İZMİR KÖRFEZİ

ve İL ÇEVRE SORUNLARI

RAPORU

KÖRFEZ ANA PROJELERİ

(ÖZET SUNUMU)

İSTÖP

İZMİR SİVİL TOPLUM ÖRGÜTLERİ PLATFORMU

ÇEVRE KORUMANIN ANA STRATEJİSİ

Çevre koruma konusundaki kanunlar ve bağlı mevzuat ile toplumsal davranış biçimleri ile sosyal değerleri ülkemizde şöyle özetleyebiliriz:

Kanunlar ve bağlı mevzuat: Ülkemizdeki çevre mevzuatı, oldukça çağdaş ve gelişmiş gibi görünse de; çevrenin korunması için hayalı bir yaklaşımı sergilemektedir. Kısaca, çevreye karşı zarar veren eylem ve işlemleri ciddi şekilde cezalandıran, bu cezalarında para cezası olarak fahiş rakamlara ulaştıran bir mevzuata sahibiz. Esasen, bu hukuk sistemindeki klasik bir yaklaşımdır. Çevreye karsı zarar vermeleri yaptırımları yüksek para cezalarına muhatap olmasının caydırıcı olacağı temel strateji olarak kabul edilmiştir. Ancak, esas olan, çevreyi korumak adına yol gösterici, teşvik edici, çevreyi korumak adına koruncak değerleri muhtemel zararlı unsurlardan koruyacak tedbirlerin alınması ilkesi yok sayılmaktadır. Öyleki, Çevre Korumanın temel yaklaşımı ve çevreye zarar vermemenin uygulama usul ve esaslarının belirtilmesi yerine; sadece verilen zarar tanımlanarak karşılığına bir para cezası ve kapatma cezası, ruhsat iptali gibi ekonomik yatırımlar öne çıkmaktadır. Halbuki Mevzuat, özellikle Koruma-Kullanma dengesini iyi tanımlamalı, Yatırımlar, yerleşmeler veya sadece ziyaret amacı ile çevrenin kullanımın da, kullanma ve korumanın dengeleri üzerinde herhangi bir yönlendirmeye veya tanım ve yönlendirmeye yer verilmemektedir. Çevre hukukunu bu düzenlemeleri, tüm çevre değerlerini ekonomik rakamlar üzerinden değerlendirmektedir. Ancak, ekonomiye katkı sağlayan sanayi ve diğer kuruluşlara karşı ciddi bir denetimsizlik ve göz yumma politikası uygulanmaktadır. Çevreyi kirleten veya ekosistemi zedeleyenlerin Ekonomik kuruluşlar olması halinde Kanunlar ya uygulanmamakta ya da geniş bir perspektifle müsamaha görmektedir. Hatta, verilen para cezaları bile bu politikayı yansımaktadır. Örneğin; dağın başındaki çok nadir bir çiçeğin neslinin tükenmemesi adına yapılan düzenlemede verilen fahiş para cezasının muhatabı, saf bir vatandaş veya kırsal alanda yaşayan büyük ekonomik değerler üretmeye bir birey iken. Çok büyük para cezaları verilebiliyorken. Çok daha büyük doğa tahribatına yol açan bir fabrikaya bundan daha az para cezası verilmektedir. Sonuçta, ikisinin arkasında sermaye ve patronlar vardır. Cezalar bu konuda ve bu nedenle sınırlı tutulabilmektedir. Aşağıdaki örnek ibret vericidir.

ÇEVRE KORUMANIN ANA STRATEJİSİ

- EKONOMİK ÇIKARLARA SAVAŞ AÇMAYIN.
- RANTLA SAVAŞMAYIN. ONLARLA BARIŞIN.
- ÇÜNKÜ DEVLET GÜCÜ İLE DAHİ OLSA, İNSANLARIN EKONOMİK ÇIKARLARI YANI RANT DEDİĞİMİZ DEĞERLERİNE DOKUNURSANIZ, KİMSE KAZANAMAZ.
- ÜLKEDE KAZANMAZ SİZDE KAZANAMAZSINIZ.
- SONUNDA ONLAR BİR YOLUNU BULURLAR VE SİZİ ALT EDERLER.
- SİYASİ GÜÇLE, RÜŞVETLE VB. YÖNTEMLERLE SİZİNLE OLAN SAVAŞI HEP GALİP BİTİRİRLER.
- BU HEP BÖYLE OLMUŞTUR.
- SONUÇTA ORTADA DEVLETE GÜVENSİZLİK VE ÖNLENEMEYEN YAYGIN İHLAL KALIR.
- BU NEDENLE ONLARLA BARIŞIK OLUN.
- ONLARIN EKONOMİK ÇIKARLARINI ZEDELEMEDEN, HATTA ARTTIRAN BİR ALTYAPI KURUN,
- DOĞAYI ÖYLE HAZIRLAYIN Kİ, DOĞA İLE ÜRETEN KARŞI KARŞIYA KALMASIN.
- CEZALAR İSE, BİLİNÇLENDİRME İLE, EMEKLE VE EĞİTİMLE ÖDENSİN.
- HAVZA YÖNETİMİ PROJELERİNİZ, UYGULAMALARINIZ HERKESE KÜLFET DEĞİL NİMET SAĞLASIN.
- ÇEVRE DEĞERLERİNE UYMAK İÇİN FEDA EDİLEN EKONOMİK ÇIKARLARI EN AZA İNDİREN BİR ORTAMIN DÜZENİNİ VE ALTYAPISINI OLUŞTURUN.
- DOĞAYI VE COĞRAFYAYI ÖYLE DÜZENLEYİNKİ, PEK FAZLA KORUNMAYA İHTİYACI KALMASIN.
- YAYGIN İHLALİ ÖNLEYEN, HER YAŞAM ALANININ PIRIL PIRIL, TERTEMİZ OLDUĞU, İNSANLARIN VE İŞLETMELERİN BİR ÇÖP DAHİ ATMAYA KIYAMAYACAĞI BİR ORTAM HAZIRLAYIN.
- PSİKOLOJİK OLARAK TEMİZLİĞİN BASKISI İLE VATANDAŞI TERBİYE EDİN.
- ÇEVREYİ KORUMAYI BİR YAŞAM TARZINA DÜNÜŞTÜREN, TERTEMİZ BİR ÇEVREDE YAŞAMA HAKKINI DOYA DOYA YAŞAYAN VE BU FARKI HİSSEDEREK ÜLKESİ İLE GURUR DUYAN VE SEVEN BİR TOPLUM YARATIN.
- ÇEVRE KONUSUNDA PAZARLIK EDEN, ÇIKARLARINI KORUMAK İÇİN TORPİL VE GÖZ YUMMA ARAYAN, "HERKES YAPIYOR BİR BENİMİ GÖRDÜNÜZ" DİYEREK İSYAN EDEN İNSANLARDAN BAŞKA TÜRLÜ KURTULAMAZINIZ.
- ARITILMAMIŞ LAĞIMLARIN DENİZE VE NEHİRLERE BOŞALTILDIĞI, ÇÖPLERİN UYGUNSUZ ŞEKİLDE TOPLANIP ORTALIKTA VAHŞİCE YIĞILDIĞI, HER YAĞMURDA ORTALIĞIN SULAR SELLER ALTINDA KALDIĞI, HAVANIN BACA GAZLARI, JEOTERMAL BUHARI İLE KİRLETİLDİĞİ, KIRIK DÖKÜK, DÜZENSİZ BAKIMSIZ SOKAKLARDA, PARKLARDA, MEYDANLaRDA, TEMİZLİĞİN İHMAL EDİLDİĞİ, YEŞİLİ, AĞACI, PARKLARI, MESİRE ALANLARI, PIRIL PIRIL PLAJLARI OLMAYAN BİR YAŞAM ORTAMINDA İNSANLARDAN FAZLA BİRŞEY BEKLEMEYİN.
- ELİNDEKİ İZMARİTİ, ÇİKOLATA YALDIZINI YERE ATMAKTAN ÇEKİNECEĞİ KADAR DÜZGÜN VE TERTEMİZ BİR ORTAMDA İNSANLARIN DAVRANIŞLARININ NASIL DEĞİŞECEĞİNİ BİLİN.

KÖRFEZ RAPORUNUN ANA HEDEF TANIMI

En kısa ve öz tanımı ile; Bu raporun konusu olan İzmir Körfezindeki kirliliğin önlenmesi için erişmek istediğimiz sonucu şöyle özetleyebiliriz:

1-KÖRFEZE ARITILMAMIŞ BİR DAMLA KANALİZASYON ATIĞI BIRAKILMAYACAK.

2-KÖRFEZE; TEMİZ VEYA KİRLİ SEDİMENT TAŞINMASI TAM OLARAK ÖNLENECEK

3-KÖRFEZİN DOĞAL AKINTI SİSTEMİNE UYGUN VE DAHA HIZLANDIRAN VE SÜREKLİ TEMİZLENMESİNİ SAĞLAYAN İÇ KÖRFEZDEN BAŞLAYARAK, ORTA KESİM DAHİL AÇIK DENİZE VE KÖRFEZ DIŞINA DOĞRU AKINTI KORİDORLARI OLUŞTURULACAK.

KÖRFEZ PROJELERİ KADEMELİ UYGULAMA PLANI

ACİL ÖNLEM VE UYGULAMALAR – 1 Yıllık Performans planı ve ayrıntılı iş programı

KISA VADELİ UYGULAMALAR – 3 Yıllık Performans planı ve İş programı

ORTA VADELİ UYGULAMALAR- 5 Yıllık Eylem Planı ve Hedef takvimi

UZUN VADELİ UYGULAMALAR – 10 Yıllık stratejik Plan ve Hedef takvimi

İSTÖP TARAFINDAN BİLİM KURULU ELİYLE HAZIRLANAN

«İZMİR KÖRFEZİ ve İL ÇEVRE SORUNLARI» RAPORUNUN

YUKARIDA AÇIKLANAN TEMEL AMACI GERÇEKLEŞTİRMEK ÜZERE HAZIRLANAN

18 ADET ANA PROJE

AŞAĞIDA AÇIKLANMIŞ VE ÖZETLENMİŞTİR.

ANA PROJE – 1
İZMİR KENTSEL BÜYÜME VE GELİŞME STRATEJİK PLANI

PLANLAMA GELECEK İÇİNDİR.
PLANLAMANIN TEMELİ GELECEĞİ GÖREBİLMEKTİR

ANA PROJE – 1
İZMİR KENTSEL BÜYÜME VE GELİŞME STRATEJİK PLANI

Bu alt bölümde, ANA PROJE olarak nitelenen; "İZMİR MEKANSAL KENTSEL BÜYÜME VE GELİŞME STRATEJİK PLANI" başlığı altındaki çalışmanın yapılması öncelikli ve zorunludur. Bu Stratejik Çalışma yapılmadan; İzmir'in Önce "Altyapı Sorunlarının", daha sonra "Çevre ve Su Kaynakları Kirliliğinin" ve nihayet "Körfez Kirliliği ve Sorunlarının" çözümünün Sürdürülebilir biçimde sağlanması mümkün olmayacaktır.

Özetle, Kentin ne yönde ve nasıl büyüyeceği ne kadar büyüyeceği, kalkınma (ekonomik, sosyal, kültürel) konusunda ne tür atılımlar yapabileceği belirlenmeden; Altyapı tesislerinin Projelendirilmesi, Çevre ve Su kirliliğinin önlemesi, Körfezin içinde bulunduğu tehlikeden uzaklaştırılması mümkün olmayacaktır. Parçacı, günü birlik yatırımlarla, uzun vadeli bir plana bağlı olmadan yapılacak mevzii müdahaleler ile Altyapının sağlıklı şekilde kurulması, yaşatılması ve işletilmesi mümkün olmayacaktır. Hakeza, Zecri tedbirler, cezalar, izleme sistemleri kurulması ile çözüm mümkün olmayacaktır. Şehrin geleceğindeki büyüme ve demografik ve mekânsal gelişmesi gerçekçi ve bilimsel şekilde öngörülemediği sürece, yapılacak yatırımların bir süre sonra yetersiz kalacağı açıktır.

İzmir İlinin ve başta Merkez yerleşmesinin 2100 yılına kadar nüfus ve mekânsal projeksiyonunun ortaya konulması; yani, kaplayacağı kentsel alanların ve barındıracağı nüfusun, gelişecek sektörlerin belirlemesi gereklidir. İZMİR MEKANSAL KENTSEL BÜYÜME VE GELİŞME STRATEJİK PLANI" çalışmasının ortak akıl ile çoğulcu, katılımcı uygulamalar ile Üniversitelerin, Meslek Odalarının, Sivil Toplum Örgütlerinin görüşleri de alınarak İzmir Büyükşehir Belediyesi Tarafından hazırlanması önerilmektedir.

Bu raporda önerilen Projelerin ve Uygulama Modellerinin esası buna dayandırılmıştır. Aşağıda, özet halinde; önerilen STRATEJİK PLANIN ana ilke ve esaslarına ilişkin tespit ve önerilere yer verilmiştir. Yani, İzmir'in 2100 yılına kadar muhtemel nüfusu projekte edilmiş ve buna uygun olarak ; İzmir kentinin yakın çevresi ile ilişkileri dikkate alınarak, mekânsal olarak bu nüfusun barınacağı, çalışacağı ve müreffeh yaşayabileceği Coğrafi alanlar (Kentsel gelişme ve büyüme alan ve koridorları) sunulmuştur. Burada önerilen çalışmalar taslak mahiyetinde olup, yukarıda açıklanan şekilde çoğulcu ve katılımcı Modeller içinde İzmir Büyükşehir Belediyesinin bu hususta bilimsel ve ayrıntılı çalışma yapması önerilmektedir.

İZMİR 2100 YILI PROJEKSİYON NÜFUSU:

Nüfus Projeksiyonu hesabı ile hedeflenen yıla ait öngörü **nüfus, üssel fonksiyon, bileşik faiz yöntemi ve aritmetik yöntem** kullanılarak hesaplanmıştır.

İZMİR İLİ PROJEKSİYON NÜFUSU				
EK NÜFUS NÜFUS	**YILI**	**TOPLAM**	**Eklenecek ORT. KENTSEL ALAN**	
	2025 YILI	4.504.000 KİŞİ		
185 bin kişi	2035 YILI	4.690.000 KİŞİ	6.200 DÖNÜM	0.62 KM2
725 bin kişi	2045 YILI	5.230.000 KİŞİ	24.160 DÖNÜM	2.42 KM2
1.176 bin kişi	2055 YILI	5.680.000 KİŞİ	39.200 DÖNÜM	3.90 KM2
1.881 bin kişi	2065 YILI	6.385.000 KİŞİ	62.700 DÖNÜM	6.27 KM2
2.450 bin kişi	2075 YILI	6.950.000 KİŞİ	81.660 DÖNÜM	8.16 KM2
3.363 bin kişi	**2085 YILI**	**7.867.000 KİŞİ**	**112.100 DÖNÜM**	**11.21 KM2**
4.188 bin kişi	2095 YILI	8.690.000 KİŞİ	139.600 DÖNÜM	13.96 KM2
4.631 bin kişi	2100 YILI	9.135.000 KİŞİ	154.360 DÖNÜM	15.44 KM2

İZMİR KENTSEL GELİŞME ALANLARI

16 GELİŞME ALANI

Aşağıda önerilen kentsel gelişme alanları alternatifleri; Nitelikleri ve uygulama modellerine göre DÖRT ana başlıktan oluşmaktadır.

BİRİNCİ BAŞLIK - YAĞ LEKESİ: Kentin Yağ Lekesi olarak adlandırılan gelişme ve yayılma alanlarındaki eşikler veya mekânsal ve idari engeller nedeni ile boşluk olarak kalan alanlarının değerlendirilmesi.

İKİNCİ BAŞLIK - DOĞRUSAL YERLEŞME: Kentin mevcut olan (otoyol -ana arter) şehirler arası ulaşım akslarında yol kenarları henüz boş olan, merkezden dışa doğru yolun kenarlarında oluşturulacak doğrusal yerleşmeler.

ÜÇÜNCÜ BAŞLIK - KIRSAL ALAN: Kırsal alanların nüfus kaybeden yapısını değiştiren "Tarım Parkları" projesinin etkisi ile Kırsal (köy) yolları üzerinde oluşacak doğrusal yapılaşma.

GÖRDÜNCÜ BAŞLIK - CAZİBE MERKEZLERİ: Sosyal, kültürel ve ekonomik Cazibe Merkezi Oluşturacak Projeler nedeni ile bu projelere yakın çevrede oluşacak nüfusu barındıracak alanlar.

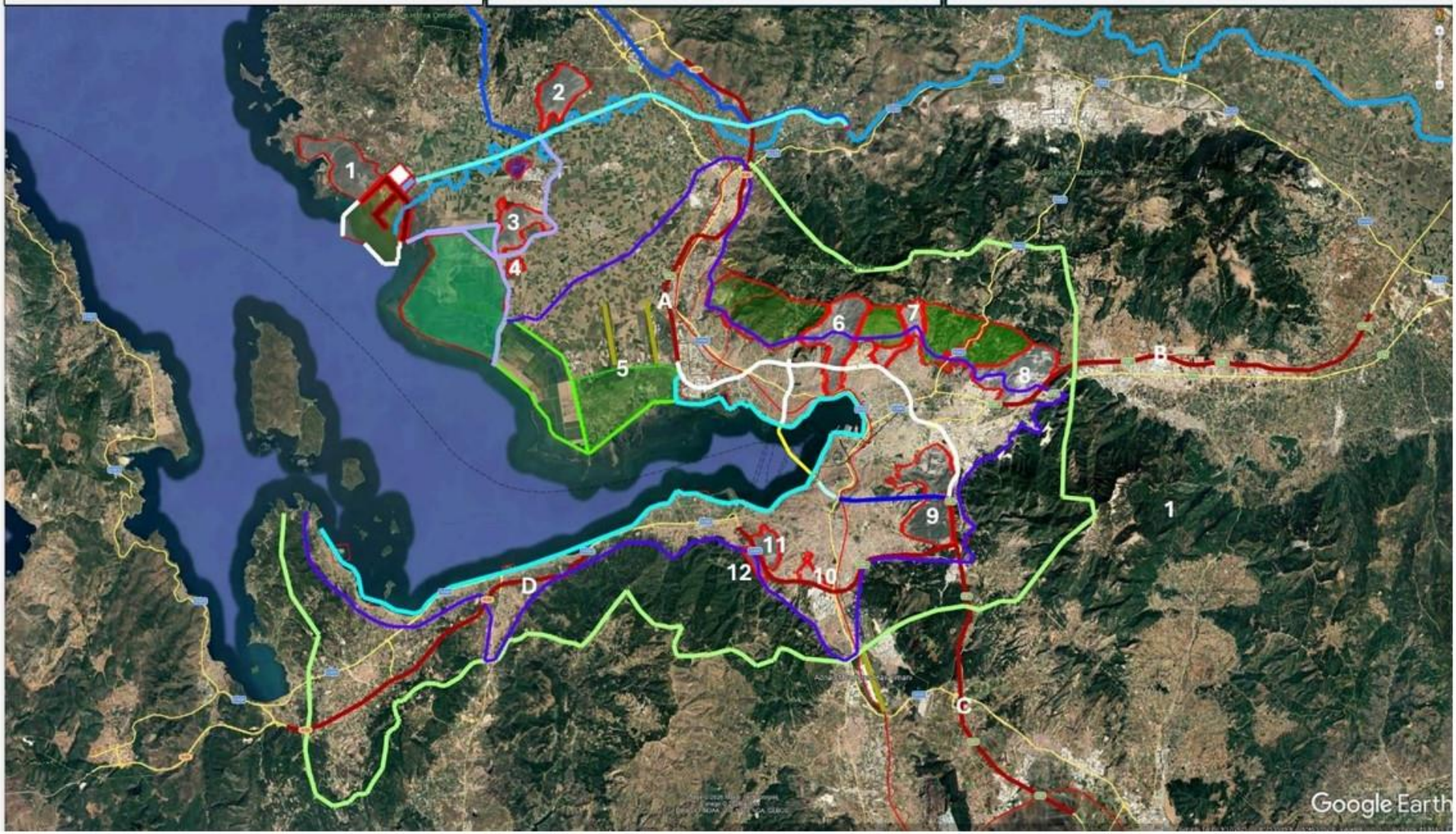
İZMİR MERKEZ ve CIVARI GENEL GELİŞME VE YERLEŞİM ALANLARI

İZMİR KENTSEL GELİŞME VE YERLEŞME ALANLARI

A-İZMİR – MENEMEN-ALİAĞA KRİDORU – 25 KM – 500 BİN İ
B- İZMİR - KEMALPAŞA KORİDORU 30 KM – 600 BİN
C-İZMİR - AYDIN KORİDORU 30 KM-600 BİN
D- İZMİR - URLA KORİORU 26 KM – 550 BİN
DOĞRUSAL KORİDOR. 2.250.000 KİŞİ
YERLEŞİM ALANLARI .....810.000 KİŞİ

TOPLAM 3.060.000 KİŞİ
2080 YILI 7.5 MİLYON NÜFURSA KADAR

1-GEDİZ LİMANI – FOÇA-ATATÜRK – 12 KM2 – 130 BİN KİŞİ
2- ORMAN-FOÇA-GERENKÖY – 14 KM – 70 BİN KİŞİ
3- SERBEST BÖLGE-MENEMEN-SEYREK – 16 KM2 – 80 BİN KİŞİ
4- MERA-MENEMEN-TUZÇULLU – 0.9 KM2 – 8 BİN KİŞİ
5- A.PRİŞTİNA BLV-DOĞAL YAŞAM PARKI – 1.4 KM2 - 40 BİN KİŞİ
6- DOĞANÇAY-BAYRAKLI KORİDORU – 20 KM2 – 50 BİN KİŞİ
7- ÇAMİÇİ-EĞRİDERE KORİDORU – 5.5 KM2 – 40 BİN KİŞİ
8- BORNOVA- NALDÖKEN - ORMAN – 13.5 KM2 – 70 BİN KİŞİ
9- İZMİRİN KALBİ – 18 KM2 – 20 BİN KİŞİ
10- KARABAĞLAR – UZUNDERE -2 KM2 – 80 BİN KİŞİ
11-BALÇOVA - ESENDERE - 3.6 KM2 – 120 BİN KİŞİ
12- BALÇOVA - ÇETİN EMEÇ – 2 KM2 – 100 BİN KİŞİ



CAZİBE MERKEZLERİ ÇEVRESİNDE GELİŞME ALANLARI - GEDİZ ALANI 288.000 KİŞİ

ALAN MEVKİİ	ALANI KM2	ÇEVRESİ	NUFUS-KİŞİ
GEDİZ LİMANI ÇEVRESİ GELİŞME ALANI	12 KM2	18 KM	130.000
ESKİ FOÇA YOLU ORMAN -GERENKÖY	8 KM	14 KM	70.000 KİŞİ
SERBEST BÖLGE YANI TEPELİK ALAN	7.5 KM	16 KM	80.000 KİŞİ
SERBEST BÖLGE ALTI TEPELİK ALAN	0.9 KM2	3.9 KM	8.000 KİŞİ

ALAN MEVKİİ	KAPASİTE	ÇEVRESİ	NUFUS-KİŞİ
A- AHMET PRİŞTİNA KENTSEL DÖNÜŞÜM KORİDORU	4000 KONUT	İŞYERİ	34.000 KİŞİ
B- VİLLA BÖLGESİ	1500 VİLLA		5000 KİŞİ
C- REZİDANS ADASI	300 REZİDANS	İŞYERİ	1000 KİŞİ

SASALI-KAKLIÇ
" CUMHURİYET DOĞAL YAŞAM PARKI" VE "TUZLA PARKURU"

YAĞ LEKESİ GELİŞME ALANLARI - YAMANLAR

ALAN MEVKİİ	ALANI KM2	ÇEVRESİ	NUFUS-KİŞİ
6- BAYRAKLI DOĞANÇAY KORİDORU	20 KM2		50.000 KİŞİ
7- ÇAMİÇİ EĞRİDERE KORİDORU	5.5 KM2		40.000 KİŞİ
8- BORNOVA NALDÖKEN ORMANI – 2B	12.5 KM2		70.000 KİŞİ

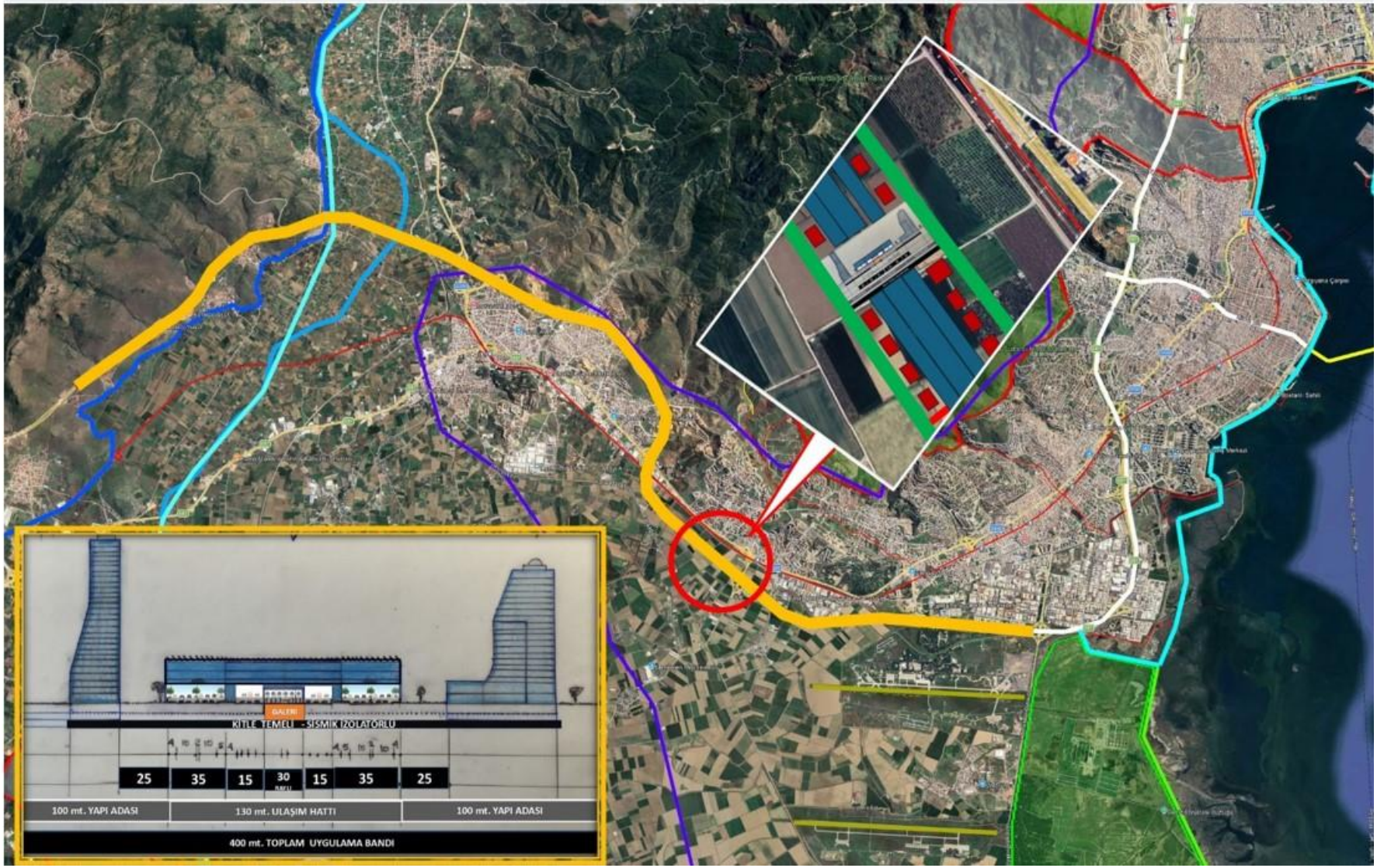
YAĞ LEKESİ GELİŞME ALANLARI - İZMİR DOĞU VE GÜNEY -

ALAN MEVKİİ	ALANI KM2	ÇEVRESİ	NUFUS-KİŞİ
9- İZMİRİN KALBİ PROJESİ (ÖZEL PROJE)	18 KM 2		20.000 KİŞİ
10-KARABAĞLAR - UZUNDERE	2.1 KM2		80.000 KİŞİ
11- BALÇOVA ESENDERE	3.6 KM2		120.000 KİŞİ
12- BALÇOVA – ÇETİN EMEÇ	2.2 KM2		100.000 KİŞİ

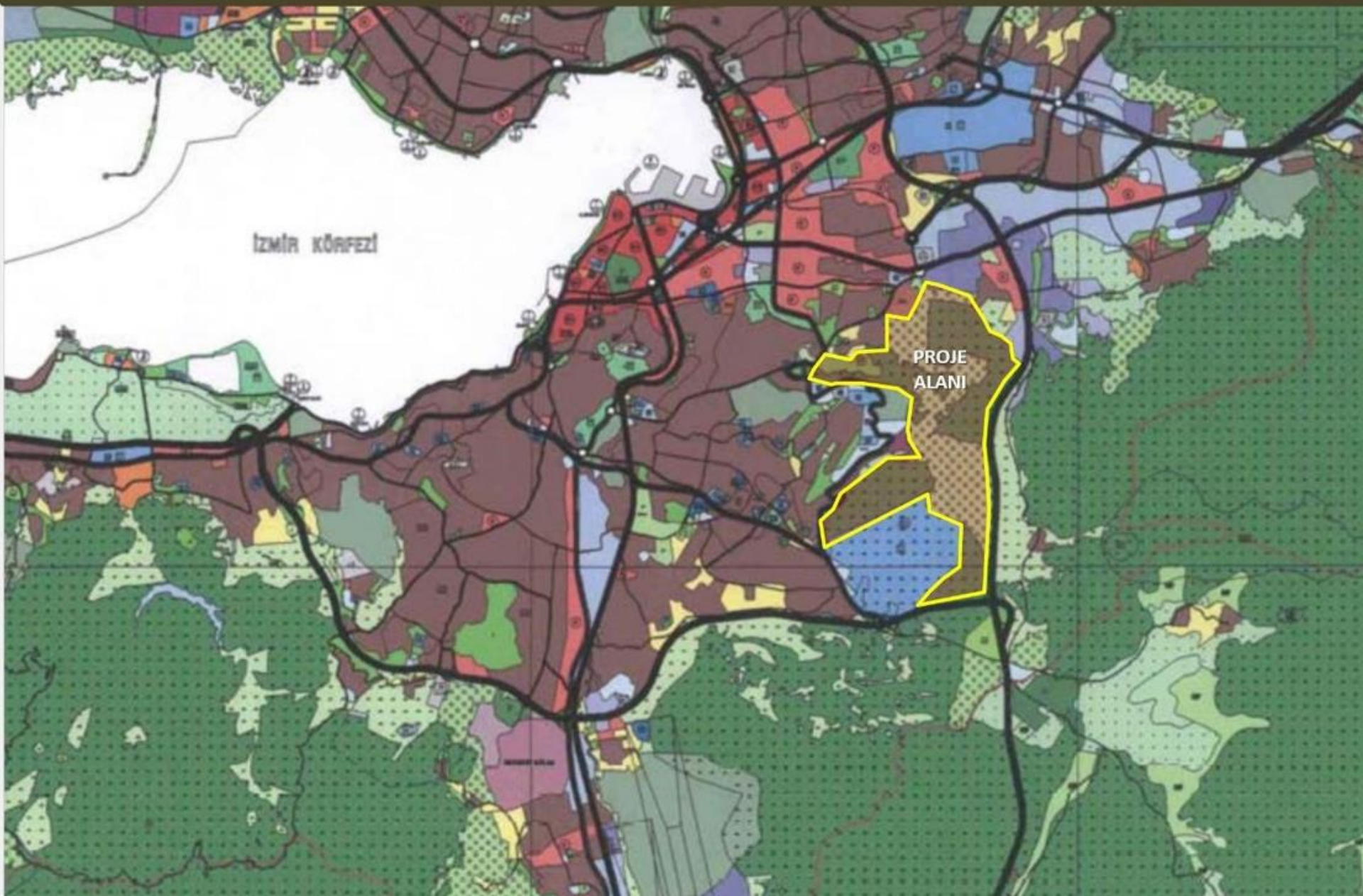
B) DOĞRUSAL KENTLEŞME MODELİNE GÖRE ÖNERİ AKSLAR

İZMİR-MENEMEN-ALİAĞA DOĞRUSAL KENT KORİDORU

ALAN MEVKİİ	UZUNLUK	ENİ	NUFUS-KİŞİ
İZMİR ALİAĞA OTOYOLU	25 KM	400 MT.	500.000 KİŞİ

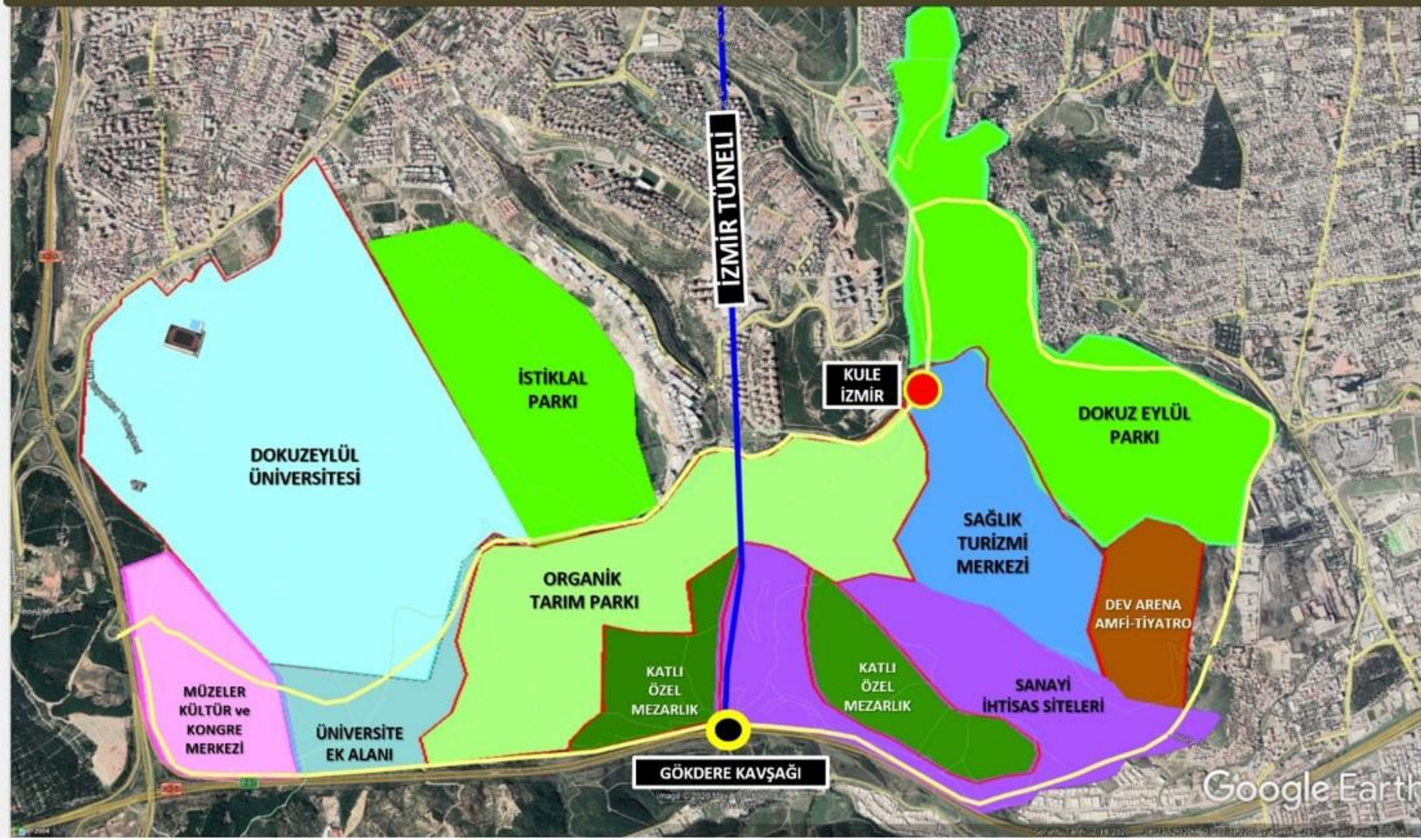


İZMİR'İN KALBİ PROJE ALANININ
1/25.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANINDAKİ DURUMU



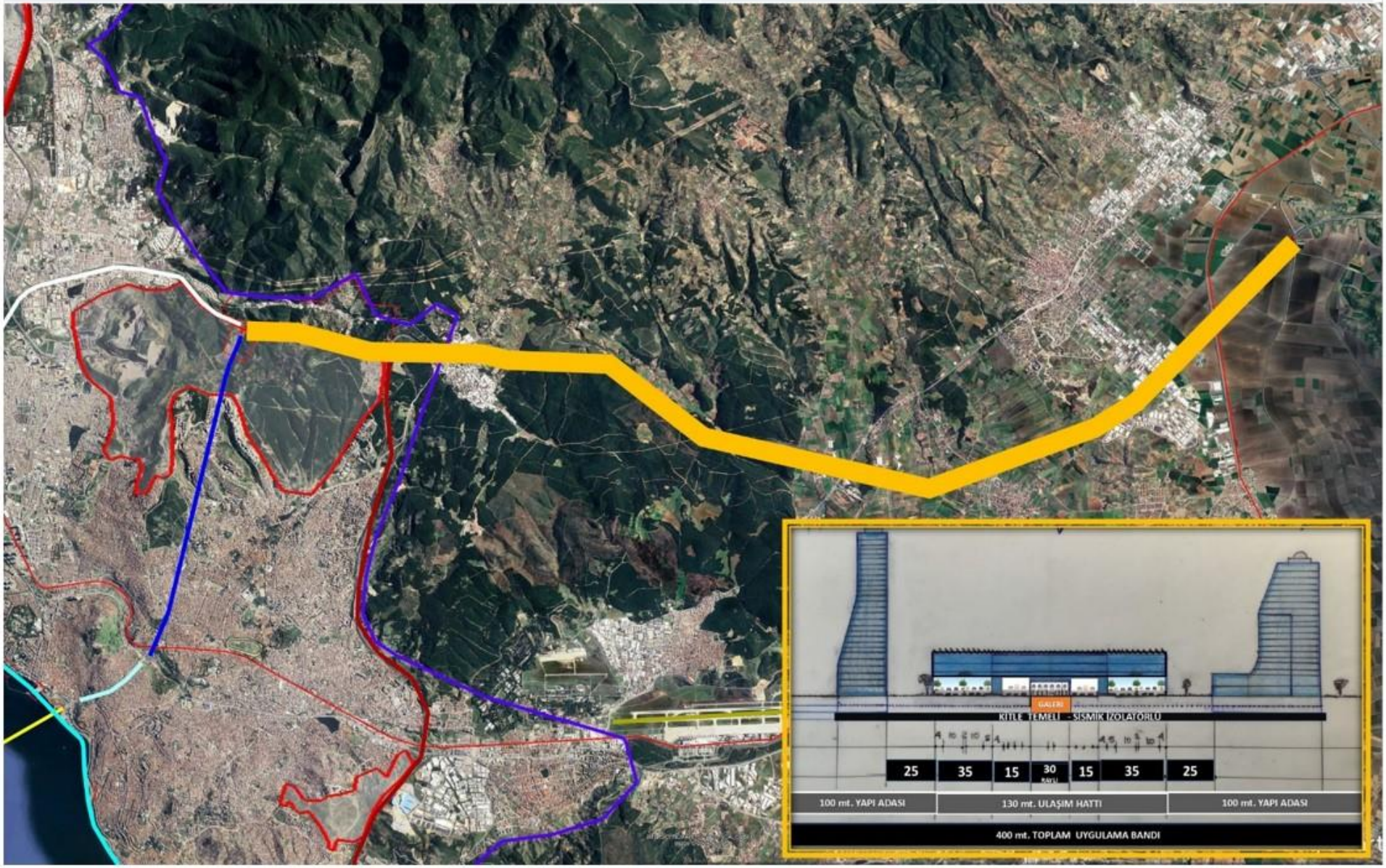
İZMİR'İN KALBİ PROJESİ

ÖNERİ ALAN KULLANIMLARI ve ON PROJE



İZMİR-AYDIN DOĞRUSAL KENT KORİDORU

ALAN MEVKİİ	UZUNLUK	ENİ	NUFUS-KİŞİ
İZMİR AYDIN OTOYOLU	30 KM	400 M.	600.000 KİŞİ



İZMİR-URLA DOĞRUSAL KENT KORİDORU

ALAN MEVKİİ	UZUNLUK	ENİ	NUFUS-KİŞİ
İZMİR URLA OTOYOLU	26 KM	400 M	550.000 KİŞİ

İZMİR-KEMALPAŞA DOĞRUSAL KENT KORİDORU

ALAN MEVKİİ	UZUNLUK	ENİ	NUFUS-KİŞİ
İZMİR KEMALPAŞA OTOYOLU	30 KM	400 M	600.000 KİŞİ

DOĞRUSAL KENT NEDİR ?

