, setin dik ve kuru kenarları biyolojik çeşitliliği artırabilir; uygun ekim ve bakım stratejileri ile tür açısından zengin biyotoplar oluşturulabilir. Bununla birlikte, sel güvenliği gereklilikleri ile dikkatlice koordine edilmelidir.

Proje kapsamında, Beyazevler mevki AA' kesitinde kullanılan çözümler;

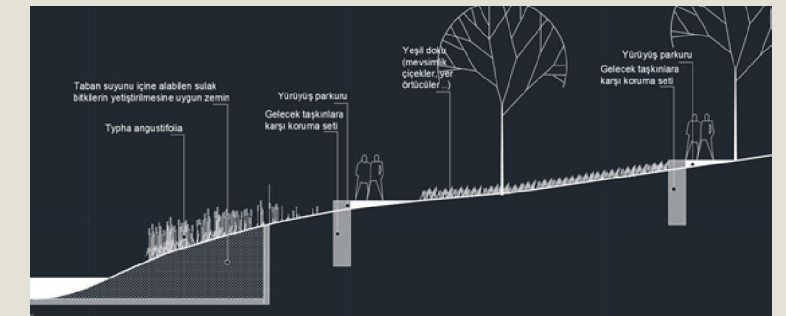
- a.** Meles çayının yatağına sert zemin ile tahkim edilerek, özellikle bir kısmına taban suyunu içine alabilen sulak alan bitkilerinin yetişmesine uygun alan düşünülmüştür. Burada seçilecek olan türler suyun filtre edilmesine olanak tanıyan ve biyotop oluşmasına imkan veren şekilde olacaktır. Yaratılacak bu alan yeni türlerin sahaya gelmesine imkan tanımasının yanında bakım onarım maliyetini de düşürmesi yönünden faydalıdır.
- b.** Akarsuyun diğer tarafında çevre halk düşünülerek vatandaşın suya yaklaşabilmesi için yürüyüş parkurları oluşturulmuştur. Bu parkurların çevresinde doğal bitki örtüsü elemanları dahil edilerek geniş taşkın sahasında kuşların ve diğer canlıları alana davet edecek geniş çiçekli alanlar düşünülmüştür. Özellikle bu alanlarda meydana gelebilecek taşkın durumlarında zarar/maliyet ilişkisi minimum olması hedeflenmiştir.
- c.** Akarsu yatağının sucul bitkilerle çevrilen tarafındaki üst kotlarda diğer tarafa göre eğimin daha fazladır. Bu alanda yüksek boylu ağaç türleri kullanılarak gölgelik alanlar oluşturulmuş ve yürüyüş parkurları ile koruma kullanım dengesi gözetilmiştir.



BeyazEvler AA' kesiti



BeyazEvler AA' kesiti



BeyazEvler AA' kesiti

Beyazevler AA' de kullanılan bitki listesi:

Ağaçlar;

3. Ginkobiloba //mabet ağacı
4. Fraxinus //dişbudak
5. Eleagnusangustifolia //iğde

Çiçekli bitkiler;

6. Minuartiajuresii //minuartia
7. Centaureazeybekii //zeybek çiçeği
8. Alyssumfulvescens //ege kuduzotu
9. Jurineacadmea //bodur göbek
10. Aristolochiahirta //loğusa otu
11. Symphytumanatolicum //kafes otu

Sucul bitkiler;

- Typhaangustifolia //saz



Eleagnusangustifolia //iğde



Fraxinus //dişbudak



Minuartiajuresii //minuartia



Fraxinus //dişbudak



Centaureazeybekii //zeybek çiçeği

Alyssum fulvescens // ege kuduzotu



Symphytum anatolicum // kafes otu



Aristolochia hirta // loğusa otu

Jurinea cadmea // bodur göbek



Yapılan çalışmada Beyazevler mevki BB' kesitinde kullanılan çözümler;

d. Meles çayının yatağına sert zemin ile tahkim edilerek, özellikle bir kısmına taban suyunu içine alabilen sulak alan bitkilerinin yetişmesine uygun alan her iki yaka için düşünülmüştür. Burada seçilecek olan türler suyun filtre edilmesine olanak tanıyan ve biyotop oluşmasına imkan veren şekilde olacaktır. Yaratılacak bu alan yeni türlerin sahaya gelmesine imkan tanımasının yanında bakım onarım maliyetini de düşürmesi yönünden faydalıdır.

Typha angustifolia // saz



- e. Sucul bitkilerin yaşamasına elverişli alanın hemen bitiminde doğal bitki örtüsünü barındıran alan düşünülmüştür.
- f. Alanın devamında yapay tepe kullanılarak manzaraya katkı sağlaması ve üzerinde insan aktivitelerine imkan tanınmıştır.

Beyazevler BB' de kullanılan bitki listesi:

Ağaçlar;

- Ginkobiloba //mabet ağacı
- Fraxinusornus//dişbudak
- Eleagnusangustifolia //iğde
- Magnoliagrandiflora //manolya
- Acer saccharum //şeker akçaağacı
- Quercus ithaburensis //anadolu palamut meşesi
- Fagusorientalis //kayın ağacı

Çiçekli bitkiler;

12. Minuartiajuresii //minuartia
13. Centaureazeybekii //zeybek çiçeği
14. Alyssumfulvescens //ege kuduzotu
15. Jurineacadmea //bodur göbek
16. Aristolochiahirta //loğusa otu
17. Symphytumanatolicum //kafes otu

Sucul bitkiler;

- Typhaangustifolia //saz

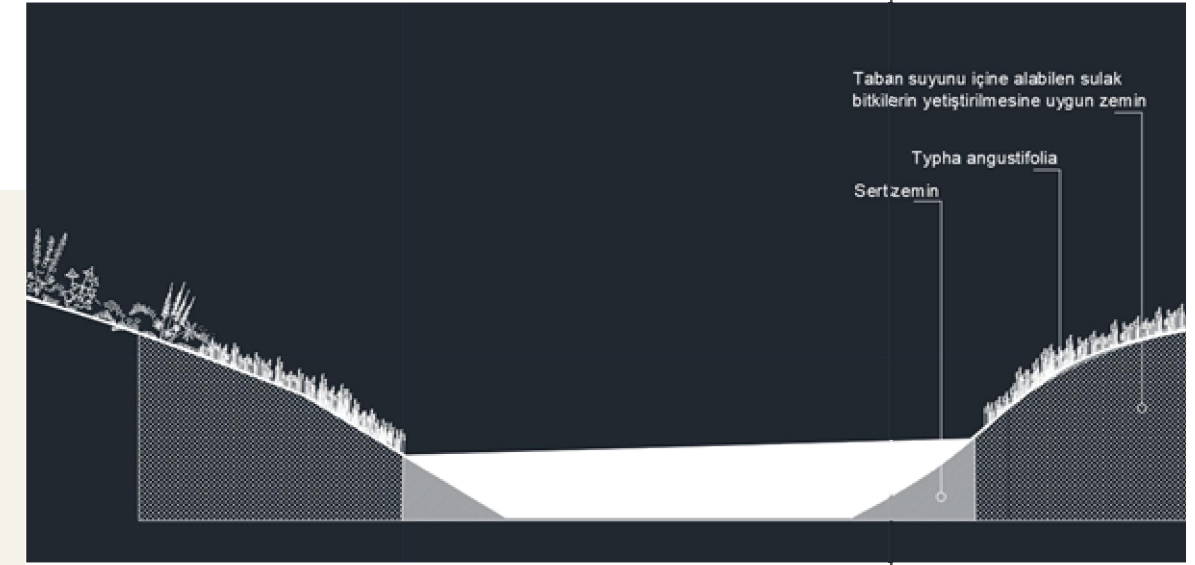
Fagusorientalis //
kayın ağacı



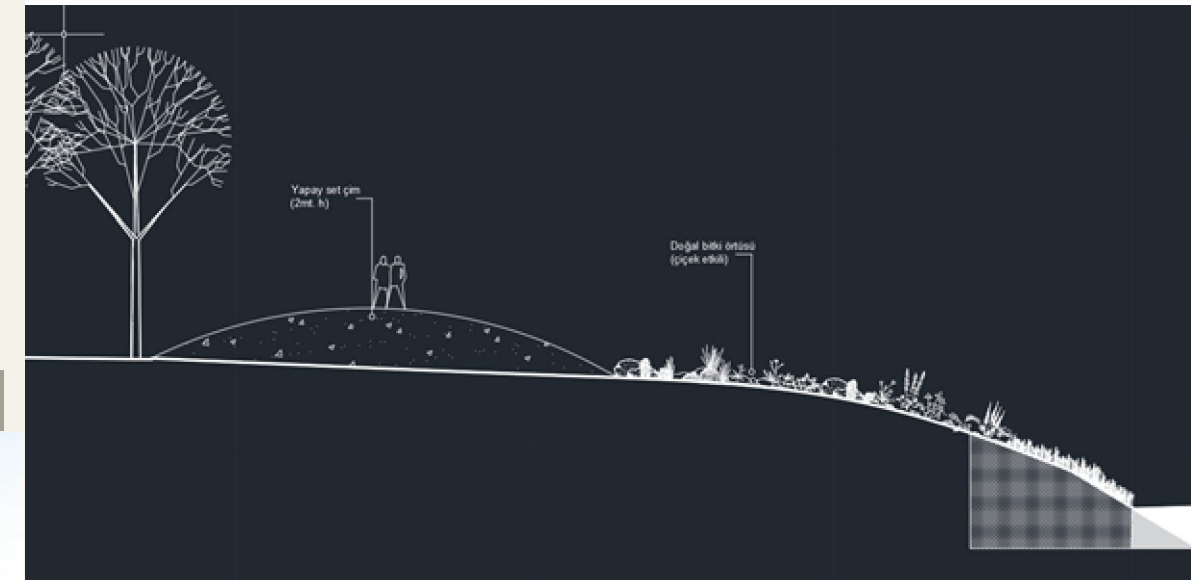
Magnoliagrandiflora
//manolya



Acer saccharum //şeker akçaağacı



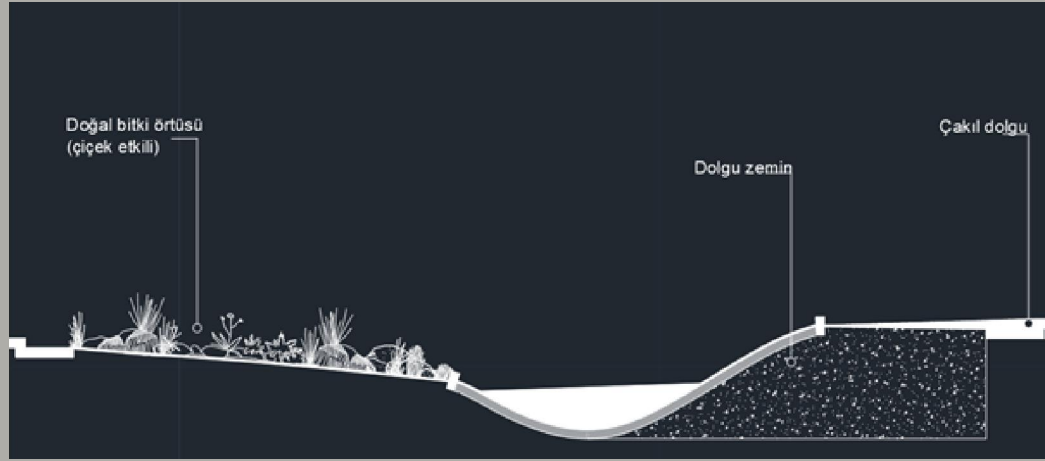
BeyazEvler BB' kesiti



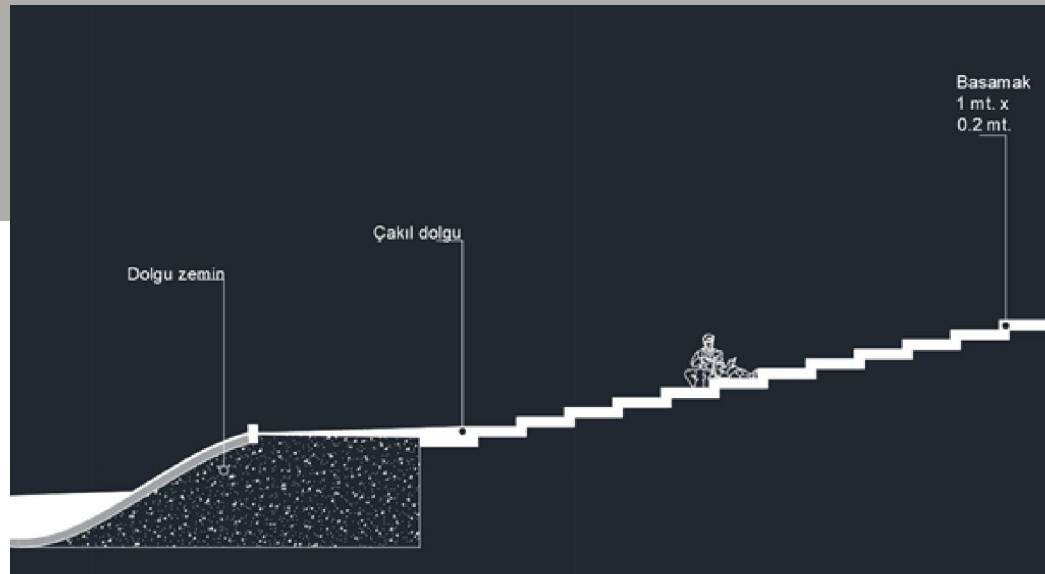
BeyazEvler BB' kesiti



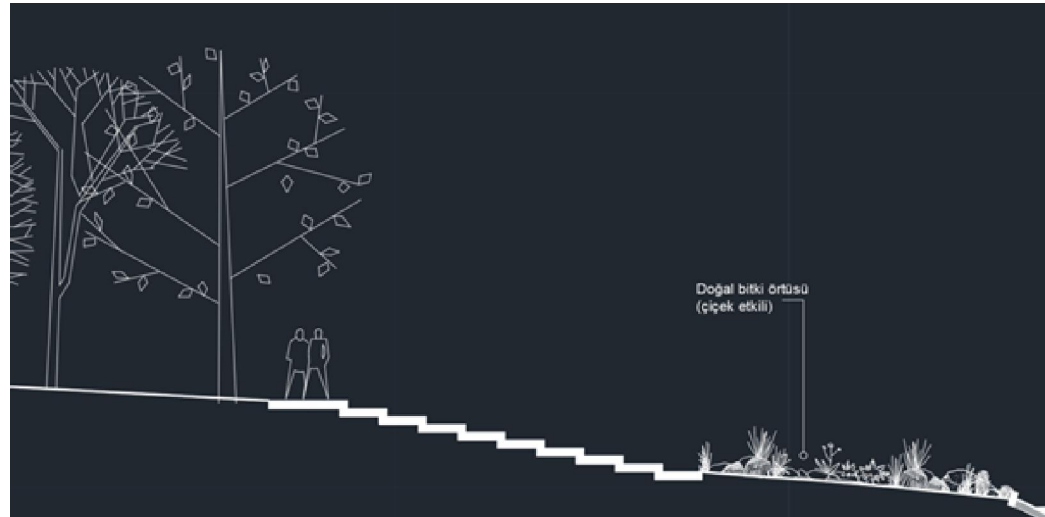
Quercus ithaburensis //
anadolu palamut meşesi



BeyazEvler CC' kesiti



BeyazEvler CC' kesiti



Yapılan çalışmada Beyazevler mevki CC' kesitinde kullanılan çözümler;

- g.** Doğal eğimi korunan akarsu yatağının bu kısmında tahkim edilen alan dolgu zemin ile güçlendirilmiştir. Diğer taraf ise doğal olarak korunmuştur...
- h.** Akarsu yatağının her iki yakası da 1 metre genişliğinde basamaklar ile suya yaklaşılmasına olanak verecek şekilde tasarlanmıştır.