KENTLERİN OLUŞUMUNDA İLK DÜRTÜ TARIM ALANLARINA YAKIN YERLEŞME GEREKSİNİMİ OLMUŞTUR. TARİH ÖNCESİNDE, MAĞARALARDA BARINAN VE AVLANARAK BESLENEN İNSANLAR, VAHŞİ HAYVANLARDAN GİZLENMEK VE ISINMA SORUNLARINI AŞMAK İÇİN MAĞARALARDA YAŞAMIŞLARDIR. ANCAK, AV ETLERİNİN STOKLANMASINDAKİ ZORLUKLAR VE AV DIŞINDA FAALİYETLERE OLANAK VERMEMESİ NEDENİ İLE TOPRAK VE TARIMSAL ÜRETİMİ KEŞFETTİKLERİNDE, TARIM YAPTIKLARI TOPRAĞIN YANI BAŞINDA YERLEŞMEK İÇİN BARINAKLAR KURMUŞLARDIR.

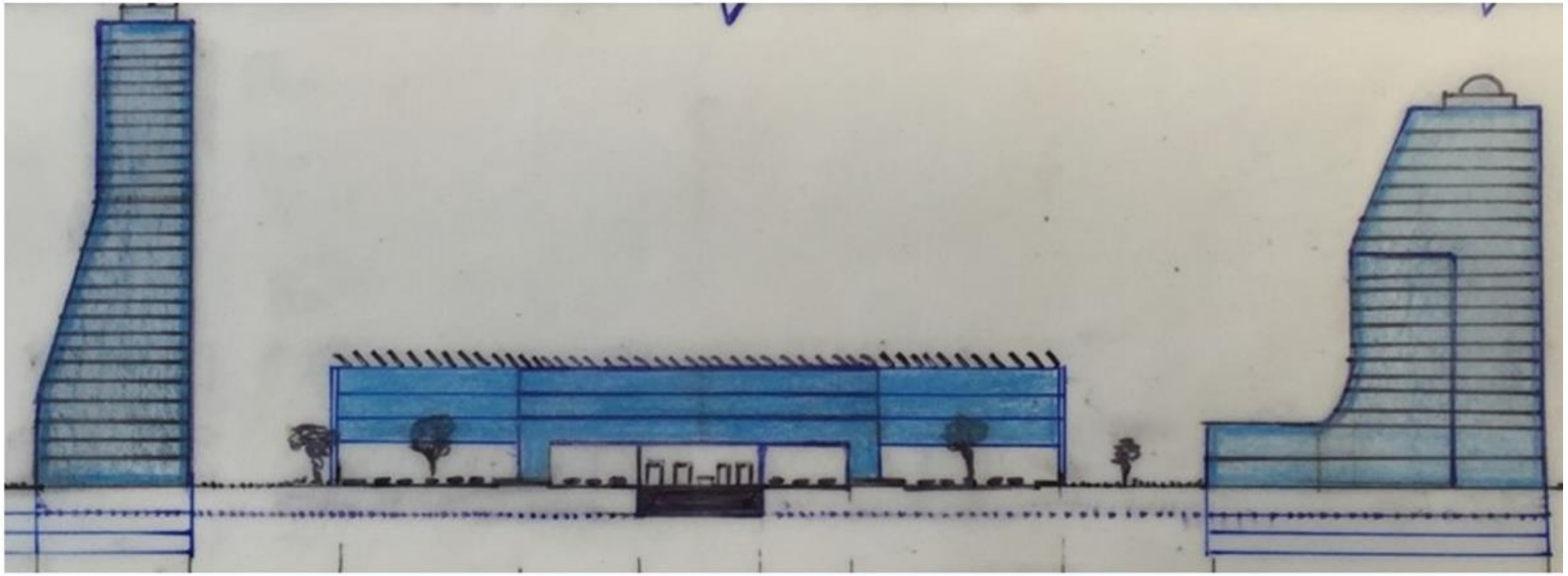
ANCAK, BU BARINAKLARIN DOĞAL ETKİLER VE VAHŞİ HAYVANLARDAN KORUNMAK İÇİN YETERSİZ KALMASI İLE, BİRARAYA GELMEK ZORUNDA KALARAK, İLK KENTLER SAYILAN, «HÖYÜKLERİ» KURMUŞLAR VE «TÜMÜLÜSLER» ŞEKLİNDE BİR ÇEŞİT TOPRAK DOLGU MAĞARA BENZERİ KORUNAKLAR İNŞA ETMİŞLERDİR.

TARIM ÜRÜNLERİNİN DAYANIKLI OLMASI VE STOKLAMAYA OLANAK SAĞLAMASI NEDENİ İLE İLK TİCARİ FAALİYETLER DOĞMUŞ, BUNUN TÜREVİ OLARAK PARA VE EKONOMİK İLİŞKİLER GÜNDEME GELMİŞTİR. ANCAK, PARANIN VE EKONOMİK İLİŞKİLERİN YARATTIĞI RANT (DEĞER) ANLAŞMAZLIKLARA VE SUÇA YOL AÇMAKLA İLK SİYASİ VE İDARİ ÖRGÜTLENMELER OLUŞMUŞTUR. BUNUN SONUCU OLARAK KENTLER BÜYÜMÜŞ VE KALABALIKLAŞAN KENTLERDE ORTAYA ÇIKAN İDARİ VE SİYASİ YAPI «KENT DEVLETLERİ»NİN KURULMASINA YOL AÇMIŞTIR.

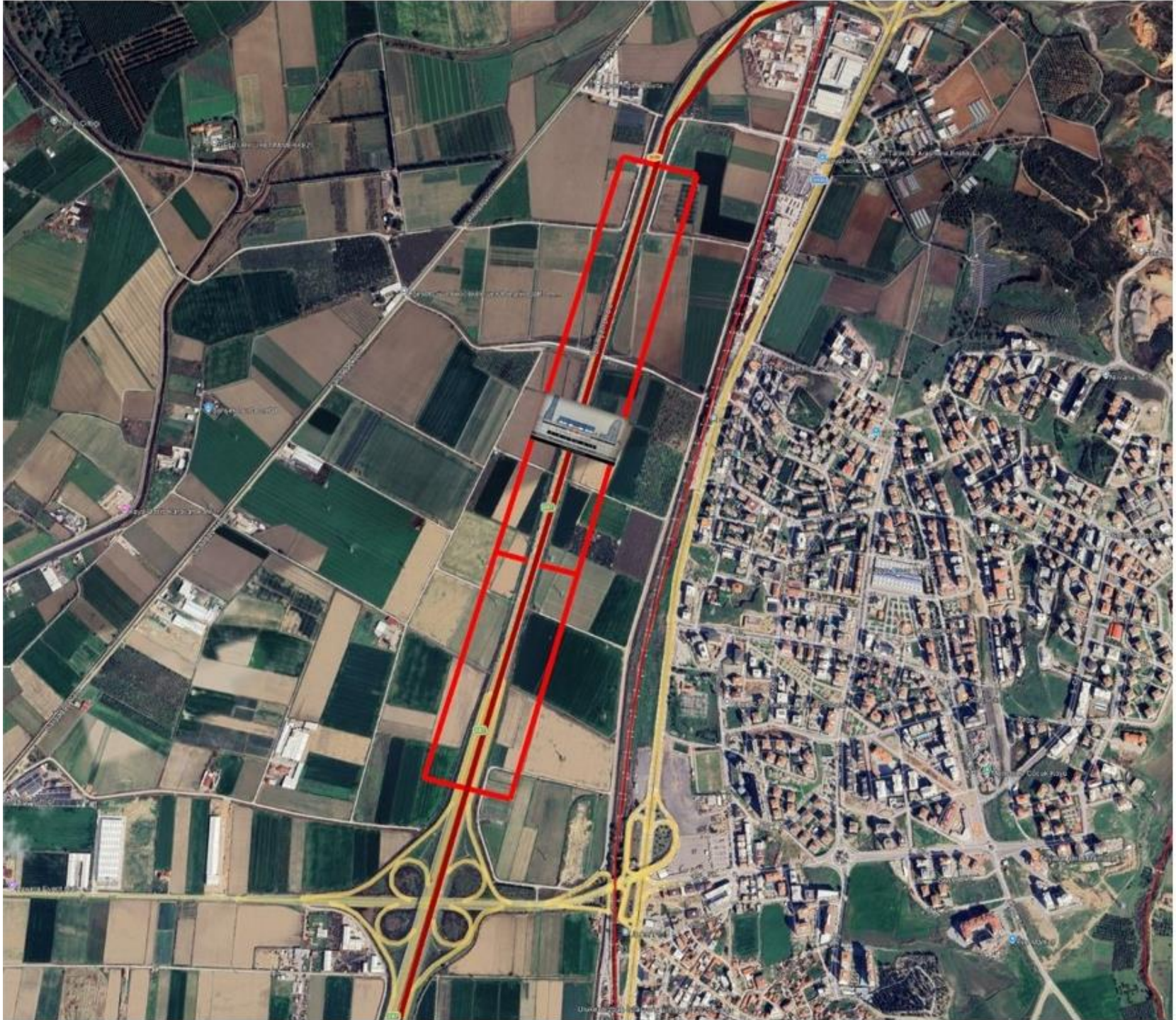
DEVLET KURUMUNUN ORTAYA ÇIKMASI İLE; GÜCÜ TEMSİL EDEN, TOPRAK VE ONUN YARATTIĞI EKONOMİK ÇIKARLAR İÇİN DEVLETLER ARASINDA DOĞAN ANLAŞMAZLIKLAR SAVAŞLARA YOL AÇMIŞ. SAVAŞLAR SONUCUNDA DAHA GENİŞ ALANLARI YÖNETEN İMPARATORLUKLAR ORTAYA ÇIKMIŞTIR, İMPARATORLUKLARIN ÇOK GENİŞ SAHALARINI KORUMAK İÇİN TOPRAK VE MADENLER İLE ORMANLARIN KULLANIMINI SAĞLAYACAK ŞEKİLDE BİR TOPLUMSAL DAĞILIM İLE KÖYLÜ KESİMİ YERLEŞMİŞ, YÖNETENLER (DEREBEYLER) İSE KALELER VE ŞATOLARDA KORUNMUŞ NOKTALARDA YAŞAMLARINI SÜRDÜRMÜŞLERDİR.

SON 250 YILDA SÜREGELEN MODERN ÇAĞDA; SANAYİLEŞME VE TEKNOLOJİNİN HIZLA İLERLEMESİ İLE; HİZMET SEKTÖRÜNÜN ORTAYA ÇIKMASI, TOPRAĞA BAĞLILIĞIN AZALMASI İLE MODERN KENTLER KURULMUŞ, BÜYÜMÜŞ DÜNYA NÜFUSUNUN HIZLI ARTIŞINA PARALEL OLARAK KENTSEL NÜFUS DAHA DA HIZLA ARTMIŞ ANCAK YAŞAMA DAİR SORUNLARDA ÇIĞ GİBİ BÜYÜMÜŞ VE EVRENSELLEŞMİŞTİR.

ORTADA RAYLI VE TRANSİT ULAŞIM, İKİ CEPHESİNDE KENT İÇİ BULVARLAR YANINDA YÜKSEK KATLI ANCAK SİTE ŞEKLİNDE SÜPERLÜKS REZİDANSLAR, OTOPARK SORUNU OLMAYAN, ULAŞIM SORUNU OLMAYAN , HER BİNANIN KENDİSİNE SIFIR YEŞİL ALANI VE KOŞU/BİSİKLET YOLU OLAN, MÜKEMMEL ALTYAPISI GALERİ SİSTEMİ İÇİNDE ÇÖZÜMLENMİŞ, MODERN, KONFORLU VE GÜVENLİ VE DE HUZURLU BİR YERLEŞİM



KİMSENİN BU TÜR BİR YAPILAŞMAYA «BETON YIĞINI DEME HAKKI YOK; ÇÜNKÜ KENTSEL SORUNLARIN TAMAMINI ÇÖZEN BİR UYGULAMA OLDUĞU GİBİ, AYNİ ZAMANDA KENTLERİN BÜYÜMESİ SONUCUNDA TARIM ALANLARININ İŞGAL EDİLMESİNİ ÖNLEYEN BİR MODEL. KIRSAL YOL AĞININ DA BULVARA DÖNÜŞTÜRÜLMESİ VE CEPHELERİNDE KIRSAL DOĞRUSAL YERLEŞİM AÇILMASI İLE, KENTSEL TERLEŞİMİN ALTERNATİFİ OALRAK DOĞAYA DAHA YAKIN VE AZ KATLI BAĞIMSIZ YAPILAŞMA VE YERLEŞİM OLANAKLARI SUNULARAK, NÜFUSUN KENT-KIR ORANININ % 50 -% 50 OLARAK DENGELENMESİ SAĞLANACAK. BÖYLECE, TARİM ALANLARININ BUGÜNKÜ YERLEŞMELERE GÖRE (KÖY VE KENT OLARAK) EN FAZLA KORUNDUĞU, TARIM ALANLARININ EN AZ «BEŞ KATI» DAHA AZ YERLEŞME VE YAPILAŞMAYA AÇILDIĞI BİR MODEL ORTAYA KONULMAKTADIR.



- 21. YÜZYILDA, BİR YANDAN BİLGİ - TELEKOMÜNİKASYON ve UZAKTAN ERİŞİM TEKNOLOJİLERİNDEKİ GELİŞMELER, TOPLUMLARIN YAŞAM TARZINI DERİNDEN ETKİLEYEN BOYUTLARA ULAŞMIŞ;
- DİĞER YANDAN, ULAŞIM AĞI VE HIZLI ULAŞIMI SAĞLAYAN HAVA ULAŞIMINDAKİ GELİŞMELER KAYDEDİLMİŞ,
- ÖTE YANDAN, EVRENSEL VE ULUSAL DÜZEYDE ENERJİ BAĞIMLILIĞI VE ENERJİNİN EVRENSEL DAĞILIMINDA OLUŞAN ÖNEMLİ AÇMAZLAR ORTAYA ÇIKMIŞTIR.
- AŞIRI ARTTIĞINI DÜŞÜNDÜĞÜMÜZ DÜNYA NÜFUSU VE KIRSAL ALANLARDAN KENTLERE YÖNELİŞ SONUCUNDA KENTSEL ALANDA OLUŞAN «KENTSEL MEKANSAL RANTLARIN» DÜNYADAKİ TEDAVÜLDEKİ PARANIN MİLYONLARDA KATI KADAR DEĞERE ULAŞTIĞI, BU NEDENLE ADETA KENT YAPILANMASINI VE PLANLAMASINI EZİP GEÇEN TAYİN EDİCİ BİR UNSURA DÖNÜŞTÜĞÜNÜ TESPİT ETMEK GEREKİR. BU KENTSEL ARSA RANTININ EKONOMİK YAPI ÜZERİNDEKİ EZİCİ ETKİSİ KENTLERİN DİKEY YÜKSELMESİNİ, TIKANMASINA YOL AÇMIŞ; YAPAY ULAŞIM ÇÖZÜMLERİNE RAĞMEN, TRAFİK VE GÜVENLİK AÇISINDAN, ÇAĞIN GELİŞMİŞLİK DÜZEYİNE YALKIŞMAYAN BİR SEVİYEYE DÜŞTÜĞÜNÜ KABUL ETMEK GEREKİR.
- SONUCUNDA; BUNLARI DAHA ETKİLİ BİÇİMDE GÖRMEMİZE YOL AÇAN COVİT PANDEMİSİ VE UKRAYNA KRİZİ İLE;
- TÜKETİM ÇILGINLIĞININ DİZGİNLENDİĞİ, İNSANLIĞIN KAPILDIĞI VE SERMAYENİN DAYATTIĞI AŞIRI TÜKETİM VE MODERN YAŞAM OLARAK SUNULAN ALIŞKANLIKLARIMIZINDA TÖRPÜLENEREK, KENDİMİZE GELMEYE BAŞLADIĞIMIZ YADSINAMAZ.
- TÜM BUNLARIN DIŞINDA, BİR SÜREDİR, DÜNYANIN GÜNDEMİNDE OLAN KÜRESEL ISINMA VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ DE, ÖNEMLİ BİR BAŞKA FAKTÖR OLARAK ORTAYA ÇIKMAKTADIR.
- YUKARIDA SIRALANAN BU ETKENLERİN VE OLUŞUMLARIN IŞIĞINDA; DÜNYANIN COĞRAFİ ALAN KULLANIMI , PLANLAMA VE MEKANSAL YERLEŞMELERİN YAPISAL ÖZELLİKLERİNİN YANI SIRA, ENERJİ POLİTİKALARINDA BİR ARAYIŞA GİRİLDİĞİNİ SÖYLEMEK YANLIŞ OLMAYACAKTIR.
- ÖZELLİKLE, DÜNYADAKİ SİYASİ DENGELERİ, SÜPER GÜÇLERİN KENDİ ÇIKARLARINA YÖNELİK PLANLARI VE UYGULAMALARI, RUSYA, ÇİN, AVRUPA, ABD DÖRTLÜSÜ ETRAFINDA DÖNEN, GİZLİ SAVAŞ, TERÖR YOLUYLA, EKONOMİK YAPTIRIMLARLA TEÇHİZ EDİLEN ULUSLARARASI İLİŞKİLER; İNSANLAR İÇİN REFAHI, KONFORU, GÜVENLİĞİ VE EN ÖNEMLİSİ SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR KALKINMANIN YENİ MECRALARINI ARAMANIN GEREĞİNİ ARTTIRMAKTADIR.

- BU NOKTADA, ORTAYA KONULACAK, ÇIKIŞ NOKTASI NE OLMALIDIR ? YANİ DÜNYAYI VE İNSANLIĞI; MEKANSAL YERLEŞME VE YAPILANMALARI İLE YENİDEN DÜZENLEYECEK OLAN, MATEMATİK DİLİ İLE AKSİYOM NE OLMALIDIR? DÜNYANIN MEKANSAL VE SİYASİ YAPILANMASINDA ORTAYA ÇIKAN TÜM AÇMAZLAR İNCELENDİĞİNDE; KONTROL EDİLEMEZ BİR EVRENSEL AÇMAZIN ORTAYA ÇIKTIĞI TARTIŞMASIZDIR. YANİ, İLETİŞİM, ULAŞIM, ENERJİ, EKONOMİK YAPILARIN GELDİĞİ SON NOKTADA, İNSANLARIN BİRBİRİ ÜZERİNDE HAKİMİYET KURMA İSTEKLERİ VE BUNLARIN YOL AÇTIĞI PATLAMALAR, REFAH VE KONFOR ADINA YAPILDIĞI SANILAN TÜM KAMUSAL VE SİYASİ UYGULAMALARIN KONTROLDAN ÇIKTIĞI İPUÇLARINI VERMEKTEDİR. BAŞKA BİR BAKIŞ AÇISI İLE, DÜNYADA ARTIK KİMSE KONFOR VE KALKINMIŞLIĞINI GARANTİ ALTINDA GÖRMEMELİDİR. İNTERNET BAŞTA OLMAK ÜZERE, TELEKOMÜNİKASYON VE BİLİŞİM BAĞIMLILIĞI, BİLGİNİN KONTROLSÜZ KULLANIMINI DAYATAN, «ÜST AKILIN TÜREVİ OLAN BİLİŞİM DEVLERİ» BU KONTROLSÜZLÜĞÜN KENDİLERİ İÇİN YARARINI SONUNA KADAR KULLANIRKEN, İNSANLIĞI İÇİNE İTTİKLERİ KONTROLSÜZ BİLGİ KULLANIMININ YOL AÇTIĞI, VERİMSİZ BİLGİ TARLALARINI, BİLGİ ÇÖPLÜKLERİNİ, BİLGİ MANİPÜLASYONLARINI, BİLGİ TERÖRÜNÜ, BİLGİ SALDIRILARINI GÖRE GÖRE, HALA ÇÖZÜM ADINA BİR ADIM ATMAMAKTA DİRENMEKTEDİRLER.

- BU TABLODAN ÇIKMAYA YÖNELİK, EN ÖNEMLİ GELİŞME İSE, «DAĞITIK BİLGİ SİSTEMLERİ» OLARAK TANIMLANAN, «BLOCKCHAIN» TEKNOLOJİLERİ VE BUNUN EN ETKİLİ UYGULAMASI OLAN KRİPTO PARA UYGULAMASIDIR. BU ORTAK AKLIN, TOPLUMSAL İNSİYATİFİN BİR BAŞKALDIRISIDIR. ÜST AKIL BLOKCHAIN TEKNOLOJİSİ VE KRİPTO PARA SİSTEMİ İLE BAŞ EDEMEMİŞ, ONU ÇIKARINA EN UYGUN ŞEKİLDE SPRKÜLE ETME YOLUNA GİTMEYE BAŞLAMIŞTIR. BUNDAN ÇIKARILACAK TEMEL STRATEJİ VEYA DERS, YADA TEMEL GERÇEK BİZCE ŞUDUR; DAĞITIK SİSTEMLER, TOPLUMA VE ALANA YAYILMIŞ OLAN, KOLAY KOLAY DEVLETLERİN, SİYASETİN TOPTAN NÜFUZ EDEMEYECEĞİ, TOPTAN KONTROL ALTINA ALARAK, İMHA EDEMEYECEĞİ, PARÇALARA AYRILMIŞ, SORUMLULUK VE İŞLEVLERİ YERELDE YAYGIN ŞEKİLDE İŞLETİLEN VE KONTROL EDİLEN SİSTEMLER OLARAK ÇAĞIMIZDA ARANAN AKSİYOMUN ÇIKIŞ NOKTASOI OLABİLİR.

- SONUÇ OARAK, BLOCKCHAIN TEKNOLOJİLERİNİN OLDUĞU GİBİ, İNSAN YERLEŞİMLERİNİN VE ULAŞIM VE ENERJİ İLE İNSANIN TEMEL İHTİYAÇLARI OLAN GIDA VE TARIM ÜRÜNLERİNİN DAĞITIK ŞEKİLDE ÜRETİLEREK TÜKETİCİYE DAĞITIMI İLE, ÇAĞIN GETİRDİĞİ RİSKLER ORTADAN KALKABİLİR VEYA AZALTILABİLİR.

- ÖRNEKLEMEK GEREKİRSE, HERHANGİBİR TEKNİK, SİYASİ VEYA FİZİKİ ARIZA VEYA SALDIRI HALİNDE; ELEKTRİK VE ENERJİ KAYNAKLARI KAPANMAYAN VEYA TÜKENMEYEN, BİLGİYE ERİŞİMİ ORTADAN KALKMAYAN, YOĞUN KENT DOKULARININ BOMBARDIMAN İLE İMHA EDİLMESİNİN İMKANSIZ OLDUĞU, HER AN GIDAYA ULAŞABİLEN, KENDİ KENDİNE YETMEYE HAZIR, DOĞAYI VE İKLİMİ OLUMSUZ ETKİLEMEYEN, ÇEVREYİ TÜKETMEYEN VE KİRLETMEYEN, İŞLETME MALİYETİ İÇİN İNSAN EMEĞİNİ SÖMÜRMEYEN, KIRMIZI IŞIKLARDA VE TRAFİK KARMAŞA VE TIKANIKLIĞI İÇİNDE YAŞAMINI SARFETMEYEN ,HIZLI ERİŞİM VE ULAŞIMA SAHİP, HER TÜRLÜ SANAYİ, KÜLTÜR, SPOR, SANAT VE ÜRETİMDEN MAHRUM KALMAYAN ,DAĞITIK BİR KULLANIM VE YERLEŞİM AĞI İÇİNDE BÜTÜNÜN PARÇASI OLAN ANCAK, BÜTÜNÜ FELÇ EDECEK ÖZELLİKLERİ OLMAYAN, FONKSİYONU AYIRD EDİLEREK TANIMLANMAYAN KRİPTO BİR YERLEŞME VE YAŞAM ORTAMI VE MEKAN KULLANIMINDAN BAHSEDİYORUZ. !!

- İŞTE BU NOKTADA, DOĞRUSAL (LİNEER veya ÇİZGİSEL) YERLEŞİMLER, ENTEGRE ULAŞIM AĞI ETRAFINDA VE ÜSTÜNDE YERLEŞİM-ENERJİ VE TARIM SEKTÖRLERİNİN ENTEGRASYONUNU ÖNGÖREN BİR MEKANSAL PLANLAMA MODELİ, BÖYLE BİR ÇÖZÜMÜ SAĞLAYACAKTIR.

- BU ÇALIŞMANIN KONUSU, BÖYLE BİR MEKANLASI PLANLAMA VE KENTLEŞME MODELİNİN UYGULAMA UNSURLARININ ANALİZİDİR. SONUÇTA ENTEGRE ULAŞIM AĞI VE ETRAFINDA OLUŞACAK BİR YAŞAM ORTAMI TASARLANMIŞTIR.

- MODERN KENTLERİN GELİŞMESİ «YAĞ LEKESİ» ŞEKLİNDE OLMUŞTUR. ÇÜNKÜ KENT ULAŞTIĞI VE KAPLADIĞI HER ALANDA KENTSEL ARSA TAŞINMAZ RANTINI (DEĞER ARTIŞINI) YARATMIŞTIR. KENTLERE ŞEKİL VEREN BU RANT OLMUŞTUR. BU NEDENLE, KENTLER RADYAL OLARA YAYILDIĞI HER NOKTAYA DEĞER ARTIŞI SAĞLAYAN VE KOMŞU ARSALARA DA DEĞER KATAN BİR OLGUDUR.
- MODERN KENTLERDE BU NEDENLE, ANTİK DÖNEMDEKİ KENT DEVLETLERİNDE DE DENENMİŞ OLAN IZGARA SİSTEMİ UYGULANMIŞ, ANCA IZGARA SİSTEMİNİN MAHALLE ÖLÇEĞİNİ AŞMASI VE KENTLERİN AŞIRI BÜYÜMESİNİN YARATTIĞI ULAŞIM SORUNLARI NEDENİ İLE, KENT İÇİNE HIZLI ERİŞİM YOLLARI, BULVARLAR AÇILMAK ZORUNDA KALINMIŞ, BULVARLARINDA ÖZELLİKLE KAVŞAK NOKTALARINDA YOL AÇTI TIKANMA SONUCUNDA; ALTGEÇİTLER, VİADÜKLER KENT İÇİ ERİŞİM KONTROLLÜ ULAŞIM ARTERLERİ İNŞA EDİLMİŞ. ANCAK , BUNLAR HİÇBİRİ BU ŞEKİLDE BÜYÜYEN KENTLERİN ULAŞIM VE ALTYAPI SORUNLARINI ÇÖZMEDİĞİ GİBİ, BU SORUNLARIN ÜZERİNE; KENT ESTETİ KONTOL EDİLEMEZ SUÇ, KAZALAR, BETONLAŞMA GİBİ FAKTÖRLERDE EKLENMİŞTİR.
- SONUÇTA, KENTLERİN YARATTIĞI GAYRIMENKUL RANTI İNSANLARI TESLİM ALMIŞ, SANAL BİR DEĞER YARATARAK, GLOBAL OLARAK VA OLAN TÜM TEDAVÜLDEKİ PARANIN MİLYONLARCA KATI SATIŞ VE EMLAK DEĞERİ ORTAYA ÇIKMIŞTIR.
- ANCAK, İNSANLAR BU KENTLERDE, HEM ZAMANLARINI TÜKETMEYE, HEMDE MUTLULUKLARINI KAYBETMEYE BAŞLAMIŞLAR VE DOĞAN SUNDUĞU TÜM NİMETLERDEN UZAKLAŞARAK; KENTLERE ESİR (MAHKUM) BİR YAŞAMA SÜRÜKLENMİŞLERDİR.
- KÜÇÜK BİR ÖRNEK; DÜNYADAKİ KIRMIZI IŞIKLARDA DURAN İNSANLARIN VE ARAÇLARIN YOL AÇTIĞI EKONOMİK KAYIPLA, DÜNYADA A OLAN TÜM İNSANLARIN BESLENMESİ MÜMKÜNDÜR.
- SONUÇ OLARAK, KENTLEŞMEDE, YADA BAŞKA BİR DEYİMLE, «**TOPLUMUN MEKANSAL DAĞILIMINDA**» YENİ; DAHA OLURLU, İNSAN EMEĞİ YOK ETMEYEN, TARIM ARAZİLERİNİ KORUYAN, ISRAFI VE GEREKSİZ TÜKETİMİ ÖNLEYEN, EN AZ YATIRIMLA VE EN UCUZ İŞLETME MALİYE İLE YÖNETİLEN, ULAŞIMIN, İLETİŞİMİN, ISINMA VE ELEKTRİĞİN ADETA ÜCRETSİZ VE RAHAT OLDUĞU, AFETLERE KARŞI TAM GÜVEN GÜVENLİK, EKONOMİK VE SOSYO-KÜLTÜREL FAALİYETLERİN EN ÜST DÜZEYDE SAĞLANDIĞI; ESTETİK VE KONFORUNDA İDE STANDARTLARDA SAĞLANDIĞI KENT VE YERLEŞİM MODELLERİNİN ARAŞTIRILMASI VE UYGULANMASI KAÇINILMAZ OLMUŞTUR.
- **«ENTEGRE YOL AĞI» ve «DOĞRUSAL KENT MODELİ», COĞRAFİ BİR ALANDAKİ YOL AĞININ İKİ CEPHESİNDE LİNEER OLARAK OLUŞA AKSİYAL BİR KENT MODELİDİR. DOĞRUSAL KENTİN İKİNCİ ÖNEMLİ ÖZELLİĞİ İSE, YÜKSEK TEKNOLOJİNİN TÜM OLANAKLARIN KULLANILMASIDIR. ENERJİSİNİ KENDİSİ ÜRETEN, ALTYAPISININ UZAKTAN KONTROL VE ALGILAMA YÖNTEMLERİ İLE İŞLETİLDİĞİ, ULAŞI ISITMA, ELEKTİRİK, İLETİŞİM HİZMETLERİNİN NEREDEYSE ÜCRETSİZ OLDUĞU; ÖNÜNDE ULAŞIM VE UYGARLIĞIN TÜM NİMETLE ARKASINDA DOĞA OLAN BİR KENTTİR. KIRMIZI IŞIKLARI, KAVŞAKLARI, GÜVENLİK SORUNLARI, SEL BASKINLARI, TOZU VE PİSLİ OLMAYAN BİR KENTTİR. GERÇEK VE İNSANA LAYIK BİR YAŞAM ORTAMIDIR. DOĞRUSAL KENTİN BİR BAŞKA ÖNEMLİ ÖZELLİĞİ, YOLLAR TAPUYA KONU OLMASI VE PARSELLENEREK, YAPILAŞMAYA AÇILMASIDIR. YOLLARIN ÜSTÜNDE OLUŞACAK KENTSEL RANTIN ÇOK YÜKS OLMASI NEDENİ İLE KENTİN TÜM YOL VE ALTYAPI FİNASMANINI SAĞLAYABİLECEKTİR.**

ANA PROJE – 2

KIYI ÇEVRE YOLU ve ALTYAPI KALKAN MENFEZİ

ANA PROJE – 2

KIYI ÇEVRE YOLU VE ALTYAPI KALKAN MENFEZİ

İzmir'in çiğli kıyı noktasında kesilen yerleşme alanına rağmen, Urla İstikametinde aksine sürekli büyüyen ve Urla İlçesine kadar körfez sahilini kaplayan yapılaşması nedeni ile; kentin Kanalizasyon Atık suyunun artık tek noktada, yani, Çiğli arıtma tesisinde arıtılması zorlaşmıştır. Ayrıca, Mevcut sistemde, atık suyun Çiğli arıtma tesisine cazibe ile ulaşması olanağı olmadığı ve pompalama yoluyla intikal ettiği düşünülürse, atık suyun terfi edilmesinde ikinci bir önemli dezavantaj bulunmaktadır. Daha önemlisi, Bunların dışında, Kenti atıksuyu ile yağmur suyu sistemlerinin hala ayrılmamış olması nedeni ile; yağış halinde, Çiğli Tesisinin servis dışı kalması zorunlu hale gelmektedir. Önemli bir başka sorun ise, deniz seviyesine çok yakın yapılaşmış olan Kordon ve Karşıyaka sahillerinin önemli bir bölümünde, yağmur suyu sistemlerinin kanalizasyondan ayrılması sağlansa bile, yağışlı havalarda, dalgaların etkisi ile yağmur suyunun drenajının sağlanması kot nedeni ile mümkün olmamaktadır. Hatta deniz suyunun sahile taşması ve kaplaması söz konusudur. Son olarak; en önemli sorun kanalizasyon Atık suyunun Arıtma tesislerine pompalama olmadan cazibe ile ulaşması ilkesinin uygulanamamasıdır. Bu durum karşısında Körfez kirliliğinin önlenemediği açıktır.