Beyazevler CC' de kullanılan bitki listesi:

Ağaçlar;

- *Gingkobiloba* //mabet ağacı
- *Fraxinusornus*//dişbudak
- *Eleagnusangustifolia* //iğde
- *Magnoliagrandiflora* //manolya
- *Acer saccharum* //şeker akçaağacı
- *Quercus ithaburensis* //anadolu palamut meşesi
- *Fagusorientalis* //kayın ağacı

Çiçekli bitkiler;

- *Minuartiajuresii* //minuartia
- *Centaureazeybekii* //zeybek çiçeği
- *Alyssumfulvescens* //ege kuduzotu
- *Jurineacadmea* //bodur göbek
- *Aristolochiahirta* //loğusa otu
- *Symphytumanatolicum* //kafes otu

Sucul bitkiler;

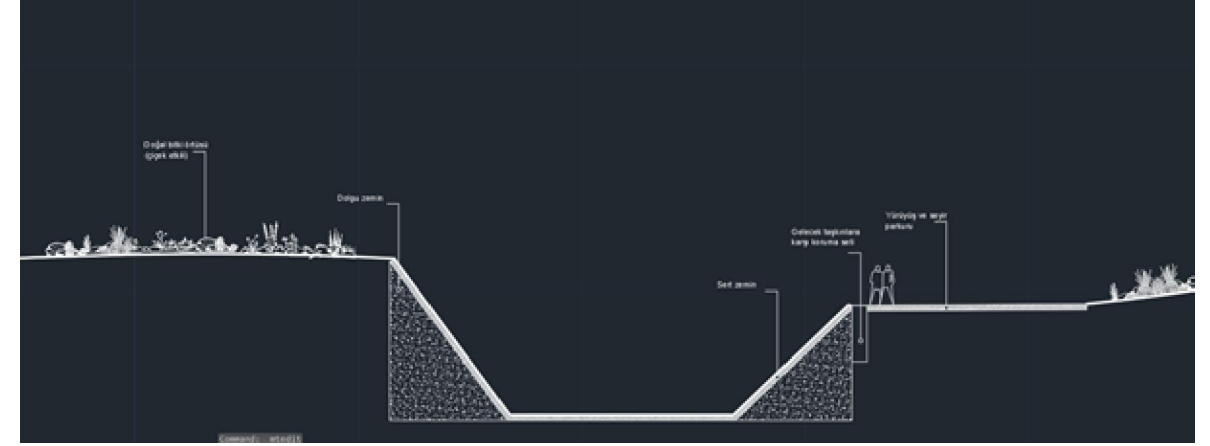
- *Typhaangustifolia* //saz

Şehitler korusu üstteki kesitte;

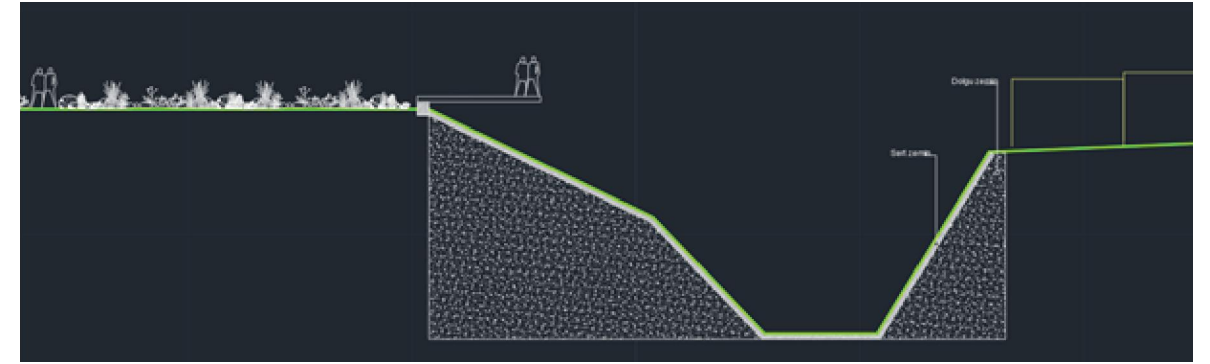
- i. Dolgu zemin ve sert zemin ile tahkim edilmiş akarsu yatağı çevresinde yürüyüş ve seyir parkuru düşünülmüştür. Alanın her iki tarafı da doğal bitki örtüsü ve ağaçlar ile desteklenmiştir.

Tabakhane kesitinde;

- i. Sert zemin ve dolgu zemin ile tahkim edilmiş akarsu yatağı bir yönü ile kentsel yapılaşmanın içinde bulunmaktadır. Diğer tarafına suyun üzerine yükselebilen platformlar düşünülmüştür.
- j. Platformlara bağlanan alanlarda doğal bitki örtüsü ile kentsel doku ile arada tampon alan oluşturulması düşünülmüştür.



Şehitler Korusu kesiti



Tabakhane kesiti

Şehitler korusu kesiti kullanılan bitki listesi:

Ağaçlar;

- Gingkobiloba //mabet ağacı
- Fraxinusornus//dişbudak
- Eleagnusangustifolia //iğde
- Magnoliagrandiflora //manolya
- Acer saccharum //şeker akçaağacı
- Quercus ithaburensis //anadolu palamut meşesi
- Fagusorientalis //kayın ağacı
- Cedruslibani //lûbnan sediri

Çiçekli bitkiler;

- Centaureazeybekii //zeybek çiçeği
- Alyssumfulvescens //ege kuduzotu
- Jurineacadmea //bodur göbek
- Aristolochiahirta //loğusa otu
- Symphytumanatolicum //kafes otu



Cedruslibani //lûbnan sediri

Tabakhane kesitikullanılan bitki listesi:

Ağaçlar;

- *Gingkobiloba* //mabet ağacı
- *Franxiusornus* //dişbudak
- *Fagusorientalis* //kayın ağacı
- *Magnoliagrandiflora* //manolya
- *Quercus ithaburensis* //anadolu palamut meşesi

Çiçekli bitkiler;

- *Minuartiajuresii* //minuartia
- *Centaureazeybekii* //zeybek çiçeği
- *Alyssumfulvescens* //ege kuduzotu
- *Jurineacadmea* //bodur göbek
- *Aristolochiahirta* //loğusa otu
- *Symphytumanatolicum* //kafes otu

Kaynaklar

- [1] Meriç, T. ve Çağırankaya S., 2013. Sulak Alanlar, T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü. <http://www.turkiyesulakalanlari.com/wp-content/uploads/sulak-alanlar-kitab%C4%B1-bask%C4%B1-onay%C4%B1-i%C3%A7in.pdf>.
- [2] Kardaş, F. ve Cebe M., 2018. Doğa Koruma ve Çevre Eğitimi Açısından Sulak Alanların İşlevleri. Menba Su Ürünleri Fakültesi Dergisi, Cilt:4 Sayı:1, Sayfa:29-35.
- [3] Yağmur Hasadı Uygulamalarına Giriş Rehberi: İklim Değişikliğine Uyum Kapsamında Bir Çözüm Önerisi, 2017. http://www.cankaya.bel.tr/uploads/files/yagmur_hasadi_kitabi.pdf
- [4] Ömer Kantaroğlu, 2009. Yağmur Suyu Hasadı Plan ve Hesaplama Prensipleri. IX. Ulusal Tesisat Mühendisliği Kongresi.
- [5] Kan, H.,Heiss, G., Rose, K.M., Whitsel, E.A., Lurmann, F., London, S.J. (2008) "Prospectiveanalysis of trafficexposure as a risk factorforincidentcoronary-heartdisease: theAtherosclerosis Risk in Communities (ARIC) study", *EnvironmentalHealthPerspectives* 116 (11): 1463-1468.
- [6] Andersen, Z.J.,Hvidberg, M., Jensen, S.S., Ketzel, M., Loft, S., Sørensen, M., Tjønneland, A., Overvad, K., Raaschou-Nielsen, O. (2010) "ChronicObstructive-PulmonaryDiseaseandLong-TermExposuretoTraffic-RelatedAirPollution: A CohortStudy", *AmericanJournal of Respiratoryand Critical CareMedicine*, doi: 10.1164/rccm.201006-0937OC.
- [7] HealthEffectsInstitute (2010) "Traffic-RelatedAirPollution: A Critical Review of theLiterature on Emissions, Exposure, andHealthEffects", <http://pubs.healtheffects.org/>
- [8] NoiseBarriers – ExamplesandExperiences ("Støjskærme – EksemplerogErfaringer" in Danishlanguage). Road Directorate. Report 183, 1999. www.vd.dk.
- [9] Kotzen, B. and English, C. *Environmentalnoisebarriers: a guidetotheiracousticandvisualdesign*. Taylor & Francis USA, 2nd edition, 2009.
- [10] Saraç, M. (2015). "Kentsel Dönüşüm ve Gelişimi, Sosyal Boyutu." Adalet Yayınevi, Ankara

4. Mavi- Yeşil Omurga Odak Noktalarının HECRAS Paket Programı ile Taşkın Analizi

Meles çayı ulusal kentsel tasarım fikir projesinde belirlenen 9 adet odak noktalarının HECRAS paket programı yardımı ile tasarım kesitlerinin taşkın analizleri yapılmış ve 500 yıllık taşkın riski göz önünde bulundurularak yeterli kanal kesitleri belirlenmiştir. Belirlenen kesitler en düşük tasarım kesitleri olarak dikkate alınmıştır. Odak noktalarında belirlenen mimari tasarımlara göre bu kesitlerde bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerde kesit alanlarının verilen kesitlerden daha küçük olmamasına dikkat edilmiştir.

Çalışma alanı, yarışma kapsamında sunulan proje alanı içerisinde yer alan odak noktalarıdır. Bu alanda konut, ticari, endüstriyel, ibadethane, idari, eğitim ve turistik yapılar bulunmaktadır. Bölgenin ekonomik değeri yüksektir. Kentleşmenin yoğun ve düzensiz olduğu bir alandır. Bu durumlar dikkate alındığında 16 km'lik bir hatta sahip olan çalışma bölgesinde kanal kesitleri ekonomik olarak ciddi sorunlar ortaya koyabileceği düşünülmüş ve kesitlerdeki analizlerde detaylı çalışmalar yapılmıştır. Öncelikli olarak bölgede yapılan önceki çalışmalar incelenmiştir.

4.1. Önceki Çalışmalar

2019 yılı içinde Orman Bakanlığının yapmış olduğu çalışmada, bölgenin tarihi taşkınlar etkisiyle mal ve can kayıplarının olduğu 50, 100 ve 500 yıllık taşkınlarda bölgenin risk altında olduğu ve Kuzey ege, Gediz ve Küçük Menderes havzaları taşkın yönetim planının hazırlanması gerektiği belirtilmiştir. Sonuç raporunda Melez çayı üzerindeki odak noktalarından biri olan Konak İlçesinin tekerrür taşkın debileri altındaki taşkın-risk hesap sonuçları aşağıdaki gibi verilmiştir.

Taşkın Tekerrür Periyodu	Ekonomik Zarar (TL)				Etkilenen Nüfus (Kişi)
	Yapı	Yol	Araç	Toplam	
Q ₅₀	4 342 338	11 712 322	945 000	16 999 659	750
Q ₁₀₀	13 600 660	15 049 541	3 735 000	32 385 201	1 592
Q ₅₀₀	49 485 126	36 000 653	32 715 000	118 200 779	3 855

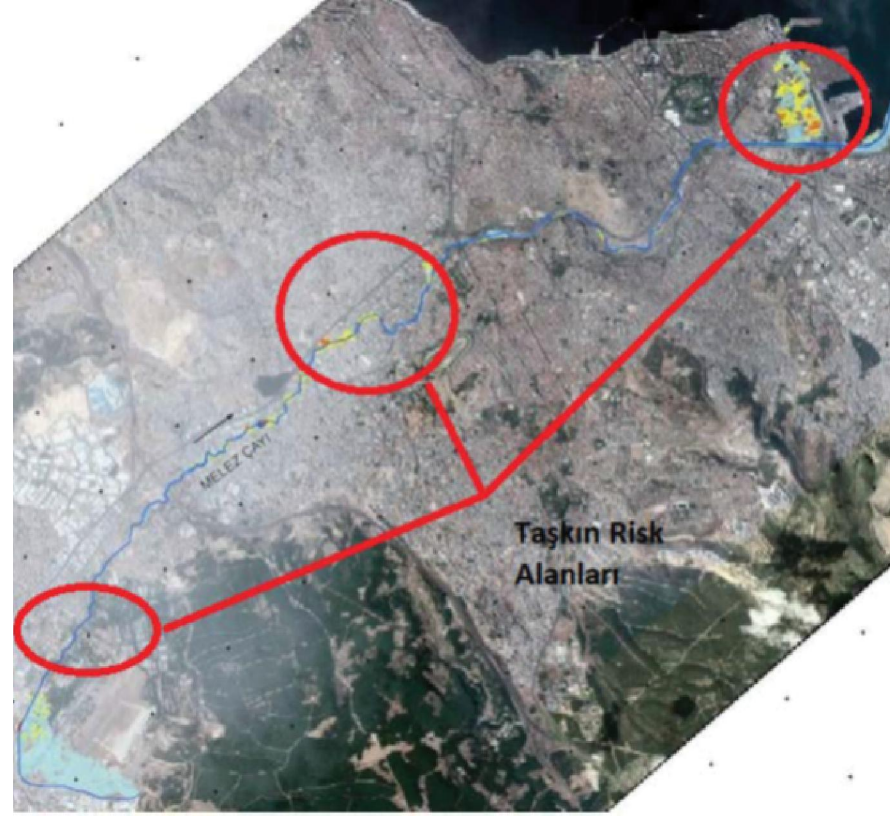
Konak İlçesi – Melez Çayı taşkın risk hesap sonuçları (Orman Bakanlığı 2019)

Yukarıda görüldüğü gibi Q50, Q100 ve Q500 tekerrür taşkın debilerinde etkilenen nüfus sırasıyla 750, 1592 ve 3855 kişidir. İlçe Q50, Q100 ve Q500 debilerinin etkisiyle sırasıyla 16.999.659 TL, 32.385.201 TL ve 118.200.779 TL ekonomik zarara uğramıştır. Tabloda görüldüğü gibi Q500 tekerrür taşkın debisinin yaşanması durumunda toplam ekonomik zararın %40'ına yakını yapıların gördüğü zarardır. Q100 tekerrür taşkın debisinin yaşanması durumunda toplam ekonomik zararın %42'sini yapıların gördüğü zarardır. Q50 tekerrür taşkın debisinin yaşanması durumunda toplam ekonomik zararın %25'ine yakın zararın yapıların gördüğü zarar oluşturmaktadır.

Taşkın Tekerrür Periyodu	Yapı Cinsi	Ekonomik Zarar (TL)	Oran
Q ₅₀₀	Konut	2 508 770	5.1
	Ticari	39 193 469	79.2
	Endüstriyel	1 514 858	3.1
	İbadethane	338 068	0.7
	İdari	3 855 011	7.8
	Eğitim	1 617 270	3.3
	Turistik	457 680	0.9

Konak İlçesi – Melez Çayı toplam hasar dağılımı (Orman Bakanlığı 2019)

Yukarıda Q500 taşkın tekerrür debisinin yapılara vermiş olduğu zararın %79.2'sinin ticari yapılara olan zararın oluşturduğu. Konut yapıların olan ekonomik zararın %5.1 iken turistik yapılara olan ekonomik zararın oranı toplam zararın %0.9'unu oluşturduğu görülmektedir.



Konak İlçesi – Melez Çayı Q500 taşkın yoğunluk alanları kırmızı daire içerisinde gösterilmiştir. (Orman Bakanlığı 2019)

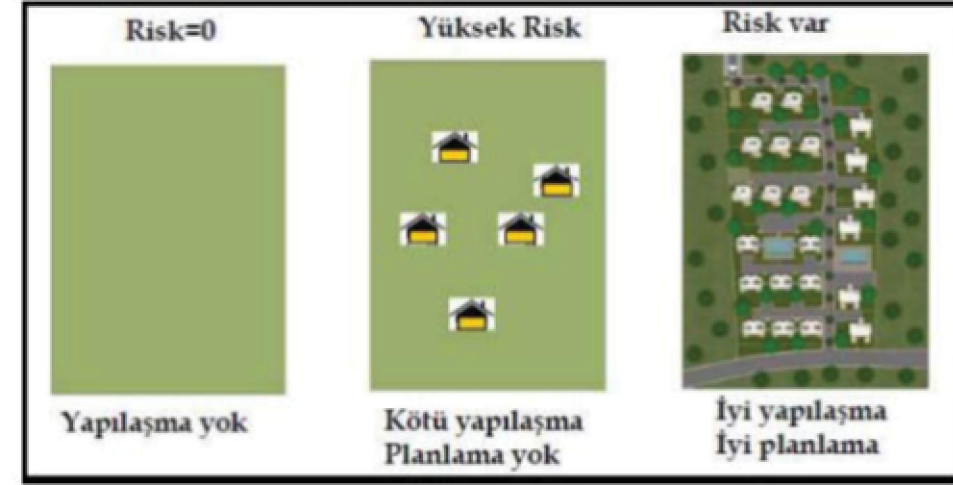
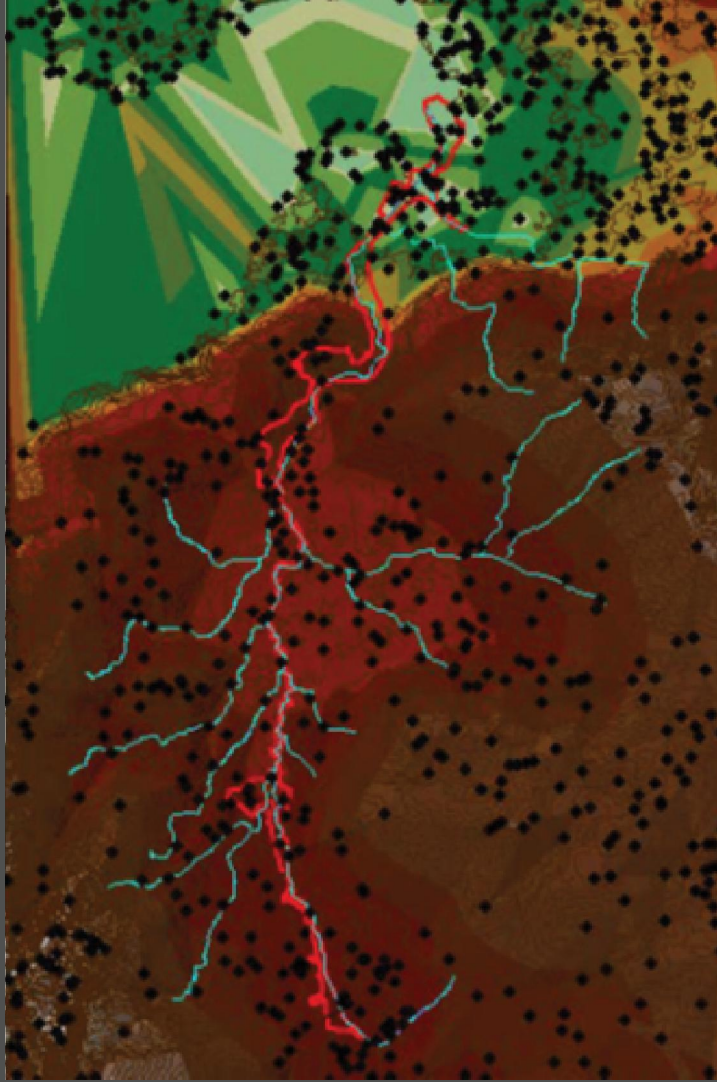
Kırmızı daire içindeki alanlar Orman Bakanlığının Küçük Menderes Taşkın Yönetim Planı'nda yüksek riskli alanlar olarak belirtilmiştir. Dokuz Eylül Üniversitesinin akademisyenlerinden Nevzat Gümüş ve Meryem Korhasan 2005 yılında yaptığı bir çalışmada bölgenin hızlı şehirleşmesi ve altyapı yetersizliğine değinilmiş olup nüfus artış hızı ve maksimum yağışların dikkate alınarak altyapının yeniden düzenlenmesi tavsiyesinde bulunmuştur. Tarık İlhan'ın Temmuz 2019'da 19.yüzyılda İzmir'deki Önemli Doğal Afetler adlı yayınında belirttiği üzere, 19 Ocak 1869 tarihinde yağışlar sonucunda melez çayı taşmış ve önündeki seti yıkarak mahalleleri su bastığı kayıtlar alınmıştır. Ayrıca Aydın demiryolu üzerinde bulunan bir köprünün çöktüğü ve köprüden geçmekte olan bir trenin vagonlarının devrildiği ve can kaybının olduğu bilinmektedir.

Öğr. Gör. Bekir TAŞTAN ve Doç. Dr. Arif Çağdaş AYDINOĞLU'un Ocak-2015 deki Çoklu Afet Risk Yönetiminde Tehlike Ve Zarar Görebilirlik Belirlenmesi için Gereksinim Analizi yayınında bir bölgenin hızlı ve kontrolsüz bir şekilde yapılaşması bölgede var olan tehlikenin yüksek risk haline getirmesini bir aşağıda açıklamışlardır.

4.2. Modelleme Çalışmaları

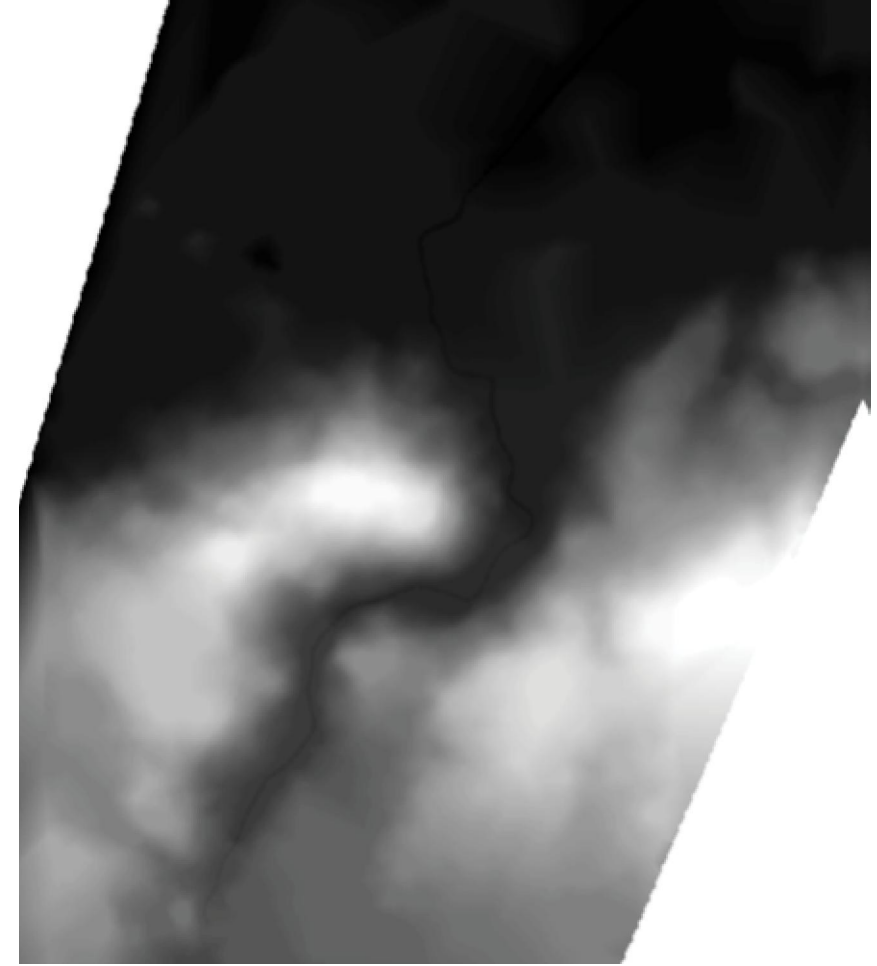
Çalışma kapsamında elde edilen izohips eğri verileri kullanılarak üçgensel yüzey modellemesi ve sayısal yükseklik verisi elde edilmiştir.

Bölge üçgensel modeli



Yapılaşma-Risk ilişkisi

Bölge için hazırlanan raster veri



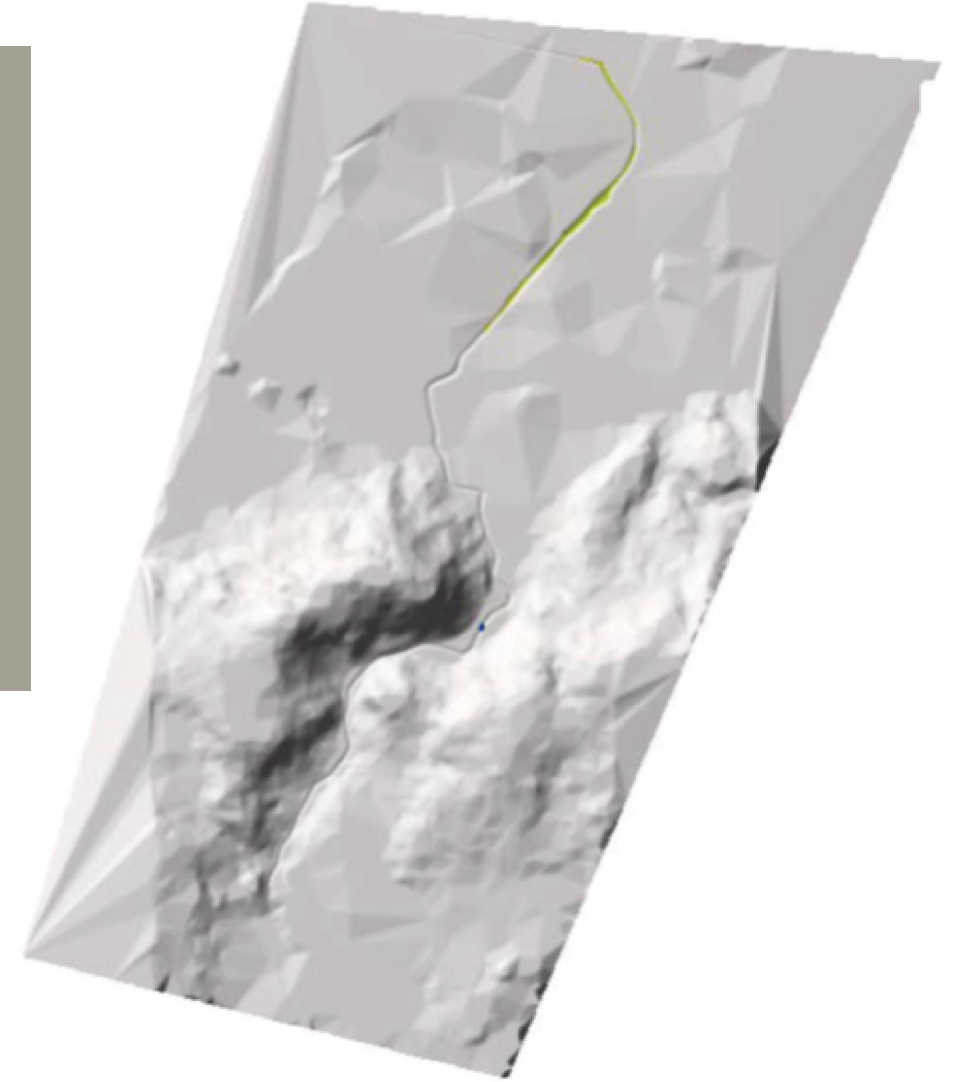
4.3. HECRAS Modeli ve Analiz Çalışmaları

İzmir Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü'nün Ekim-2019'daki Meles Havzasının Ve Meles Çayının Su Kaynakları Ve Taşkın Riski Açısından Değerlendirilmesi adlı yayının-da Melez Çayının Tekerrür taşkın debileri aşağıda verilmiştir. Aşağıda belirtilen Meles Çayı verilen Q500 tekerrür debisi tasarım debisi olarak alınmıştır.

Dere İsmi	Q100 m3/s	Q500 m3/s
Meles Ç+ Arap Dere	208.5	294.3
Meles Çayı	195.2	275
Arap Deresi	28	31
Boğaziçi Deresi	44	58
Kozağaç Deresi	35	52
Günerçam Deresi	14	21
Çamlık Deresi	9	12
Çitlembik Deresi	33	46
Uzundere Deresi	48	70
Emrez Deresi	9	12
Irmak Deresi	15	23
Yobaz Çayı	123	180

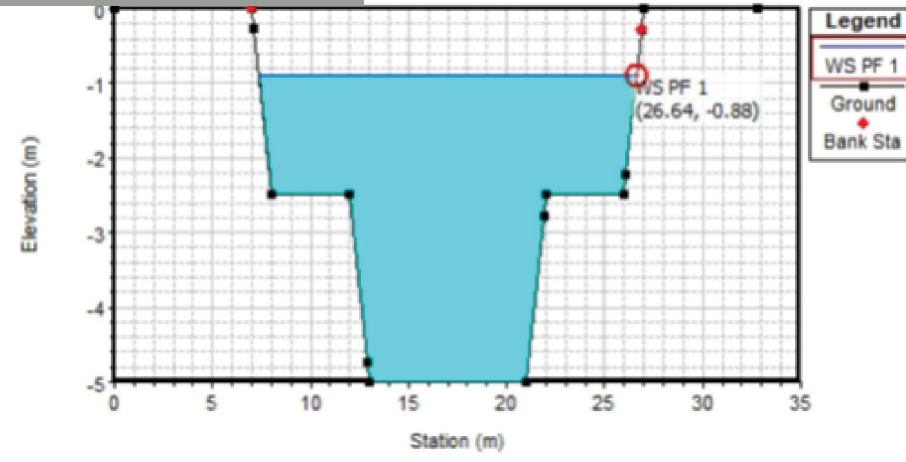
Havza Tekerrür Taşkın Debileri

Bölgenin elde edilen sayısal yükseklik modelini HECRAS programına aktarılmış ve terrain verisi elde edilmiştir. Q500 debi değerleri için tasarım kesiti HECRAS programında simüle edilmiştir.

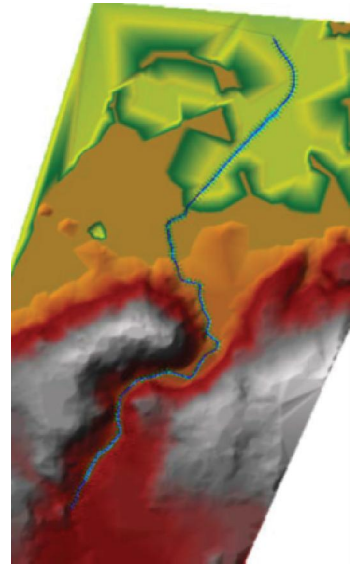


Bölge HECRAS Terrain Modeli

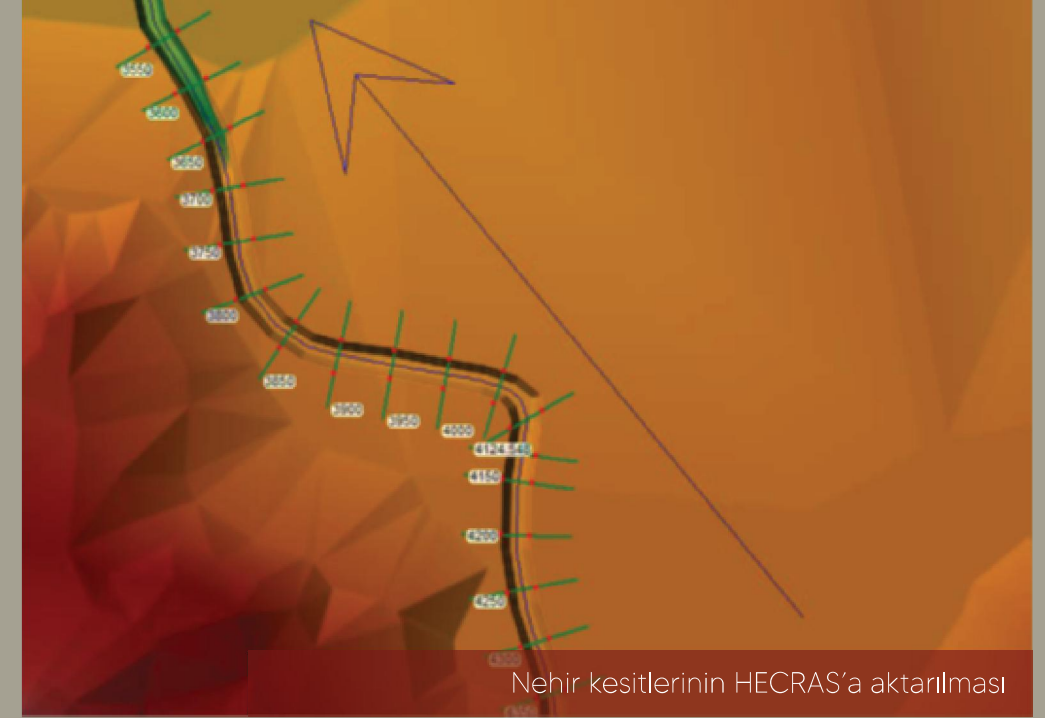
Tasarım kesiti simülasyonu



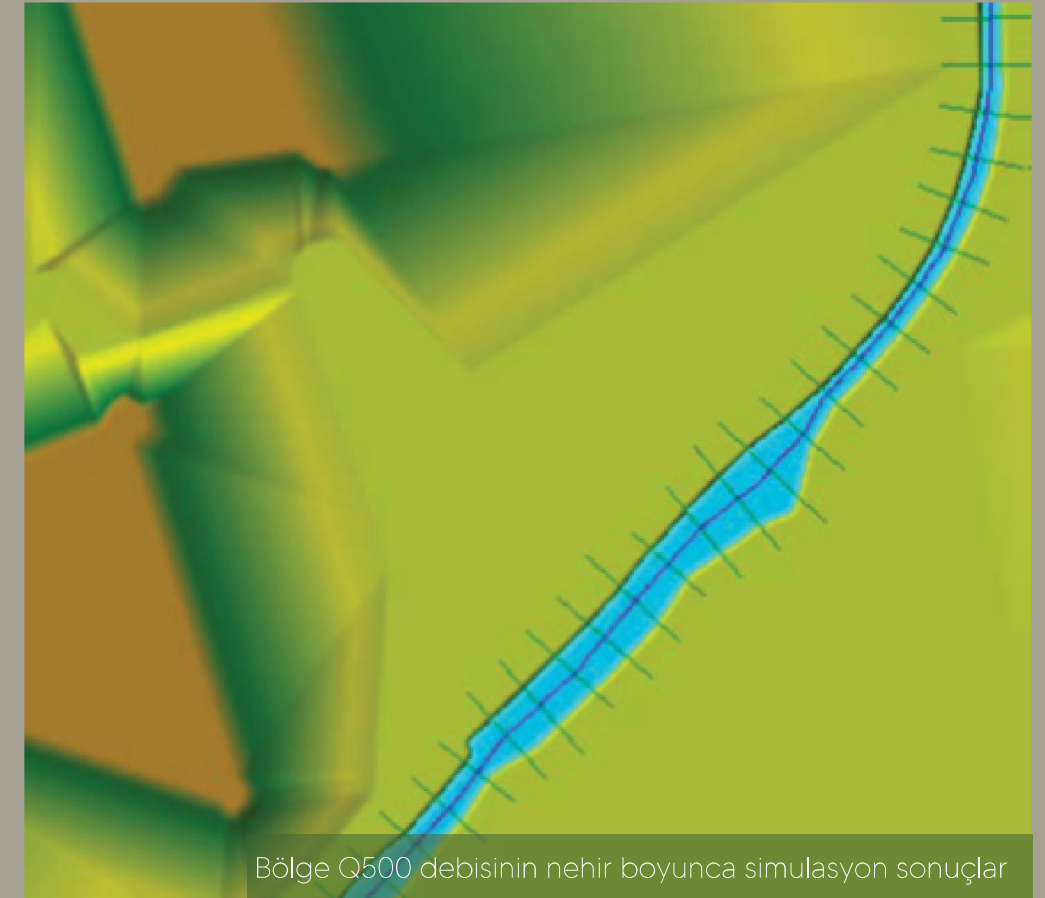
Tasarım kesiti proje Odak-2 alanından başlayarak nehir mansabına kadar tasarım kesiti nehrin genişliğinin yeterli olduğu yerlerde nehir genişliği artırılarak uygulanmıştır ve Odak-2 bölgesinden başlayarak nehrin mansabına kadar 50 metre ara ile kesitler alınmıştır.