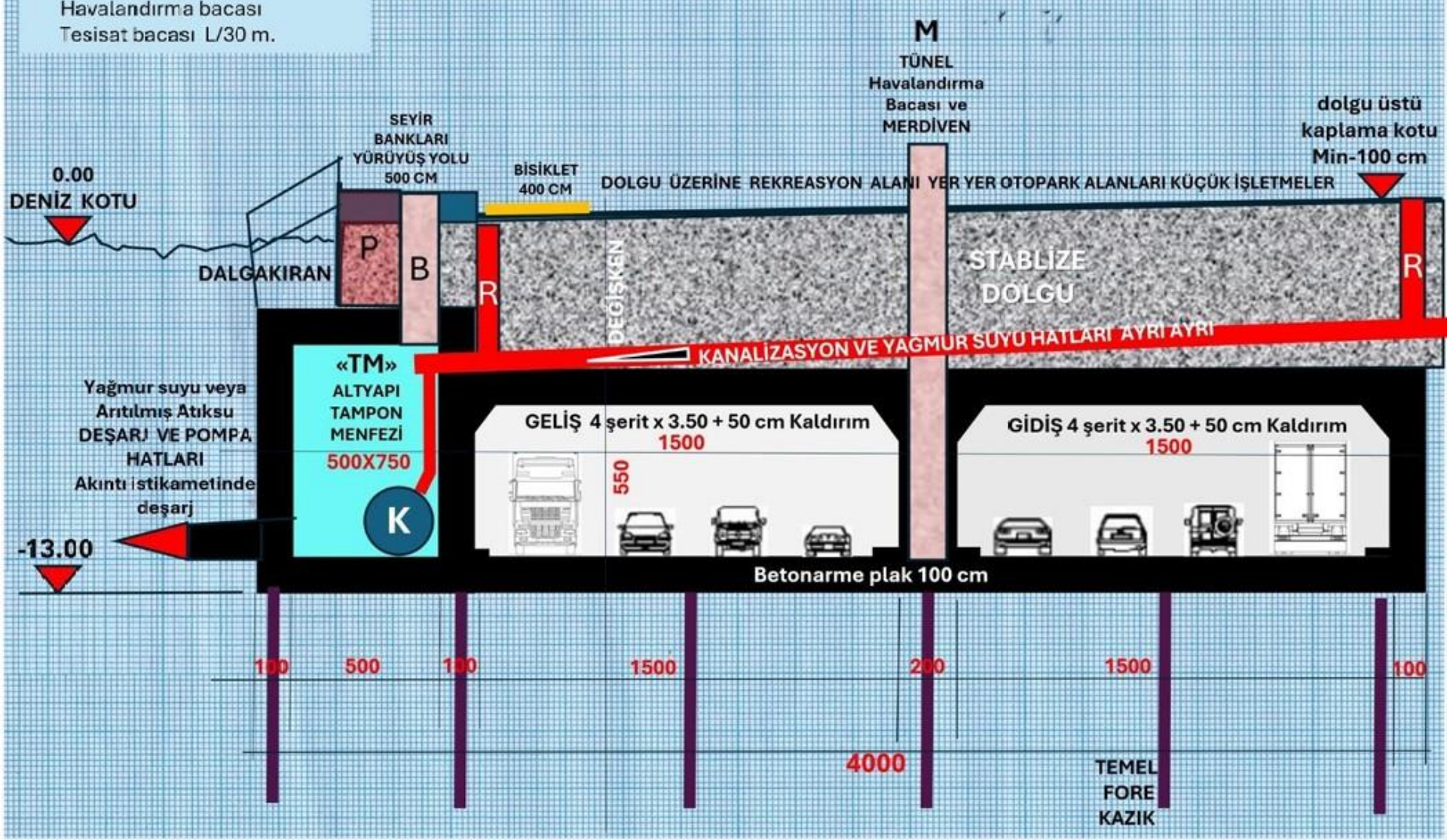
İZMİR KÖRFEZİ
KIYI ÇEVRE YOLU
ve ALTYAPI KALKAN MENFEZİ

UYDU ÜZERİNDE GENEL PLANI

AÇIKLAMA

P: TM Pompa istasyonu L/100 m.
B: TM Muayene Bacası
R: Kanalizasyon bacası veya Yağmur Boru bacası
K: Kanalizasyon ana kolektörü (arıtmalara)
M: Tahliye Merdiveni Havalandırma bacası Tesisat bacası L/30 m.

İZMİR KÖRFEZİ
KIYI ÇEVRE YOLU
VE ALTYAPI KALKAN MENFEZİ PROJESİ KESİTİ

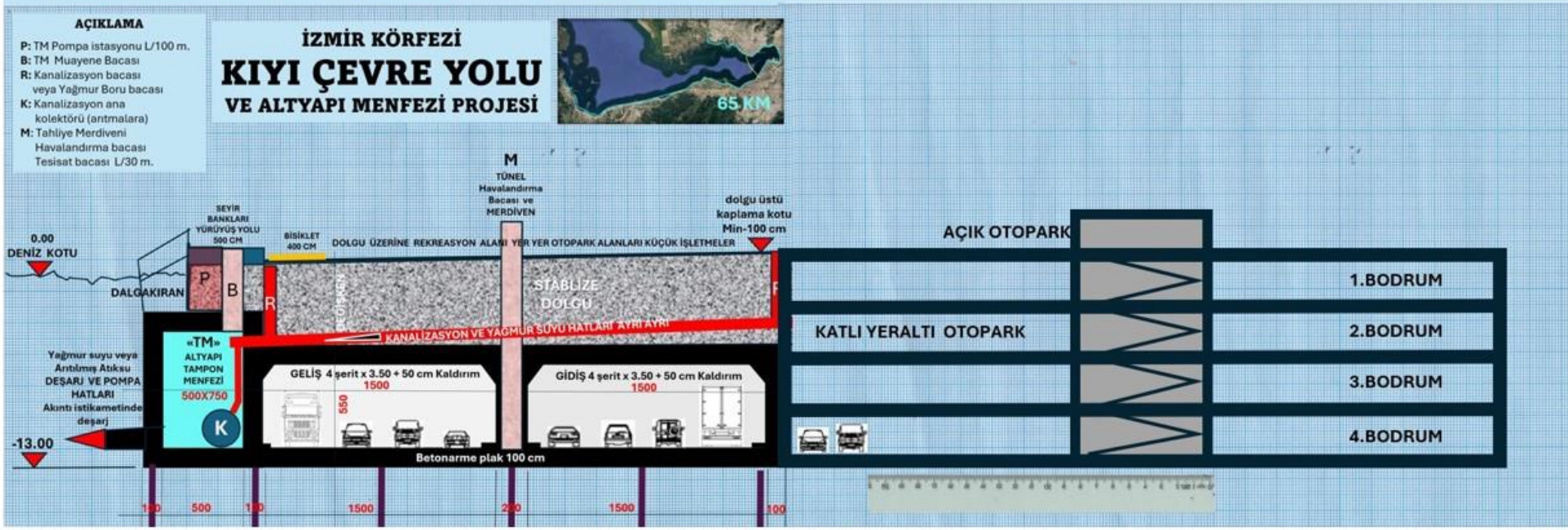


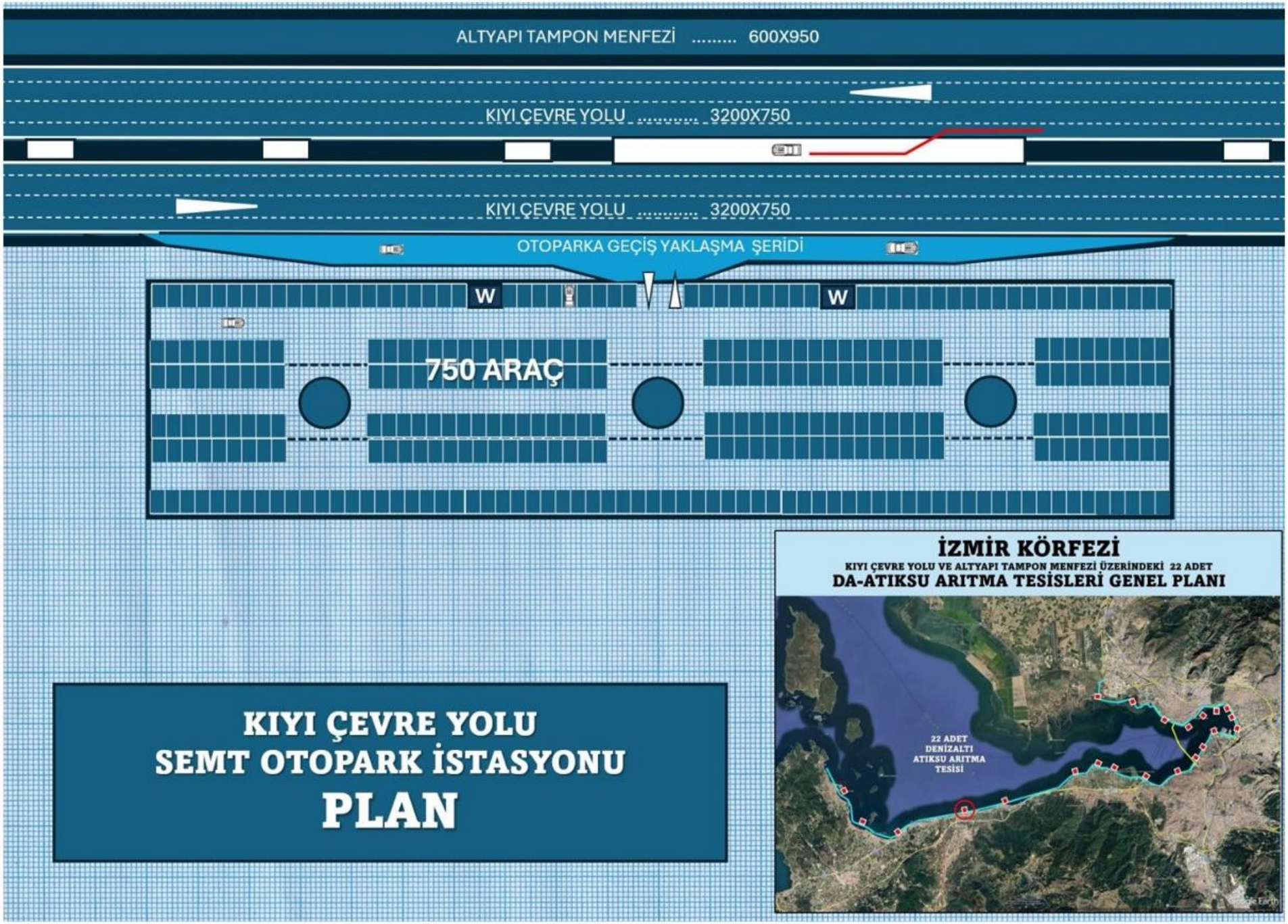
KIYI ÇEVRE YOLU ve SEMT OTOPARK İSTASYONLARI KESİT

YATIRIMIN KONUMU

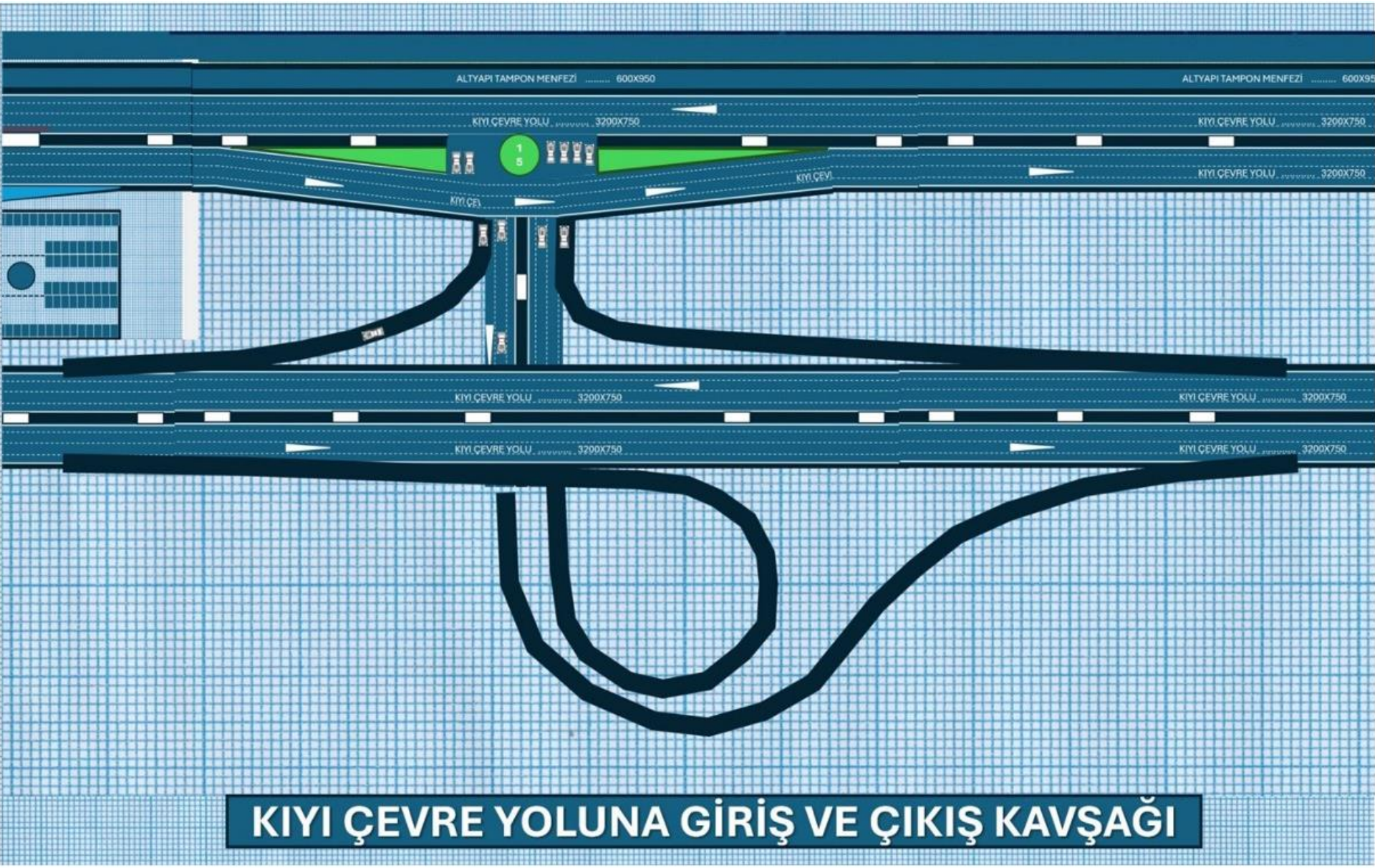
KAPASİTE VE ÖZELLİKLERİ

YERALTINDA DÖRT KATLI KAPALI OTOPARK
SAHİL ŞERİDİNDEKİ ALANA GÖRE
OTOPARK DERİNLİĞİ VE UZUNLUĞU DEĞİŞEBİLİR
ÖRNEK İSTASYONDA: 47X400 m. DİR
KAPASİTESİ HER KATTA 750X5 = 3750 ARAÇ
TOPLAM 22 ADET X 3750 ARAÇ = 82.500 ARAÇ



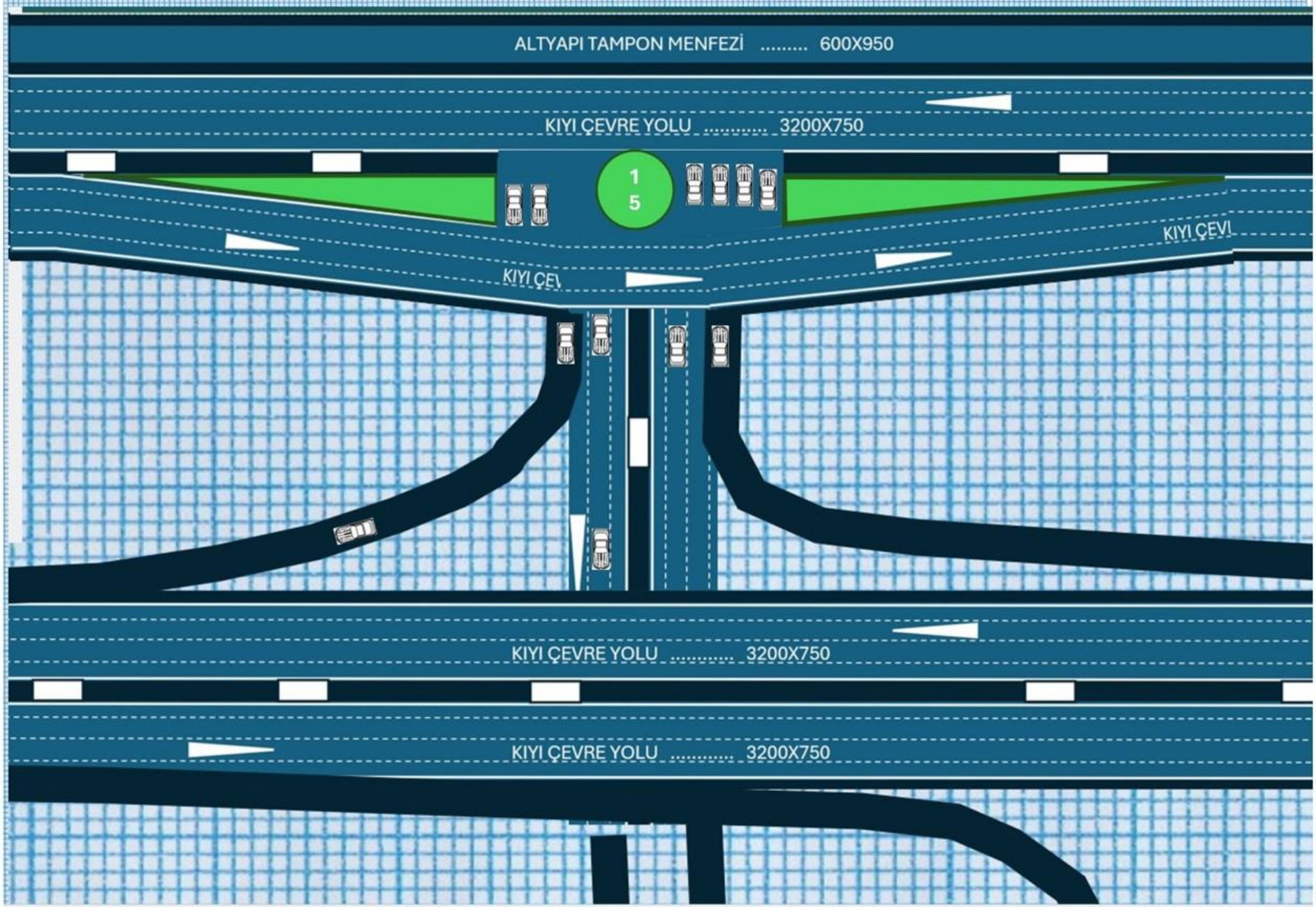

ALTYAPI TAMPON MENFEZİ 600X950
KIYI ÇEVRE YOLU 3200X750
KIYI ÇEVRE YOLU 3200X750
OTOPARKA GEÇİŞ YAKLAŞMA ŞERİDİ
W
W
750 ARAÇ
İZMİR KÖRFEZİ
KIYI ÇEVRE YOLU VE ALTYAPI TAMPON MENFEZİ ÜZERİNDEKİ 22 ADET
DA-ATIKSU ARITMA TESİSLERİ GENEL PLANI
22 ADET
DENİZALTI
ATIKSU ARITMA
TESİSİ
KIYI ÇEVRE YOLU
SEMT OTOPARK İSTASYONU
PLAN

RESTORANLAR VE KAFELER
YAT LİMANI
ALTTA ATIKSU ARITMA TESİSİ
BEACH CLUB
AVM
DENİZ
KIYI ÇEVRE YOLUNA GİRİŞ VE ÇIKIŞ KAVŞAĞI
22 ADET DENİZALTI ATIKSU ARITMA TESİSİ



KIYI ÇEVRE YOLUNA GİRİŞ VE ÇIKIŞ KAVŞAĞI

KIYI ÇEVRE YOLUNA GİRİŞ VE ÇIKIŞ KAVŞAĞI



KIYI ÇEVRE YOLU VE OTOPARK ZİNCİRİ TEKNİK ÖZELLİKLERİ

İzmir Kıyı Çevre Yolu ve Otopark Zinciri Projesi ile Vatandaş gerek özel araçları ile ve gerekse toplu ulaşım araçları ile; Urla'dan Çiğliye kadar olan tüm yerleşmelere 22 noktadan giriş çıkış yapabilecektir. Ayrıca, istedikleri takdirde, araçlarını otoparkta bırakarak, gitmek istedikleri bölgelere erişebileceklerdir. Ayrıca, İzmir Körfezi sahillerinde kazanılan ilave yeşil alanlar ve rekreasyon alanları kente bambaşka bir rahatlık ve kimlik sağlayacaktır. Artık Deniz ile Kentin barışması sağlanarak halka bunun tüm nimetleri sunulacaktır.

22 noktada tesis edilecek olan Deniz Altındaki Arıtma Tesislerinin üzerine inşa edilecek olan çok amaçlı kullanıma açık Cazibe merkezlerine de erişim en kolay şekilde sağlamış olacaktır. Bu tür cazibe merkezi olarak inşa edilen pek çok tesis, ulaşım zorlukları nedeni ile halkın yoğun biçimde kullandığı alanlar olma özelliğine kavuşamamaktadır. Kent Planlamasındaki en önemli unsur, kentin fonksiyonlarını dengeli ve eksiksiz planlayabilmektir. Bu raporla önerilen Projelerin tümü bir entegrasyon ve sorunların çözümüne yönelik bir bütünlük içermektedir. Bir yandan, altyapı sorunları çözümlenirken, diğer yandan ulaşım ve otopark sorununun çözümü sağlanmakta, bunlara ek olarak, halkın yaşam konforunu artıracak unsurlar kentin en uygun yeri olan sahilde monte edilmektedir. Ancak, bu proje yaklaşımının en büyük ve önemli sonucu berrak ve tertemiz bir körfeze ulaşılmasıdır.

ANA PROJE-3

DENİZ ALTINDA ATIKSU ARITMA TESİSİ MODELİ

ANA PROJE-3
DENİZ ALTINDA ATIKSU ARITMA TESİSİ MODELİ

Bu projenin dünyada örneklerinin olup olmadığı ve teknolojik olarak olanaklı olup olmadığı konusunda bir tartışma yaratacağı açıktır. Öncelikle bu konuya bir açıklama getirmek gerekir. A.B.D menşeli **watearth** kuruluşu (Watearth – Everything flows in the right direction.) tarafından bu konuda yapılan değerlendirmelere göre; "*Kanalizasyon altyapısının su kütlelerinin altında- örneğin nehirler, göller veya deniz kıyılarında – yapılması İnşaat mühendisliğinin (technically demanding task) ilgi/zaman/yoğun çaba/gerektiren bir konusu olduğu*" ifade edilmiştir. Kentsel atıksu yönetiminde bu konuda çok hassas ve güvenli tasarım ilkeleri uygulanması gerektiği ve bazı muhtemel risklerin bulunduğu kabul edilmektedir. O nedenle, su kütlesi altında inşa edilecek olan atıksu tesislerinin tasarımında ve inşasında en ileri teknoloji, Standard ve malzemelerin kullanılarak; tesisin erdemli, dayanıklı, sürdürülebilir, kamu güvenliğini sağlayan şekilde yapılmasının gerektiği ifade edilmektedir. Kesin olarak önlenmesi gereken riskler ise şöyle değerlendirilmektedir.

- Sistem ve yapı muhtemel en büyük afetlere karşı (deprem-sel-kasırga) dayanıklı olarak tasarlanmalıdır.
- Yapı Malzemeleri Deniz suyundan etkilenmeyecek ve gerekli bakım ile yüzyıllarca dayanacak türden olmalıdır.
- Bakım, İşletme, yenileme amaçlı olarak tesise erişilebilirlik sağlanmalı.
- Tesisin en yakın çevresinde dahi koku, gürültü, gaz salımı vb. olumsuz etkileri olmamalı.
- Tesis içindeki ortam insan sağlığına tehdit oluşturmayacak şekilde temiz, kokusuz olması.
- Tesise giren sıvı atıkların debisinin kontrol edilebilir olması ve aşırı debilerin kontrol altına alınacağı güvenli sistemlerin olması.
- Tesisten çıkacak olan arıtılmış suyun kalitesinin güvenli olması ve deniz ortamına zarar vermeyecek şekilde deşarj edilmesi

Özellikle, Ülkemizde kurulu bulunan Biyolojik, İleri biyolojik, kimyasal atıksu arıtma tesislerinin pek çoğunda yer üstünde olmalarına rağmen bu kriterlerin ne kadarının karşılandığı tartışmalıdır. O nedenle, Deniz altında inşa edilecek olan tesisin çok daha ileri teknoloji kullanılarak, yapı mühendisliğinin en ileri teknikleri ile ve güvenlik katsayılarının normal şartlara ve mer'i yönetmeliklere göre daha yüksek tutulacağı bir tasarım ve uygulama yapılması ile; deniz altındaki atıksu tesislerinin tüm risk ve dezavantajlarının aşılmasının mümkün olduğu kabul edilmelidir. Denizin altında yapılacak her türlü tünel, yol, galeri, iletim hatları, köprü ayakları, liman inşaatları gibi yapılarda da ayni güvenlilik ve hassas tasarım ve uygulama ilkeleri uygulanmaktadır.

Ülkemizde, yeni ve denenmemiş olan her türlü uygulamanın kolay kabul görmediği bilinmektedir. Bu alışkanlık, özgüven eksikliğinin göstergesidir. Esasen, Cumhuriyet Türkiye'sinin kuruluş ilkelerinin başında gelen "Muasır Medeniyetlerin önüne geçmek" misyonu ile ters düşen, gelişmiş ülkelerin taklitçiliğinin ötesine geçemeyen zihniyetin yıkılması önemlidir.

Esasen, sorgulanması gereken, evrensel düzeyde, bugüne değin deniz kenarında bulunan önemli yerleşmelerin neden böyle bir sistemi benimsemedikleridir. Bunun nedenleri analiz edildiğinde;

1- Yüksek Yatırım Maliyeti: Yukarıda açıklanan şekilde çok hassas, özel, mukavim ve kalıcı tasarlanan bir tesisin klasik uygulamalara göre çok daha yüksek rakamlara mal olduğu açıktır. Yani, yatırım fizibilitesi çok düşüktür. Sadece bu özelliği bile benimsenmemesi ve uygulamada yer bulmaması için yeterli sebep olarak gösterilebilir.

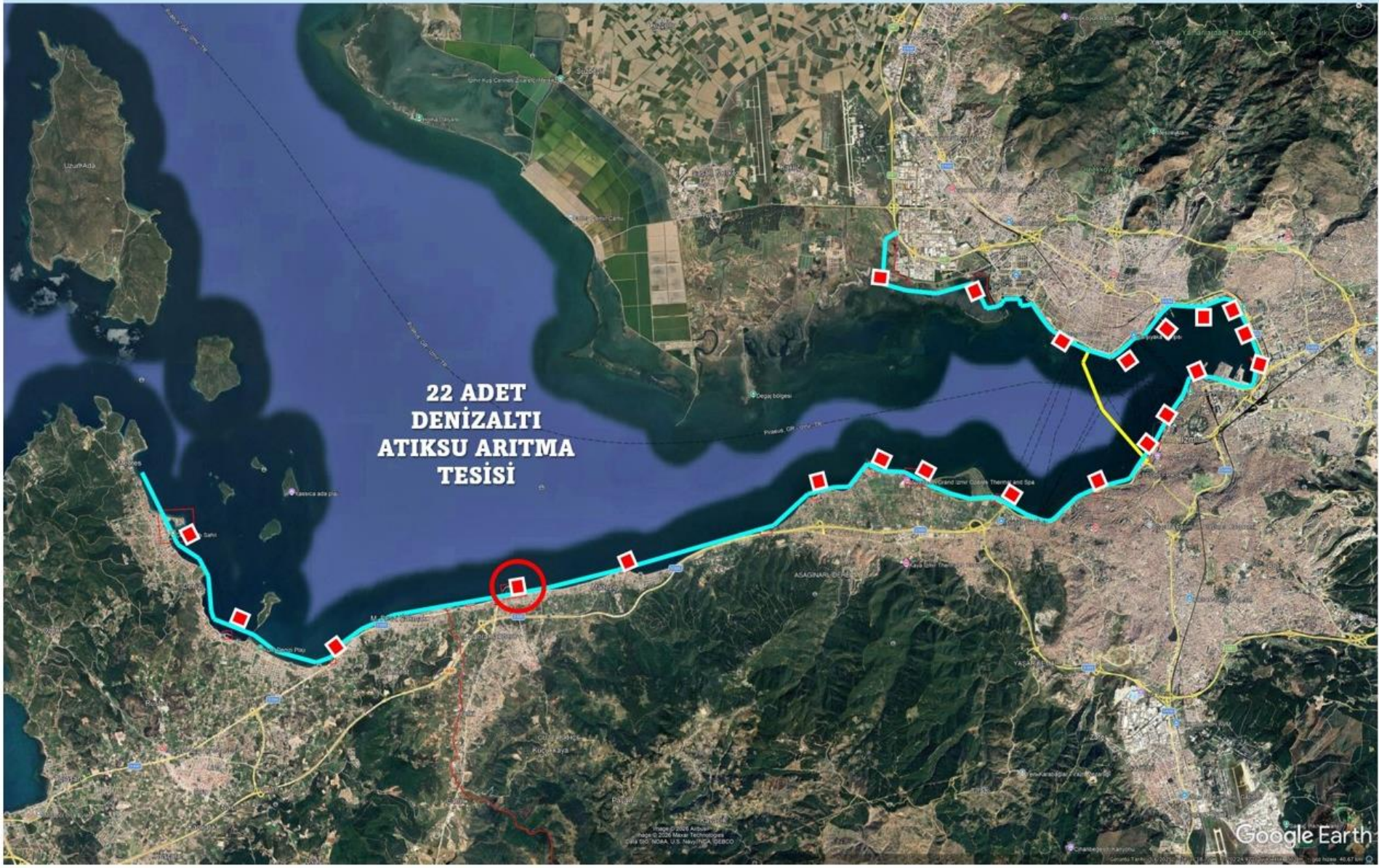
2- Yüksek İşletme Maliyeti; Deniz seviyesinin altında inşa edilen Arıtma tesislerinin en önemli avantajı, atıksuyu arıtma tesisine cazibe ile iletilmesinin sağlanmasıdır. Atık suyun "terfi" maliyeti coğrafi koşullara göre değişmektedir. Bu maliyetin işletme giderlerinden düşürülmesine karşın; Deniz seviyesinin altında, kapalı bir mekânda yapılacak arıtma işlemlerine önemli ek maliyetler ortaya çıkmaktadır. Bunun ilk ve önemli nedeni, Biyolojik arıtmanın ihtiyaç duyduğu oksijen teminidir. Açık havada bu kaynak atmosferden sağlandığından bir maliyet unsuru değildir. Ancak, deniz altındaki arıtma işlemlerinde oksijen temininin maliyeti hesaplanacaktır. Arıtma tesisinin bu özellikleri ve mekanik, biyolojik veya kimyasal prosedürüne bu rapor kapsamında yer verilmemiş olup, Projenin tasarımında çeşitli alternatifler değerlendirilerek tasarlanacaktır. Bu teknolojilerin seçiminde Arıtma tesisinin yerine ve meskûn alanlara olan yakınlığı ve ilişkisine bağlı olarak tercihler değişmektedir.

3- Deşarj Maliyeti: Arıtılmış suyun deşarjı klasik sistemlerde teorik olarak sıfırdır. Sadece, arıtılmış suyu deşarj noktası arıtma tesisinin seviyesinden yükse ise (ki bu çok nadir bir durumdur) makul bir terfi maliyeti olabilir. Halbuki, deniz altında-13.00 mt. Kotunda arıtılan suyun denize deşarj edilmesinde; önce bir pompalama maliyeti olacaktır, ikincisi ise, denize pompalanarak deşarj edilen suyun (niteliği tartışmasız olarak temiz kabul ediliyor) ancak miktarı ve etkileri önemlidir. Denizi tabanında ve deniz suyunun hareket etmesine (akıntı) ve içindeki canlılar açısından bir sakınca yaratmamalıdır.

İZMİR KÖRFEZİ

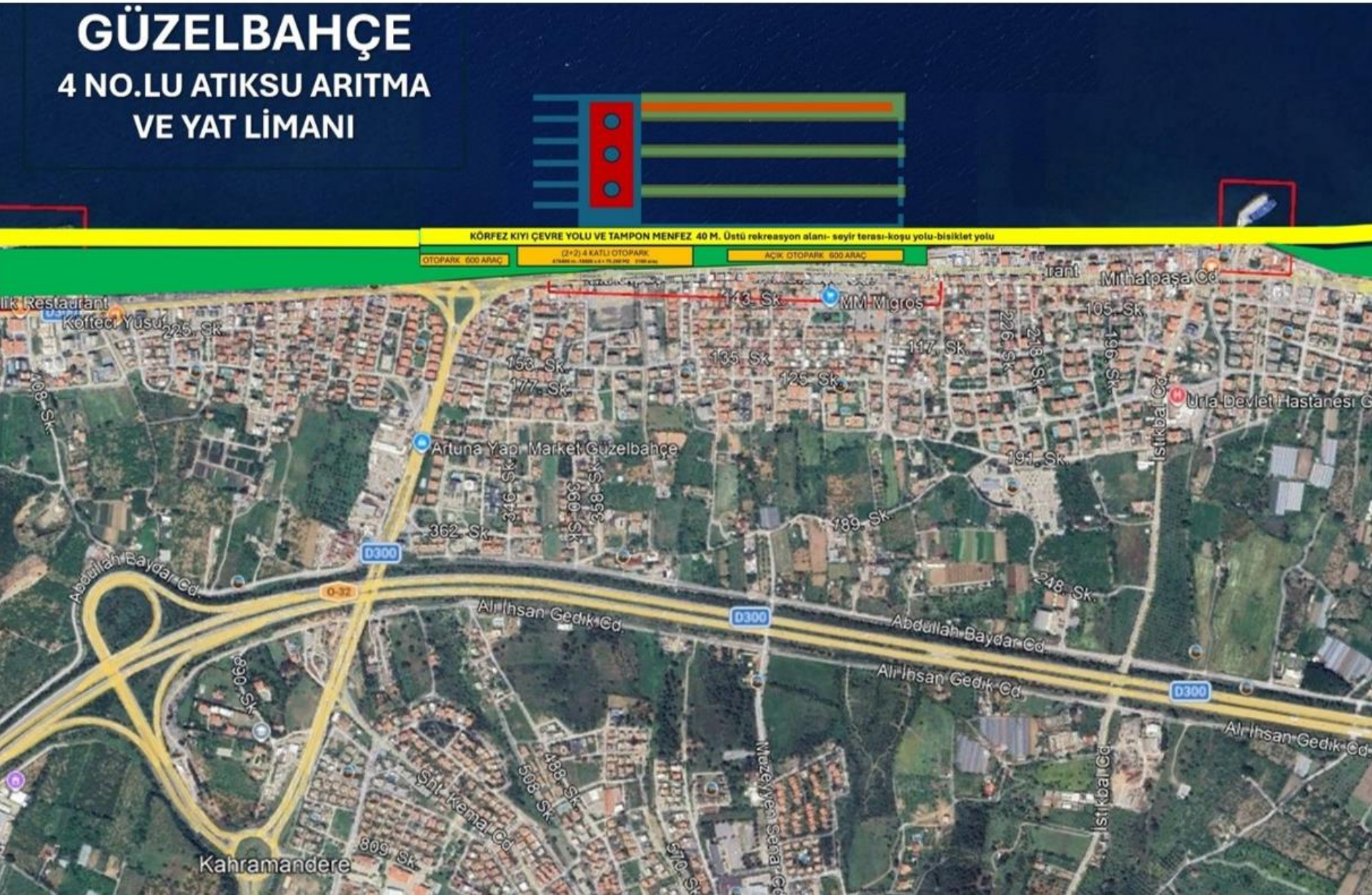
KIYI ÇEVRE YOLU VE ALTYAPI TAMPON MENFEZİ ÜZERİNDEKİ 22 ADET