Bölge Q500 debisinin nehir boyunca simülasyon sonucu



Nehir kesitlerinin HECRAS'a aktarılması



Bölge Q500 debisinin nehir boyunca simülasyon sonuçlar

4.4. Sonuçlar

Yapılan analizler sonucunda Meles ayının doğal halinin bölge için taşkın riski oluşturduğu görülmüştür. şehir planlaması, taşkın debilerine göre hazırlanan nehir kesitleri dikkate alınarak belirlenmelidir. Bu kesitler bölge ekonomisi ve insan sağlığı açısından için önem taşımaktadır. Yarışma kapsamında paylaşılan veriler ile HECRAS analizleri ve en küçük kesit tasarımları 1 boyutlu model ile çıkartılmıştır. Bölgenin daha iyi analiz edilebilmesi için modellerin iki boyutlu ve ayrıntılı yüzey verileri ile bölgenin analizi daha detaylı incelenmesi tavsiye edilir.

EK-1, EK-2 ve EK-3 de HECRAS sonuçları verilmiştir.

5. Meles Çayı Mavi- Yeşil Omurgası Takımadası

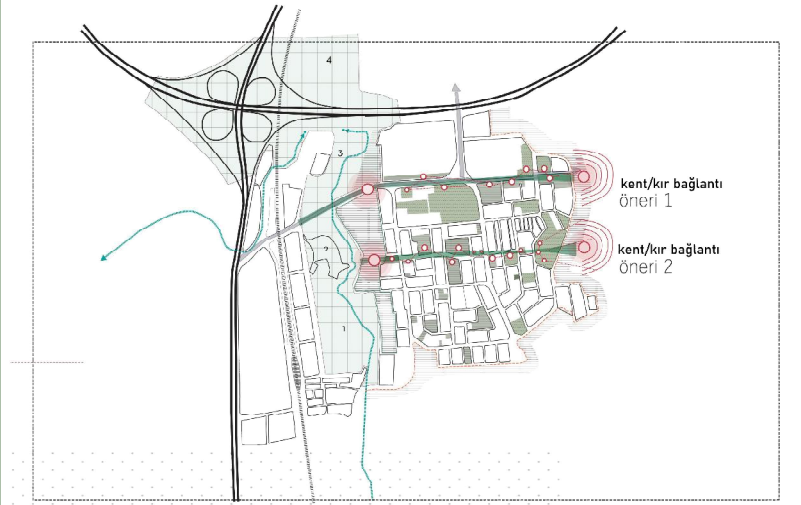
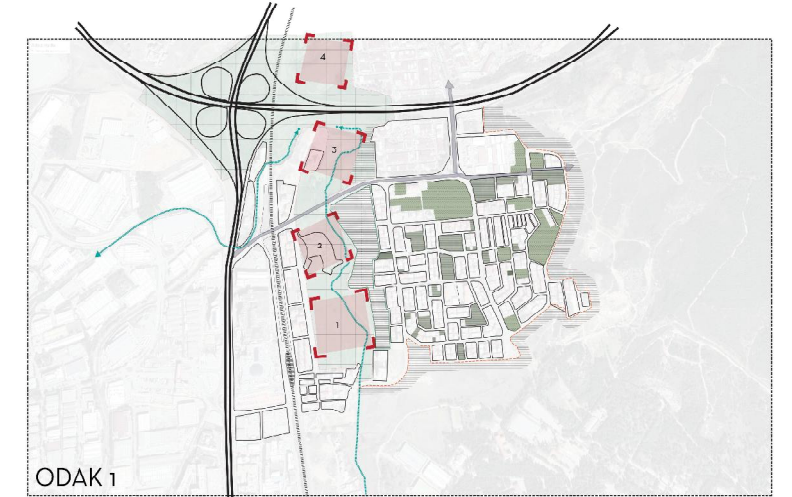
Kentsel ölçekte iki önemli simge alanı (Adnan Menderes Havalimanı ve İzmir Alsancak Deniz Limanı) birbirine bağlayan “Meles Çayı” planlama bölgesi, bu iki alanın İzmir Kenti’ni dünyaya entegre eden uluslararası limanlar olmasının yanı sıra bulundukları coğrafi özellikler açısından da İzmir’in rengi olan **“Deniz Mavisı”** ile **“Orman Yeşili”ni** birbirine bağlaması açısından da ekolojik omurga tanım-lamasını doğrulamaktadır.

Başlangıç ve bitiş noktasında Adnan Menderes Havalimanı ve İzmir Alsancak Deniz Limanı gibi uluslararası iki önemli simgesi olan Meles Çayı Proje alanının öneri proje kapsamında birbirleriyle ilintili dört tema adası düşünülmüştür. Bunlardan birincisi; “Gaziemir Beyazevler Mahallesi ve Çevre Yolu Bağlantısı (1 Numaralı Odak)” için düşünülen “Eko- Doğa Adası”dır. Bu bölgenin doğu ve batısında yer alan kent ormanlarına bağlantı yapılmak suretiyle Meles Çayı ekolojik Omurgasının doğaya açılan kapısı olarak kurgulanmıştır.

İkinci odak; “Eko- Alternatif Üretim Adası” olarak tasarlanan, “Kızılçullu (Paradiso) Su Kemerleri (2 Numaralı Odak)” ve “Hz. İlyas Manastırı (3 Numaralı Odak)”lardan oluşmaktadır.

Üçüncüsü; “Kadifekale Jeolojik Sakıncalı Alan (4 Numaralı Odak)”, “Yeşildere Eski Tabakhane Bölgesi (5 Numaralı Odak)” ve “Kervan Köprüsü, Azizye Parkı ve Yenişehir Pazaryeri (6 Numaralı Odak)” bölgelerini kapsayan “Eko- Tarih Adası” olarak tasarlanmıştır. Kentin tarihi ve özgün dokusunu korumaya özen gösteren proje kapsamında. Özellikle tarihi mekanların gelecek nesillere aktarılmasına konusunda “Kervan Köprüsü”, Hz. İlyas (Pft. Elias) Manastırı, Kadifekale, Agora ve Tarihi Kemaraltı Çarşısı” bütününde alt rotalar ile “Eko- Tarih Adası”na ilişkilendirilen diğer kentsel adacıklar olarak kurgulanmıştır.

Son olarak, “Hilal Transfer Merkezi (7 Numaralı Odak”, Sümerbank (8 Numaralı Odak” ve Meles Deltası (9 Numaralı Odak)” bölgelerinde “Eko- Çağdaş Sanat Adası” oluşturulmuştur. Toplumların gelişmesinde kültür ve sanat faaliyetlerinin önemli olduğunun farkındalığında, birçok lokasyonda farklı sanat gösterilerine ev sahipliği yapan İzmir’in önemli bir sanat ve kültür merkezi haline gelmesinde etkileri büyük olan “Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi”, “Ege Üniversitesi Atatürk Kültür Merkezi” ve inşaatı devam eden “İzmir Opera Binası” arasında Sümerbank Yerleşkesi ve çevresinde konumlanan “İzmir Çağdaş Sanatlar Yerleşkesi” “Eko- Çağdaş Sanat Adası” bölgesinin çekirdeğini oluşturmaktadır. Sanat ve kültürel destek sadece gösterilere yönelik değil aynı zamanda çocukların sanat eğitimi almaları olanağı sağlayan, çok yönlü eğitim imkânı bu bölgede düşünülmektedir.



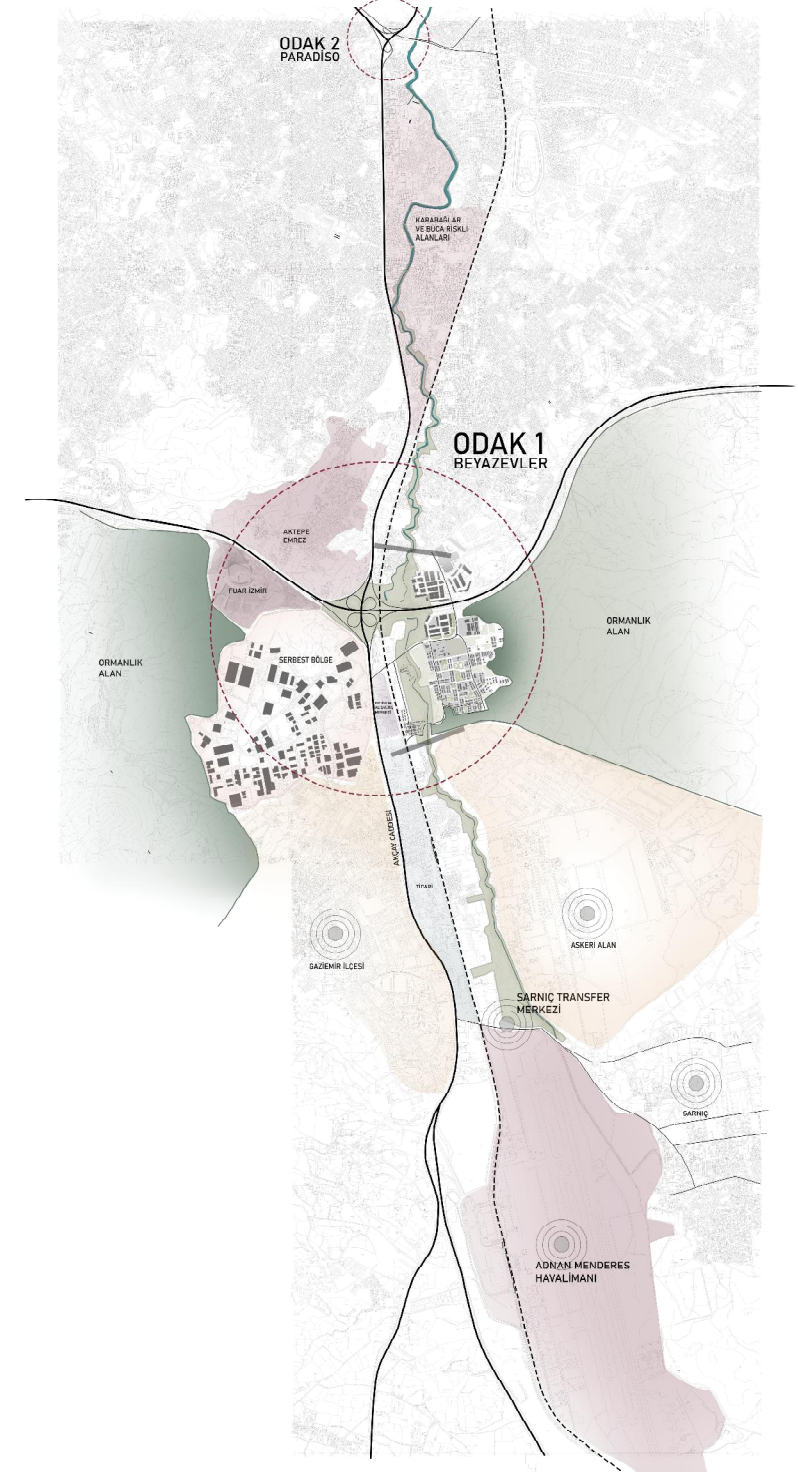
5.1. Eko- Doğa Adası

İzmir Alsancak Limanı ile İzmir Adnan Menderes Havalimanı arasında doğal bir kent omurgası niteliğiyle konumlanan “Meles Çayı” bandında kent ile doğa arasındaki ilişkinin en keskin hatları Beyazevler alanında görülmektedir. Bu keskinlik İzmir kent dokusundaki sıkışmayı çevreleyen yol ağlarıyla daha belirgin hale gelmektedir. Ancak kentin periferi bu keskin hatları aşan bazen baskın ve büyük programlar (İzmir Fuar Alanı, Adnan Mendere Havaalanı ...vb) ile bazen de üst ya da alt gelir gruplarının oluşturduğu farklı yaşam kültürüne sahip olmakla beraber birbirinden bağımsız alanların (Beyazevler, Gaziemir...vs) oluşmasına olanak vermiş gözükmemektedir.

Kentlerin periferisini oluşturan etken çoğu zaman kent merkezlerinin dokusudur. Bu bağlamda kaçınılmaz olarak İzmir kentini oluşturan dokudaki sıkışıklık gelir düzensizliği ya da yapısal hamleler periferinin dönüşme şeklindeki tanımlayıcılar olmuştur. Kent sıkışmış ve etrafını saran doğal alanlarda çoğunlukla topoğrafik olanaklılık doğrultusunda yayılma göstermiştir.

Buradaki hamleler ise doğa ve kent arakesitini oluşturan bu bölgede çoğunlukla kentin baskına göre biçimlenen bir doku ortaya çıkarmaktadır. Böylece hem algısal hem de fiziksel sınırlar muğlak bir hal almaktadır. Bu muğlaklık kentsel doku yönünden baskın olacak şekilde periferinin hızlıca şekillenmesini ve doğadan ayrışık bir yaşam düzeneğini de beraberinde getirmektedir. Buradan yola çıkarak kentin yapısal dokusuna yakın görülen alanlara alternatif bir alan olarak Beyazevler alanı tasarlanırken asıl tartışma bu alanın kent ve doğa arakesitinde tanımlanan ve her iki durumu barındıran bir alana nasıl dönüşeceği(?)sorusuna odaklanmaktadır.

Beyazevler alanı henüz yapı düzeni olarak birkaç katlı ve çoğunlukla çevresinde hane bahçelerine olanak veren bir biçimlenmeye sahiptir. Bu durum mevcut yapıların birbirine konumlanırken sokak_yeşil doku_yapı üçlüsü arasında bir ilişki kurulmasını sağlamaktadır. dolayısı ile çevreindeki ormanlık alan ve Meles etrafında hedeflenen ekolojik atmosferin konut dokusundaki ve kamusal alanlardaki yeşil dokularla arasında bir ağ oluşturabilmektedir. Ayrıca Meles çayı etrafındaki ekolojik atmosferin mevcut durumdaki en doğal kesitleri ise bu alanda görülmektedir. Ormanlık alan ve bu doğal kesitlerin arasındaki alanı tutan Beyazevler’in kendi içindeki yeşil donatılarla birbirine bağlanması hedeflenmektedir. Bu hedef doğrultusunda Beyazevler kent-doğa arakesitinde oluşabilecek kentsel katalizör müdahalesi için bir pilot bölge olarak önerilmektedir. Mevcut halinde sokak ilişkileri ve yeşil ortam ilişkileri henüz olmakla beraber kent-doğa ilişkisi üzerine bir doğa kültürü yapılan analizler sonucunda gözlenmemiştir. Buradan yola çıkarak Meles Çayı ekolojik alanı ile çevredeki ormanlık alanı birbirine bağlayan bir doğa_kültür omurgası önerilmektedir.



5.1.1. Eko Doğa Adasına Müdahale

Kentin doğaya açılan kapısı ve kent-kır arasındaki ara kesit olarak görülen Beyazevler doğrultusundaki meles çayı ve çevresi kentsel katalizör pozisyonuyla tüm kentlinin kullanımına açık örgütlenmektedir. Meles Çayı proje alanında 1 numaralı odak olarak belirlenen Beyazevler bölgesinde planlanan Eko Doğa Adası; kent ile kırın kesiştiği ve her iki alandan da etkinin gözlendiği bir alan olarak düşünülmektedir. Meles Çayı bu bölgenin batısında Beyazevler konut alanı ve küçük sanayi kullanımları ile doğusunda Serbest Bölge ve İzmir Fuar Alanı kentsel kullanımlarının hemen akabinde geniş ormanlık alanlar ve ekili- dikili alanlar ile çevrili bir konumdadır.

Açık hava etkinlikleri meles kenarının deneyimi ve doğa temalı aktivitelerin bu alanda yapılması hedeflenmektedir. Melesin kenarında ya da üstünde sıçramalar yaparak kottara dağılan bu katalizör diğer tema önerilerinde olduğu gibi dönüşmeye açık bir **“strüktür”** ile tariflenmektedir. Meles kıyısına belli noktalarda inen ve çay etrafındaki doğal dokuya minimum müdahalede bulunan bu katalizörün doğa değişkenlerini gözlemlemeye imkan verecek bir sirkülasyon ağı bulunmaktadır. Yaya ve bisikletliyi diğer alanlarda olduğundan daha baskın bir şekilde bu strüktüre taşımaktaki amaç doğal dokunun maksimum düzeyde insan müdahalesinden uzaklaştırılması isteğidir.