DA-ATIKSU ARITMA TESİSLERİ GENEL PLANI



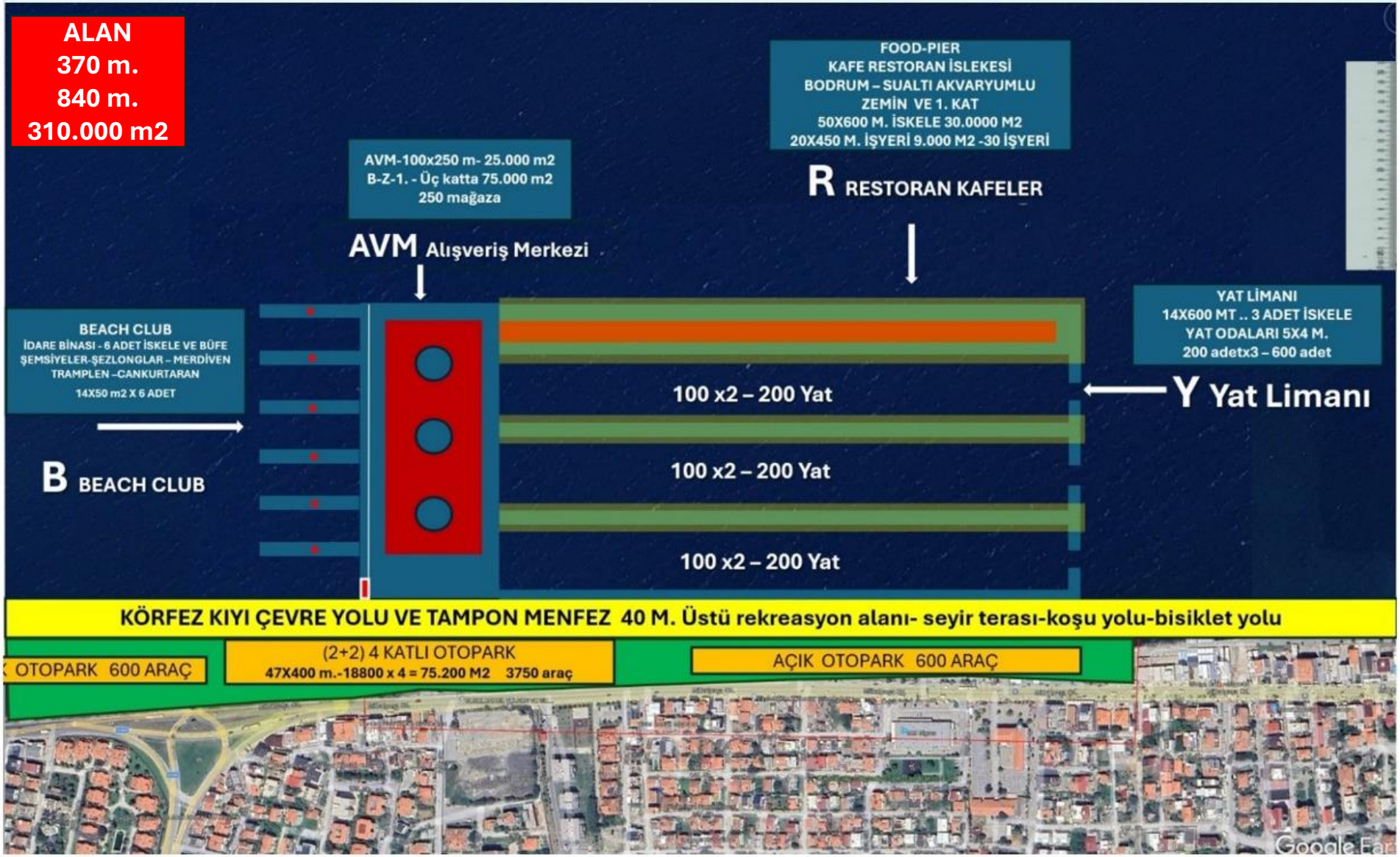
ÖRNEK

DENİZ ALTINDA ATIKSU ARITMA TESİSİ MODELİ



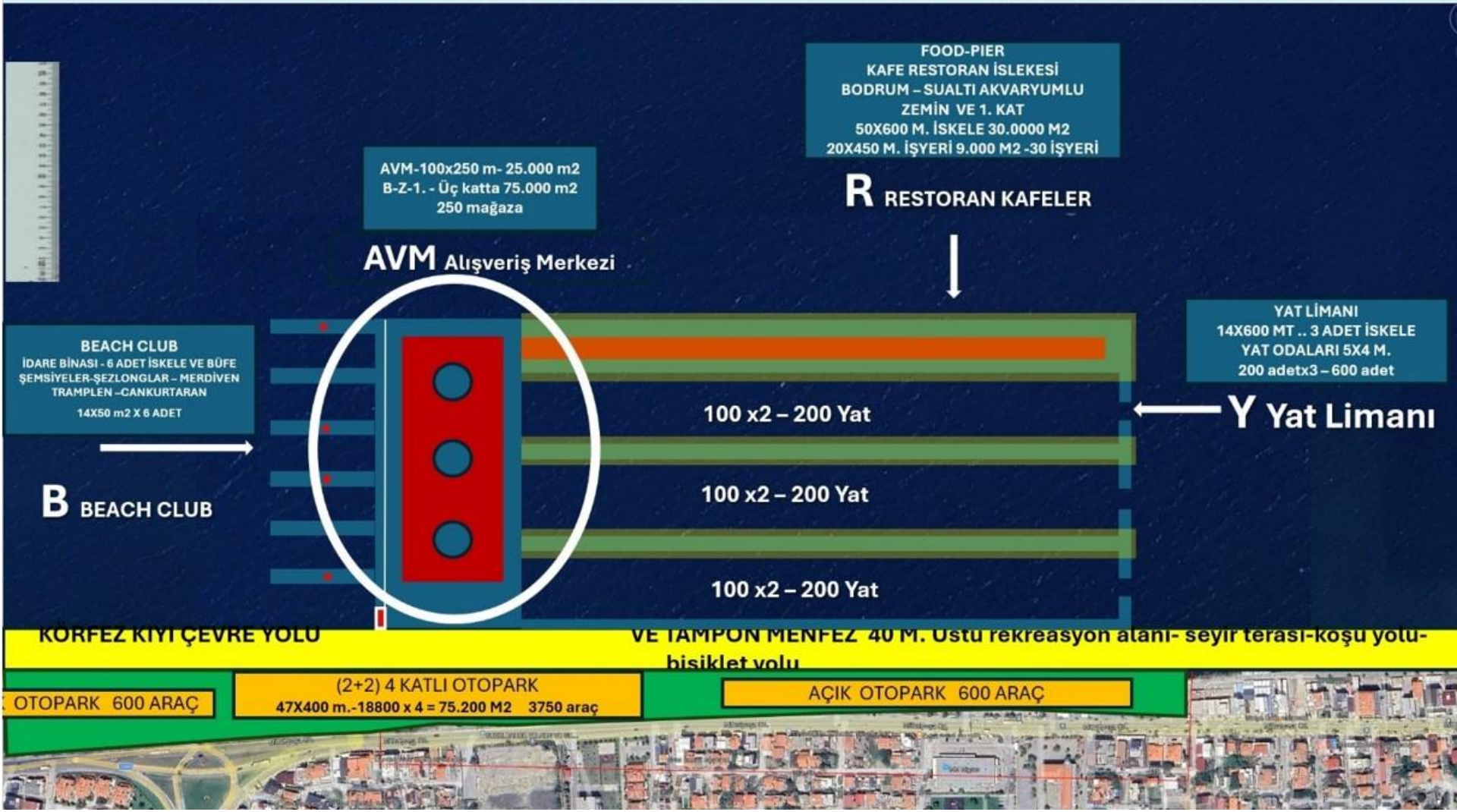
(TİP)ENTEGRE RANT TESİSLERİ

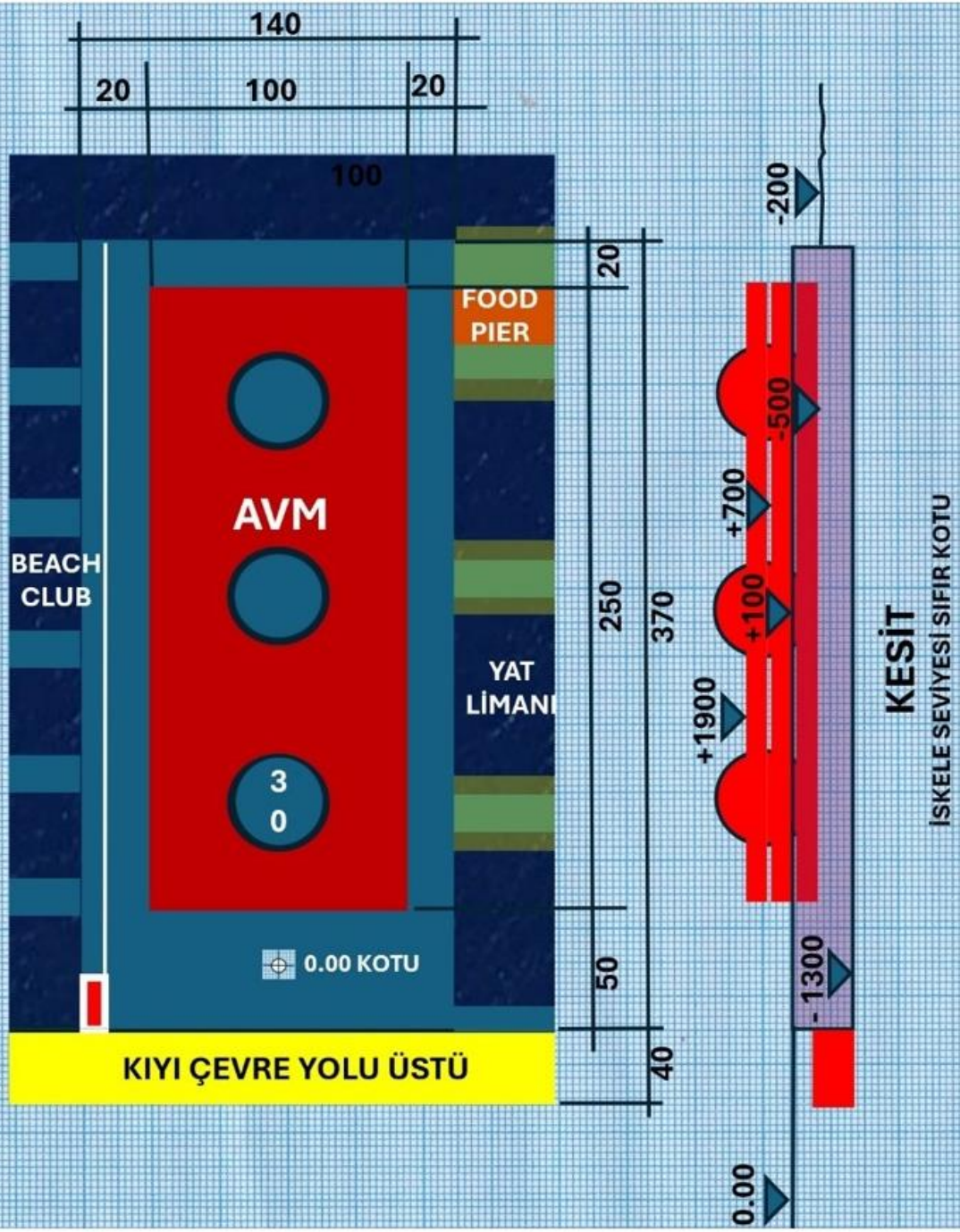
DENİZALTI ATIKSU ARITMA TESİSİ ÜSTÜNDE
GENEL VAZİYET PLANI PROJE UNSURLARI TEMEL ÖZELLİKLERİ



«PIERMALL» ALIŞVERİŞ MERKEZİ

DENİZALTI ATIKSU ARITMA TESİSİ ÜSTÜNDE
GENEL VAZİYET PLANI PROJE UNSURLARI TEMEL ÖZELLİKLERİ





AVM

TABAN ALANI 100X250 – 25.000 M2
- 500 KOTU BODRUM KATI
+ 100 KOTU ZEMİN KATI
+700 BİRİNCİ KAT
+13 İKİNCİ KAT
+19 ÇATI SEVİYESİ

3 KATTA **75.000 M2 KAPALI ALAN**

ORTALAMA BÜRÜT 300 M2 + ASMA KAT
NET 180 + 100 M2 % 280 M2
250 İŞYERİ

KİRA 250 X 4000 $/İŞYERİ
AYIK 1 MİLYON DOLAR
YILLIK 12 MİLYON DOLAR
20 YILLIK 240 MİLYON DOLAR

GES ALANI 25.000 M2 – 2500 = 22.500

1.2 MWATT ELEKTRİK ÜRERİMİ

KİŞİ BAŞINA 10 DOLAR ÜCRETLE GİRİLECEK
TÜM GÜN KULLANMA HAKKI VERİLECEK.

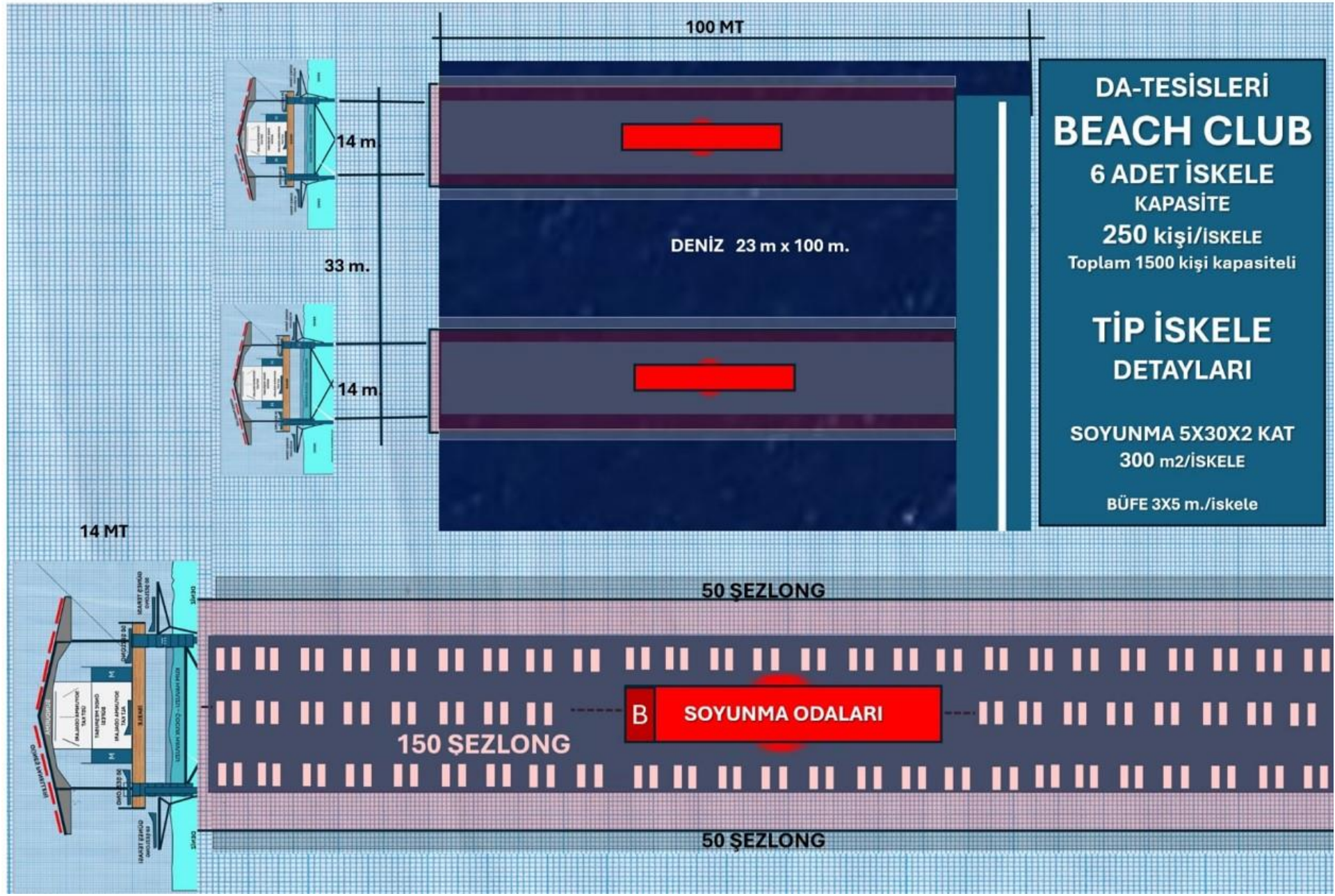
DÖRTKİŞİLİK SORUNMA ODALARI AİLECE KİRALANABİLECEK, ODA BAŞINA 40 DOLAR ÖDENECEK. ODADA SOYUNMA DOLAPLARI VE DUŞ BULUNACAK.

HER İSKELEDE BİR TOST VB YİYECEK VE İÇECEK ALABİLECEĞİNİZ BÜFE BULUNACAK.
İSKELELER İKİ KATLI OLACAK, DENİZE YAKIN KATTA ÇOCUK HAVUZU VE KUM HAVUZU (PLAJI) DA OLACAK.

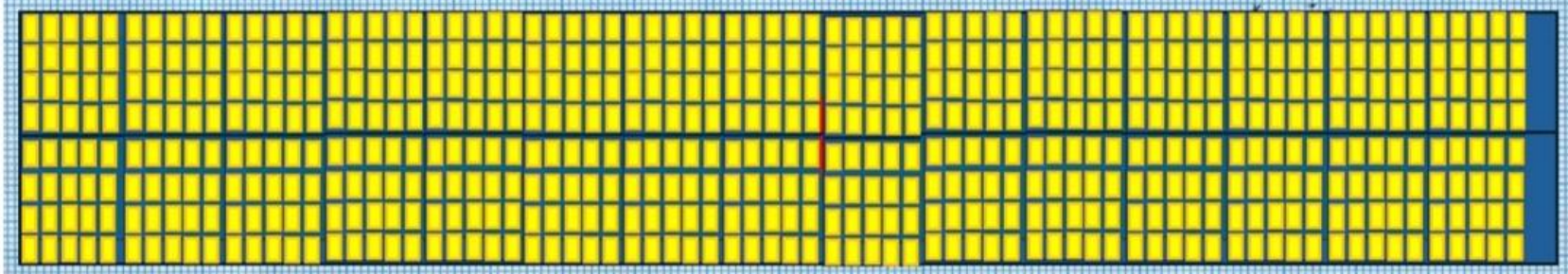
YILLIK HASILATI ; KİŞİ BAŞINA 400 TL GİRİŞ ÜCRETİ VE 600 TL HARCAMA İLE; 1000 TL/KİŞİ/GÜN KAPASİTE 1500 X 1.5 =2250 KİŞİ

2250X1000 = 2.250.000.-TL/gün
Yıllık 150 gün kullanım

150x2.250.000=
337.500.000.-TL/YIL
7.67 MİLYON $
15 YILDA
115 MİLYON DOLAR.
NET KAZANÇ
90 MİLYON DOLAR.


100 MT
14 m
33 m.
14 m
DENİZ 23 m x 100 m.
DA-TESİSLERİ
BEACH CLUB
6 ADET İSKELE
KAPASİTE
250 kişi/İSKELE
Toplam 1500 kişi kapasiteli
TİP İSKELE
DETAYLARI
SOYUNMA 5X30X2 KAT
300 m2/İSKELE
BÜFE 3X5 m./iskele
14 MT
50 ŞEZLONG
B
SOYUNMA ODALARI
150 ŞEZLONG
50 ŞEZLONG

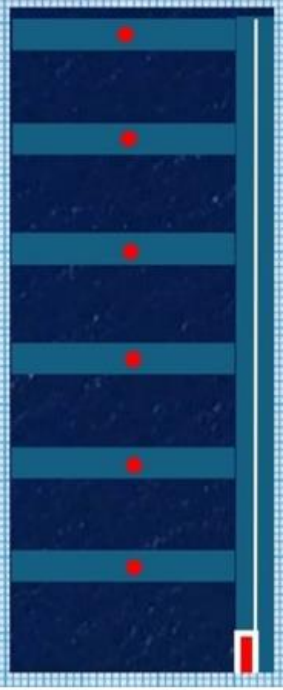
BEACH CLUB GES SANTRALI

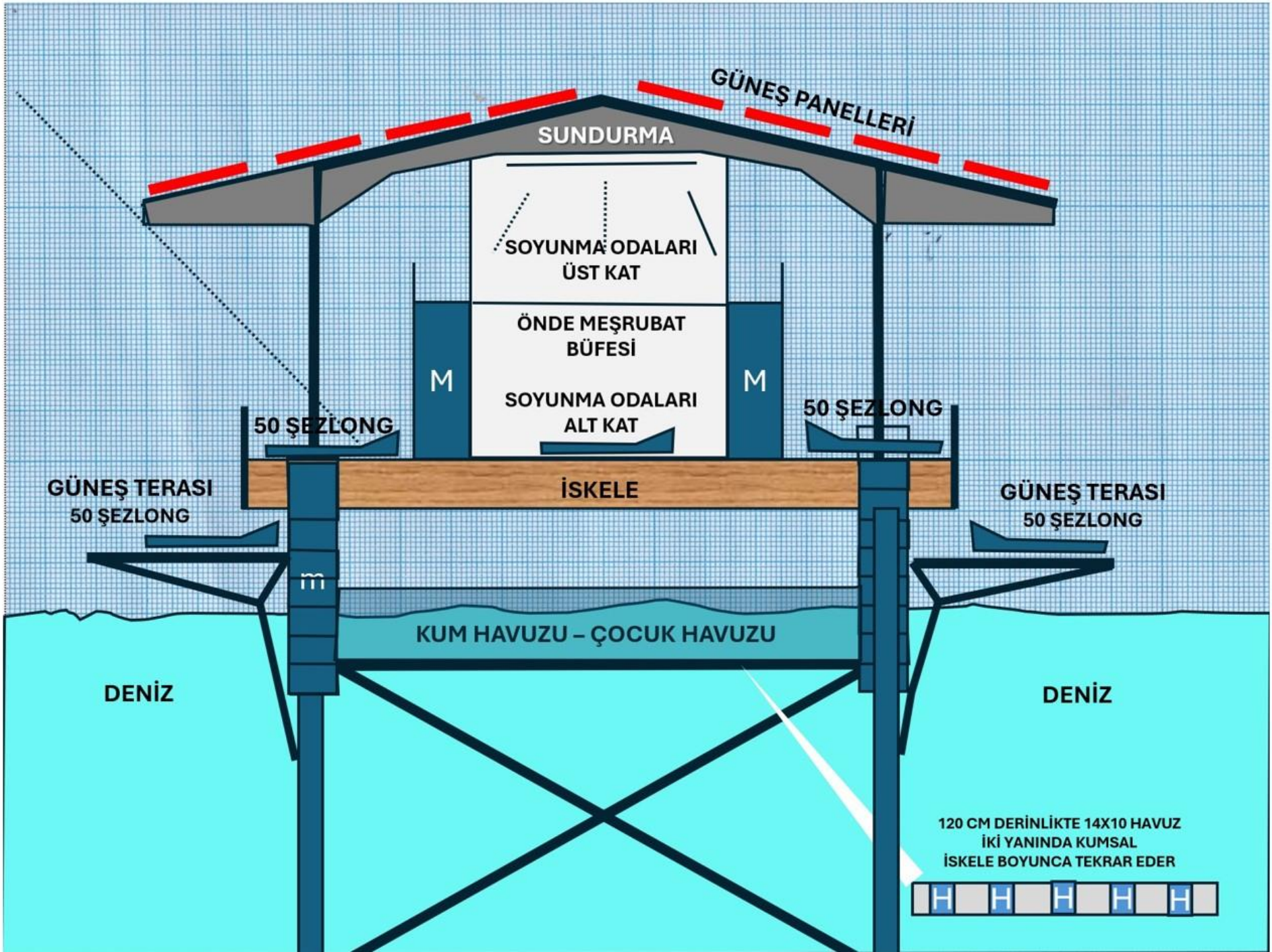


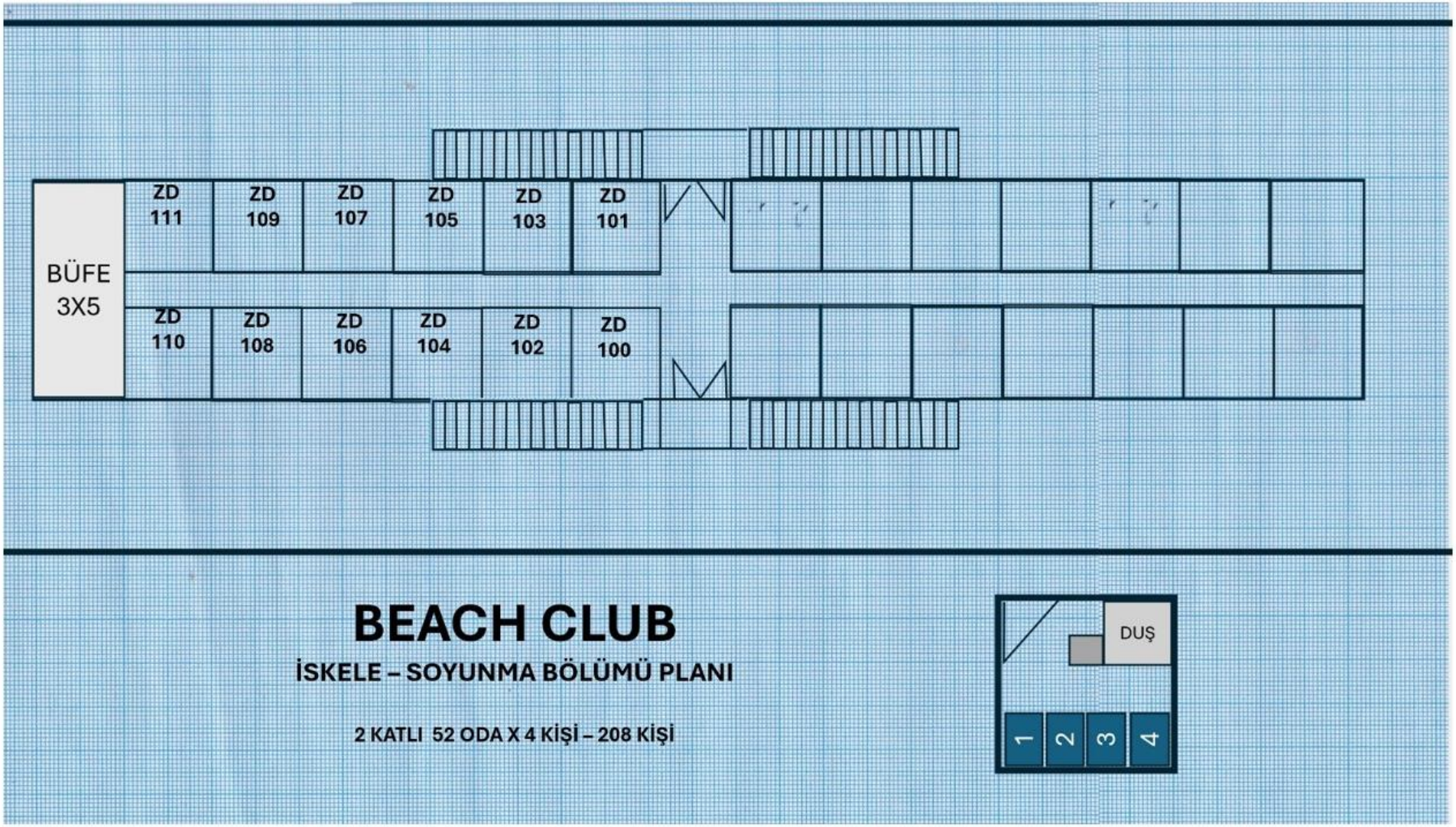
BEACH CLUB
İSKELESİ

HER SIRADA 75 ADET
8 SIRA DA 75X8=600 ADET
6 ADET İSKELEDE 3600 ADET
HER BİRİ 450 watt
3600 X 450 watt = 1,62 Mwatt.

1,62 Mwatt



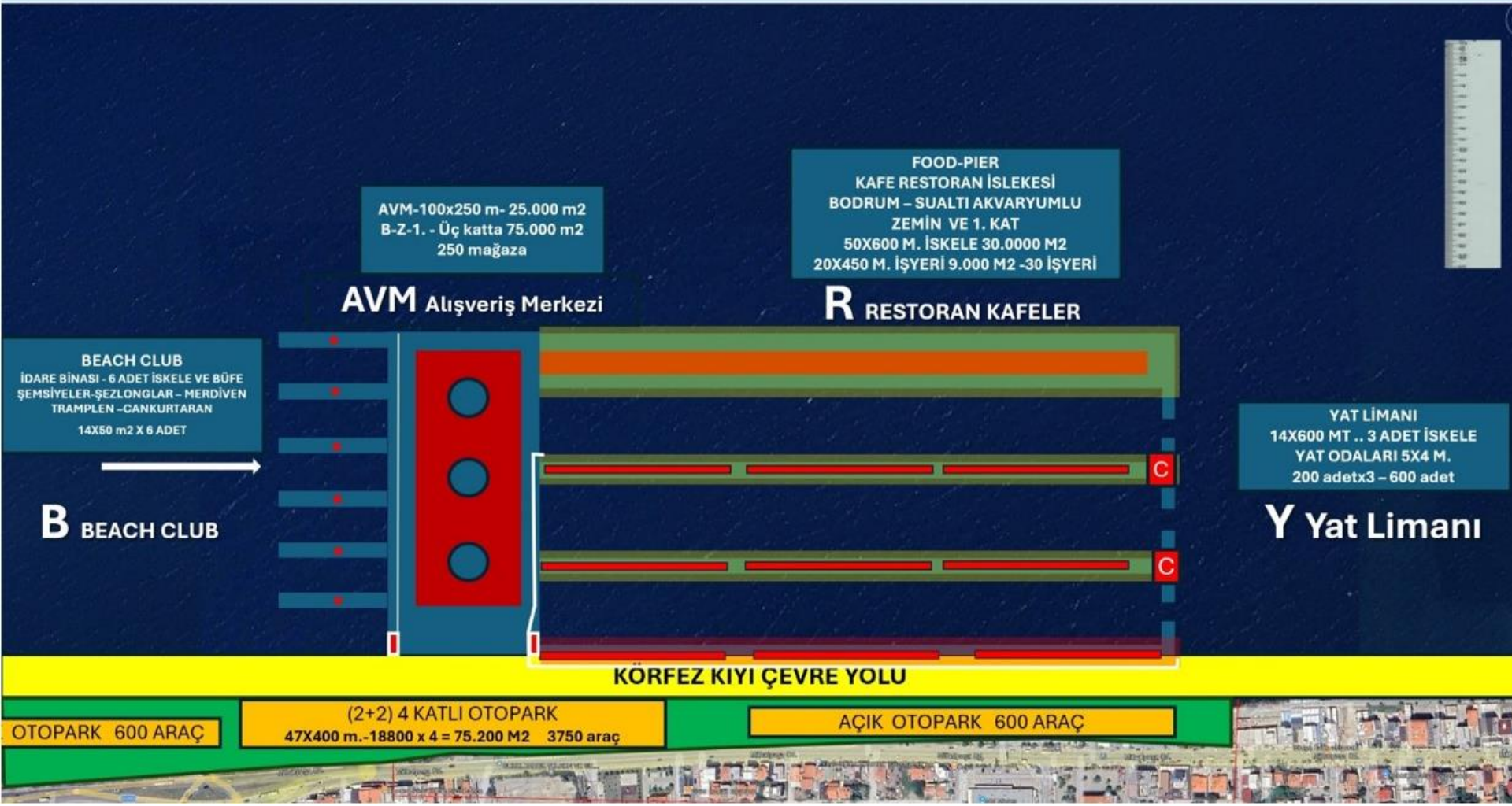

GÜNEŞ PANELLERİ
SUNDURMA
SOYUNMA ODALARI
ÜST KAT
ÖNDE MEŞRUBAT
BÜFESİ
SOYUNMA ODALARI
ALT KAT
M
M
50 ŞEZLONG
50 ŞEZLONG
İSKELE
GÜNEŞ TERASI
50 ŞEZLONG
GÜNEŞ TERASI
50 ŞEZLONG
m
KUM HAVUZU – ÇOCUK HAVUZU
DENİZ
DENİZ
120 CM DERİNLİKTE 14X10 HAVUZ
İKİ YANINDA KUMSAL
İSKELE BOYUNCA TEKRAR EDER
H
H
H
H
H



İZMİR KÖRFEZİ- PLAJ İSKELELERİNDE KURULACAK TESİSLERDE; VATANDAŞLAR, BELEDİYENİN İŞLETMESİ ALTINDA; SADECE KİŞİ BAŞINA 400 TL ÖDEYEREK, PLAJI KULLANACAK. SOYUNMA ODALARINDA DÖRT DOLAP VE DUŞ VAR. BİR ODAYI 8 KİŞİ KİRALAYRAK KİŞİ BAŞINA ÜCRETİ 200 TL YE İNDİREBİLECEK

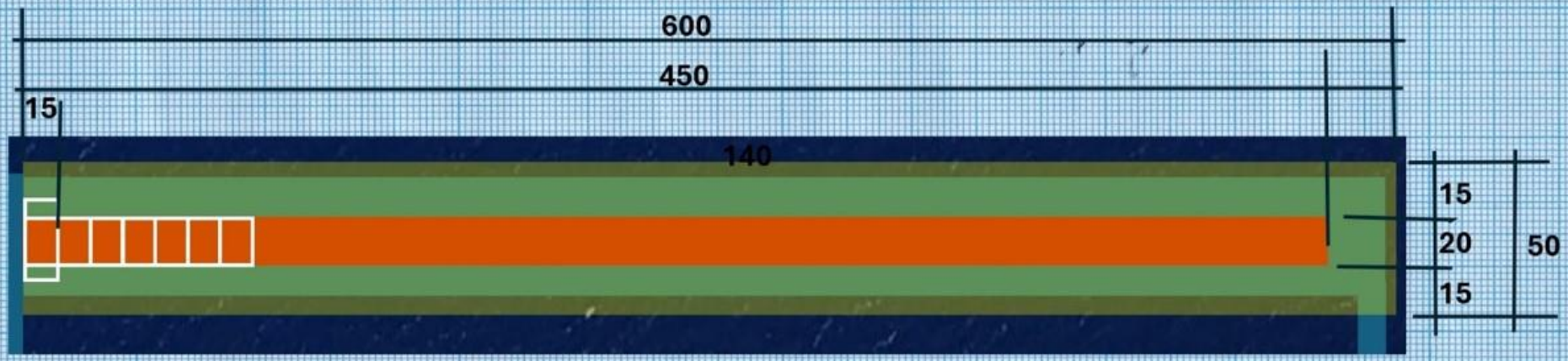
YAT LİMANI VE YAT KULÜBÜ

DENİZALTI ATIKSU ARITMA TESİSİ ÜSTÜNDE
GENEL VAZİYET PLANI PROJE UNSURLARI TEMEL ÖZELLİKLERİ



FOOD-PIER

KAFE VE RESTORANLAR İSKELESİ



FOOD-PIER

TEKNİK ÖZELLİKLERİ

İSKELE 50X600 M= 30.000 m2

Kapalı Dükkan taban Alanı

20x550 – 11.000 m2

36 işyeri

Bodrum katı 15x50 = 750 m2

Zemin 15 x 20 = 300 M2 net kapalı

15x8x2= 360 m2

Üst kat 300 m2

Toplamİşyeri alan 1400 m2

GES – 10x600 -6000 panel

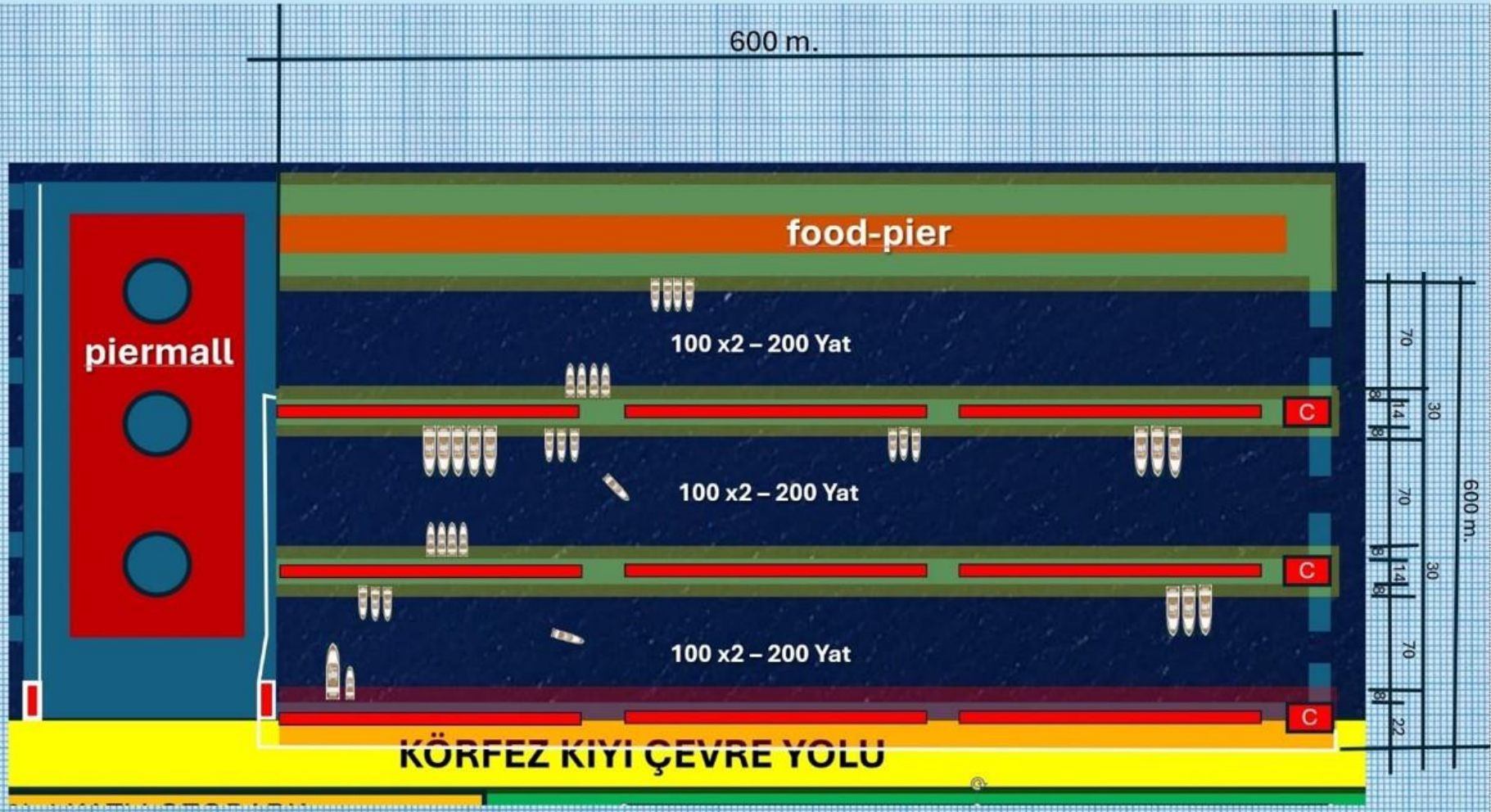
2.7 MWATT elektrik üretimi

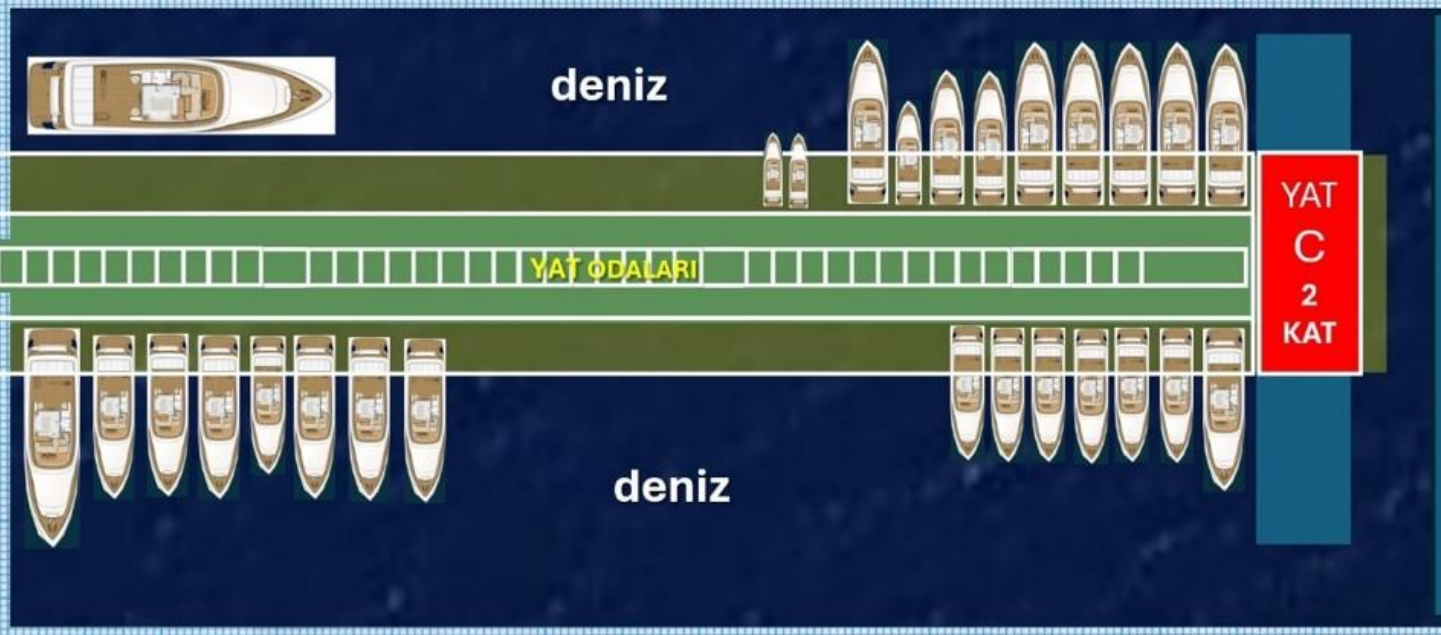
10.000 $/ay x 25x 12 x 20 yıl = **86 milyon $**

KESİT

İSKELE SEVİYESİ SIFIR KOTU

YAT LİMANI VE YAT KULÜBÜ





YAT LİMANI

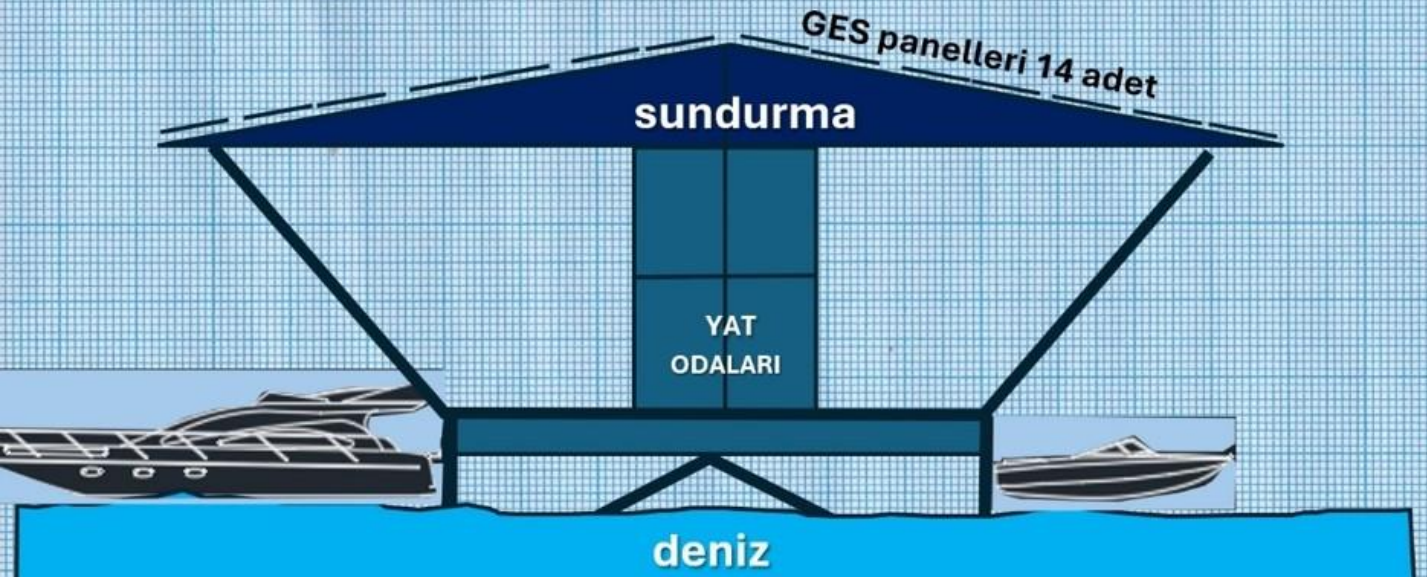
TEKNİK ÖZELLİKLERİ

İSKELE 14X600 – 8400 M2
3 İSKELE 25.200 M2

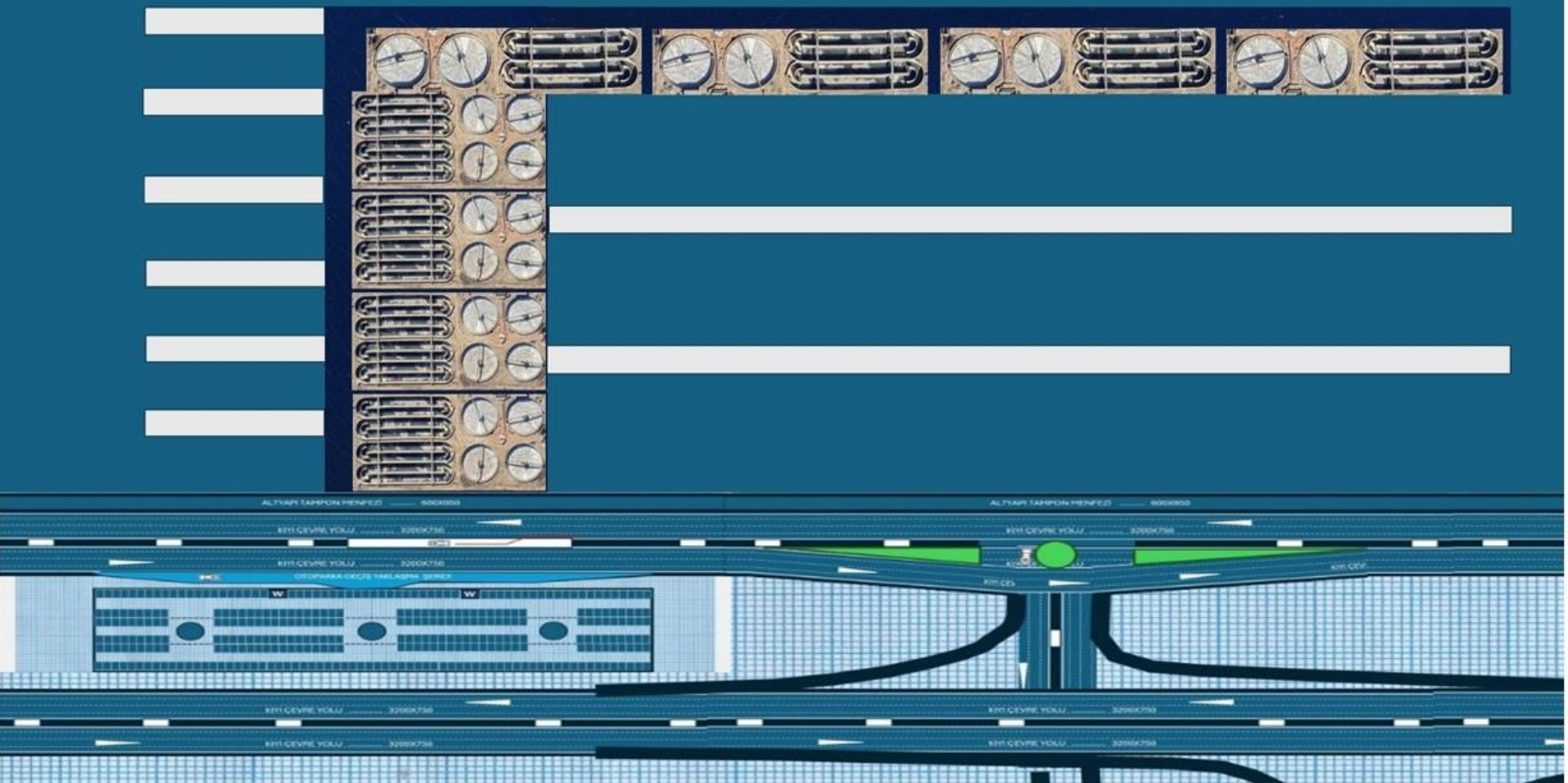
SUNDURMA
30 X600 18.000 M2

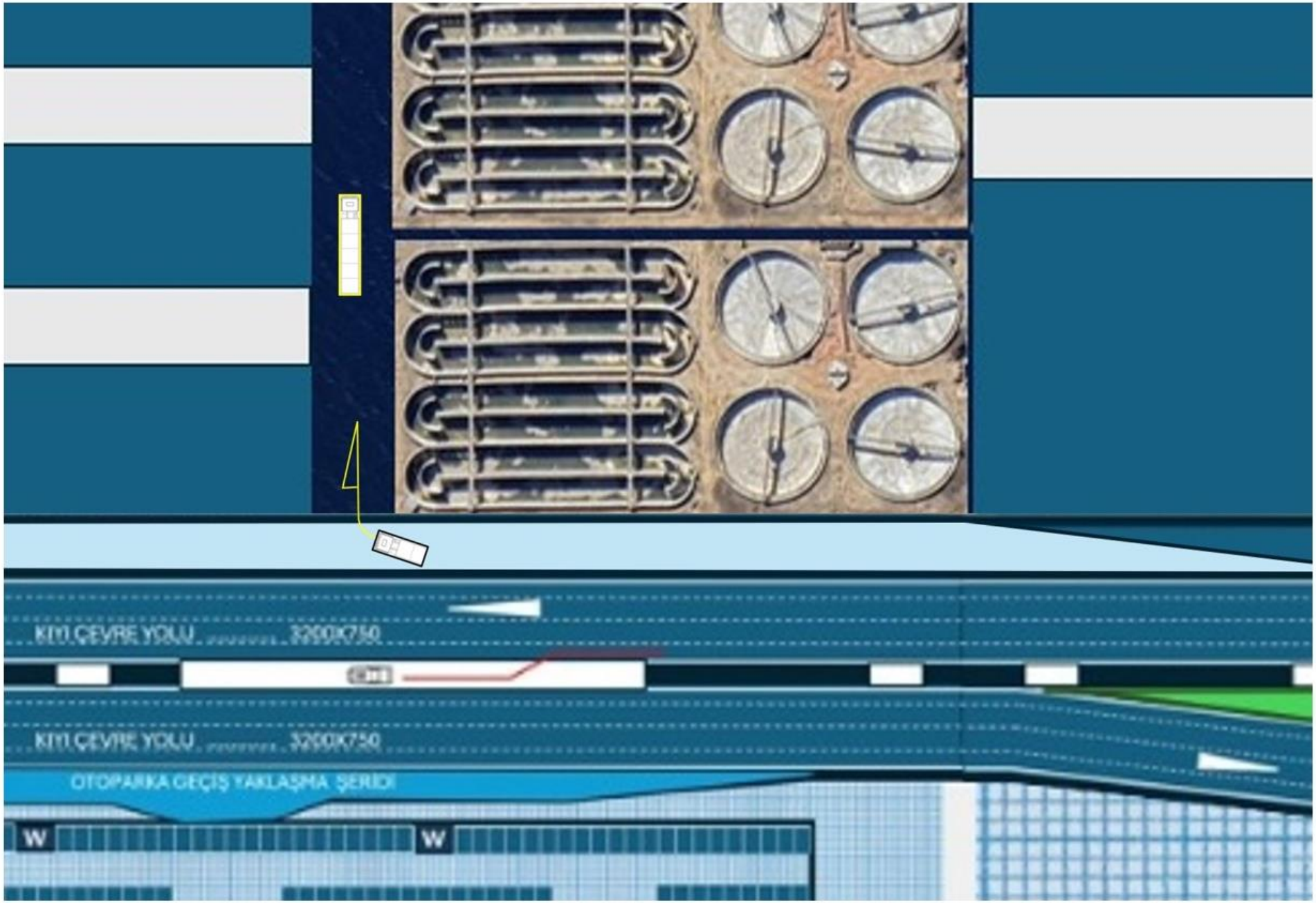
GES 14X600X3=25400
25.400X045
11 MWATT

YAT ODASI 100X2/İSKELE
600 ADET



İLERİ BİYOLOJİK ATIKSU ARITMA TESİSİ KATI -13.00




KIYI ÇEVRE YOLU
KIYI ÇEVRE YOLU
OTOPARKA GEÇİŞ YAKLAŞMA ŞERİDİ
W
W

ANA PROJE – 4

İZMİR KANALİZASYON MASTER PLANI

ANA PROJE – 4
İZMİR KANALİZASYON MASTER PLANI

Kentsel veya kırsal yerleşim alanlarında kanalizasyon şebekesi tesis edilmesinde veya tevsii edilmesinde uyulması zorunlu olan hususlar aşağıda sıralanmıştır:

Arıtma tesisi bulunması: Biyolojik Arıtma tesisi olmadan herhangi bir yerleşim yeri için kanalizasyon şebekesi inşa edilmemelidir. Sadece, Bağımsız ve Kat Mülkiyeti Kanunu'na göre Apartman veya Site Niteliğinde olan tesisleri için bahçe içinde kurulacak kısmi şebeke, yani kanalizasyon hatları tesis edilerek foseptik çukuruna bağlanması sağlanır. Arıtma tesisi olmayan yerleşmelerde kanalizasyon şebekesi tesis edilmesi, toplanan Sıvı Atıkların miktarını artması nedeni ile çevreye önemli zararlar verebilmektedir. Genellikle bu şekilde yapılan Kanalizasyon şebekelerinin dere yataklarına, Sulama ve drenaj kanallarına deşarj edilerek önemli bir kirlilik unsuru haline getirildiği yaygın biçimde görülmektedir.

Proje yapılması esastır: Kanalizasyon Şebekesi Uygulama Projelerinin Hazırlanmasında, Mevcut kanalizasyon sistemlerinin "as-built" projelerinin çıkartılması ve koordinatlı ve kotları belirlenmiş olarak işlenmesi esastır. Daha sonra, Şebekeye eklenecek sistemin projelendirilmesi sağlanacaktır. Kanalizasyon şebeke sistemlerinin İller Bankası standartlarına göre yapılması şarttır. Buna uymayan, projesiz olarak yapılan Kanalizasyon hatları Ülkemizde çok yaygın olarak yapılmaktadır

İZMİR KÖRFEZİ

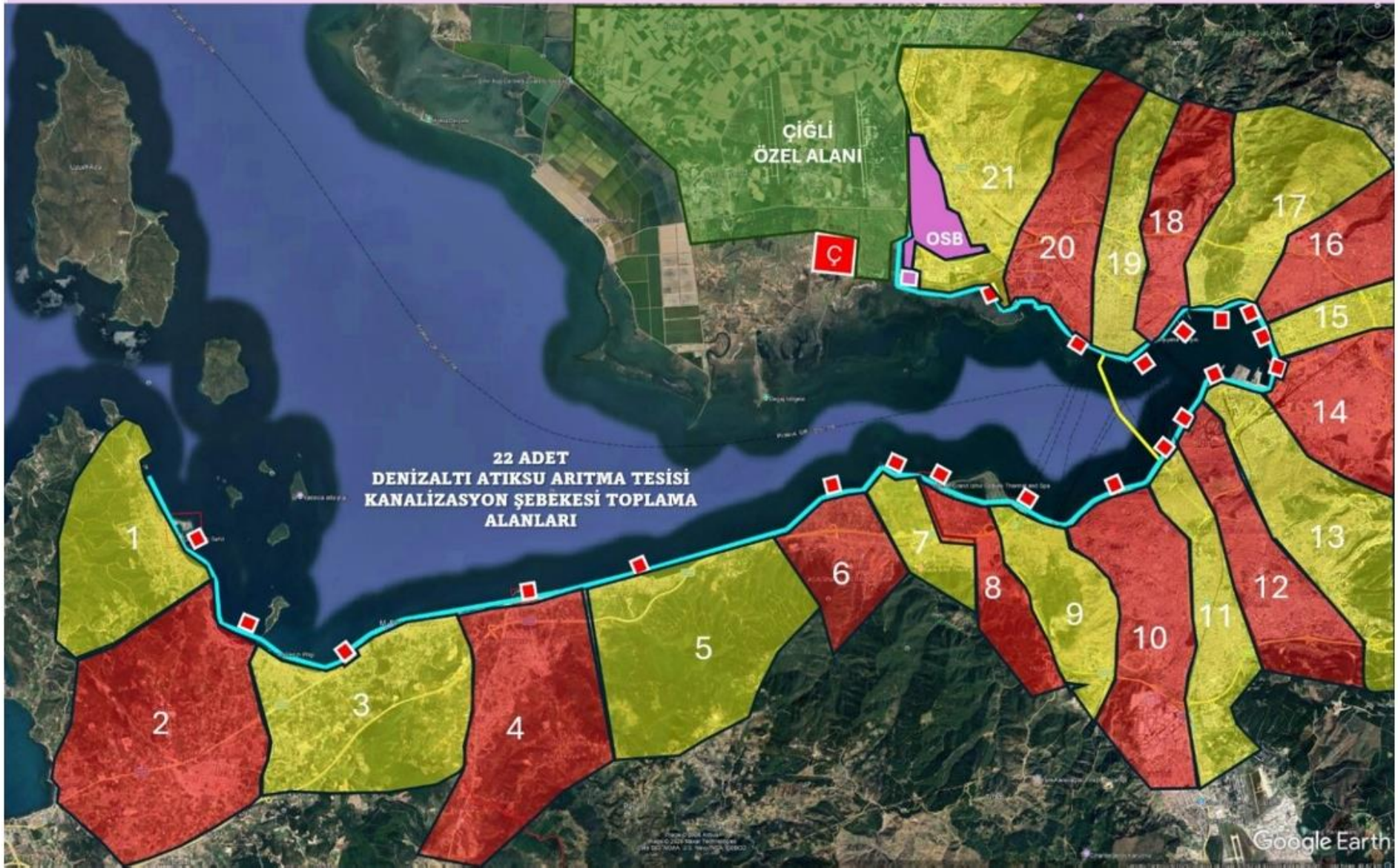
KIYI ÇEVRE YOLU VE ALTYAPI TAMPON MENFEZİ ÜZERİNDEKİ 22 ADET

DA-ATIKSU ARITMA TESİSLERİ GENEL PLANI

İZMİR KÖRFEZİ

KIYI ÇEVRE YOLU VE ALTYAPI TAMPON MENFEZİ ÜZERİNDEKİ 22 ADET

DA-ATIKSU ARITMA BÖLGELERİ ŞEBEKE TOPLAMA ALANLARI



ARITMA BÖLGELERİ

örnek

KANALİZASYON ŞEBEKE ANA PLANI

3.nolu ARITMA BÖLGESİ

Kanalizasyon şebekesi ANA PLANI

Arıtma tesisine cazibe ile erişimi esas alan bir kolektör planı olup, yerleşmenin 50 yılık muhtemel gelişmesine göre planlanacaktır.

Planda 40-60 cm
60-80 cm
80-100 cm çaplı
Kanalizasyon kolektörlerinin güzergahları belirlenir. Kentin gelişmesine göre, Tesis edilecek kanalizasyon şebekesi bu kolektörlere bağlanır.

ANA PROJE – 5

İZMİR MESKUN ALAN YAĞMUR SUYU DRENAJ VE TAHLİYE PROJESİ

ANA PROJE – 5
İZMİR MESKUN ALAN YAĞMUR SUYU DRENAJ VE TAHLİYE PROJESİ

Yağmur suyunun yönetiminde pek çok kritik unsur bulunmaktadır. Bunların bazıları Müteakip bölümlerde ANA-Proje olarak ele alınmıştır. Yağmur suyunun mekaniğini yağmurun yağdığı bütün alanlarda yere düşen suyun, su ayrım çizgisinden itibaren akarak körfeze ulaşması olarak tanımlayabiliriz. Bu süreçte iki ana saha (mekân) tanımlanabilir.

- Birincisi; Meskûn olmayan kotu daha yüksek olan alanlarda oluşan dere ve çay yatakları ve bunları su toplama mikro havzaları
- Diğeri ise; bu su yataklarının kentin meskûn alanına girdikten sonraki, kent içi Yağmur tahliye (dere ve çay) yataklarıdır.

Bunları ayrı ayrı ele almak gerekir. Ki müteakip bölümlerde bu başlıklar ayrı ayrı ANA Proje olarak tasarlanmıştır.

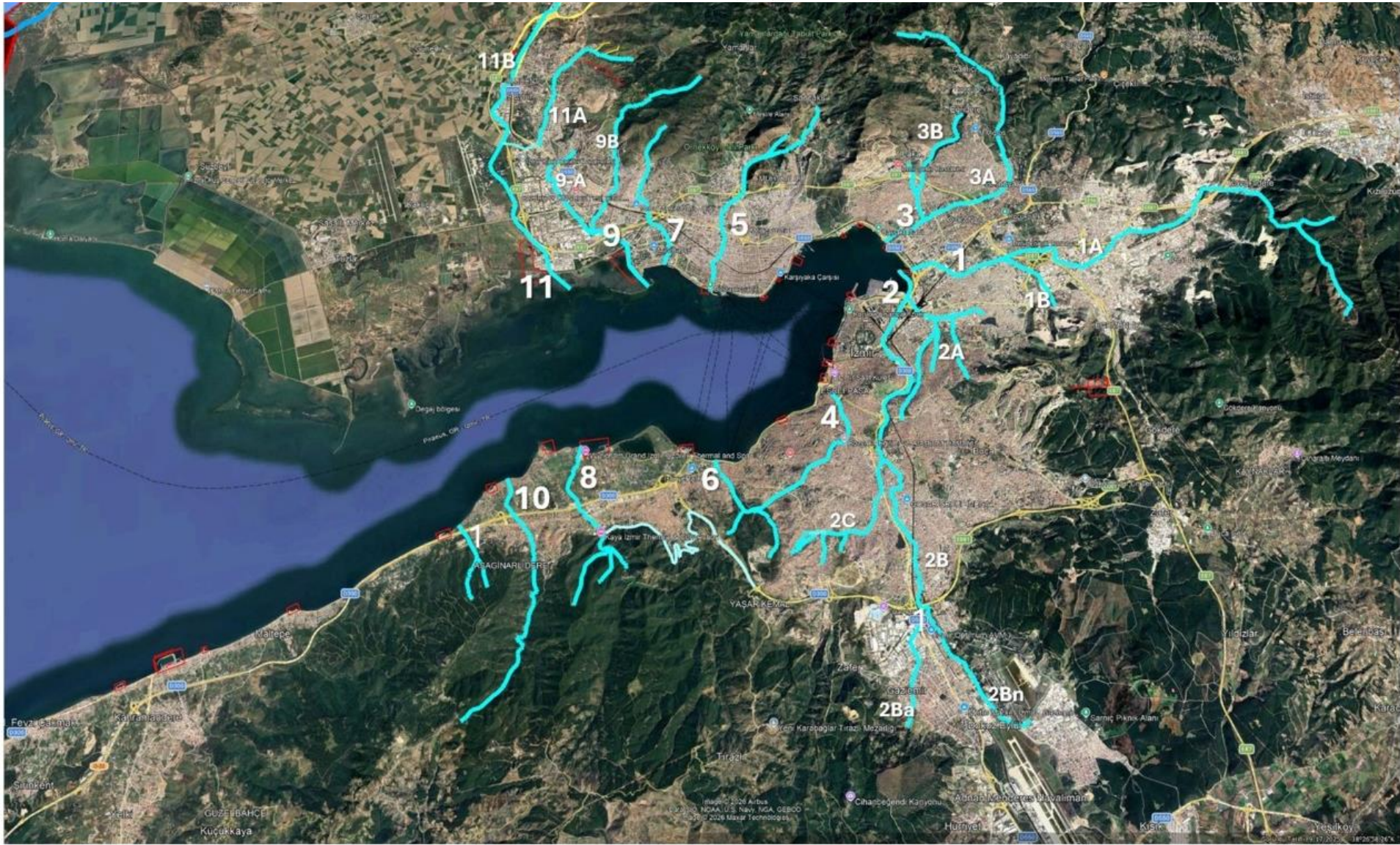
Ülkemizde, kentsel ve kırsal yerleşme alanlarında altyapı konusunda en ihmal edilen konu; Yağmursuyu drenajı ve tahliye Şebekeleridir. Bir diğer yanılgı ise, yağmuru suyunun kanalizasyon boruları vasıtası ile tahliye edileceği yönündeki beklenti ve inançtır. Bu kentsel altyapı konusundaki en büyük yanılgıdır.

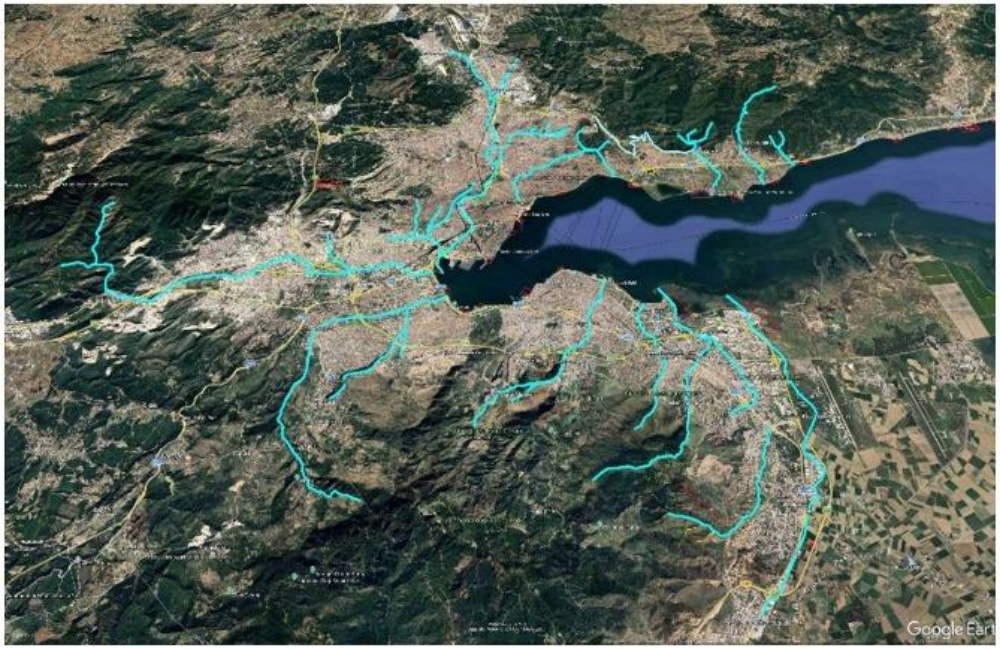
İzmir Körfezinin çözümlenemeyen kirlilik sorununun Temel nedeni budur diyebiliriz. İzmir, sağlıklı bir Yağmur suyu drenaj sistemi ve tahliye şebekesine sahip olmadığından; ayrıca, kanalizasyon şebekesine yağmur suyunun girmesini önleyen bir sistemt olmadığından, Kanalizasyon Atıksuyunun arıtılarak sağlıklı şekilde denize deşarj edilmesi sağlanamamıştır. Bu rapor ile önerilen tüm projeler ve önerilen modelin de temelinde Yağmur suyu sisteminin Kanalizasyon sisteminden tamamen ayrılması esas alınmaktadır.

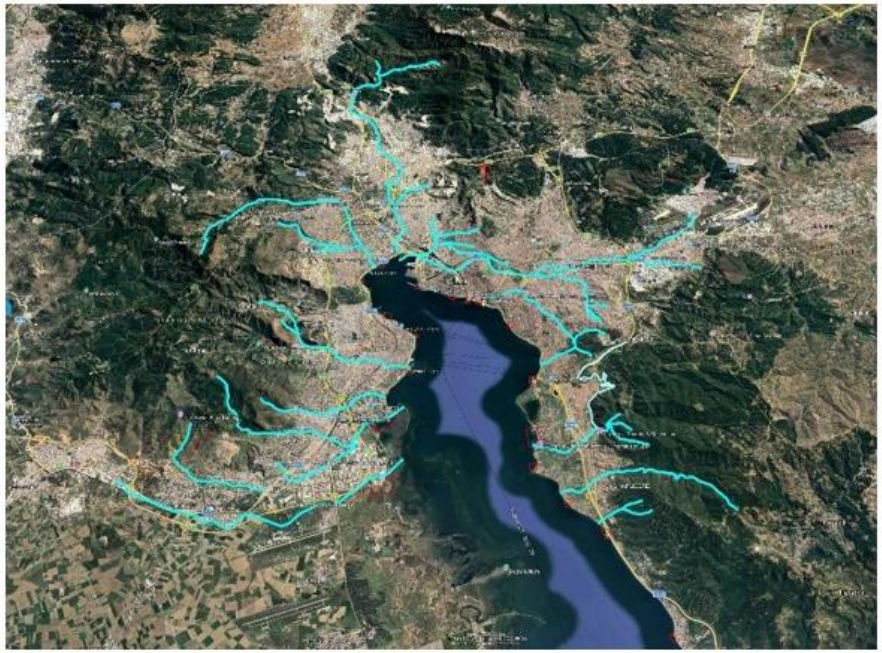
İzmir merkez yerleşmesinin deniz seviyesine çok yakın olan ve yağış ve fırtına etkisi ile deniz suyunun dalga hareketleri ile karaya vurduğu bölümleri bulunmaktadır: Ayrıca, Körfez genelinde tüm yerleşmelerde, Yağmur suyunu denize ulaştıran borularında ağızlarından deniz suyunun geri tepmesi gibi bir durum yaşanabilmektedir. Bu konuda önlem almak için **Ana Proje-1** hazırlanmış ve Körfez kıyı şeridi boyunca (65 km uzunluğunda) bir "Kalkan Menfezi" tasarlanmıştır. Bu kalkan menfezin tek fonksiyonu deniz suyunun karaya intikalini önlemek değildir. Bu Menfez, Kanalizasyon kolektörlerinin yatay olarak arıtma tesislerine ulaştırılmasını da sağlamaktadır. Ayrıca, menfez içine akan yağmur suyunu körfez içinde istenen noktalardan denize pompalama özelliği ile körfezin akıntı düzenini kontrol etme olanağı yaratmaktadır. Bunların ötesinde; Kalkan Menfez, belki Ülkenin en büyük yağmur suyu deposudur. İçindeki pompalama düzenekleri ile yağmur suyunu istenen her türlü rezervuarlara pompalamak suretiyle yönlendirme özelliği bulunmaktadır. Örneğin, menfez pompa sitemi **Kentin Yangın söndürme şebekesine** bağlanarak, her mevsimde tuzlu olmayan ham su temin edebilir, kentin **ağaç ve bitki örtüsünün sulanmasında** kullanılabilir; bunların dışında, yaz aylarında, Deniz altındaki Atıksu Arıtma tesislerinin deşarjı ile beslenerek her türlü **yıkama, temizlik**, sulama ihtiyacına yönelik kullanılabilir.

İzmir Merkez yerleşim Alanlarında yağmur suyu şebekesi Durumu:

Bu raporda tanımlanan İzmir yerleşim alanında Kentin maruz kalacağı yağmur suyunun tahliyesinde en önemli unsurlar olan ve halen kullanılmakta olan 11 dere yatağı bulunmaktadır. Bu dereler, bu Raporun sunumuna esas olmak üzere aşağıdaki şekilde numaralandırılmıştır.







Gösterilen derelerin hemen hepsinin membaları kentin meskûn alanının dışından başlamaktadır. Yani, bu dere yataklarının bir kısmı kent dışında kalmakta olup, bir kısmı da kentin yerleşim alanından geçmektedir.

Ayrıca, bir başka sorun olarak; Kentin yerleşim alanlarının Dere yatakları boyunca, doğrusal olarak kaçak yapılaşmaya sahne olduğu görülmektedir. Bu alışkanlık ve yaygın ihlal; Geçmişten bu yana sadece İzmir'de değil Ülkemizdeki hemen hemen tüm kentlerde hızlı nüfus artışı sonucu başlayan gecekondulaşma sürecinde tipik bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Şu anda İzmir kenti yerleşim alanın nizami olarak katılmış bulunan pek çok yasal mahallenin geçmişinde, dere yataklarında gizlenen kaçak yapılaşma yatmaktadır.

DERE YATAKLARINDA YAPILAŞMA ÖRNEKLEİ

2026 - 1-A DERE YATAĞININ MESKUN ALANIN BİTİMİNDE BAŞLAYAN KAÇAK YAPILAŞMA ÖRNEĞİ. BU YAPILAŞMA, AYNİ DERE YATAĞINDA KENT DIŞINDA KİLOMETRELERCE DEVAM ETMEKTDİR. HATTA BAZI LÜKS VİLLALAR DAHİ BU KORİDORLARDA KAÇAK OLARAK İNŞA EDİLDİĞİ GÖRÜLMEKTEDİR.

2026 – 2C KANALININ MENBAINDA BULUNAN ESKİ GECEKONDU MAHALLESİNDEKİ DURUM

DERE YATAKLARINDA YAPILAŞMA YAKIN GÖRÜNTÜ ÖRNEKLERİ

ÇOK TİPİK BİR ÖRNEK; DERENİN TAM ORTASINA EV YAPMIŞ İMAR AFFI İLE TAPU VE RUHSAT ALMIŞ. DİĞERLERİ DERENİN KENARINDA OLDUĞUNDAN, BU EV, DERE YATAĞINDA AÇILAN OLDUKÇA GEÇİŞ CADDENİN ORTASINDA KALMIŞ. KOMİK.?

BU FOTOĞRAFTA DERE YATAĞINDA ESKİ Bİ GECEKONDU YAPILAŞMASININ İMAR AFFINDAN SONRA ALDIĞI ALTYAPI HİZMETİ GÖRÜLÜYOR. YUKARIDAN AŞAĞIYA İİNEN YAĞMUR MAZGALININ DIŞINDA, ARACIN ÖNÜNDE TAM BEŞ TANE ALTYAPI RÖGARI VAR.

2026 – KANAL 1A ÜZERİNDE KENTİN YERLEŞİM ALANININ İÇİNDE KALAN ANCAK, ÇEPERİNDE YER ALAN BİR KÖY YERLEŞMESİ. ARTIK İZMİR KENTİNİN BİR ÇARPIK PARÇASI VE İÇİNDEN DERE GEÇİYOR. DERE İSLAH EDİLEREK KANAL İÇİNE ALINMIŞ, HATTA KENARINA İLGİNÇ BİR DUVAR VE ÜSTÜNE BİR KORKULUK YAPILMIŞ, KORKULUK ÜSTÜNDE İSE BİR PVC ŞEFFAF KUMAŞ GERİLMİŞ. BİR KISMI YIRTILMIŞ.

İzmir Merkez yerleşim Alanlarında yağmur suyu şebekesi için DEĞERLENDİRME:

İzmir körfezinin temizlenmesi ve İzmir Merkez yerleşmelerindeki altyapının temel sorununun Kanalizasyon şebekesi ile Yağmur suyu Şebekesinin ayrılmamış olması olduğunu; bu raporun tüm bölümlerinde altını çizerek belirtilmiştir. Bu sorunun çözümlenmesi, Kanalizasyon sisteminin atıksularının yıl boyu ve sürekli olarak sağlıklı şekilde arıtılmasına olanak vereceği ve böylece körfeze salınan atık suların kontrol altına alınabileceği de açıklanmıştır. Bu konuda geniş bir mutabakat olduğu açıktır.

Burada, ANA PROJE-5 olarak sunduğumuz İzmir Yağmur suyu Şebekesinin, tasarlanması, projelendirmesi ve uygulanmasında ihmale yer verilmemesi ve projelendirme aşamasında, ayrıca Bu Raporun IX. Bölümünde açıklanan modeller kullanılarak bir uygulama İş Programının hazırlanması gerekmektedir.

ANA PROJE – 6

ARAZİ İSLAHI DRENAJI ve EROZYON KONTROLÜ

ANA PROJE – 6
ARAZİ İSLAHI DRENAJI VE EROZYON KONTROLÜ

Kentin yerleşim alanlarını etkileyen; kent dışından başlayarak, kentin içinden geçerek, denize (Körfeze) ulaşan dere yataklarının gerek kent dışında ve gerekse kent içinde kontrol altına alınması ve yerleşim alanlarına ve de doğaya zarar vermeden kullanılmasını sağlamak önemlidir. Bu sağlanamazsa, dere yataklarından sürüklenen toprak, ağaç, ahşap-plastik-metal-organik katı atıklar yatak boyunca akan su ile Körfeze(denize) sürüklenerek deşarj noktasında körfezin dolmasına yol açacaktır.