Eş zamanlı olarak alanın sınırını oluşturan bir diğer etkin pozisyona sahip küçük sanayi ile mahalle dokusu arasında konumlanmaktadır. Meles çayı üzerinden başlayarak örgütlenmek istenen ortam küçük sanayiye temas ederek ormanlık alana uzanan bir doğa-kültür katalizörü rolü üstlenecektir. Sanayide gelişen üretim ortamının mahalle yönündeki çeperinde omurga ile ilişki kurarak doğa odaklı üretim biçimlerine de ev sahipliği yapabilmesi ve buradaki aktifliğin mahallelinin bilincine yansması da beklenmektedir.

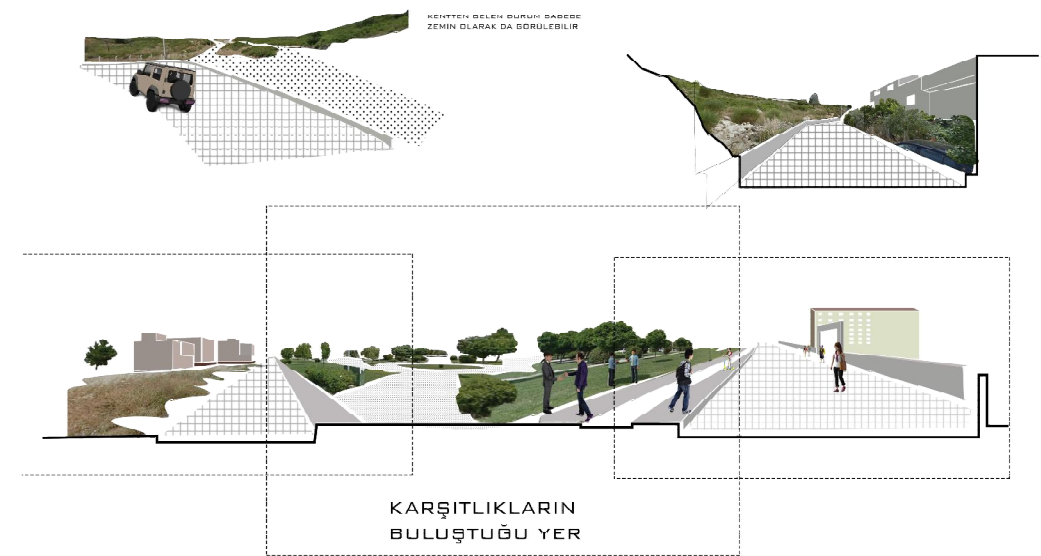
Meles Çayı bölgenin batısında Beyaz Evler konut alanı ve doğusunda Serbest Bölge ve İzmir Fuar Alanı kısımları “Eko- Doğa Adası” bölgesinin adacıkları konumunda olduklarından çekirdekteki Meles Çayı adacığı ve çeperlerdeki kırsal adacıklar ile entegrasyonu sağlayan birer geçiş alanı konumunda düşünülmüş ve bu bölgeler **“mahalle parkları, piknik alanları gibi rekreasyonları alanları”** ile hem kendi iç dinamiklerine yönelik kamusal boşluklar oluşturmuş ve dinlenime dayalı kentsel kullanımlara dönüşmüş hem de kent ile kırın entegrasyonunda bağlayıcı birer aks işlevini kazanmışlardır.

“Mahalle Parkları, Piknik Alanları gibi Rekreasyonları Alanları”nda yetişkinler için yangın riskine karşı kontrol altın alınmış ve doğaya zarar vermeyen **mangal üniteleri için öneri zemin düzenlemeleri ve kent mobilyaları** ile birlikte çocuklar için “İzmir’in Doğası” şeklinde temalar üzerinden **“İnteraktif Oyun Atölyeleri”** kurgulanmıştır.

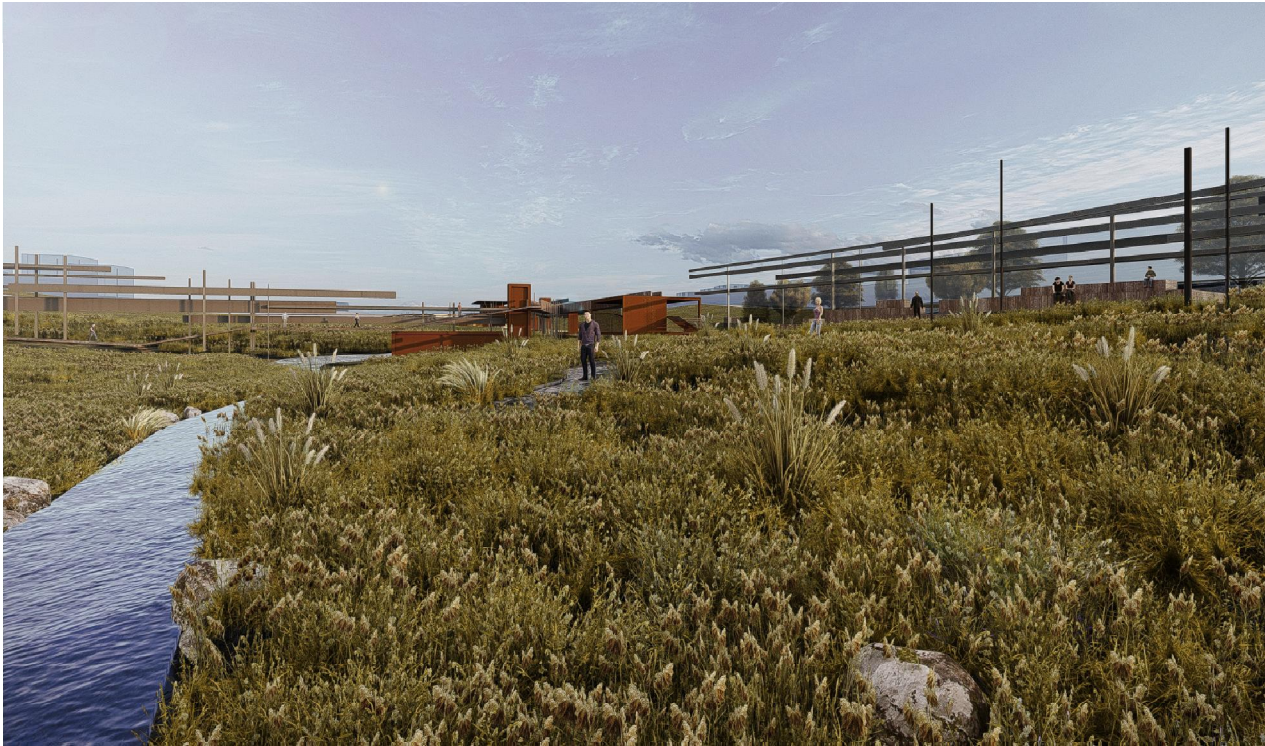
Bölgede genelde kırsal alan faaliyetlerinden olan zeytincilik, bağcılık ve küçükbaş hayvancılık vb. faaliyetlerin hem üretim anlamında devamı için hem de bu takımda bölgesinin kent ile kırın kesişim noktası olmasından kaynaklı bu kırsal ürünlerin birinci elden satışına yönelik üretici ile tüketiciyi buluşturan **“Yerel Ürün Satış Üniteleri”** bu bölgede düşünülmektedir. Aynı zamanda, zeytincilik ve bağcılık gibi bölgeye has üretim temalarını içinde barındıran **“İnteraktif Butik Müzeler” ve “Üretim Modeli ve Ürün Çeşidine Dayalı Atölye Sahaları”**da bu bölgede planlanmıştır.

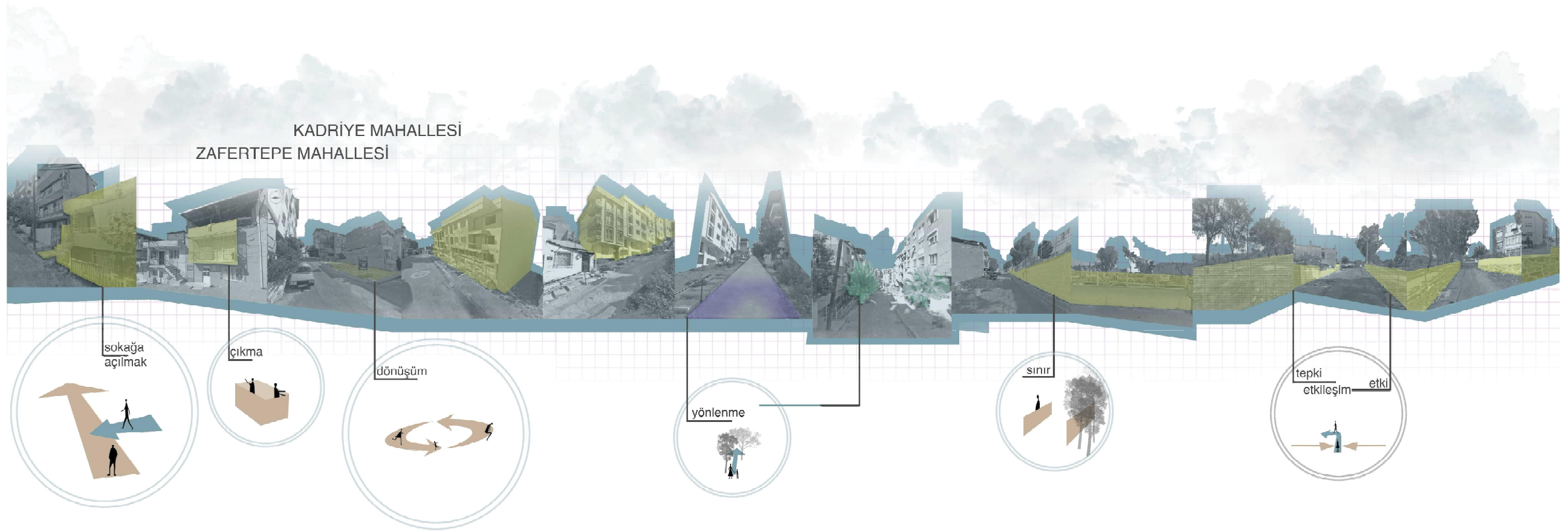
Eko- Doğa Takımadası bölgesi özelinde; günlük etkinlikler olarak **“yöresel ürünler pazarı”, “yöresel meslek atölyeleri”, “doğa sporları atölyeleri” ve “yöresel üretim atölyeleri”** çalışmalarının devamlı olarak organize edileceği, açık, yarı açık ve kapalı mekanlar örgütlenmiş ve bu takımdasının çekirdeği olan Melse Çayı yakınında konumlandırılmıştır.

İzmir’in kimliğinde önemli rolleri olan; her yıl “9- 11 Ekim tarihlerinde yapılan Menengiç Kahvesi- Kahve Festivali”, Ekim- Kasım aylarında yapılan Delice Zeytini- Zeytin Festivali” 4- 7 Nisan tarihlerinde yapılan Ot Festivali” gibi etkinliklerin gerek Meles çayı Ekolojik Omurganın desteklenmesi gerekse Eko- Doğa takımadası bölgesinin kullanılabilirliğinin ve tanınırlığının artırılması için bu bölgede organize edilmesi planlanmaktadır.



5.1.2 Eko - Doğa Adası Görseller

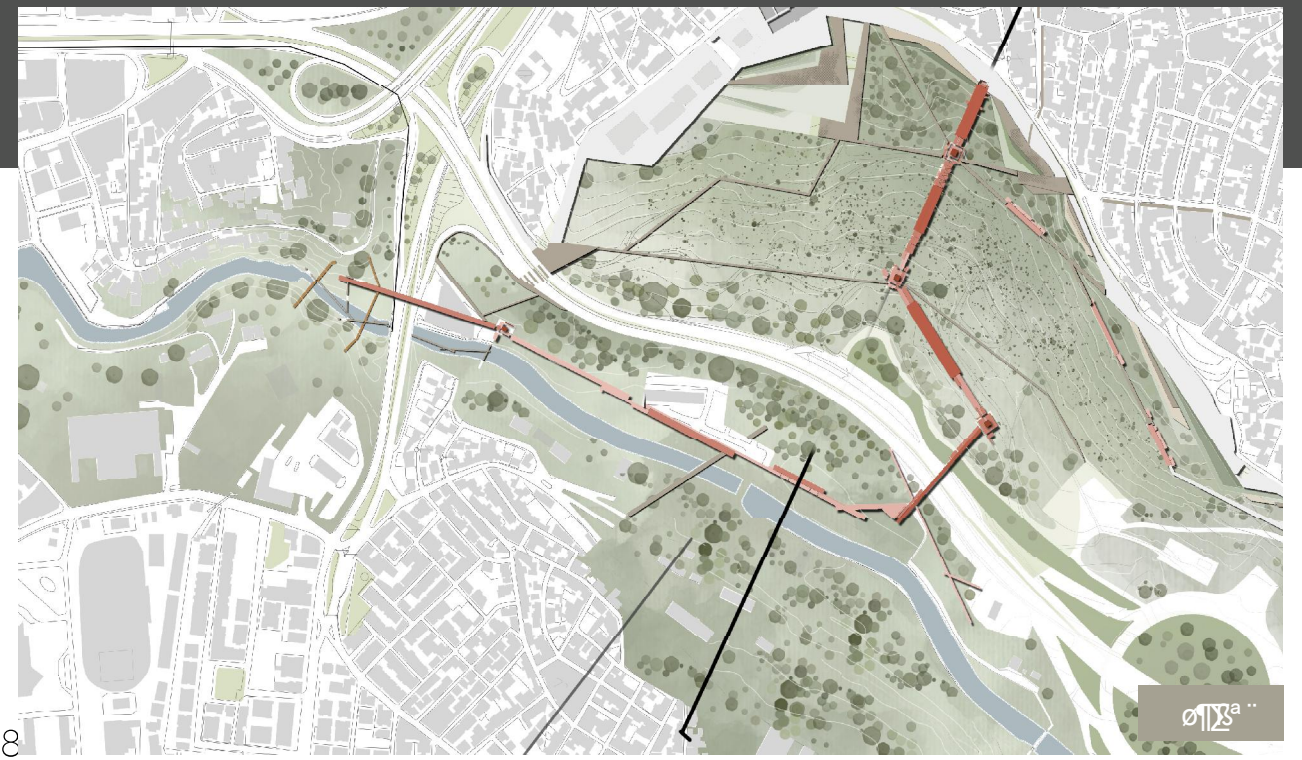


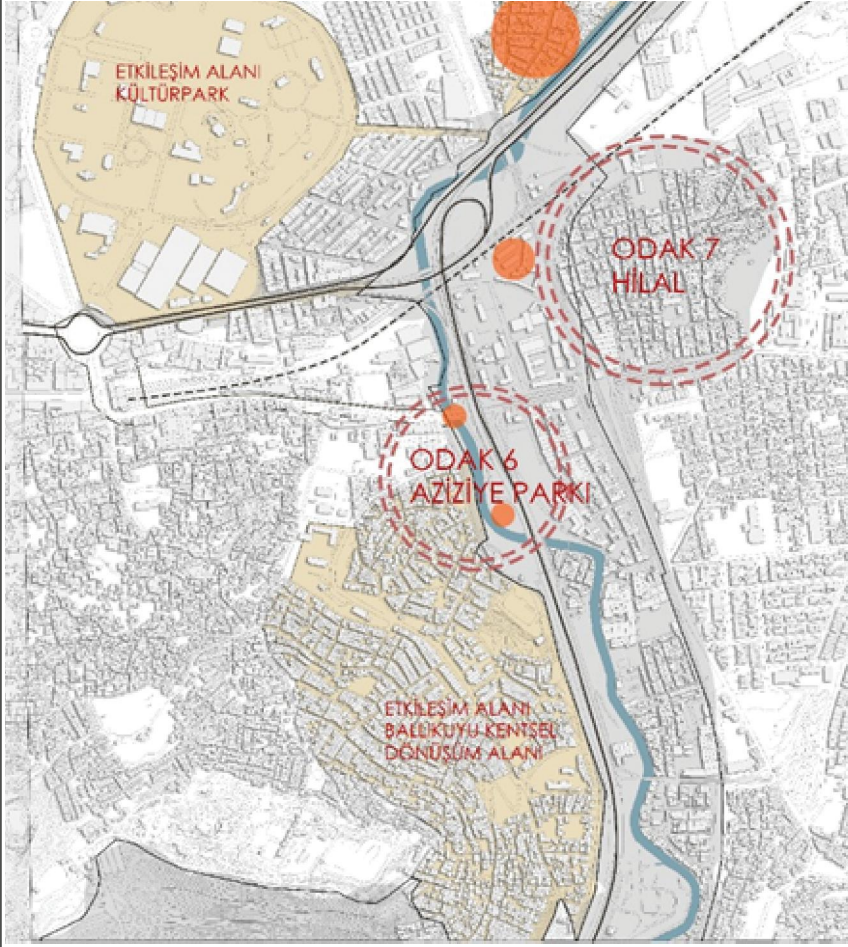


Tüm temaların fiziki örgütlenmesi üstlenen ve kentsel katalizör olmayı hedefleyen strüktür önerisi bu alanda 65 m'lik kot farkının oluşturduğu eğimi kullanarak iki yakayı birbirine bağlamaktadır. Topoğrafyadaki sert eğime karşı bir tavır sergileyerek hacimleştiği noktalardaki büyüklük hedefi buranın üretime yönelik bir kurgusu olmasındandır. Körfez tarafında bulunan meslek fabrikası ile benzer programlara sahiptir. Ancak bu katalizörün asıl hedefi İzmirin kırsal bölgelerindeki üretimin kent içersine taşınmasını da sağlamaktır. İzmirin yerel üretimine yönelik gelişen bu tavır kırsalın kentteki izlerini keşfetme aracı olarak alternatif üretime yönelik davranan kentsel katalizör kırsal üretimin işlendiği dönüştürüldüğü ve alış-verişe imkan sağlayan bir mekansal organizasyona sahiptir.

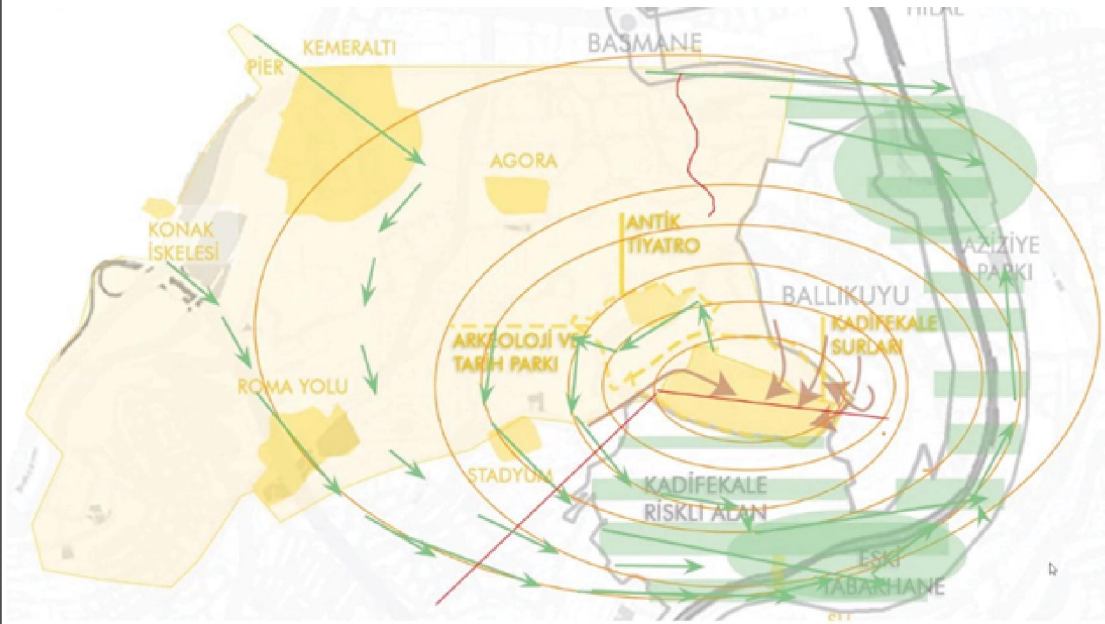
Bu ilişkiyi ilk elden deneyime açabilmek için Şehitlik alanının ekolojik verileri irdelenmiştir. Alanda menengiç ve çitlembik ağaçlarının bulunması yerel türler olmasından kaynaklı bir peyzaj kararıdır. Ancak bu ağaçları yoğunlaştırmadaki asıl amaç örneğin daha eski dönemlerde yapıldığı üzere çitlembik toplama festivali gibi programları da bünyesine çekebilmek içindir. Menengiç ise farklılaşan ürünlere (sabun, kahve vb) dönüşebilmeye potansiyeline sahiptir. Bu kentsel katalizörün çevresi saran bu tür bir peyzajı sadece görünür olmaktan çıkartarak meyvelerinin toplanması kullanıma yönelik değerlendirilmesini deneyimlemek üzere önerilen atölye kurguları ile zenginleştirmektedir. Böylece doğayı doğa içerisinde üretime yönelik kullanmak ve bunu yaparken zarar vermemeyi öğrenmekte buradaki programların bir parçasını oluşturmaktadır. Dolayısıyla perma-kültür eğitimlerine, uygulamalı atölyelere, söyleşiler .vb programlara uygun bir strüktürel kurgu **“Üretim Atölyeleri” ve “Yerel Ürün Satış Birimleri”ni** içerir biçimde hedeflenmiştir. Omurganın kolları ise çevredeki diğer bağlamsal verilerle ilişkili olarak kılcal bağlantılar kurmaktadır. 19 Mayıs Mahallesi yönünde ilerleyen kol mevcuttaki pazarı yeniden önererek bu katalizör aracılığıyla üretin işlerin satışına olanak verecek şekilde konumlanmıştır. Ek olarak omurga paradiso bölgesine devam ederek tarihi su kemerlerine ulaşmakta ve seyir ve gezinti imkanı sağlayarak **“Seyir Terası”** zemine ulaşmaktadır

5.2.2. Eko Alternatif Üretim Adasına Vaziyet





Eko- Tarih Adası ve çevreleri

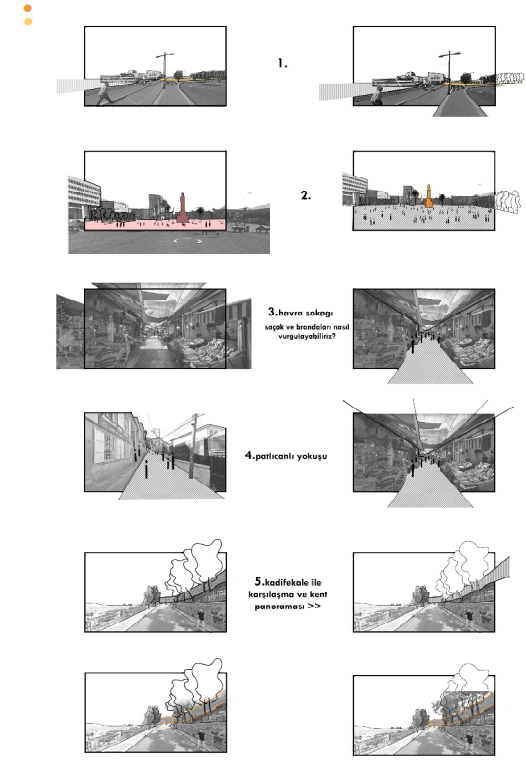
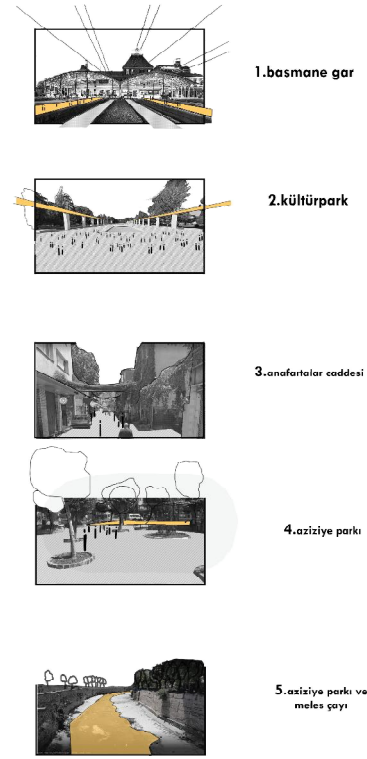
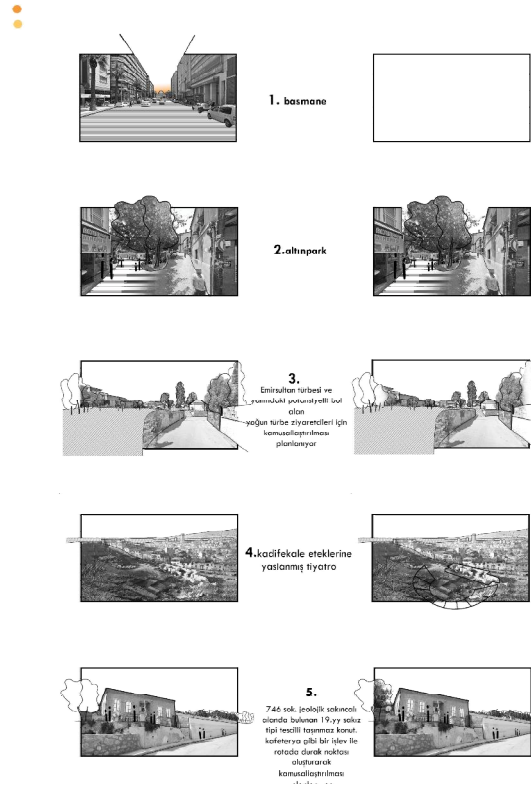


5.3. Eko- Tarih Adası

İzmir tarihi ve günümüzdeki izleri zengin bir yapıya sahiptir. 85000 yıllık bir sürece tekabül etmekte olan bu tarih katmanları ise kentin çeşitli noktalarında kısmen gözlemlenmektedir. Açıkta görülmeyen katmanların ortaya çıkarılması kentin idari erkleri için önemli bir konudur. Özellikle Kadifekale'nin bu alanı mimleyen tepenin en üst kotundaki pozisyonu baz alındığında çevresine doğru genişleyen halkalardan her biri bu katmanlara temas etmektedir. Bu durum Eko-Tarih Adasını oluşturan Kadifekale-Eski Tabakhane-Aziziye Parkı-Hilal odaklarını bu bağlamda bir arada düşünmeye yöneltmektedir. Özellikle Kadifekale'nin eteklerinde bulunan ve körfeze doğru kentin imgesi pozisyonundaki Konak, Kemeraltı, Basmane'nin bu odaklara bağlantı yollarını birer gezi rotasına dönüştürmek istenmektedir.

Dolayısıyla bu odakları biçimlendiren bağlamsal veriler bu gezi rotasının uzantılarında temas kurulması beklenen tarihi imgeler olmaktadır. Böylece İzmir'in tarihini imgeleyen bu öğelerin arasında kenti yürüyerek dolaşmayı sağlayan ve bu esnada tarihi ile ilişkiyi bölgesel olmaktan çıkarıp birbiri ile ilişkili olarak deneyimlemeye olanak sağlayan bir ağ önerilmektedir. Bu ağın buluşma ve karşılaşma noktası ise Kadifekale'nin kendisidir. Özellikle körfez yönünden topoğrafik algısı ve tarihsel önemi buna yöneltmektedir. Dolayısı ile bu alana yapılacak müdahale için içerik kentin tarih katmanları ile ilişiktir. Bu noktada tarihsel bağlamın baskın rolü yapılan müdahaleleri edilgen kılmaktadır. Kendi içindeki örgütlenme şeması da bu edilgenlik üzerinden şekillenmektedir. Gezi rotalarının karşılaşma noktası olarak toplayıcı ve çevre mahalle dokularından gelen sirkülasyonlara dağıtıcı bir tavır bulunmaktadır.

Eski tabakhane olarak geçen odak ise bu karşılaşma noktası için bir duraklama noktası olarak düşünülmektedir. Dolayısıyla edilgen pozisyon burada devam etmektedir. Tarihi rotaların buluşma noktasının devamı olarak görülen bu kentsel katalizör duraklama programları ile donatıldığında niteliksiz görülen yapısal çevreyi de dönüştürebilir. Böylece üst ölçekte kentin tarihine ait bir buluşma merkezi ve edilgen bir yapıdayken, alt ölçeklerde çevre dokulardaki gündelik yaşamlarda ve yapısal çevrede etken pozisyona gelmesi hedeflenmektedir.

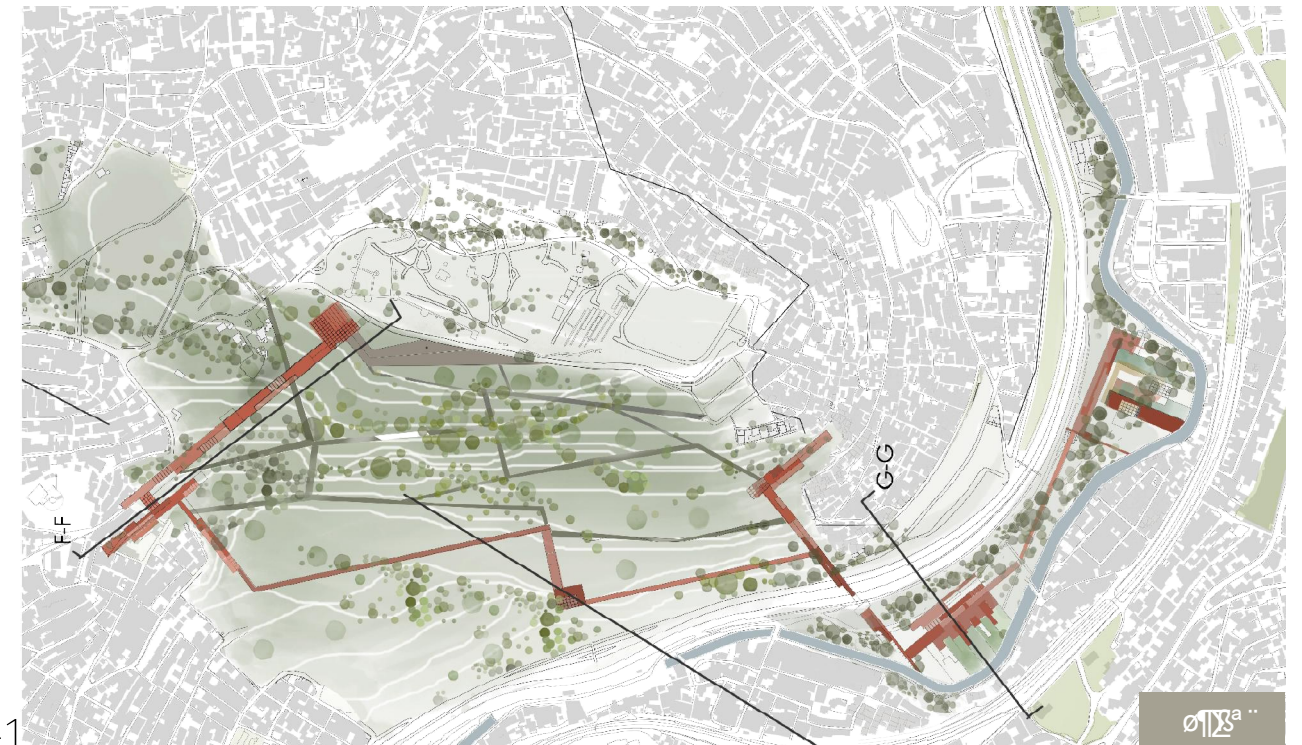


5.3.1. Eko Tarih Adasına Müdahale

Konak, Kemeraltı ve Basmane yönünden gelen rotaların düğümlendiği nokta Kadifekale olmaktadır. Kadifekale mevcut durumunda ziyarete açık durumdadır. İçinde **“Pagos Pazarı”** gibi programlarla aktif kullanımının olduğu görülmektedir. Rotaların düğüm noktası bu doğrultuda geniş bir saçak altı örgütlenmesiyle buluşma ve bilgilendirmeye yönelik programlara cevap verebilecek şekilde düşünülmüştür. Bu durum vaziyet içerisindeki konumunu bir **“Kioska”** dönüştürmektedir. Koruluğun bulunduğu alan yapısal müdahaleye açık değildir. Bu bağlamda çevredeki yapısal dokuya komşu olacak şekilde alt kotlara ulaşan çok fonksiyonlu bir strüktürel yapı önerilmektedir. Bu yapı kioskun devamında kurgulanarak **“Tarih Bilgilendirme Merkezini”** de içermektedir. Strüktürün devamında ise (alternatif üretimin devamı olarak ta görülebilir) **“Hediyelik Eşya Üretimi”, “Tarih Atölyeleri”, “Tarihsel Canlandırma Üniteleri”** gibi programlar yüklenmektedir. Bu programların çevredeki yerleşkeler için ekonomik anlamda katkı sağlaması beklenmektedir.

Bu kurgu koruluğu bir zemin örgütlenmesi ile önce Ballıkuyulara daha sonra da Eski Tabakhane alanına bağlamaktadır. Ballıkuyular’a temas eden bu strüktür kentsel dönüşümü yapılan bu yerde sosyo-kültürel aktivitelere cevap verecek bir **“Yaşam Merkezi”** olarak işlevlendirilmektedir. Ayrıca bu zemin örgütlenmesi tarih bağlamı doğrultusunda alanda bulunan, tarihi kemer tarafında hacim kazanarak **“Seyir Terası”** olarak gezinti ve seyir olanağı sağlamaktadır. Eski Tabakhane alanına gelindiğinde bu alan bir duraklama noktasına dönüşmektedir. Gezi rotalarının duraklama noktası olan bu alan yeme-içme birimleri dinlenme ve rekreatif amaçlı oluşumlar ile Meles Çayı hattına bağlanmaktadır. Buradan Aziziye Parkı’na peyzaj düzenlemesi ile devamlılık sağlayan bu tarihi gezi rotaları Kervan Köprüsü noktasından Basmane’ye dönüş sağlayabilmektedir. Dolayısıyla Kadifekale çevresinde bir ring oluşması mümkün görülmektedir.