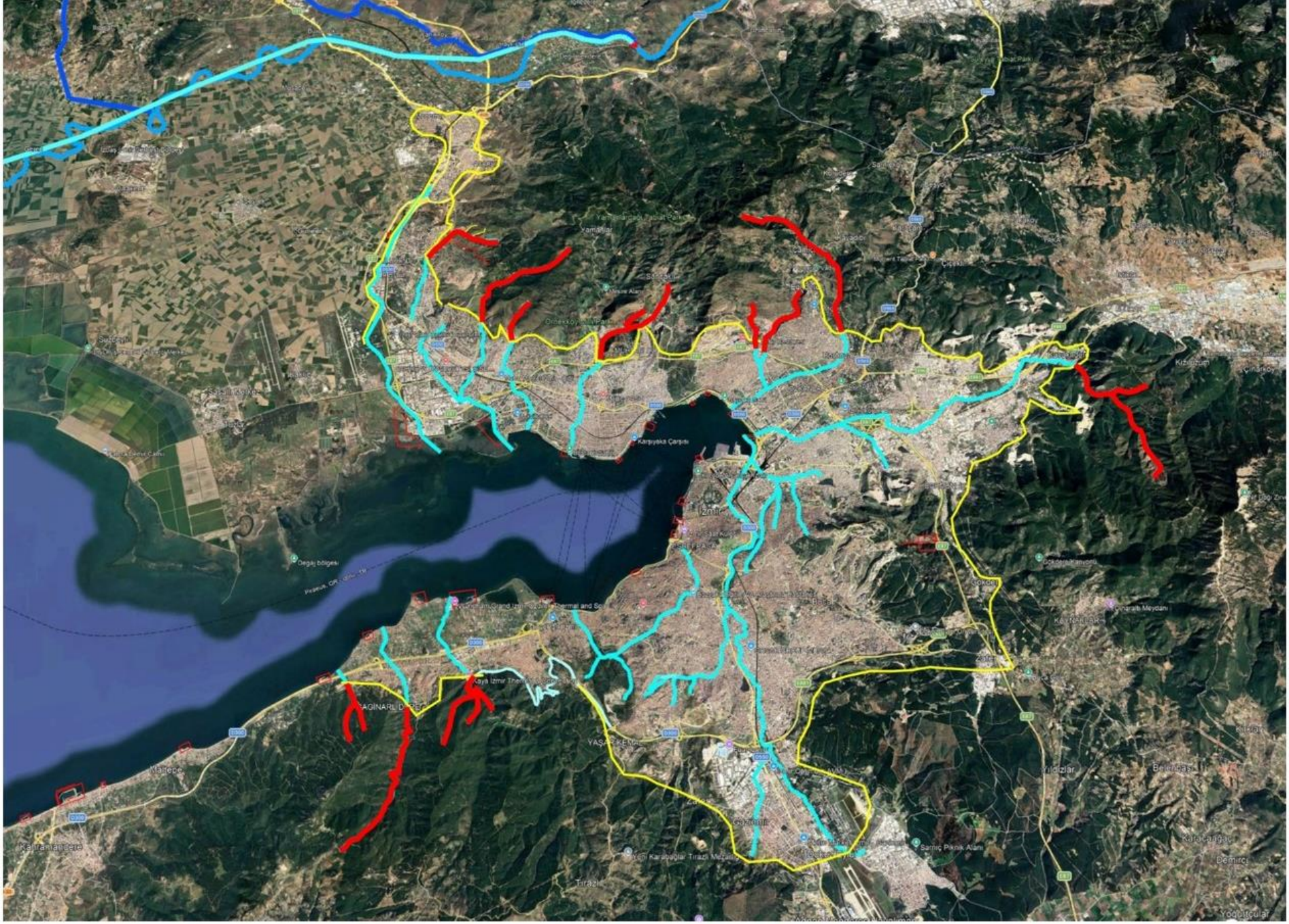
Bunun için; öncelikle bu derelerin oluşumunu sağlayan arazilerindeki durumun incelenmesi gerekir. Şöyle ki; yağmur suyunun yeryüzü ile buluşmasından itibaren üzerinden akacağı sathın korunması ve aşınmasının önlenmesi için bazı tedbirlerin alınması gerekir.

Erozyon kontrolü ve Özellikle Tarım alanlarında verimin artırılması için yapılan Islah işlemleri; Müteakip BÖLÜM-VII'de açıklanmıştır. Burada açıklana ANA PROJE-6 kapsamında; İzmir Yerleşim alanının içinden geçen yukarıda krokisi verilen 11 dere yatağının sedimentasyonun önlenmesi açısından ele alınması amaçlanmaktadır. Bunun için:

1. Öncelikle; Anılan 11 yatak içindeki sediment birikimi incelenmelidir. Yataklarda sediment oluşumunun ölçülmesi sağlanmalıdır.
2. Sediment biriktiren yatakların sediment kaynakları araştırılarak tespit edilmelidir. Şu muhakkak ki, bu yataklardaki sedimentin küçük bir bölümü kent içindeki geçişlerde, yataklara akan (deşarj edilen) yağmur sularının taşıdığı kentsel cadde ve sokaklardan, boş arazilerden veya kamuya açık alanlardan gelen sürüntü, toz, toprak, katı atıklardan kaynaklanmaktadır. Ayrıca, bu yataklara sorumsuz kişilerce kurallara aykırı şekilde atılan katı atıklar ve moloz, toprak gibi malzemelerde sediment oluşumuna neden olmaktadır. Kent içinden kaynaklanan sedimentin önlenmesi için Belediyelerce alınması gereken tedbirler ANA PROJE-10 olarak ele alınmıştır. Ancak, Dere yataklarındaki sediment oluşumunun ana nedeni, kent dışındaki boş ve meskûn olmayan arazilerin erozyonundan gelen malzemelerdir. Esas olan kent dışından gelen bu erozyonun önlenmesidir.
3. Bu nedenle; dere yataklarının kent dışında ve meskûn olmayan alanlardan yatağa sürüklenen sedimentlerin kaynağı tam olarak tespit edilmelidir. Bunun için; Her dere yatağının, kılcal kollar ve derecikler dahil, yatağa su akışı sağlayan araziler parsel parsel tespit edilerek, bu alanlarında taşınmazların kullanım durumları dikkate alınarak erozyonu önleyecek tedbirler noktasal olarak projelendirilmelidir.
4. Arazilerin, erozyondan korunması ve ıslahı için hazırlanan proje ve uygulamaların gerçekleşmesi için arazi sahiplerine destek verilerek (Proje, Malzeme ve işçilik yardımı yapılarak) bu alanlardaki erozyonun önlenmesi sağlanmalı, yan ısıra, arazilerin tarıma daha elverişli ve verimli hale getirilmesi sağlanmalıdır.

5. Böylece, Kent içinden geçerek denize ulaşan 11 ana dere yatağında denize taşınan sedimentin sıfıra indirilmesi sağlanacaktır.

Körfezin etki alanında olan İncelenmesi ve müdahale edilmesi gereken kentsel alan dışındaki dere yataklarını aşağıda kırmızı hatlarla gösterilmiştir. Bu taslak esas alınarak, yapılacak daha ayrıntılı tespitlerle, bu yataklar ve erozyon sahalarına aşağıda açıklanan şekilde müdahale edilmesi projenin konusudur. Görüldüğü gibi, bu yatak uzunlukları ve sahaları çok büyük alanlar veya mesafeler değildir. Bu alanların tamamı, İzmir'in yerleşme alanındaki kadar önemlidir ve gereken her türlü yatırım ve düzenlemenin yapılmasını hak etmektedir. Örneğin, İzmir'in içinde, bir nokta kadar yer işgal eden 40 katlı bir gökdelenin maliyetine, bu projenin tüm unsurları yapılabilir. Ayrıca, bahse konu gökdelenin sağladığı ekonomik ve sosyal faydanın misliyle fazlası sağlanmış olur. İhmal edilen bu etkileme alanlarının kaderine terk edilmesinin biriken faturaları, körfezin temizlenmesi ve kullanılmasının önündeki gizli engeller olarak değerlendirilmelidir. Körfez kirliliği ve soruları çok sayıda entegre olmuş unsurun oluşturduğu bir sonuçtur. Bu sonuçla, boğuşarak sürekli temizleme, tarama mücadelesi yerine; kirlilik sonucunu oluşturan bu unsurların tek tek ortadan kaldırılması çözümün sırrıdır.


Karşıyaka Çarşısı
Doğaş bölgesi
Karşıyaka Sahil Parkı
Karşıyaka Tramvay Durağı
Karşıyaka Tramvay Durağı
Karşıyaka Tramvay Durağ

Projenin Kapsamı: Tüm satıhlar kent içi gelişme alanları imarlı imarsız, kent içi ve dışı alanlar, orman alanları, meralar, hazine arazileri, özel mülkiyette olan tarlalar, kadastro dışı kalmış olan hali alanlar bu projenin kapsamı içindedir.

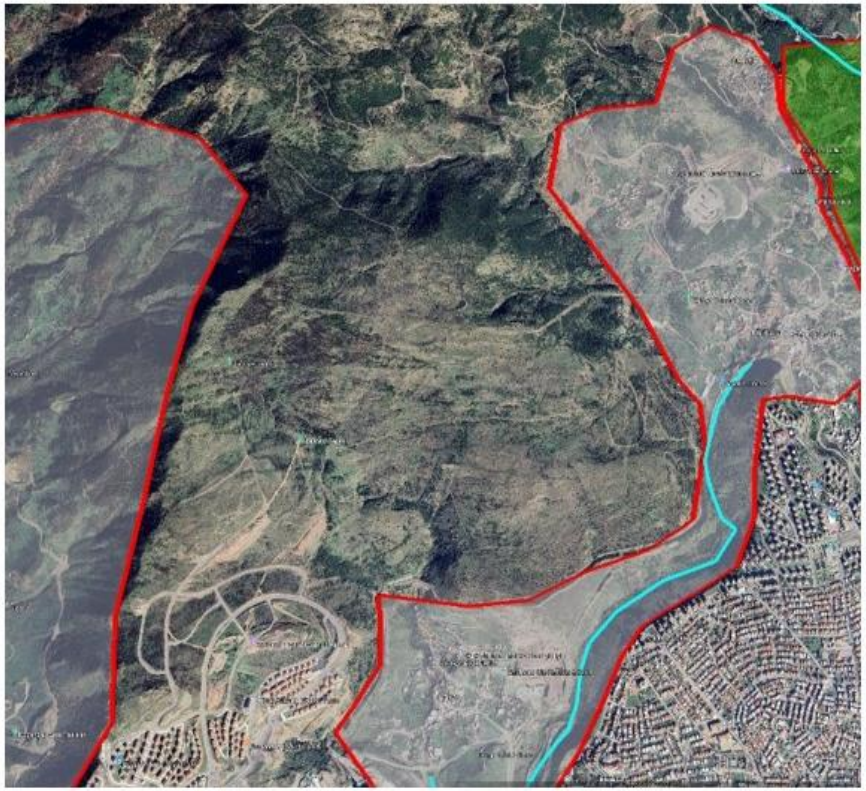
Arazi Islahı Yöntem ve Uygulamaları: Yukarıda tanımlanan meskun olmayan alan içinde, tüm alanlarda yapılabilecek uygulamalar, öncelikle tarıma kazandırmak, tarım alanlarındaki verimi

arttırmak, orman alanlarını korumak (özellikle yangına karşı) ve mera alanlarını kullanılabilir hale getirmek amacı ile aşağıdaki başlıklar altında ele alınabilir:

Ormanları koruma: Orman alanlarında alınacak tedbirler ve yapılması gereken uygulamalar ANA Proje–14 olarak ele alınmıştır. Bunları özetle, iki ana başlıkta toplayabiliriz. Birincisi orman yangınlarının önlenmesi ve yangın söndürme sürecine hazırlık yapılması. İkincisi ise, tahdit sınırları içinde olan Orman alanı olarak tescil edilmiş olan alanlardaki orman varlığını en iyi biçimde korunması ve işletilmesidir.

Boş orman alanlarını Ormanlandırma: Ülkemizdeki Orman tahdit sınırları içindeki alanların önemli bir miktarı boş ve kullanılmayan hali arazi durumundadır. Bu alanlar erozyon riski en yüksek alanlardır. Bu alanların orman ağaçları ile ormanlandırılması sağlanmalıdır.

Ağaçlandırma: Orman alanları dışında kalan, kente yakın ve derelerin erozyon sahalarında kalan çıplak alanlarda ağaçlandırma ve bahçe tarımına uygun düzenlemeler yapmak veya kentin yaralanabileceği, yoğun ağaç içeren mesire ve rekreasyon alanları, biyolojik göletler yapılması erozyonun önlenmesi için uygun yöntemlerdir.

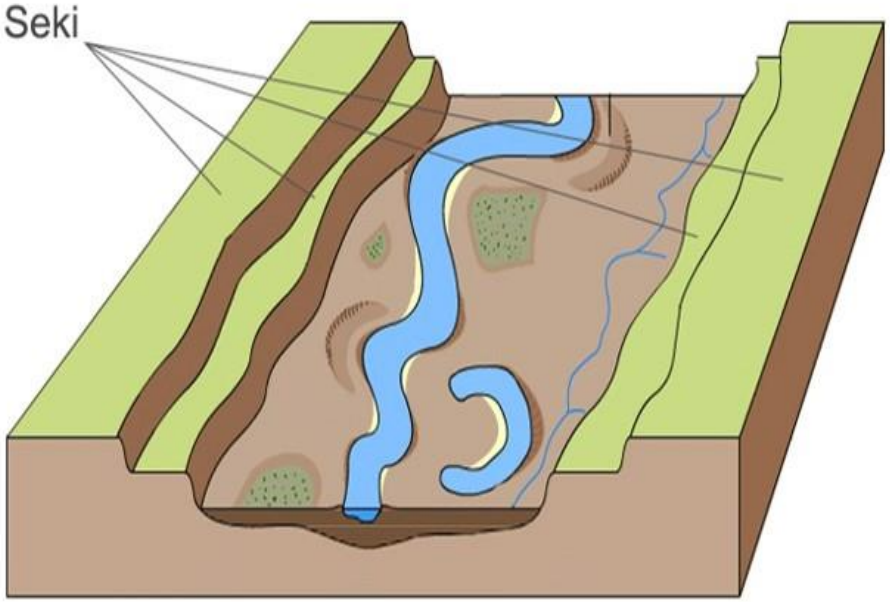


2026-İzmir: Ağaçlandırılacak alan örneği

2026-İzmir: Ağaçlandırılmış Alan Örneği

Özellikle düz (ova) arazilerinin dışındaki, dere yataklarını su aktaran, eğimli arazilerde uygulanacak özel işlemler aşağıdaki gibidir:

Teraslama: Kayalık, uçurum, kanyon gibi kullanılması olanaksız olan alanlar dışında kalan, aşırı eğim nedeni ile kullanılamayan arazilerin teraslaması ve ağaçlandırılması veya sebze tarımında kullanılmaya elverişli hale getirilmesi sağlanmalıdır. Bu alanlardaki özel Mülkiyete konu taşınmazlarda, mal sahiplerine verilecek İş Makinesi, Malzeme ve işçilik destekleri ile; araziden toplanan taşlarla yapılacak teraslama duvarları etkili bir çözüm olmaktadır.



<u>Özel drenaj sistemleri</u>: Dere yataklarına yüzey suyunu aktaran tüm yüzeylerde (arazilerde) yüzeyle buluşan yağmur suyunun rasgele derecikler oluşturduğu ve erozyonun bu noktada başladığı bilinmektedir. Suyun yatağa ulaşıncaya kadar olan akış davranışları, arazinin geometrisi ve eğim durumu ile ilgilidir. Esas olan araziye düşen yağmur suyunun mümkün olan en fazlasının tutulması, kullanılması veya kullanılabilir şekilde yeraltında veya üstünde depolanmasıdır. Suyun arazide tutulmasını sağlayacak şekilde arazi için de arıklar ve kanalar açılması ile suyun tarla içinde kalması sağlanabilir. Yani, araziye düşen su, bu arıklar, kanallara dolar ve süre içinde biriken su yeraltına sızar veya buharlaşarak kurur Ne kadar çok suyu dere yatağına gitmeden arazi üzerindeki engebeler vasıtası ile tutabilirseniz o sudan kadar çok yararlanmış olursunuz ve suyun akış yatağına erişmesi önlendiğinden, ortamı taşkınlardan korursunuz.

Yeraltında su sızdırma yapısı (çakıl dolu kanal)

Arık Uygulaması (Yönü teraslama gibi olmalıdır)

Tarla kuyuları ve Tarla havuzları : Suyun tasarrufu ve erozyonun önlenmesi adına; tarla, bahçe veya guruplarının içinde, sulama amaçlı olarak yağmur suyu ile beslenen havuz veya açık kuyu şeklinde unsurlara yer verilebilir. Bunların büyüklüklerine göre küçük su alma yapıları ile doldurulması sağlanabilir.

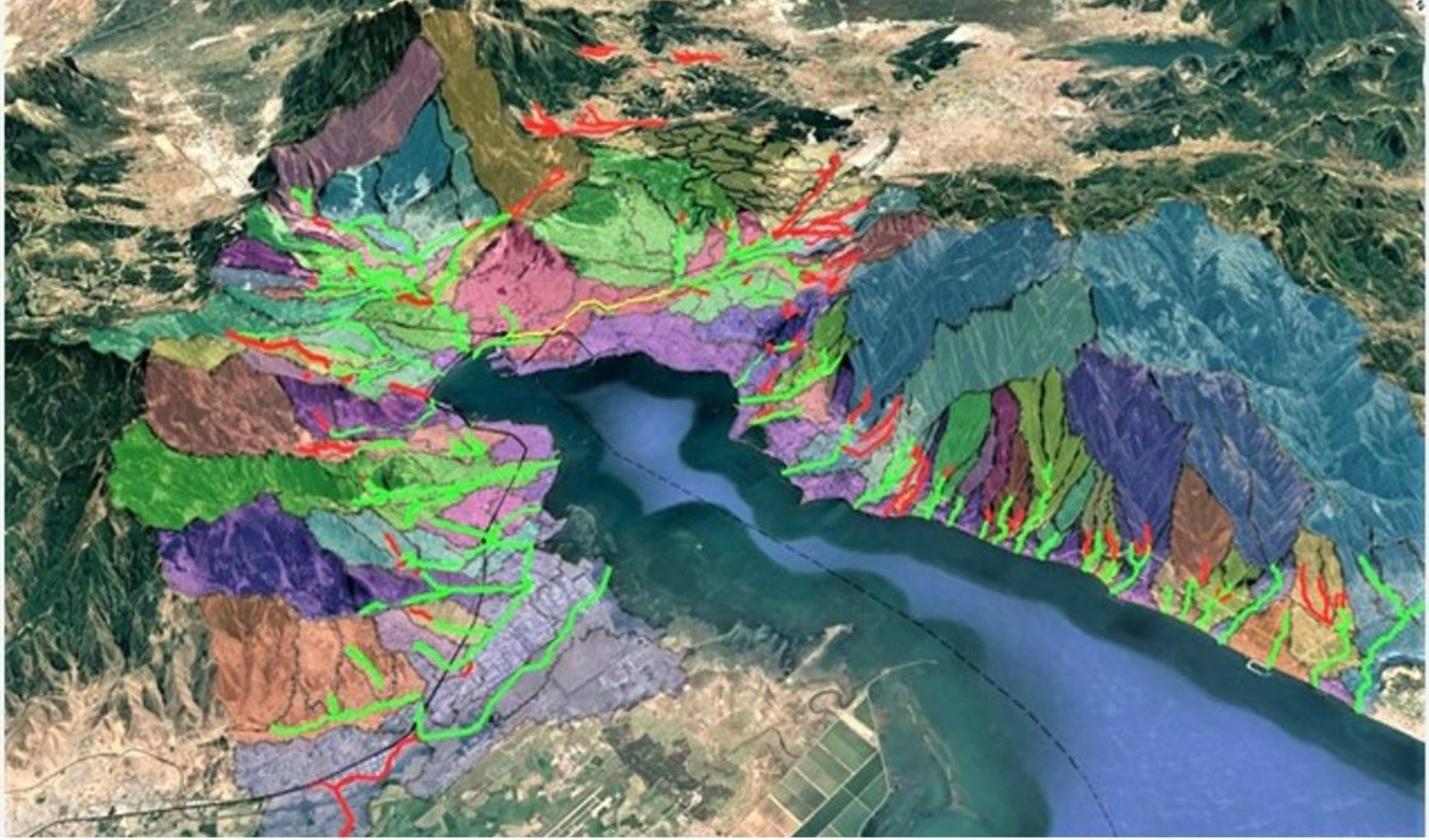
Yer altına sızdırma ve biriktirme yapıları :Tarım alanlarında suyun ağaç ve ürünlerin kullanabileceği şekilde makul bir süre tutulabileceği ve yeraltı su kaynaklarının daha iyi beslenmesinin sağlanması için uygulanır. Bu uygulamanın farklı ve yaygın uygulaması; yeraltı suyunun drenajına engel olacak şekilde toprak altında geçirimsiz tabakalarla suyun hapsedilmesini sağlayan Yeraltı Barajlarıdır.

ANA PROJE – 7

ARAZİ İSLAHI DRENAJI VE EROZYON KONTROLÜ

ANA PROJE – 7
ARAZİ İSLAHI DRENAJI VE EROZYON KONTROLÜ

ANA PROJE-5 te sunulan 11 ana dere yatağının dışında İzmir Yerleşim alanında bulunan tüm derelerin etüdü, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılarak analiz edildiği bildirilmektedir. Bu çalışmanın ürünü olan tespitlerin detaylarının neler olduğu ve bunların analizinden sonra nasıl bir uygulama ve tasarım yapıldığı ve nasıl bir eylem planının ortaya konulduğu bilgisine ulaşılamamıştır. Ancak, mevcut dere yataklarının kentin meskûn alanının içinde ve dışında incelenmesinden, yeterli sonuçlar çıkartılmadığı ve temizlik dışında herhangi bir müdahalede bulunulmadığı ve tedbir alınmadığı anlaşılmaktadır.



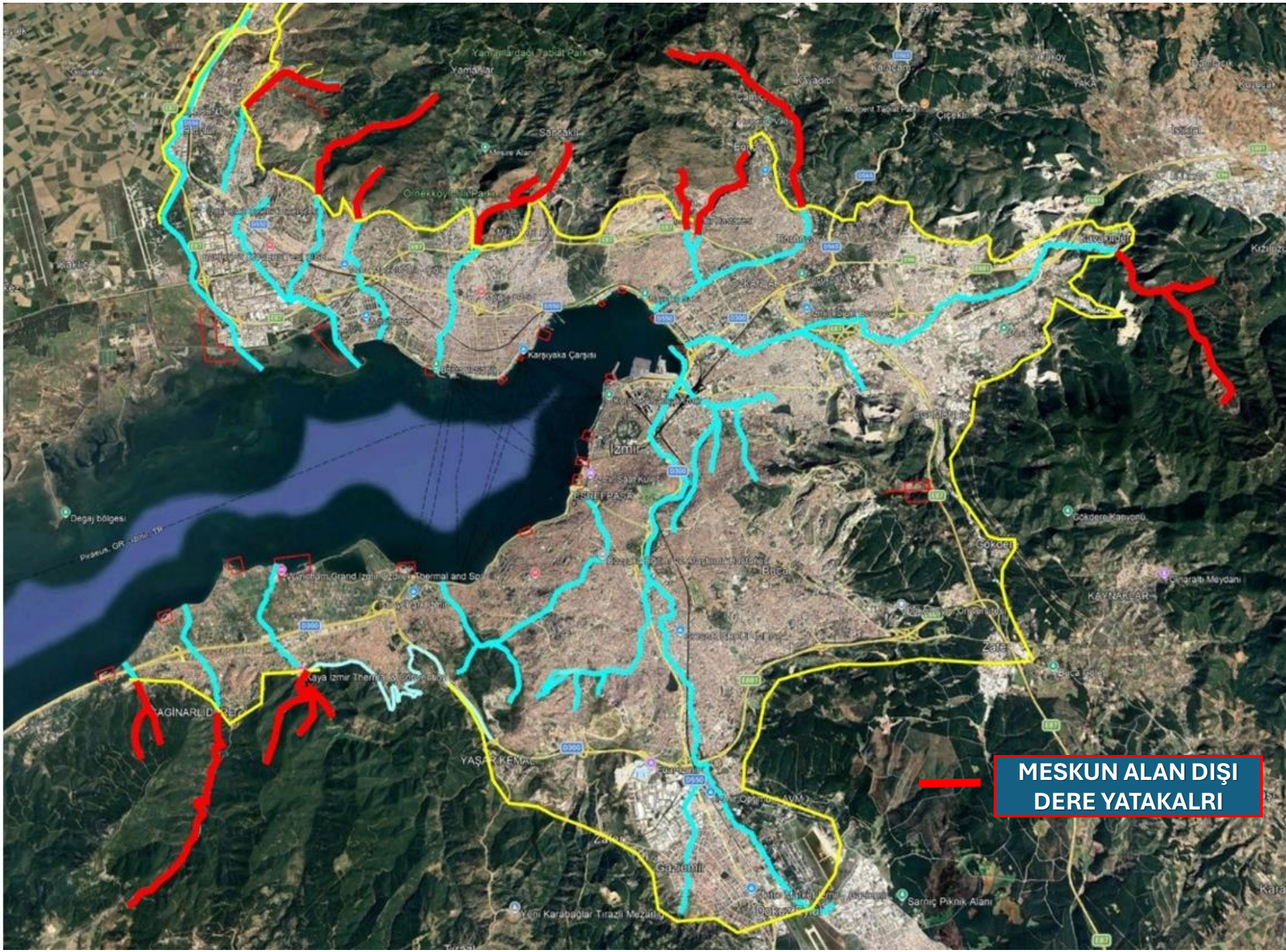
2025 YILINDA KÖRFEZE AKAN 33 DEREDE YAPILAN TEMİZLİK ÇALIŞMALARI	TEMİZLİK YAPILAN MESAFE	ÇIKARILAN MALZEME MİKTARI
	403 KM	100.000 TON

İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından verilen yukarıdaki görselde ele alınan denize boşalan 33 derede temizlik çalışması yapıldığı bildirilmektedir. Ancak, bu mecralarda yapılan temizlik çalışmasının mahiyeti hakkında da bir bilgiye ulaşılamamıştır. Temizlikten kastedilen; sadece dere yatağındaki biriken katı atıkların toplanmasımıdır ? Yoksa, dere yataklarında oluşan sedimentler iş

Üç önemli unsur
Sediment, Kirli su, Sel etkisi

makinaları ile temizlenmişmidir. Ya da, yataklar mecraları hafredilerek uygun şekilde genişletme ve düzenleme çalışmalarımı yapılmıştır ? Bunların hepsinin temizlik adı altın da mütalaa edilmesi mümkündür. Ancak, Körfeze akan dere yataklarının, Kentin meskûn alanına girişlerinde; Körfeze ve denize ulaşacak iki önemli olumsuz unsur bulunmaktadır. Birincisi sedimentasyon, ikincisi ise sudaki kimyasal ve biyolojik kirliliktir. Üçüncü önemli bir başlık ise, bu yataklardan gelen suların taşkına neden olmaması için ve akan suyun mümkün olduğunca mecrada, su yapıları ile veya yer altında tutularak, sulama ve kullanma suyu olarak kullanılmasıdır.

BU ANA PROJE'NİN İLGİ ALANI;
AŞAĞIDAKİ GÖRSELDE KIRMIZI ÇİZGİLER İLE GÖSTERİLEN, KÖRFEZE ULAŞAN DERE YATAKLARININ , İZMİR MESKUN ALANININ DIŞINDA KALAN ALANI VE YATAKLARIDIR.


MESKUN ALAN DIŞI
DERE YATAKALRI
Karşıyaka Çarşısı
İzmir
Bayraklı
Bornova
Çiğli
Gaziemir
Buca
Çeşme
Çiçekli
Çamlıca
Çakıl
Çakıl
Çakıl

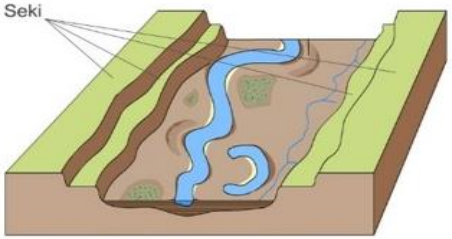
Bu ANA PROJENİN kapsamı;

1- Yatak Düzenlemesi: Dere yataklarının meskûn alan dışında membaından (menşeinden) itibaren kılcal kolları dahil, ana yataklarının ıslah edilmesi ve mecranın fiziksel olarak düzenlenmesidir. Bu amaçla, dere yataklarının özellikle kent dışında (meskûn olmayan alanlarda) beton kanal içine alınması kesinlikle tavsiye edilmemektedir. Dere yataklarının kent dışında akalan bölümlerinde yataklar düzgün şekilde yan duvarları verev (45 derece açı ile) şekilde, yüzeylerim "pere" olarak bilinen kayrak taş kaplamalı olarak yapılmalıdır. Yatak abanı da tabii zemin olarak bırakılmalıdır.

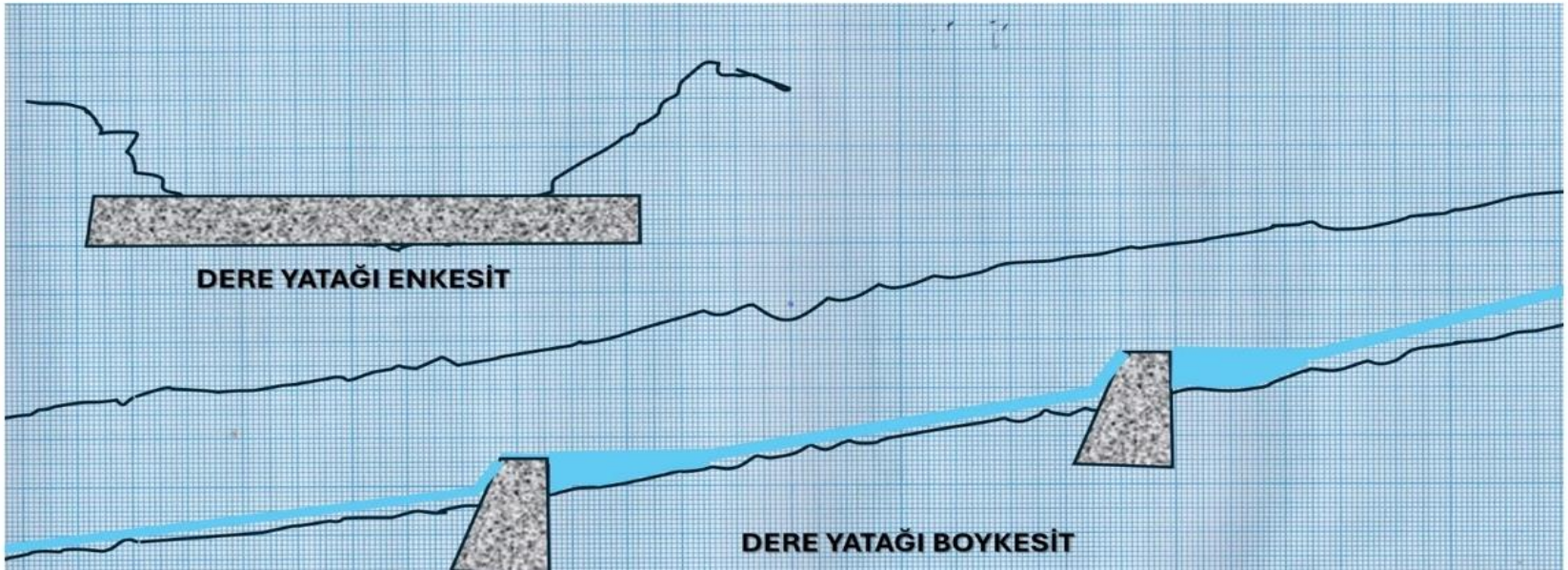
2- Göletler: Bu rapor konusu ve amaçları istikametinde: Dere yataklarında önerilen göletlerin; orman yangınları için su kaynağı olarak kullanılması, ayrıca, tarımsal sulama amacı ile kullanılması esas alınmalıdır. Ancak, esas hedef ve sağlanacak yarar; dere yataklarında mümkün olan her topografik nokta ve mecrada, her boyutta, "savak sistemi" olan göletler yapılmasıdır. Bu suretle, bu göletlerde toplanan suyun Kırsal yerleşmelerin kullanma suyu olarak değerlendirilmesi mümkün olacağı gibi esas amaç olan; erozyonun dere yataklarına taşıdığı sedimentasyonun önlenmiş olmasıdır. Elbette, orta ve uzun vade de bu göletlerin sedimentasyon ile tabanının yükselerek kapasitesinin azalması ortaya çıkacaktır. Ancak, zaman zaman gölet tabanında biriken silt ve kum benzeri malzeme, yol ve bina inşaatlarında kullanılmak üzere hafredilerek değerlendirmelidir. Dere yataklarında sıklıkla yapılan göletler, çevredeki kırsal yerleşmeler tarafından su temini amacı ile kullanılacağından, dere yataklarına katı ve kirli sıvı atıkların bırakılmasının da önüne geçilmiş olacaktır. Böylece, dere yataklarından kente gelen suların hem temiz hemde içinde sürüntü malzeme taşımayan nitelikte olması sağlanmış olacaktır.

3- <u>Tersip Bentleri Seki ve eşikler:</u>

Yatağına alüvyonlarını yaymış olan akarsuyun yeniden canlanarak yatağını kazması ve derinleşt irmesi sonucunda oluşan basamaklar seki olarak adlandırılmaktadır.



Akış yataklarında, taban seviyesinin alçalması nedeniyle, tabanlı bir mecrada akan akarsuyun aşındırma gücü artar. Yatağını derine doğru kazmaya başlar, akarsu yatak yabanına tabanına gömülür. Bu doğa olayının nedeni olan fiziksel prensip doğrultusunda; Dere yatağındaki sürüntü malzemesinin (sediment) azaltılması amacı ile yapılan yapılar önem taşımaktadır. Bu yapılar, akan suyu hızını azaltmakla kalmaz <u>ayni</u> zamanda suyun taşıdığı tortu (sürüntü – sediment) malzemenin tutulmasını sağlar. Bir tür, suyun akışı sürecinde ara filtre görevini üstlenir. Ancak, bu yapıların içinde biriken ince malzemenin (kil, sit, Kum vb.) zaman zaman temizlenmesi gerekmektedir. Bu malzemenin değerlendirilerek inşai amaçla kullanılabileceği not edilmelidir.



İZMİR'DEN İYİ ÖRNEKLER

Bornova Eğridere/iki ayrı uygun uygulama

Bornova Karaçam barajı ve göleti

Bentler akarsuların önüne yapılan; suyun yüzey akıntısının eğimini azaltarak enerjisini kiran, böylece sel gibi doğal afetlerin önüne geçilmesini sağlayan ve genellikle betonarme, taş duvar veya gabyoni seklinde yapılan taşkın önleme yapılarıdır. Tersip bendi akarsu tabanından yüksekte olduğu için su tarafımdan taşınan taş, kum, çakıl vb. malzemeler bu yapıya takılarak arkasında dibe çökerler. Bu rüsubat zamanla biriktikten sonra ilgili ekiplerce temizlenilir. Böylece malzemenin akarsu yatağında kontrolsüz bir şekilde birikmesinin önüne geçilerek taşkınlar önlenmiş olur. Yapay göllerde oluşan süprüntü ve çökelme, tersip bendi ile azaltılsa da, yapay gölde (baraj gölü gibi) kullanım amacına göre sulama ya da enerji üretme amacıyla su çekimi yapılacağı için su alma yapısına doğru önlenemeyen bir çökelme, rüsubat olacaktır. Bunu engellemek için yükseklik önceden tasarlanır. Tersip bentleri art arda kurularak en az düzeyde çöküntü malzemesini mansap taraflarına sürüklenmesini önlerler.

4- Regülatörler ve Su alma yapıları: Regülatörler dere yataklarından akan suyun kontrollü biçimde tutulması ve istenen mecraya sevk edilmesi için yapılan mikro barajlardır. Regülatörün amacı, suyun seviyesinin yükseltilerek, sulama veya başka amaçlarla su alma yapılarına intikal ettirmektir. Regülatörün arkasında yükselen su, bir boru veya açık kanal vasıtası ile amaca uygun olan bir yöne aktarılır. Bu uygulama genellikle sulama sistemlerinin beton kanallarına (veya kapalı borulara) suyun terfi ettirilmesi için kullanılır. Regülatörler genellikle yamaçlardan akan dere yataklarının ova ile birleştiği noktalarda, ovanın sulama şebekesinin beslenmesi amacı ile kullanılmaktadır. Regülatörler, yaz aylarında sulama amacı ile kullanıldıktan sonra, yağış mevsiminde kapaklarını açarak dere yatağından gelen suyu doğrudan tahliye eder. Ancak, özellikle kış aylarında oluşan şiddetli yağışlarda, dere yatağı üzerinde yatağı daraltan bir maniaya dönüştüğü için, yatak boyunca aşırı taşkınlarla gelen, yüzeyde yüzen, odun, ağaç dalları, sazlıklar, katı atıklar vb. malzemenin birikmesine ve tıkanmalara neden olmaktadır.

5- Sarnıçlar ve Su depoları: Sarnıçlar, özellikle dere yataklarına yakın olan dağ köylerinin içme suyu ihtiyaçlarının karşılanması için kullanılan kapalı su depolarıdır. Genellikle eskiden taş malzeme ile yapılmış kubbeli yapı tarzında pek çok örnekleri bulunmaktadır. Zamanımızda, dağ köylerinde yapılan yeraltı suyunu kullanan artezyen kuyularından temin edilen sular Köylerin su depolarından basılarak İçme suyu temin edilmektedir. Kullanılan suyun miktarına göre; Yamaç arazilerde yer atı suyunun bu şekilde artezyenlerle çekilmesi, doğal pınarları ve yeraltı suyunun dengelerini değiştirerek sorunlara yol açabilir. Özellikle bahçe tarımı yapılan alanlarda Yeraltı suyunun mecra ve dengesinin korunması ve beslenmesi esas alınmalıdır. Bu nedenle, yaz aylarında dahi göletlerden beslenen, mevsiminde ise yağmur ve yüzey suları ile beslenen sarnıçların yapılması tavsiye edilen bir uygulamadır.

REGÜLATÖRLER AKAN SUYUN OVALARA ULATIĞI YERLERDE, BİRKAÇ METRE YÜKSELTİLMESİ İÇİN YAPILAN YAPILARDIR. YÜKSELEN SULAR, SULAMA KANALLARINA YÖNLENDİRİLİR.