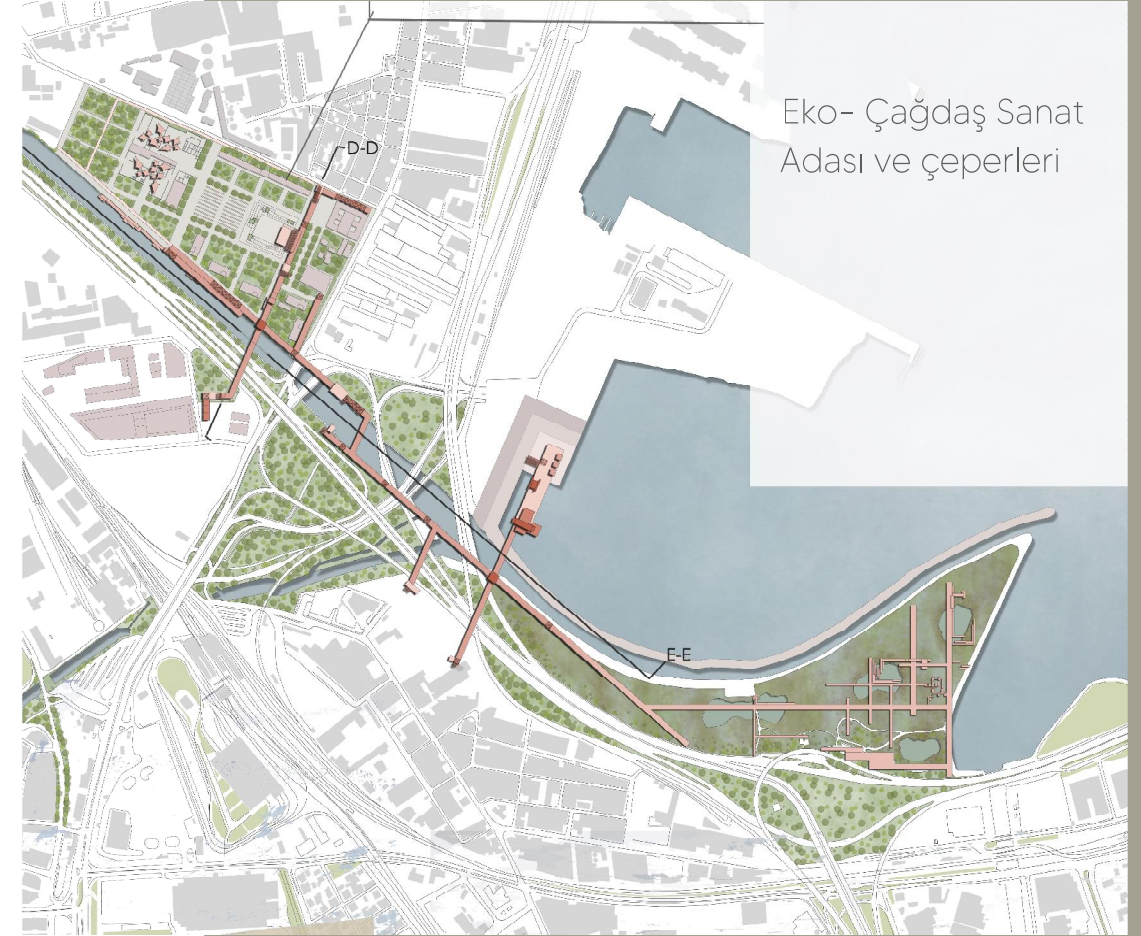
5.3.1. Eko Tarih Adası Görseller



5.4. Eko- Çağdaş Sanat Adası

Tüm Meles omurgası boyunca hedeflenen temalar birbiri ile ayrıştığı kadar Meles Çayı aralığıyla birbirlerine bağlantılı olarak düşünülmektedir. Bunlardan körfez ile buluşma noktası olarak görülen Sümerbank ve delta alanları da “Eko_Çağdaş Sanat Adası” olarak kurgulanmaktadır. Burada dikkat çekilmek istenen şey çağdaşlık kavramıdır. Proje ekibi tarafından içinde “bulunulan çağın anlayışına, şartlarına uygun olan, çağcıl, uygarca, asri, modern” anlamını taşıyan **çağdaş** kelimesi İzmir’i ve İzmirliyi tanımlamaktadır. Toplumsal algıya yerleşmiş olan bu durum ülke ölçeğinde çağdaş bir yaşam, çağdaş bir kent, çağdaş bir yapı olarak İzmir’i ayrı bir kültür olarak görmeye neden olmaktadır. Dolayısıyla çağdaş yaşamın getirilerini en iyi sorgulayabilecek, irdeleyebilecek, üretime dönüştürebilecek ve sunabilecek araç **sanat** olarak görülmektedir.

Buradan yola çıkarak bir dönemin gelişme ve yenilik göstergesi olarak kabul edilen fabrika tesislerinin yoğunluklu olduğu bu alanın çağdaş sanatların çeşitli yönleriyle bu alanı besleyebileceği düşünülmektedir. Hali hazırda çevrede Tarihi Un Fabrikası, Tekel Fabrikası, Hava Gazı Tesisleri gibi yapılar sosyo-kültürel aktörler için yeniden işlevlendirilmiş bulunmaktadır. Ayrıca alandaki Alsancak Limanı ise önemli bir kentsel öge olarak konumlanmaktadır. Tüm bu imgesel değerlerin bağlamsal değerleri yapılacak müdahaleyi edilgen kılmaktadır. Bu bağlam çokluğu içerisinde yapılan müdahale projenin tasarım yaklaşımı doğrultusunda sadece tamamlayıcı değil kapsayıcı ve bu yönüyle etken bir rol üstlenmektedir. Dolayısıyla diğer temalarda Meles Havzası’nın çevre verilerini toparlayan tavır burada Meles’in kendisi üzerinden bir omurgaya dönüşmekte ve etrafındaki programları desteklemekte ya da dahil olmaktadır. Liman bölgesinin ticari işlevinin turizme yönelik değişme potansiyeli üzerinden liman ve delta bağlantılarına kadar uzayan bu omurganın kente denizden yaklaşım- da da hissedilir olması hedeflenmiştir.



5.4.1. Eko- Çağdaş Sanat Adası Müdahale Kararları

Sümerbank çevrede bulunan ve yeniden programlanmış eski fabrika yapılarının içerdiği programları tamamlayacak bir alan olarak görülmektedir. Bu noktada mevcutta halen ayakta olan yapılar bu alana hizmet verecek şekilde restorasyonları yapılarak rezerv alanlar olarak önerilmektedir. Bu rezerv hacimlerde program olarak sadece “sıfır atık merkezi” düşünülmektedir. Bu merkezin ar-ge merkezi olmasının dışında yetişkilere ve çocuklara yönelik bilgilendirici atölye ve söyleşiler düzenlemesi, atık dönüşüm çalışmalarının yapılması hedeflenmektedir. Böylece kentliye çevre bilincini pekiştirecek bir mekan imkanı sunulabilir.

İplik fabrikasının önündeki yıkılmış üretim tesisinin zemin izlerine atıfta bulunan bir “**Etkinlik Meydanı**” bu rezerv yapıların ortasında konumlanmaktadır. Bu meydan omurganın sirkülasyon bağlantıları ile diğer çevre tesislerle de doğrudan bağlantı kurmaktadır. Bu bağlantı dokunduğu programlara göre tamamlayıcı programları üstenecek ve dönüştürülebilecek bir strüktürel kurguya sahiptir. Örneğin Meslek Fabrikası ve Mahal Bomonti arasındaki sirkülasyona dahil olma noktası “**Satış Birimleri**”, “**Atölyeler**”, “**Küçük Sahneler**” şeklindeki ek programlarla desteklenmektedir.

Meydanın meles çayı ve iç bağlantı yolu yönünde yoğunlaşan omurga eklenip çıkarılabilen modüllerin olduğu bir strüktür önerisiyle güç kazanmaktadır. Buradaki amaç faklılaşan etkinliklerde rezerv fabrika yapılarına ek olarak bir sanatsal aktivitenin hareketliliğine cevap verebilecek bir düzenek yaratma çabasıdır. Bu düzenek aktivitenin türüne göre yeniden kurgulanabilmektedir. Örneğin bir sanat ya da tasarım bienaline cevap verebilecek atölyeler, sergi holleri, sunum cepleri gibi programlar eklenebileceği gibi katılımcının bu strüktürü kullanarak ortaya bir ürün çıkarabilmesi hedeflenmektedir.

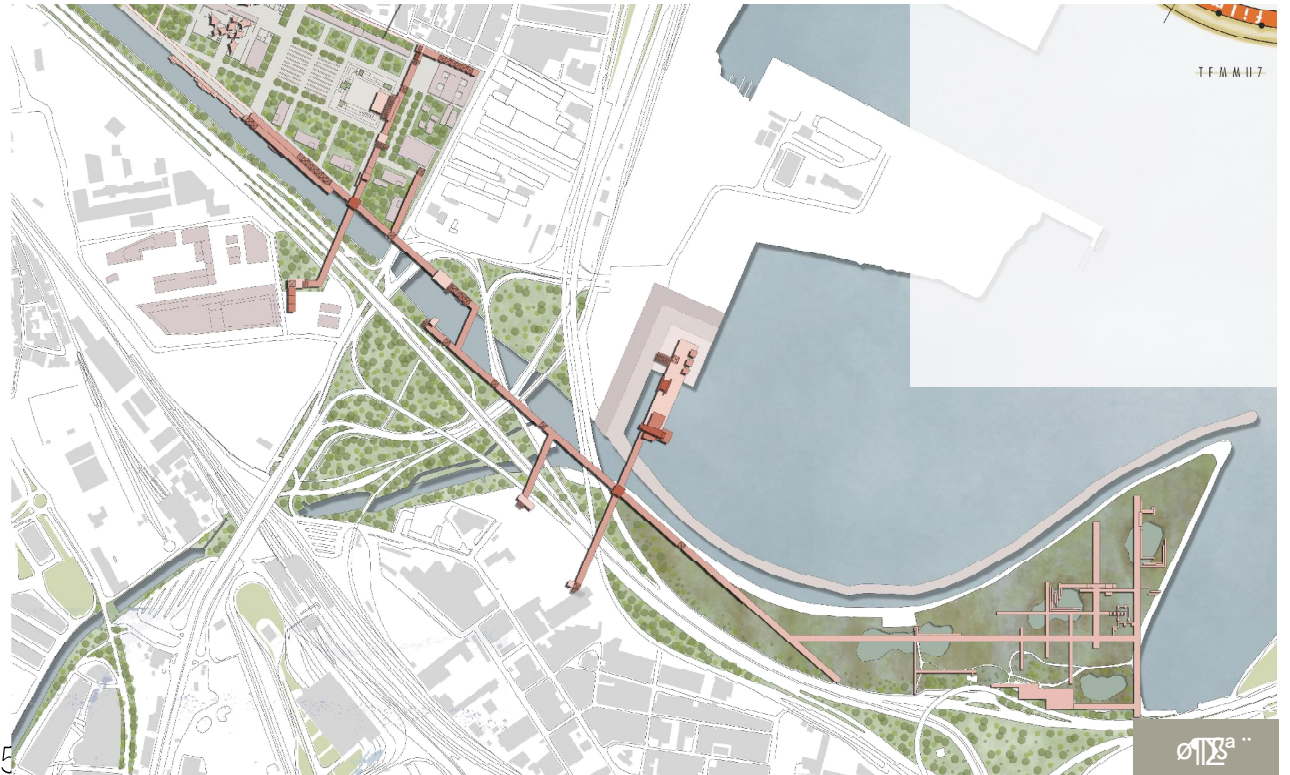


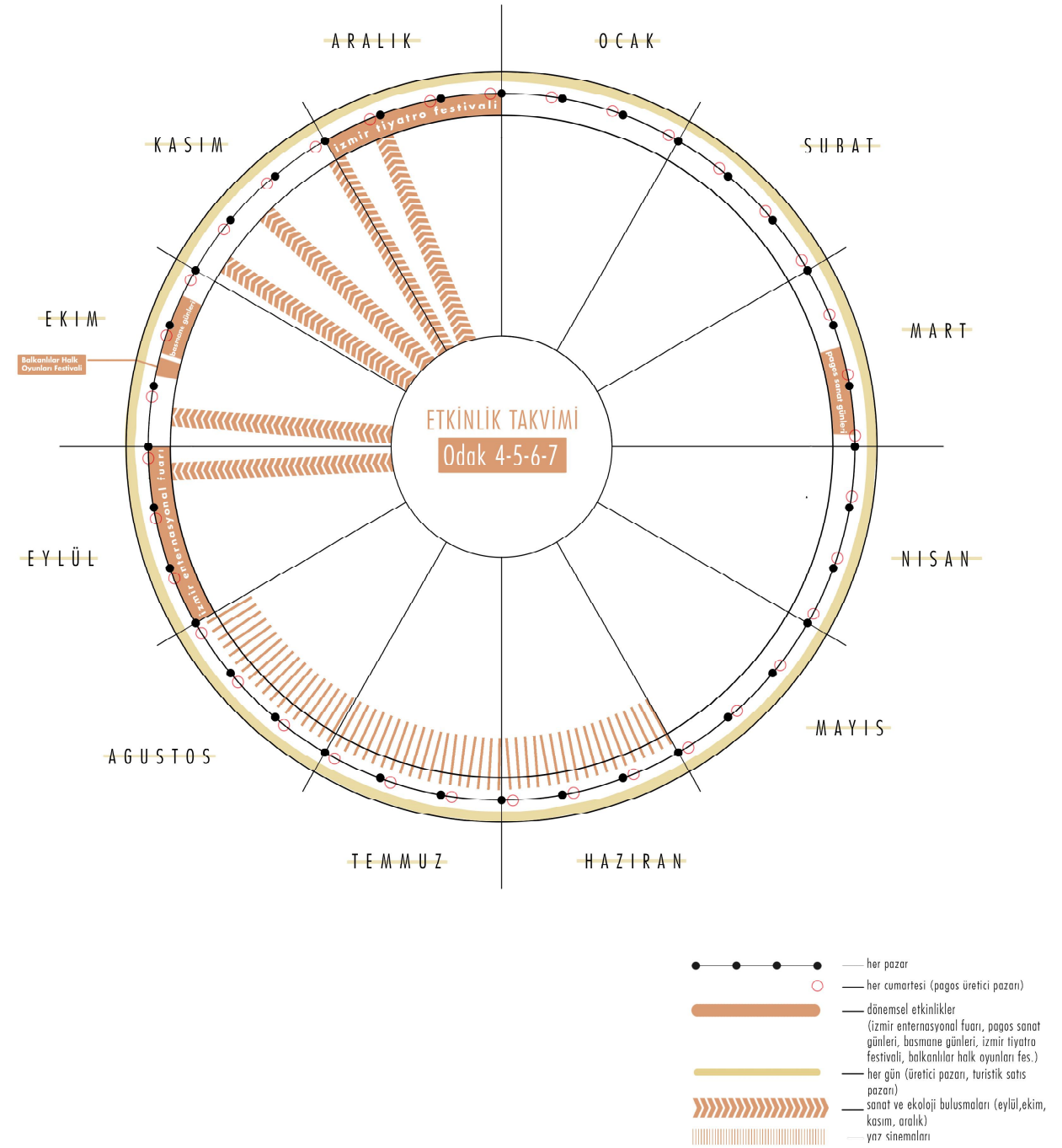
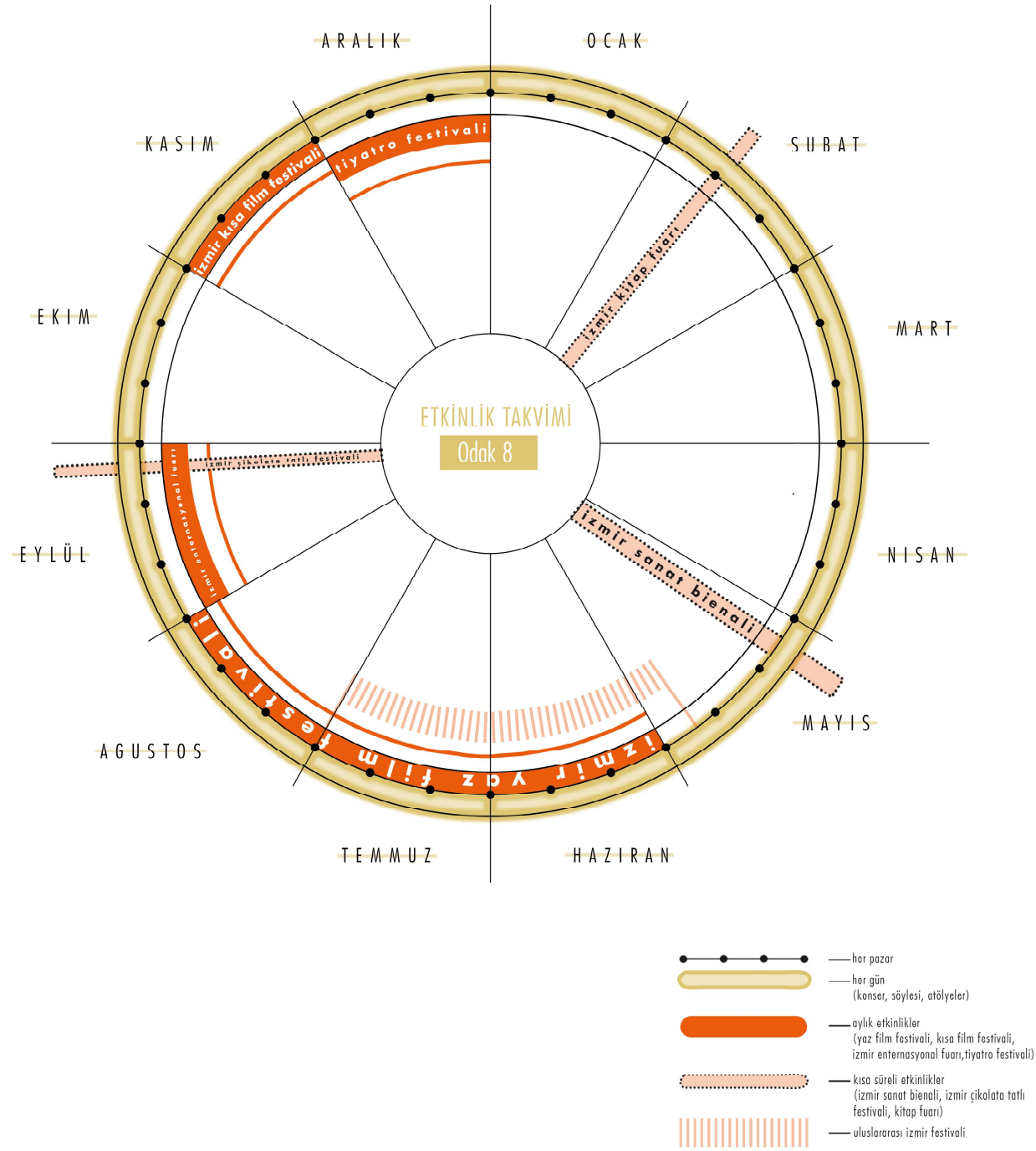
Rezerv yapılardan birine de **“Sıfır Atık Merkezi”** önerilmek