ANCAK AYNI ZAMANDA SEDİMENT VE BURADA GÖRÜLDÜĞÜ GİBİ SEL RUSÜBATINI DA TOPLAR.

ANA PROJE – 8

DERE YATAKLARININ MESKUN ALAN SINIRLARI BOYUNVCA KUŞAKLANMASI

ANA PROJE – 8

DERE YATAKLARININ MESKUN ALAN SINIRLARI BPYUNVCA KUŞAKLANMASI

Kent Planlamasında ilk ele alınacak ve incelenecek olan konu; meteorolojik verilere göre *"kentin yerleşim alanları üzerine yağacak yağmur"* ile "*içinde bulunduğu su havzasında, kente meskûn alanın dışından dere yatakları vasıtası ile gelecek muhtemel su miktarının*" ve bunların etkililerinin analizi ve İmar planlaması çalışmasından önce etüt edilmesidir.

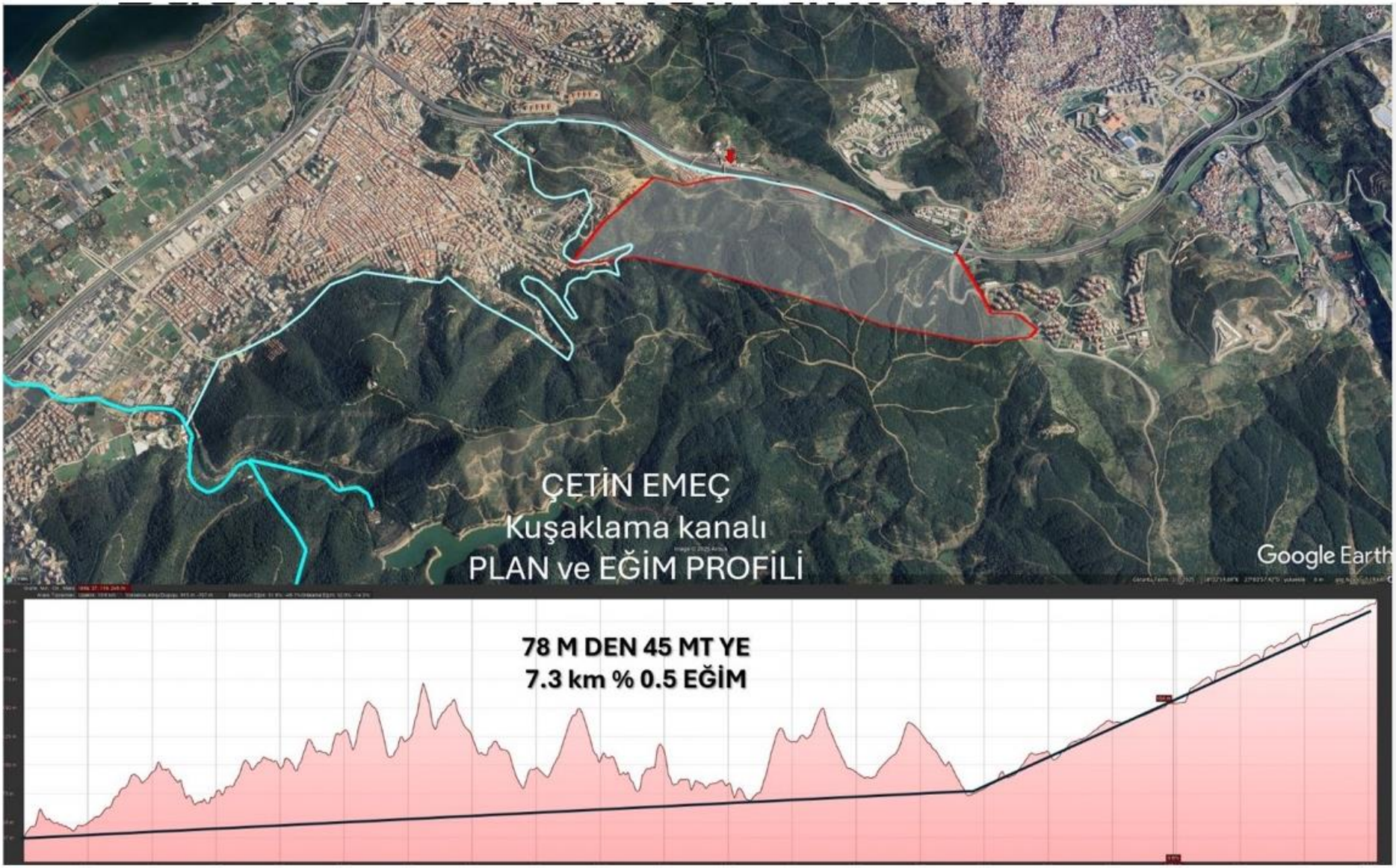
Esas ve ideal olan; Kentin yerleşik alanlarına dışarıda hiç yağmur suyu girmemesidir. Bu sağlanabilirmi ? Kentin coğrafi ve topografik özellikleri ile kent çevresindeki dere yataklarının kente girmeden önce, durumuna göre mümkünse, "kuşaklama kanalları" ile kentin dışına taşınması ve kente dışardan yağmur suyu girişinin tam olarak önlenmesidir. Tab iki; bunun mümkün olmadığı durumlarda, dere yataklarının bu raporun ANA PROJE-10 bölümünde açıklanan şekilde kent içinden kanallar yoluyla geçirilerek kent dışına çıkartılmasıdır.

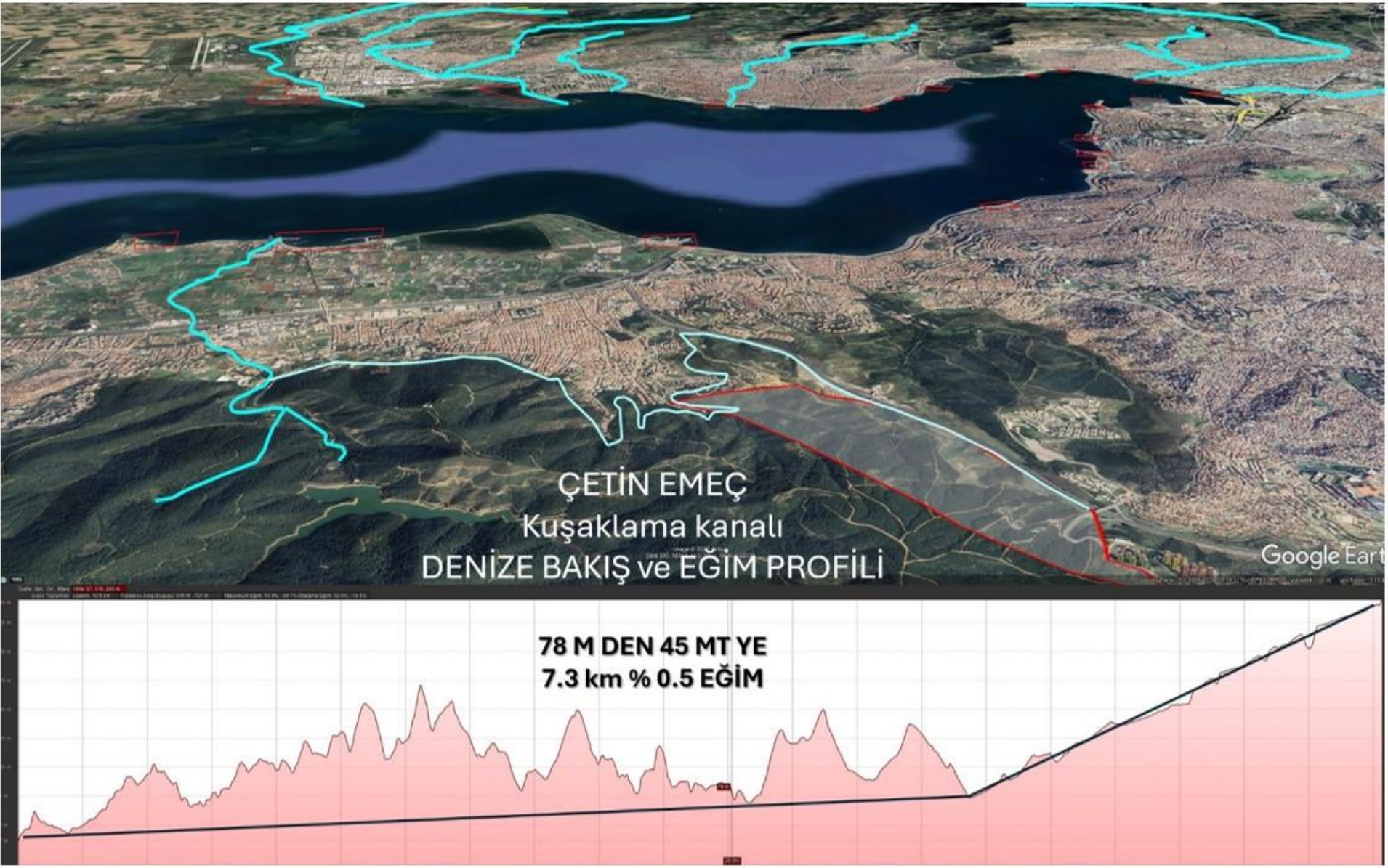
Kentin, meskûn sınırları dışından gelecek olan taşkın ve suların önlenmesi halinde; Kentin yerleşme alanına yağacak olan yağmurun şiddeti ne olursa olsun, kentin coğrafi ve topografik özelliklerine göre deşarj edilmesi daha kolaylıkla projelendirilebilir. Bunun, yani kent içi yağmur suyu şebekesinin tasarım ve uygulama ilke ve esasları ANA PROJE-5 te açıklanmıştır.

Bu bölümde Önerilen proje; Kentin dışından gelen yağmur suyunun Kente girişinin engellenmesi için kuşaklama kanalları vasıtası ile deplase edilmesidir. İzmir Merkez yerleşmesi özelinde bir örnek ile proje önerilmiş olup, **Proje alanı aşağıdaki görselde kırmızı çember içinde gösterilmiştir.**

BALÇOVA
BARAJI
ÇETİN EMEÇ
Kuşaklama kanalı
10.3 km
ILICA
KORU TÜRK
ONUR
EĞİTİM
FAHRETTİN ALTAY
POLİGON
GENERAL KAZIM ÖZALP
MALIYECİLER
FEVZİ ÇAKMAK
ESENTEPE
ŞEHİTLER
TELEFERİK
ESENDERE
ÇETİNEMEÇ
Ilıca T.
Balçova- Teleferik
Dededağı T.
Kuzgunkaya
Çatak
Dededağı Tepeleri
Kireç Kayası
ALİ FUAT ERDEM
YUZBAŞI ŞERAFETTİN
CENNETÇEŞME

İzmir için önerilen, “Çetin Emeç Kuşaklama Kanalı” projesinin temel özellikler aşağıdaki görsellerde verilmiştir.




ÇETİN EMEÇ
Kuşaklama kanalı
DENİZE BAKIŞ ve EĞİM PROFİLİ
Google Eart
78 M DEN 45 MT YE
7.3 km % 0.5 EĞİM

Önerilen bu kuşaklama kanalı projesinin dışında; 65 km.lik İzmir körfez kıyı boyunca deşarj noktalarıma gelen tüm dere yataklarının ve borular içinde yapılan deşarjların araştırılarak: başka alanlarda da kuşaklama kanalları vasıtası ile Kente giren yağmur sularının kontrol altına alınmasının sağlanıp sağlanamayacağı ortaya çıkartılmalıdır. Bu kuşak boyunca, kuşaklama kanallarını yapılmasının mümkün olacağı her yerde bu uygulamanın yapılması sağlanmalıdır.

Kuşaklama uygulamasının sadece İzmir Merkez yerleşmeleri üzerinde değil, bu raporda BÖLÜM-VII olarak ele alınan İzmir İli genelindeki diğer yerleşmelerde de uygulanması için Havza Yönetim Modeli kapsamında dikkate alınmalıdır.

Yukarıda açıklandığı gibi: Bir kente kentin yerleşik alanının dışından gelecek olan yağmur suyu (sel) etkilerinin analize planlamada çok önemlidir: Sel yataklarında inşa edilmiş kentlerde yaşana büyük felaketler buna örnektir. 11 Ağustos 2021 tarihinde meydana gelen büyük sel felaketinden en çok etkilenen, Kastamonu'nun Bozkurt ilçesinde onlarca bina zarar görmüş, 65 kişi hayatını kay betmiş, 7 kişi ise kaybolmuştur. İzmir merkez yerleşimleri bu konuda şanslı bir durumdadır. Öncelikle kent ulaşan dere yataklarının su toplama lanlar geniş olmadığından çok yüksek debilerde sel olasılığı yoktur. Ayrıca, İzmir yerleşmelerinin çepeçevre zirvelere (su ayrım çizgilerine) kadar ormanlarla kaplı olması Yağmur suyunun önemli bir kısmının ormanlarca emilmesine neden olmaktadır.

ANA PROJE – 9

KÖRFEZ AKINTI KORİDORLARININ OLUŞTURULMASI

ANA PROJE – 9
KÖRFEZ AKINTI KORİDORLARININ OLUŞTURULMASI

Öncelikle İzmir Körfezi'ndeki su akıntılarının azalmasının olumsuz etkileri genel kabul görmüş bilimsel bir gerçektir. Körfezdeki kirlenme ve sediment birikimi ile alglerin oluşumu zayıf su akıntılarının daha da azalmasına yol açarak Körfez'in daha fazla kirlenmesini tetiklemektedir.

İzmir Körfezi'ndeki mevcut su akıntılarının açık deniz kaynaklı olduğu çeşitli bilimsel araştırmalar ile ortaya konulmuş olup; doğal bir döngüye sahiptir. Hakeza, İzmir Büyükşehir Belediyesince planlanan *İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon (Büyük Körfez) Projesi* ile mevcut akıntının %40 oranında arttırılması suretiyle su kalitesinin iyileştirilmesi hedeflenmiştir. Körfezin akıntı dinamiği ve özellikleri aşağıda sunulan makalenin özet ve sonuç bölümlerinde açıklanmaktadır.

İZMIR KÖRFEZI AKINTI DINAMIĞININ MODEL VE GÖZLEM YARDIMIYLA İNCELENMESI

Şükrü T. Beşiktepe, Erdem Sayın, Tarık İlhan, Erdal Tokat

Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü

ÖZET

İzmir körfezi dolaşımı Harvard Ocean Tahmin Sisteminin ilkel denklem modeli ile veri yönelimli simülasyonlar kullanılarak çalışılmıştır. Simülasyonlar alt-havza ölçeğinde dolaşımı unsurları tanımlamak için kullanılmıştır. Model öngörülerindeki ana akıntı ve girdabların boyut, yapı ve gelişimleri, yerinde gözlemlerle elde edilen doğrudan akıntı ölçümleri ile uygunluk göstermektir. Körfezin genel akıntısı hemen hemen bütün körfezi kaplayan siklonik (saat dönüşünün tersi yönde) bir döngüdür. Bu sirkülasyon rüzgar ve açık deniz sürücü kuvvetleri tarafından sürülmekte ve değiştirilmektedir.

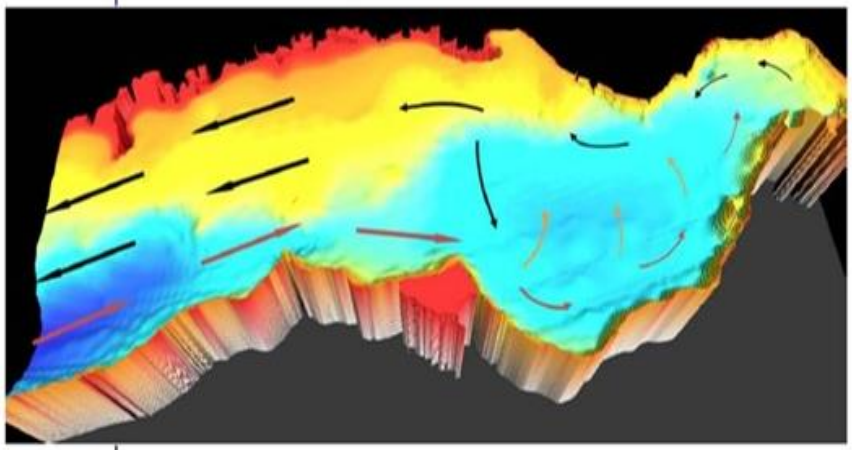
5. Sonuç

Bu çalışma kapsamında İzmir Körfezi akıntı ve fiziksel değişkenleri için bir model geliştirilmiştir. Geliştirilen modelin kalibrasyonu yapılmıştır. Sonuçlar, bu modelin bölgenin fiziksel alanlarının üç boyutlu yapılarını oluşturup, sürdürebileceğini göstermiştir. Simulasyondaki ana akıntı ve girdabların boyut, yapı ve gelişimleri, yerinde gözlemler ve uzaktan algılanmış uydu ölçümleriyle uygunluk göstermektir.

Körfez akıntılarının özellikleri karmaşık yapıdaki kıyı şeridi, taban topoğrafyası, adalar, Ege Denizi ile su alış-verişi, nehir girdileri ve atmosferik kuvvetler tarafından belirlenir. Körfezin genel akıntısı hemen hemen bütün körfezi kaplayan siklonik (saat dönüşünün tersi yönde) bir döngüdür. Bu genel akıntı karakteristiği her zaman gözlenmekle beraber rüzgarın ve Ege denizi ile su değişiminin şiddetine başlı olarak zaman zaman kesintiye uğramakta ve siklonik antisiklonik döngüler oluşmaktadır. Ancak bu kesinti uzun zaman almamakta ve tekrar ana yapıya dönmektedir.

İç Körfez de akıntılar genelde çok zayıftır ve kıyı çizgisinin yapısı nedeniyle iç Körfez ile orta Körfez arasındaki su değişimi sınırlıdır. İç körfeze sular Yenikale önlerinden girmekte ve Tuzla tarafından da çıkmaktadır. Bu da iç körfezde havza boyutlarında siklonik bir döngü oluşturur. İç körfez ile orta körfez birbirine yaklaşık 10 m maksimum derinliğe sahip kanalın çok dar olması nedeniyle iç körfez ile orta körfez arasında bir eşik bulunmaktadır ve bu eşik körfeze giren suları kısıtlayan bir faktördür. Öte yandan, iç körfezi kuzeyden terkeden akıntılarbu bölgenin çok sığ olmasından ötürü taban sürtünmesi yüzünden zayıflamakta ve su değişimini sınırlayan diğer bir faktör olmaktadır. İç Körfez ile dış körfez arasındaki su değişimini iç körfezin ağzındaki eşiğin ve kuzeydeki sığlığın yanısıra orta körfezde oluşan döngüler de engelleyici rol oynamaktadır.

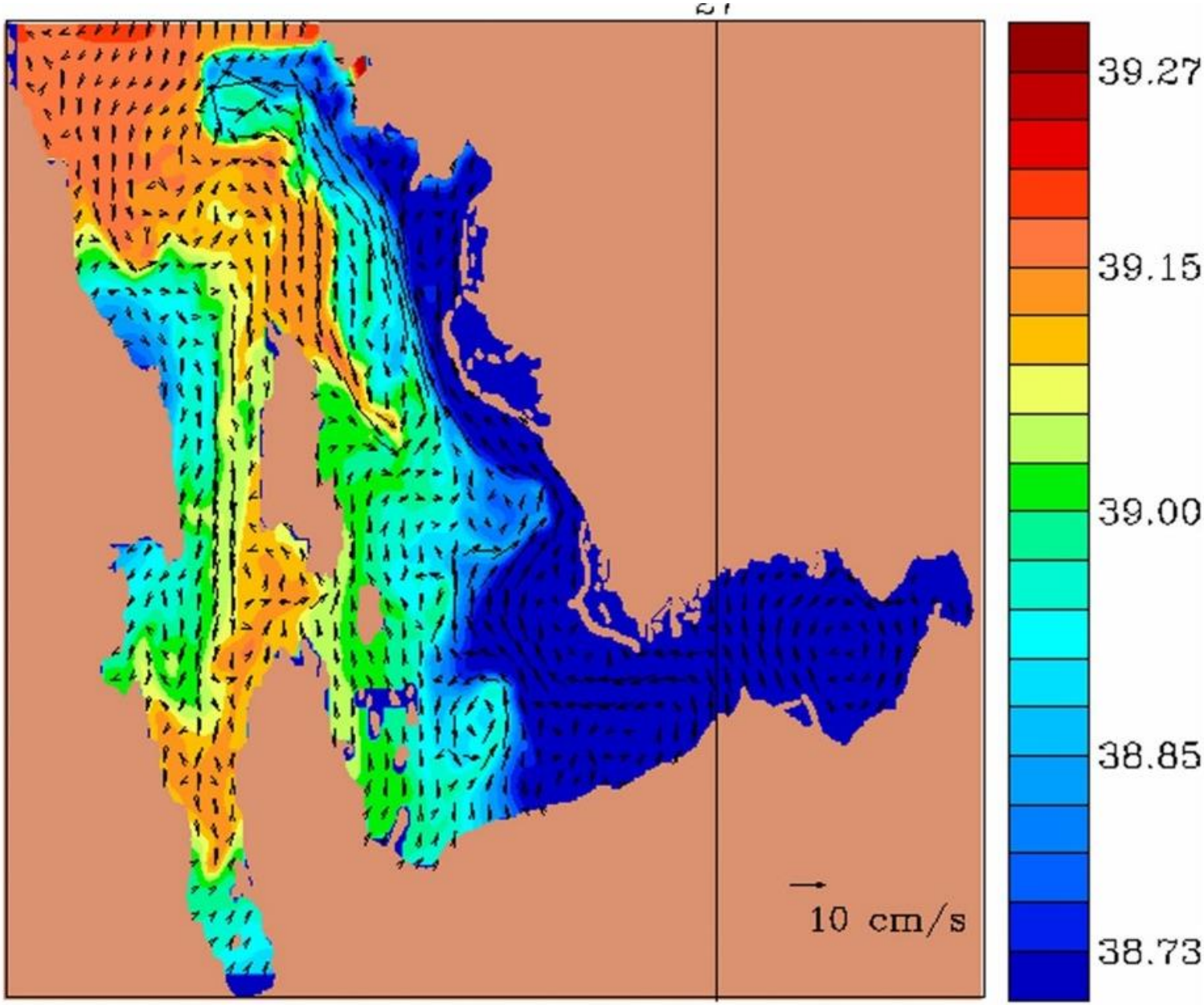
Ayrıca, IZSU tarafından hazırlanan raporlarda, aşağıdaki açıklamaya yer verilmiştir;



Yapılan çalışmaların sonuçları;

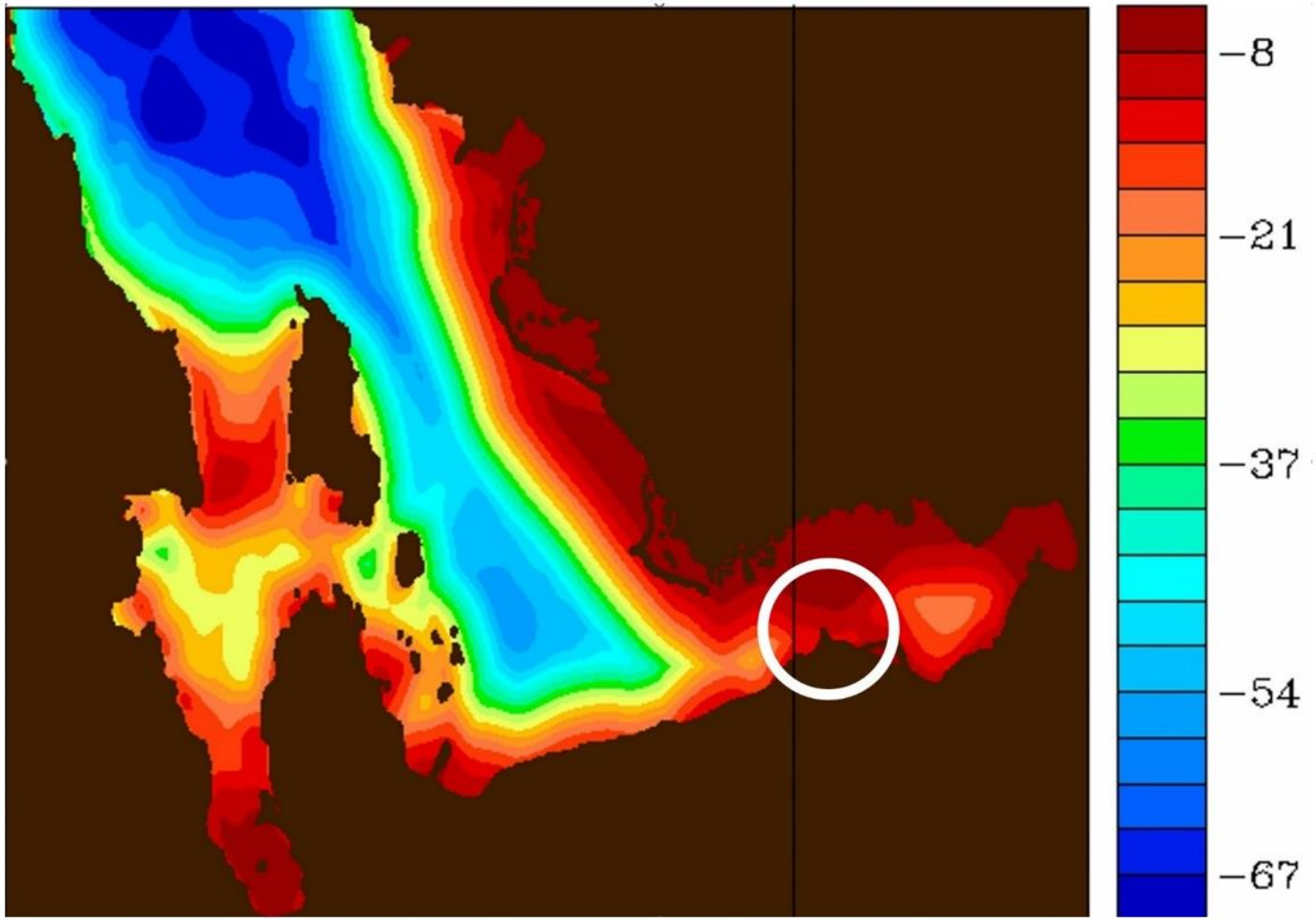
- **Körfez'in güney aksı boyunca açılacak olan Liman Yaklaşım Kanalı ile İzmir Körfezi'ne temiz su girişinin artacağını**
- **Kuzey aksında oluşturulacak Sirkülasyon Kanalı'nın (derinleştirme) bu bölgedeki akıntı hızlarını arttıracağını böylece,**
- **Ekolojik açıdan daha hassas olan kuzey kıyıları ve Gediz Deltası Sulak Alanı boyunca temiz suyun miktarını ve dolaşımını hızlandıracağını göstermektedir.**

İzmir Körfezi Deniz Suyu akıntı sisteminin "Akıntı Vektörleri" ile gösterimi aşağıda verilmiştir. Aşağıdaki gösterimde akıntı yönleri Deniz suyunun tuzluluk oranı haritası üzerinde gösterilmiş olup tuzluluğun akıntı üzerindeki etkileri analiz edilmiştir.

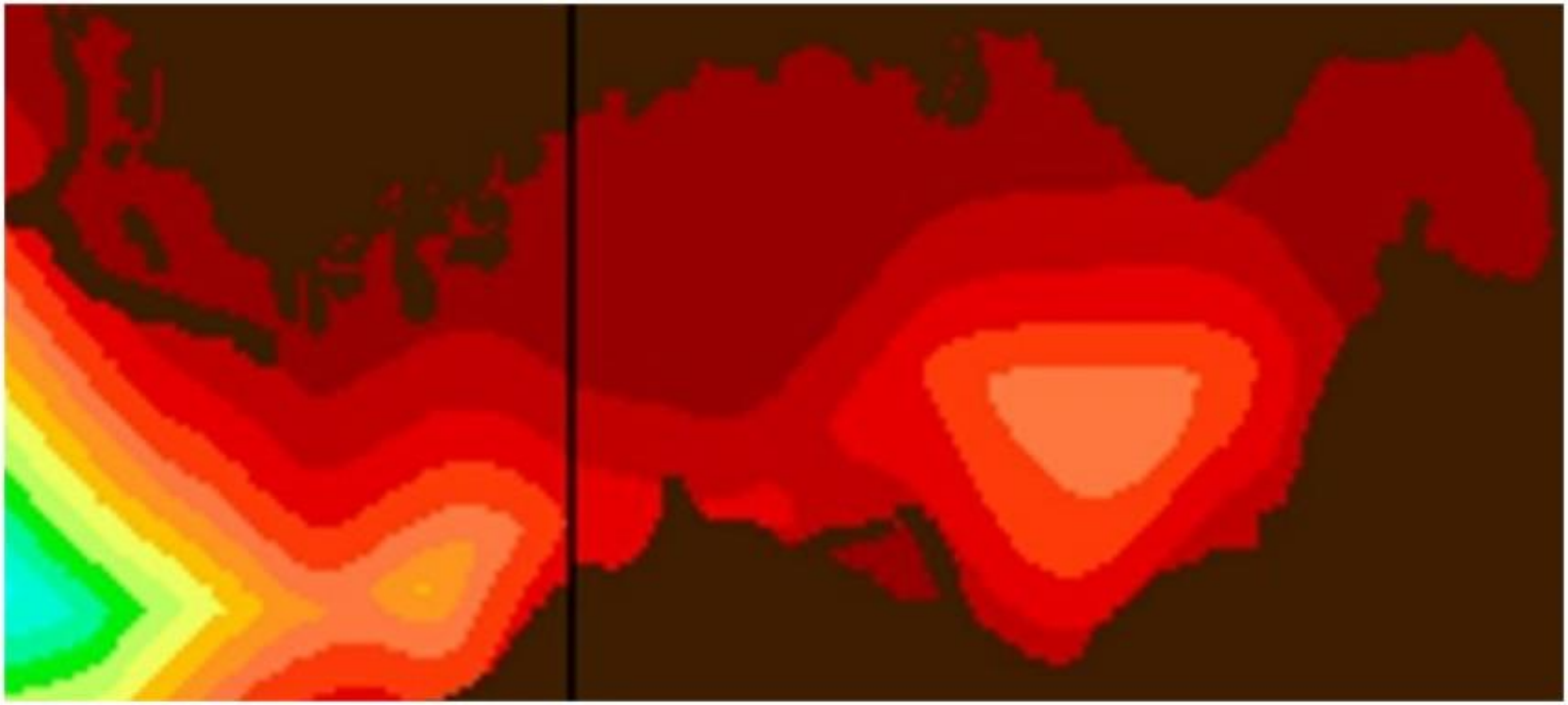


Salinity (PSU) at Level 1

Aşağıda İzmir Körfezinin derinlik haritası verilmiştir.



Bu gösterimde; Körfezin “Liman bölümü” ile “İç Körfez” olarak tanımlanan kesimi arasındaki eşik (sığ boğaz) açıkça görülmektedir. Bu nedenle, Liman bölgesindeki akıntılar kendi içinde bir döngüye girmektedir. Bu ise, körfezin en fazla kirlenen bölümü olan bu kesimde statik bir su kütlesi yaratarak, “kendisini akıntılar ile temizleme” özelliğini olumsuz etkilemektedir. Bu sakıncanın aşılması için **bu kesimde dip taraması ile derinleştirme yapılması önerilmektedir.** Bu sığ alanın oluşumunun nedeni olarak, bayraklı kıyısından denize yıllarca akan kanalizasyon atıkları ve kirli su ve sediment taşıyan üç ana dere yataklarıdır.



Öncelikle, Bu rapor Kapsamında önerilen ANA-Projeler ile; Liman bölgesine boşalan üç ana dere yatağından deşarj edilen suyun kirliliğinin ve sediment taşımasının önlenmesi ile bu noktalardan Körfezse boşalan yağmur suyu ve Bu alanda kurulacak Atıksu Artıma tesislerinin arıtılmış deşarjlarının körfez üzerine su yüklemesi yapması sonucunda; ile Körfezdeki liman bölgesindeki kapalı akıntı sistemi ve kilitlenmesinin önüne geçilebilecektir.

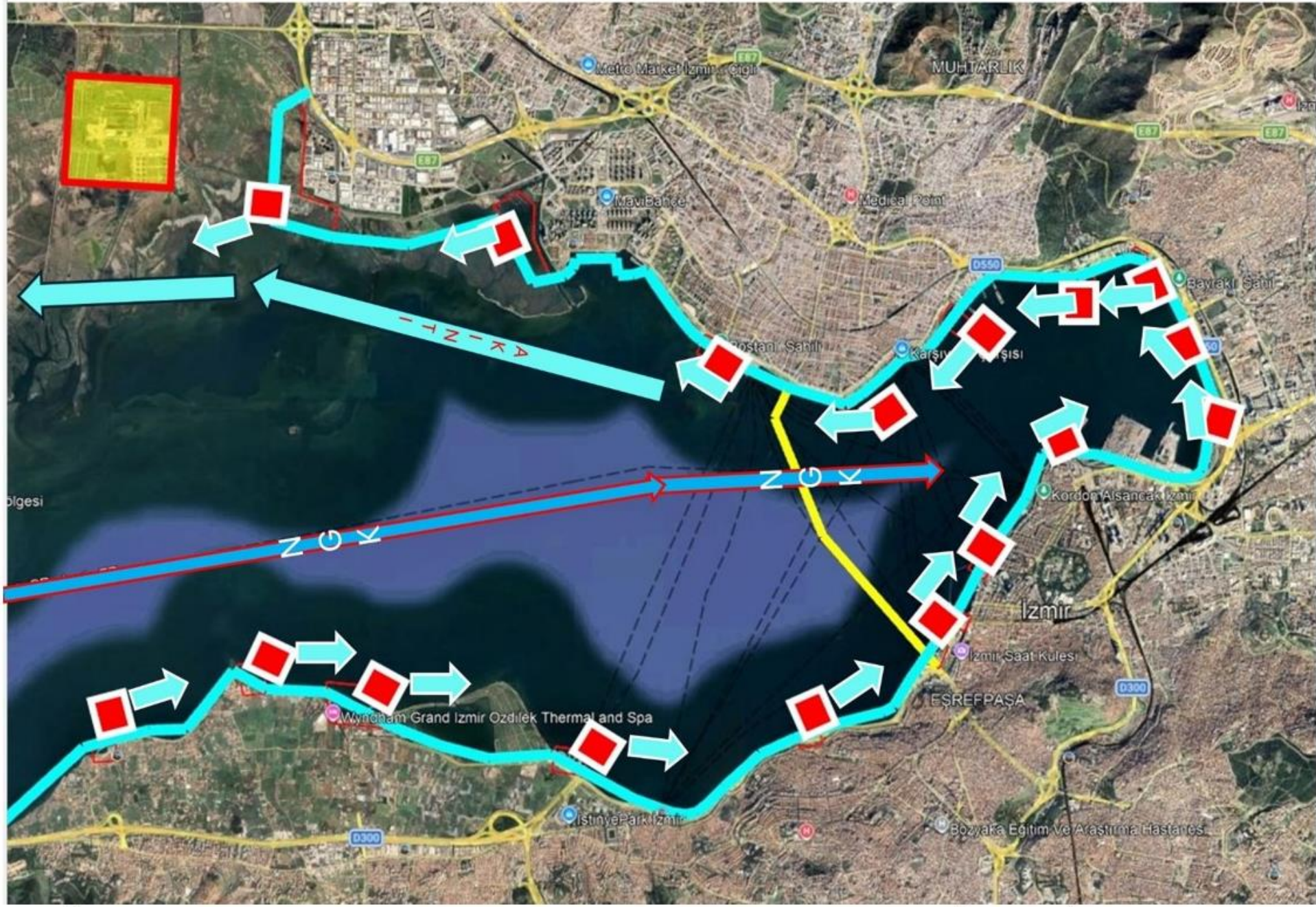
Ancak, Körfezin akıntı sistemini destekleyen temel proje: Bu raporda önerilen ANA PROJE 1 ve ANA PROJE-2'dir.BU projelerin hayata geçmesi ile; Körfeze 22 ayrı noktadan arıtılmış atıksu deşarjı yapılması sağlanmaktadır. Bu deşarjların Körfezin doğal akıntısı yönünde pompalanarak yapılması öngörülmektedir. Böylece, Körfezin doğal akıntı sistemi tüm kesimlerde desteklenerek istenen seviyeye ve kalıcı olarak getirilmiş olacaktır.

KÖRFEZ
SİRKÜLASYON ŞEMASI
ARITMA VE KALKAN MENFEZİ
POMPALAMA YÖNLERİ

Her ne kadar, körfezdeki akıntıların kaynağının Ege Denizinin su değişiminin ve rüzgârın etkileri ile sınırlı bir şekilde oluştuğu ifade edilmekle birlikte; Körfeze açık denizden su girişinin ve çıkışının mekaniği açıklanmış, ancak, körfeze doğu ucundan (Bayraklı) su girişi sağlayan üç dere yatağının yarattığı etki araştırılmamıştır. Körfeze su deşarj eden beş yataktan üç tanesi en yüksek debiye sahip olup Körfezin liman kesiminden denize akmaktadır. Diğer ikisi ise iç körfeze güneyden ve kuzeyden boşalmaktadır. Bu yataklardan deşarj edilen su kütlesinin (doğudan batıya) içten dışa doğru Körfezde akıntı yaratacağı açıktır. Bu akıntıların Planlanan arıtma tesislerinin deşarjları ile desteklenmesi ile akıntıların ideal ve istenen düzeyde çıkması dağlanacaktır.