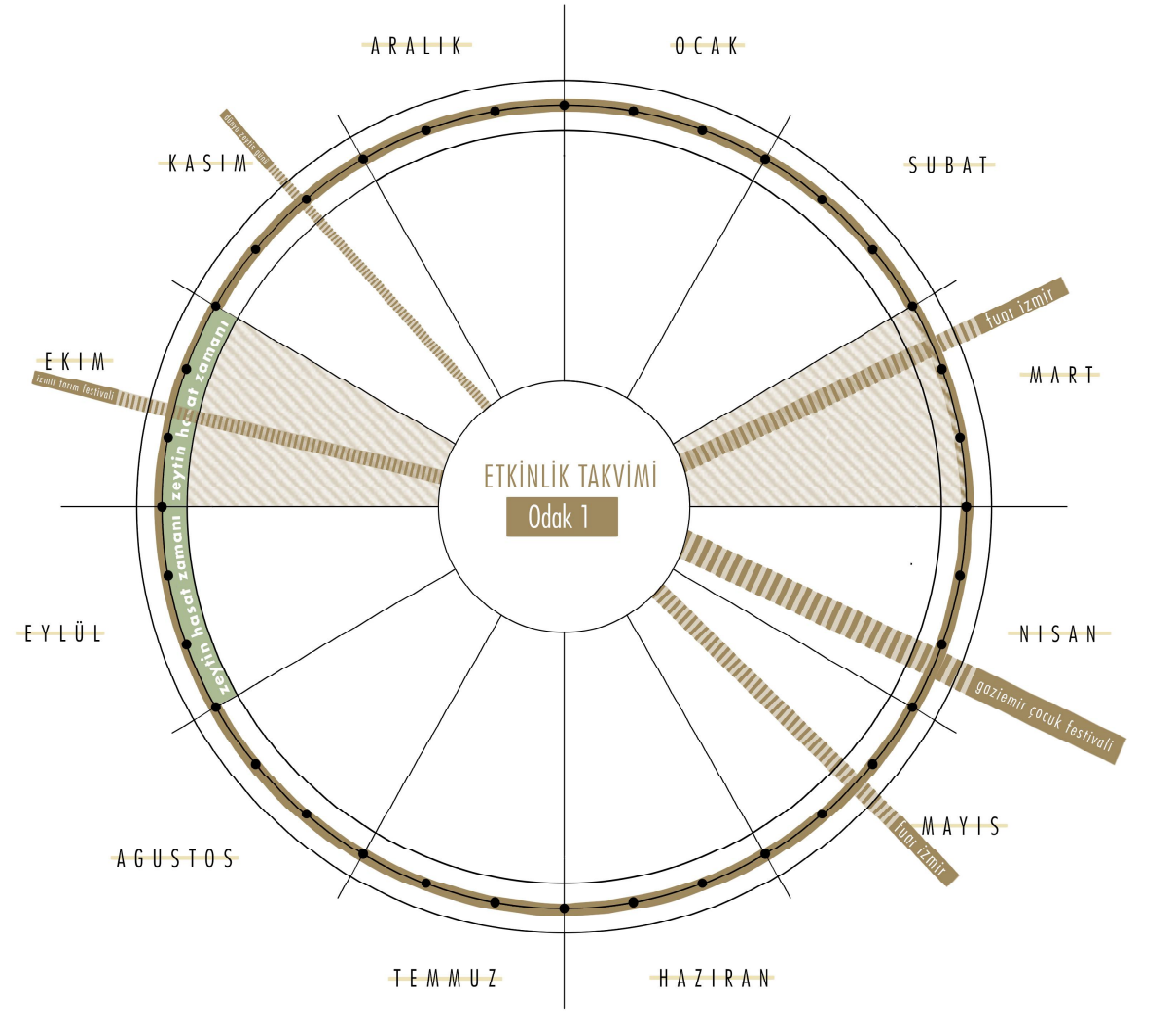
Delta alanı ise birincil olarak ekolojik atmosferi üzerinden kurgulanmıştır. Ancak omurganın tüm hattı boyunca strüktürü kullanma veya dönüştürme hamlesi burada başka bir şekilde karşımıza çıkar. Sadece zemin örgütlenmesi olarak delta üzerinde ilerleyen omurganın izleri çağdaş sanatla ilişkisinde örneğin doğa aktivisti sanatçıların deltanın farklılaşan flora ve fauna örüntüsünü kullanmasına olanak verecek şekilde kurgulanmıştır.

İzmir’in tasarım ve yenilik (innovation) kenti haline gelmesinin beklentisine karşılık olarak omurganın liman yönündeki bağlantısı gelecekte turizm amaçlı kullanımı düşünülerek tüm bu çağdaş sanatlar adasını imgeleyecek bir hacim organizasyonuna yöneltmektedir. Bu öneri körfezin en iç noktası olarak tanımlanabilecek bu alanda konumlanarak kente kıyıda yaklaşmada su yolu üzerinden bir sanat ulaşım rotasının oluşması İzmir için bir alternatif olarak görülmektedir. . Bu kıyıda dahil oluş önce kentin sanat mekanı imgesi olarak çağdaş sanat adasını deneyimlemeye daha sonrada Meles hattı boyunca kurgulanan diğer temalara erişimi yönüyle bir kapı görevi üstlenmektedir. Adanın diğer sirkülasyon ağlarının düğümlediği bir noktada olması ise sadece kıyıda değil kent içi erişime de kolaylıkla açık olmasını sağlamaktadır. Özellikle Sümerbank’ın sınırından geçen tramvay hattının kentin diğer önemli sanat odaklarına da giden bir güzergaha sahip olması uluslararası bianel gibi etkinliklerde aktiviteleri kente yayma ve kentten toplama potansiyeline sahip kılmaktadır. Böylece kentin sanatsal anlamdaki düğüm noktasına dönüşen bu adanın yakın ölçekte komşu etki alanlarına temas eden ve üst ölçekte bir merkeze dönüşerek tüm kente etken bir rol alması hedeflenmektedir.

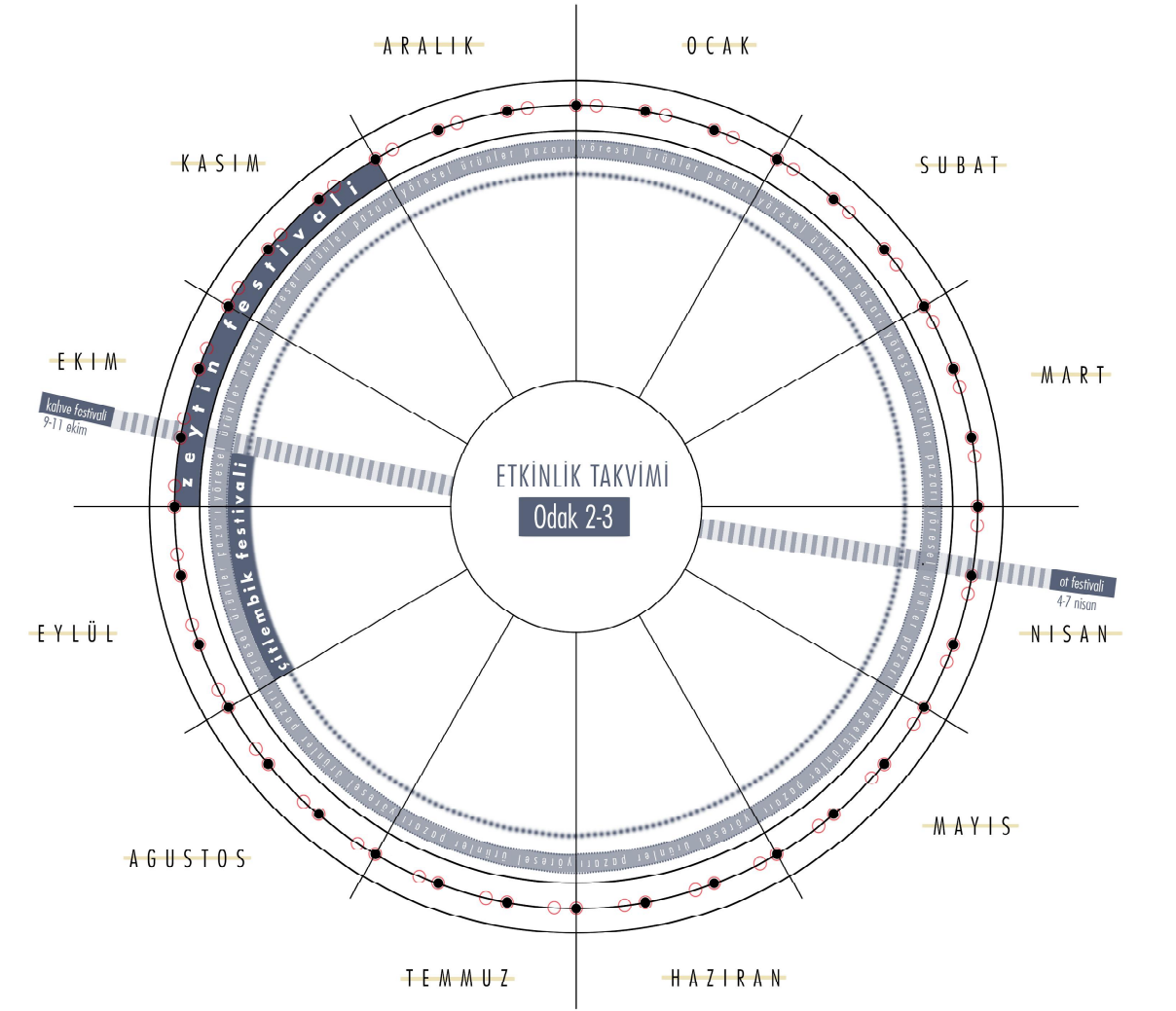
5.4.2. Eko- Çağdaş Sanat Adası Görseller



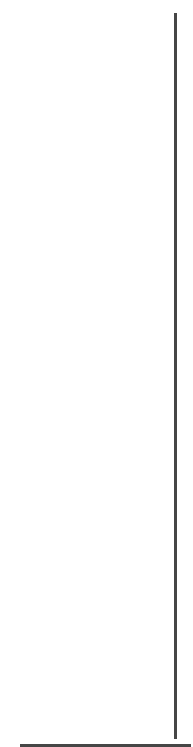
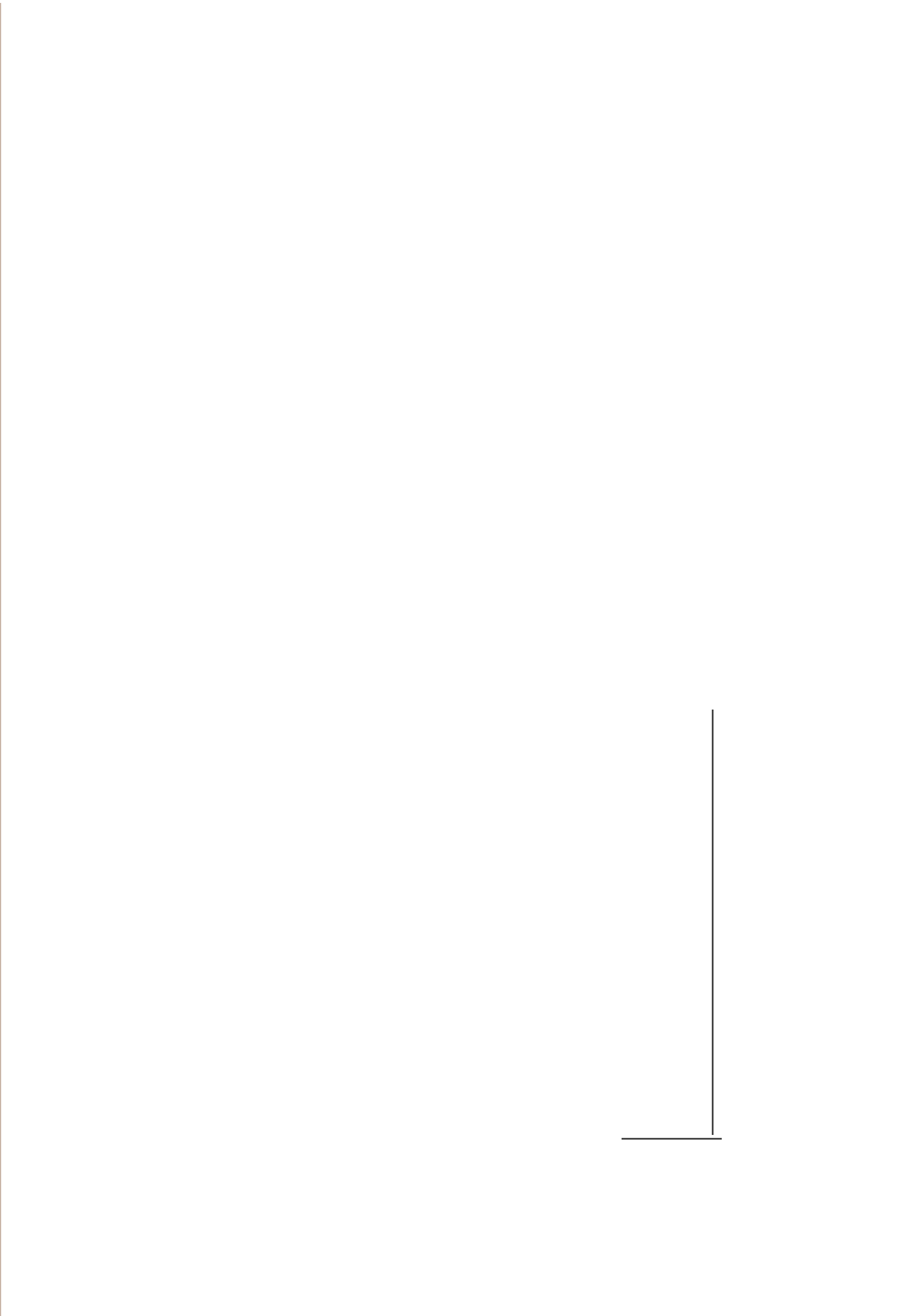




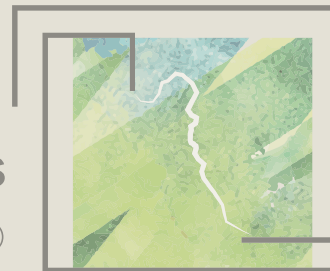
- her pazar (gaaziemir otopazarı)
- zeytin fidan dikimi
- her gün (bisiklet kullanımı)
- zeytin hasat zamanı
- festivaller (6-9 mart zeytin, zeytinyağı, süt ürünleri, sarımsak ve teknoloji fuarı, 14 ekim tarım festivali, 20-26 nisan çocuk festivali, 15-10 mayıs ekoloji fuarı)



- her pazar
- her çarşamba ve pazar (Sirinyer pazarı)
- her gün (yöresel ürünler pazarı)
- günlük atölyeler (meslek, üretim, spor ve aerobik)
- dönemsel aktiviteler (ar festivali, kahve festivali)
- dönemsel aktiviteler (zeytin festivali, çitlenbik festivali)



M E L E S
A R C H I P E L A G O



M E L E S
A R C H I P E L A G O