Bu proje ile önerilen sistemin ön şartı; Körfeze boşalan dere yataklarından gelen sulardaki kirliliğin önlenmesidir. BU yataklar yaz aylarında dahi kirli sıvı atıklar taşımakta olup, yıl boyunca bu kirlik, yatakların denize yakın olan ve su ile dolu olan bölümlerinde söz ile dahi tespit edilebilir. Kış aylarında ise yağış etkisi ile, daha olumsuz bir tablo ortaya çıkmaktadır; bu yataklarda kalan kirlilik, hem lağım, hemde sediment olarak denize ulaşmaktadır. Yani karadaki kesim yıkanmakta, deniz ise kirlenmektedir.

KÖRFEZE SU YÜKLEYEN DERE YATAKLARI (MEVSIMSEL DEĞİŞİM SÖZKONUSUDUR.)



KÖRFEZE SU DEŞARJI NOKTALRI VE PLANLANAN AKINTI KANALI İLE NAVİGASYON KANALI

ANA PROJE – 10

MESKUN ALANDA DERE YATAKLARININ ISLAHI ve KULLANIMI

ANA PROJE – 10

MESKUN ALANDA DERE YATAKLARININ ISLAHI VE KULLANIMI

Aşağıdaki görsellerden: İzmir körfezinin kirlilik haritasındaki kirlenme noktalarının Körfeze bağlanan dere yataklarından kaynaklandığı açıkça görülmektedir.

KENT İÇİ DERE YATAK TASARIMI ESASLARI

Kente gelen dere yataklarının kent içindeki kısımlarının düzenlenmesi, işletilmesi ve korunması bu proje ile önerilen ilke ve usullere göre yapılmalıdır. Kent içindeki dere yatakları, hem kent dışından gelen derelerin Körfeze ulaşmasını temin etmekte, hemde kent içindeki yağmur suyu şebekesinin kolektör ve ana borularının deşarj edildiği bir toplayıcı görevi yapmaktadır. Bu yatak (kanal)ların projelendirilmesinde, imalatında, işletilmesi ve denetlenmesinde aşağıdaki hususlar esas alınmalıdır:

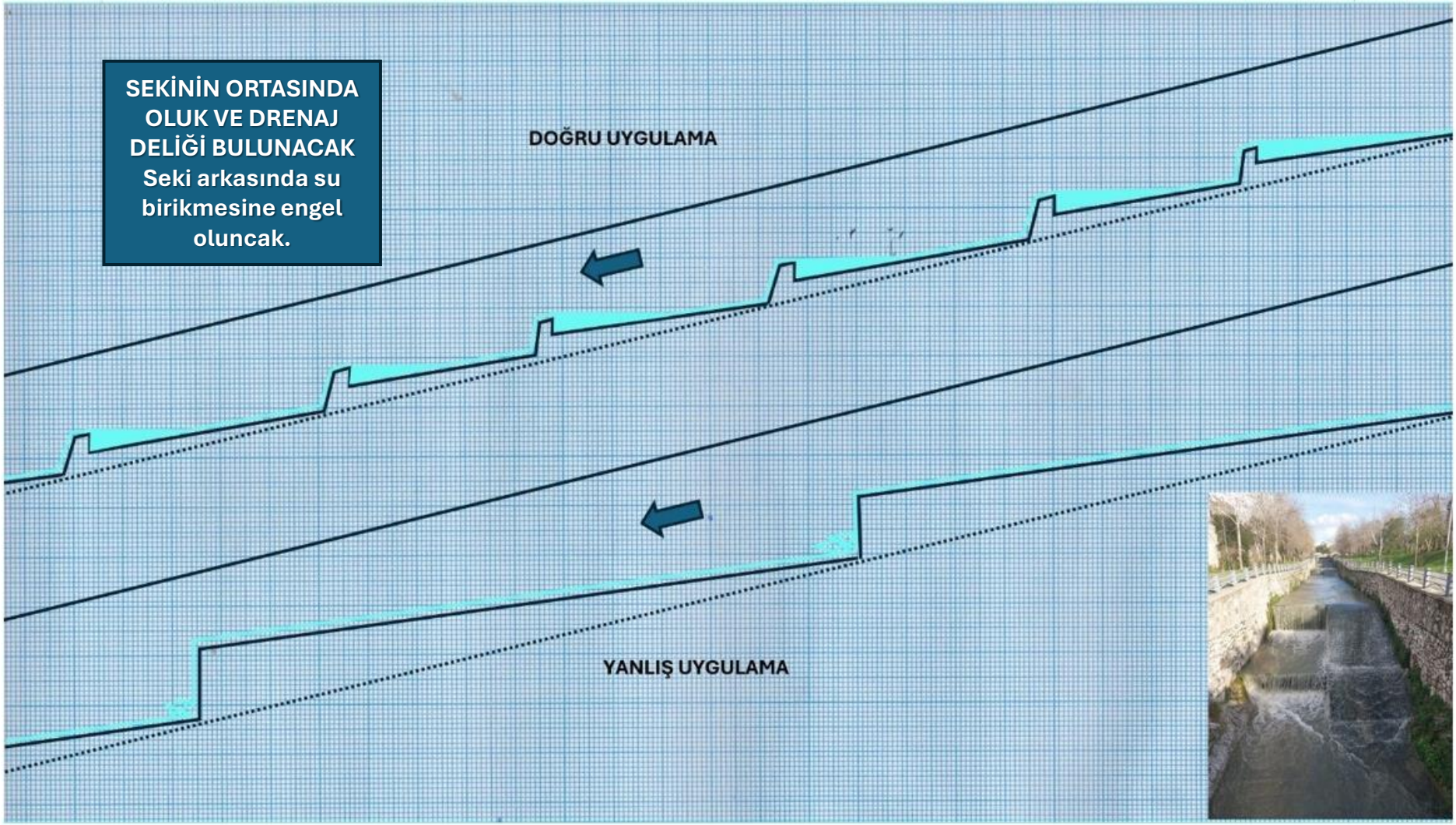
1) Sel Debisi Hesapları: Dere yataklarının kapasite ve ölçülerinin enkesit alanı olarak hesaplanması, meteorolojik verilere göre yataktan geçecek suyun miktarı ve yatağın eğimi ile alakalıdır. Hesaplar hidrolik Mühendisliğinin hesap kabul ve ilkelerine göre yapılır. Dere yatağının geçtiği alanlardaki önem ve risk durumuna göre hesaplanması esas olmakla birlikte İzmir gibi önemli ve çok yoğun ve modern yerleşmelerin yer aldığı alanlarda, daima en yüksek periyod olarak 500 yıllık münavebe ile gelebilecek muhtemel yağış şiddetinde göre hesaplama yapılmalıdır. Yapılacak ıslah ve Yatak düzelmemeleri buna göre belirlenerek profil (güzergâh) boyunca kesitler tasarlanmalıdır.

2) Yatak profilinin Projelendirilmesi: Dere yataklarının kesitlerinin tasarlanmasında; öncelikle kesit alanının en yüksek debiye göre tasarlanması sağlanacaktır. Projeye dayalı olmayan, geçmişte keyfi olarak projesiz olarak hiçbir mühendislik hizmeti olmadan yapılan dere yatağı düzenlemelerinde, yada yetersiz debi kabullerine göre tasarlanan yapılarda, çoğu zaman taşkınlar oluştuğu ve büyük zararlar verdiği sık rastlanan bir durumdur. Yatakların profil boyunca, şelaleler yerine daha sık aralıklarla tersip eşikleri ile donatılması gerekir.

Kente gelen dere yataklarının kent içindeki kısımlarının düzenlenmesi, işletilmesi ve korunması bu proje ile önerilen ilke ve usullere göre yapılmalıdır. Kent içindeki dere yatakları, hem kent dışından gelen derelerin Körfeze ulaşmasını temin etmekte, hemde kent içindeki yağmur suyu şebekesinin kolektör ve ana borularının deşarj edildiği bir toplayıcı görevi yapmaktadır. Bu yatak (kanal)ların projelendirilmesinde, imalatında, işletilmesi ve denetlenmesinde aşağıdaki hususlar esas alınmalıdır:

1) Sel Debisi Hesapları: Dere yataklarının kapasite ve ölçülerinin enkesit alanı olarak hesaplanması, meteorolojik verilere göre yataktan geçecek suyun miktarı ve yatağın eğimi ile alakalıdır. Hesaplar hidrolik Mühendisliğinin hesap kabul ve ilkelerine göre yapılır. Dere yatağının geçtiği alanlardaki önem ve risk durumuna göre hesaplanması esas olmakla birlikte İzmir gibi önemli ve çok yoğun ve modern yerleşmelerin yer aldığı alanlarda, daima en yüksek periyod olarak 500 yıllık münavebe ile gelebilecek muhtemel yağış şiddetinde göre hesaplama yapılmalıdır. Yapılacak ıslah ve Yatak düzelmemeleri buna göre belirlenerek profil (güzergâh) boyunca kesitler tasarlanmalıdır.

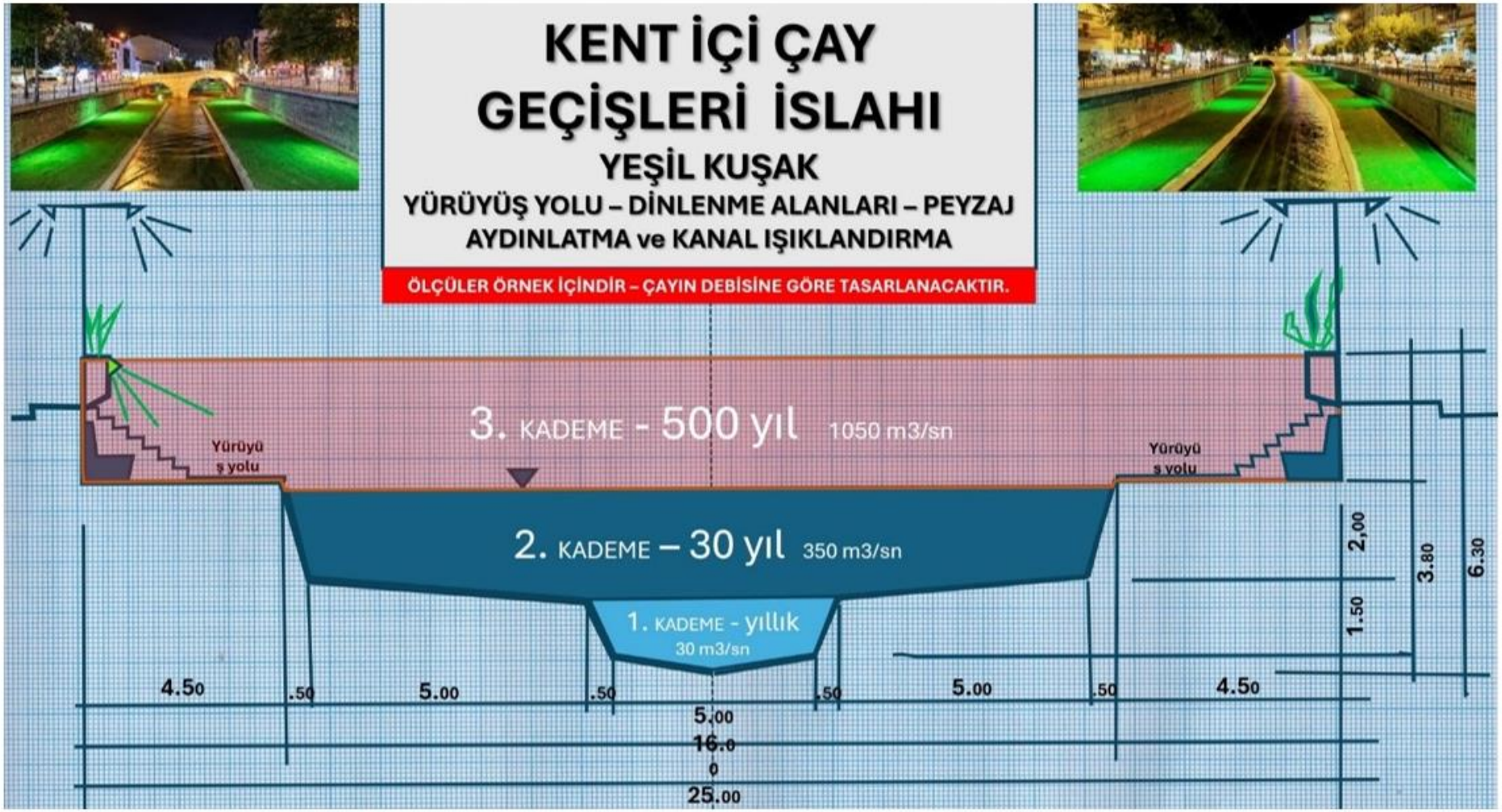
2) Yatak profilinin Projelendirilmesi: Dere yataklarının kesitlerinin tasarlanmasında; öncelikle kesit alanının en yüksek debiye göre tasarlanması sağlanacaktır. Projeye dayalı olmayan, geçmişte keyfi olarak projesiz olarak hiçbir mühendislik hizmeti olmadan yapılan dere yatağı düzenlemelerinde, yada yetersiz debi kabullerine göre tasarlanan yapılarda, çoğu zaman taşkınlar oluştuğu ve büyük zararlar verdiği sık rastlanan bir durumdur. Yatakların profil boyunca, şelaleler yerine daha sık aralıklarla tersip eşikleri ile donatılması gerekir.



Yatak profilinde yapılacak eşikler ile denize (körfeze) ulaşan suyun temizlenmesi ve içindeki tortu ve rüsumattan arınması sağlanmış olacaktır. Eşik aralıkları eğimle orantılı olarak düzenlenmekle birlikte İzmir'deki Bornova, Bayraklı, Alsancak'ta ana yataklarda, 150 ila 300

mt. Aralıklarla yapılması uygun olacaktır. Ancak, bu yatakların denize bağlandığı kesimlerde nerdeyse sıfır eğim bulunduğu dikkate alınırsa, Eşiklerin yapılacağı noktalar ve eşik derinlikleri alanda yapılacak ölçümlere göre belirlenmelidir.

3) Yatak kesitinin projelendirilmesi; Kent içindeki yatak geçişlerinde iki tür kesit tipi projelendirilmiştir. Bunlardan birincisi, yaya trafiğinin bulunduğu yerlerde, yani, halkın yürüyüş ve gezinti yapmasına uygun olan akslarda yapılacak olan yatak ıslahlarıdır. Bu alanlar daha ziyade Ana bulvarlara paralel olarak uzanan ve yatak boyunca şerit halinde yeşil alanlar bulunan aşağıdaki görselde örnek verilen şekilde olan yatak kesimlerinde uygulanması tavsiye edilmektedir.



Bu kesit, halka açık şekilde düzenlenmiştir. Kenarlarında aydınlatma ve peyzaj düzenlemeleri yapılacaktır. Kesitin temel özelliği; yatak içinde bir yürüyüş yoluna yer verilmesidir.

Yatak kesiti yaz aylarında veya yağışın durumuna göre kanaldan geçen su miktarını azaldığı zamanlarda, Su sadece 1. kademe kanaldan akacaktır. Böylece kanal tabanının bütünü su altında kalmayacak, yosun oluşumu ve rusübat birikintilerinin tüm kanal tabanına

yayılması önlenmiş olacaktır. 2. Kademe olarak tanımlanan kanal yatağı, normal şartlarda suyun yükseleceği maksimum alandır. Bu nedenle 3. Kademe olarak inşa edilen ve içinde yürüyüş yolları olan kısım çok çok nadir aralıklarla su altında kalacaktır.

Bu kesitin, uygulanacağı alanlar, kentin kentlilere sunduğu özel rekreasyon alanları olduğunu düşünürsek; Bu alanlarda kanalların halka açık olmasını bir sakıncası olmadığını, alanı ve kanalı kullanan insanların kanal içinde kirletici herhangi bir katı veya sıvı atık boşaltılmasına izin vermeyeceğini kabul etmek lazımdır.

4) Kanalın Kirlilikten korunması: Kent içinden geçen dere yataklarını olmazsa olmaz iki önemli unsuru olarak: birincisi, gelebilecek en fazla suyu taşıyarak denize boşalmasını sağlamalı ve herhangi bir taşkına meydan vermemelidir. İkincisi ise, yatak boyunda, içindeki suyu kirletecek herhangi bir lağım, kimyasal atık, çöp, enkaz vb. kirletici unsurlardan korunmalıdır.

Yatakların, meskûn ancak, kirleticilerin salınması ve dere yatağına dökülmesi açısından riskli olan alanlarda, aşağıdaki kesitin kullanılması tavsiye edilmektedir. Bu çizimde gösterilen şekilde; dere yatağını kenarlarında, dışarıdan dere yatağına atılabilecek her türlü sıvı veya katı çöp, enkaz vs. nin önlenmesi için erişimi önleyecek şekilde, kaldırım seviyesinden en az 250 cm yükseklikte, sağlam, el geçmeyen, üzeri sarmaşık veya PVC Bez ile örtülmüş korkuluk yapılması gerekmektedir.

KENT İÇİ DERE YATAK ISLAH MODELİ
(ERİŞİM ENGELLENMİŞ)

NOTLAR

GEREKLİ YERLERDE BELLİ ARALIKLARLA İŞ MAKİNALARININ YATAK İÇİNE GİREBİLECEĞİ GİRİŞ RAMPALARI YAPILACAKTIR.

EĞİM DURUMUNA GÖRE UYGUN ARALIKLARLA SEKİ İNŞA EDİLECEK, SUYUN AKIŞ HIZI AZALTILACAKTIR.

UYGUN NOKTALRDA MİL VE SEDİMENT TUTULMASI İÇİN UYGUN YÜKSEKLİTE BENDLER YAPILACAKTIR.

SONUÇTA DENİZE SIFIR SEDİMENT VE SIFIR KİRLENME İLE SUYUN ULAŞMASI SAĞLANACAKTIR.

YATAKLARA HİÇBİR SURETLE MESKUN ALANDAN BİNALARDAN SIVI ATIK DEŞARJ EDİLMEYECEKTİR.

Önerilen erişime kapalı kanal ve yüksek korkuluk modelinin özellikle küçük sanayi bölgelerinde de uygulanması gereklidir. Bu bölgelerin tespit edilmesi için bir tarama çalışmasının yapılması uygun olacaktır. Sanayi bölgelerinde kurulacak yüksek korkulukların yola bakan cephelerinde, küçük sanayi esnafının işyerlerini tanıtan tabelalar astıkları görülmektedir. Bu konuda da bir düzen getirilmeli ve bu yüzeyler reklam amaçlı olarak) sanayi esnafına indirimli) kiralanabilir.

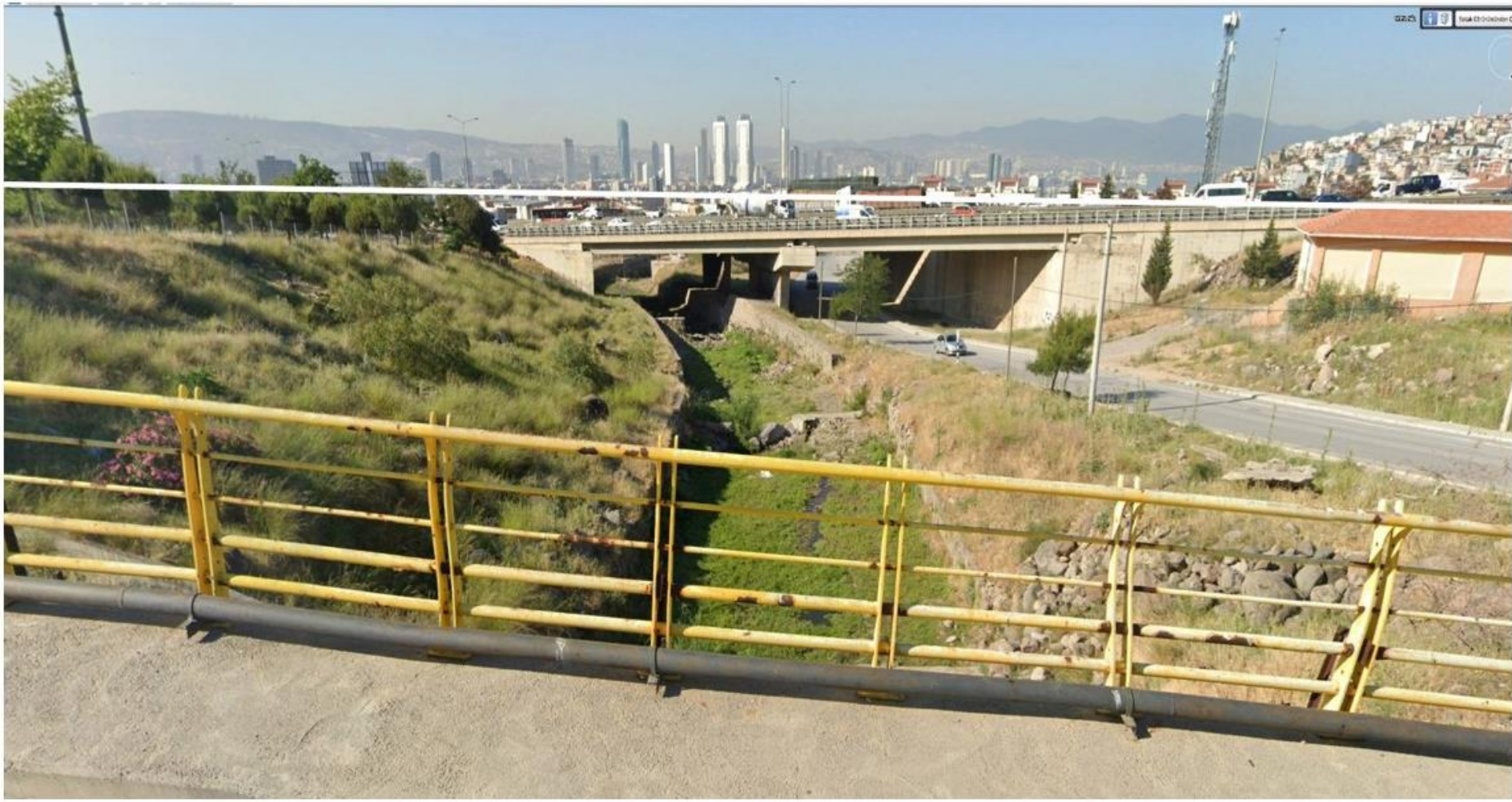
Aşağıdaki örneklerde görüldüğü gibi, bazı meskûn alanlarda, özellikle eski gecekondu alanlarında ortaya çıkan düzensiz yapılaşmaların oluştuğu kesimlerde; kanalizasyon şebekesinin dahi olmadığı, dere yataklarına mahallede oluşan her türlü enkaz, moloz, ambalaj malzemesi, kanalizasyon suları, diğer her türlü kirli atıkların atılmasının yaygınlaştığı ve alışkanlık halline geldiği bilinmektedir. Özetle dere yataklarının, “su alır götürür” düşüncesi ile çöplük gibi görüldüğü bilinen bir sosyal gerçektir. Bu algı ve düşünceyi yok edecek şekilde bir önlem ve yaptırım kombinasyonu uygulaması ile; vatandaşın dere yataklarına hiçbir kirletici unsuru bırakmayacağı bir kent kültürü ve korkusu (mit) yaratılmalıdır.

Bu alanlarda; önce erişimin önleyen yüksek paravan korkulukların yapılması, daha sonra halka “*dere yataklarının şehrin ana damarları olduğu”*, atılan her kirlilik unsurunun, koskoca körfezde bize sorun olarak geri döneneceği anlatılmalıdır.

Dere yatağını sağındaki kanalizasyon deşarjı

Korkulukların yetersizliği, bakımsızlığı yanı sıra, yaya geçişleri, atıkların derelere <u>boşaltıldığı</u> uygun noktalar olarak işlev görmektedir.

Dere yatağına bitişik konuşlandırılan çöp konteynerine getirilen İri ve konteynere sığmayan her atık dereye gidiyor.



Yerleşim alanından kent dışına geçiş noktalarında, Dere yataklarında, kentsel alanın içinde olduğu gibi kaplama ve düzenleme yapılması ve yüksek korkuluklarla koruma altına alınması gerekiyor.

Bu Raporda önerilen Kanal kenarı korkuluk modeline en yakın ve benzer bir uygulama

5) <u>Yatak temizlik ve bakımı:</u> Yatak profilli boyunca biriken ve periyodik temizlik gerektiren unsurlar; derenin membaından sürüklenen toprak, kil ve çakıl türünden sediment, dal ve nebati parçalar; kent içinden dereye atılan çöp, enkaz, moloz, plastik ve karton atıklar ile, dere yatağındaki durgun kalan suyunda etkisi ile ortaya çıkan sazlık, ot ve yosunlar.

Kanalların temizlik işleri, yıllık olarak bir iş planına bağlı olarak, özel ekip ve ekipmanlarla yapılmadır. Bu konuda, Bölüm IX.7 de açıklanan; "Dere Yatakları Bakım Temizlik ve işletme Yönetmeliği" hükümlerine göre; Temizlik ve bakım iş ve işlemlerini yapacak olan personelin eğitim ve sertifikasyonu, iş programları ve bu kapsamda yapılacak tüm iş kalemleri tanımlanacaktır. Özellikle Yatakların metal olan korkuluk, direk, Aydınlatma, yaya köprülerinin boya ve bakımı önelidir. Yönetmeliğe göre, yapılan işlerin kayıtlarının tutulduğu "Kanal Bakım Defteri'nde yapılan işlemler ve tarihleri kaydedilmeli ve hiyerarşik olarak denetlenmelidir.

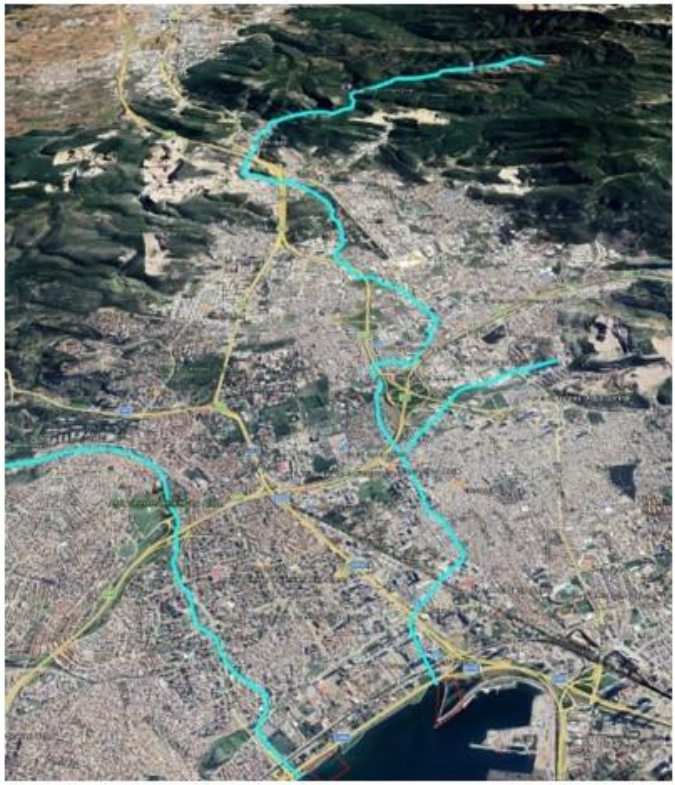
Aşağıdaki örneklerde görüleceği gibi; kanallarda suyun birikinti yapmasını engelleyecek şekilde eğim verilmesi önemlidir. Durgun olan suyun ortaya çıkardığı kirlilik ve sonuçlar ortadadır.

Bu araştırma kapsamında yapılan incelemelerde; İzmir Kentinin yerleşme alanlarındaki kamuya açık olan yollar, kaldırımlar, otoparklar, yeşil alanlar içinde en kirli, bakımsız ve ihmal edilmiş olan unsurların kent içinden geçen kanallar olduğu tespit edilmiştir. Kentin diğer tüm alanlarında sistematik bir temizlik ve bakım yapıldığı izlenmekte iken, dere yataklarının kirliliği, bakımsızlığı gerçekten IZSU ile Temizlik İşlerinin Yetki kargaşasından kaynaklandığını ortaya koymaktadır. Açıkçası, İZSU Kendisini teknik bir birim olarak görmekte ve sistematik bir temizlik ve bakım faaliyetin yapmamaktadır.

Bu konuda, Bölüm IX.7 de açıklanan; "Dere Yatakları Bakım Temizlik ve işletme Yönetmeliği" hükümlerine göre; Birimler arasında bir uzlaşma sağlanarak; yetki ve sorumluluklar doğru paylaşılmalı ve Kanalların bakım, temizlik, işletme ve denetim hizmetlerinde hiçbir boşluk bırakılmadan bir uygulama modeli tanılanmalıdır.

Yataklardaki temel sorun biriken sulardan kaynaklanmaktadır. Yukarıdaki görsellerde iki örnek verilmiştir. Bu örneklerde az miktarda çöp ve sediment oluşumu da gözlenmektedir.

İZSU Tarafından kanal kenarlarındaki (zaten yeterli ve uygun olmayan) korkuluk ve tabelaların dahi son derece bakımsız durumda olduğu gözlenmektedir.

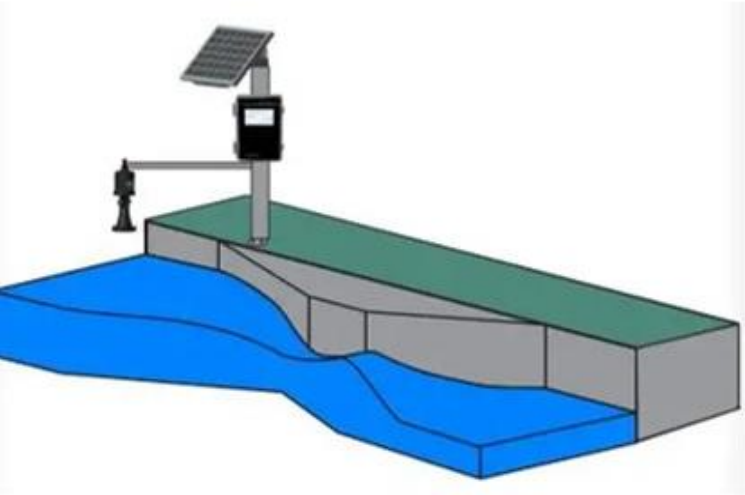


Dere yataklarının Denize yakın kesimlerinde; deniz kotuna yakınlık ve çok düşük eğim ve genişleyen yataklar oluştuğu ve bu nedenle kanal içinde sürekli olarak su bulunduğu dikate alınmalıdır. Bu görsellerde açıkça görüldüğü gibi, sadece yağmur suyunun tahliyesini sağlamas gereken bu kanalların akış yolund ane denli kirlenmeye muhatap oldukalrı ve denize döküldükler noktalarda ne kadar yoğun bir kirlilik taşıdığı gözlemlenebilir.

Kanalların temizlenmesi kadar, tabanlarında göletler oluşacak şekilde sürekli akış sağlayacak şekilde beton dökülmesi sağlanmalıdır. Solda hatalı bir taban eğimi sonucu göllenen su ve sonucu görülüyor.

6) Yatak denetim ve izlenmesi; İzmir gibi çok önemli bir metropolün en önemli unsuru olan Körfezinin korunması ve kirliliğin önlenmesi adına yapılması gereken tüm çalışmaların yapılmasının önemi tartışmasızdır. Bu konudaki çalışmaların kapsam, nitelik ve maliyetine bakılmaksızın; Körfeze bir tane çöpün, bir gram rusübatın, bir litre kirli suyun girmemesi için tüm önlemleri analiz ederek; gereken uygulama ve önlemlerin alınmasını öneren Bu Rapor kapsamında; gözlemlediğimiz ilk izlenim, Konuya yeterince önem verilmediği, yüzeysel öneriler ve çalışmalar ile yetinildiği, bütüncül bir yaklaşımın ve planlamanın yapılmadığı yönündedir. Küçük hatta konu ile ilgisiz gibi görünen, bu nedenle yeterli önem verilmeyen onlarca kirlenmeye neden olan faktörün devrede olduğudur.

Öncelikli olan; bu konuda genel kabul gören husus: İzmir'in yağmur suyu ile Kanalizasyon atıklarını şebekelerinin ayrıştırılması; kanalizasyon atıksuyunun Körfez bandı boyunca güvenli şekilde arıtılarak körfeze deşarjı olduğu muhakkaktır. Ancak, bu çözüm için yeterli olmayacaktır. Kirliliğin ana unsuru olan: Bu raporda numara verilerek tespit edilmiş olan 11 ana dere yatağı ile denize doğrudan deşarj olunan boru içindeki sıvı atıkların önlenmesi şarttır. Bu Ana Proje ile önerilen tüm hususların yerine getirilmesi ve özellikle bunların denetlenmesi önemlidir. En küçük bir ihmalin bile yeri olmadığı kabul edilmelidir. Bu nedenle; özellikle dere yatakları krokisinde gösterilen ilk beş kanalı (dere yataklarını) 7/24 izleyen ve "*her türlü müdahale ve kirletici eylemleri*" kayda alan bir "İzleme Sistemi" kurularak, hareket ve görüntüleri algılayarak değerlendiren bir yapay zekâ algoritması ile dere yataklarının sürekli denetlenmesi sağlanmalıdır. Bu İzleme sistem, Yukarıda açıklanan "Yönetmelik" kapsamında tanımlanmalı, kullanma ve değerlendirme sistemi ortaya konularak Maliyeti ne olursa olsun uygulanmalıdır. Bu uygulamada; **dere yataklarına bağlanan her tür boruların bir sicili çıkartılacak, bunların koordinatları, çapları, amaçları kayıt altına alınacak ve yerinde üzerine sicil numarası ve açıklaması yapılarak sürekli görsel olarak izlenmeleri ve atıklarının miktar ve zamanlarının verileri değerlendirilecektir.**



AI Intelligent Tracking
After the camera detects a moving object, it actively captures
its motion trajectory for tracking and shooting, and

ANA PROJE – 11

KENT İÇİ SANAYİ SIVI ATIKLARI

ANA PROJE – 11
KENT İÇİ SANAYİ SIVI ATIKLARI

Kent içinden geçerek körfeze dökülen dere yataklarından kaynaklandığı belirlenmiş olan yoğun kirliliğin nerdeyse tamamının nedeni, bu yataklara atık bırakan küçük, orta ve büyük sanayi kuruluş ve işletmeleri olduğu tahmin edilebilir

Bu nedenle, Kent içinde kalan tüm sanayi kuruluşlarının ayrı ayrı denetlenmesi ve Kanalizasyon atıksuyu dışında ürettikleri Kimyasal atıksuların tespit edilmesi esas alınacaktır. Bu tespit kapsamlı, güvenilir, bir yöntemle uygulanmalı ve kent genelinde, havzaya etkisi olabilecek tüm atelyeleri ve Münferit Küçük Sanayi işletmelerini, Organize ve büyük sanayi kuruluşlarını, Küçük Sanayi sitelerini kapsamalıdır.

"Sanayi Atıkları Tespit Taraması": şeklinde yapılacak olan bu çalışmanın, uygulama yöntemi ve tarama sırasında yapılacak çalışmalar, kapsamı, her işletmeden alınacak bilgiler ile incelenecek hususları belirleyen bir "kılavuz" hazırlanması şarttır. Bu kılavuz çerçevesinde, yapılacak arazi çalışmasında görevlendirilecek personele bu konuda eğitim verilmesi sağlanmalıdır.

Bu Sanayi Atıkları Tespit Taraması envanter çalışmasının uygulanmasında oluşabilecek yolsuzluk, rüşvet ve benzeri nedenlerle, tespit çalışması yapanların muhtemel istismarının önlenmesi için, özel bir "spot kontrol yöntemi" geliştirilerek, rasgele seçilen işletmeler ikinci kez denetlenmelidir. Ayrıca, kılavuz z kapsamında işletmenin atıksu üretimi miktarı ve niteliklerini ortaya koyan fotoğraf ve video gibi görsel kayıtlara verilmesi, işletme sahiplerinin (yetkililerin) yazılı bir beyanı alınarak sorumluluk ve şahsi külfet yüklenmelidir. İsabetsiz ve yanlış rapor düzenleyenler hakkında uygulanacak İdari cezalar da kılavuzda belirtilmedir.

“**<u>Sanayi Atıkları İzleme ve denetim Sistemi</u>**”:

Körfezin kirliliğinde ana unsur olduğu kabul edilen “*Körfeze boşalan dere yatakları ve boru deşarjlarının”* kontrol altına alınması ve kirlilikten arındırılması çok kolay bir işlem değildir. Bu mecralara kirlilik unsurlarını yükleyen onlarca değişik unsur bulunmaktadır. Bunları guruplar olarak şöyle özetleyebiliriz:

- ANA PROJE-6 ile açıklanan: Kent dışından dere yataklarına sediment taşıyan ıslah edilmemiş erozyona açık alanlar,
- ANA PROJE-5 ile açıklanan: Dere yataklarının kent dışındaki bölümlerinde, dere yatakları boyunca oluşan kaçak yapılaşmalarda yaşayanların kanalizasyon, foseptik ve her türlü katı ve sıvı atıkları,
- ANA PROJE-10 ile açıklanan:
- Dere yataklarına evsel katı ve sıvı atık atan ev sakinleri (özellikle kenar mahallelerde, gecekondulardan dönüşen bölgelerde bulunan alt gelir guruplarının davranış biçimi olarak ortaya çıkmaktadır),

- Dere yataklarına enkaz, moloz gibi inşaat artık ve atıklarını atan her vatandaş, usta, taşeron, müteahhitler.
- Kent içindeki dere yataklarına sediment yükleme özelliğine sahip, açık ve toprak alanlar, tarım alanı veya boş arsa niteliğindeki alanlar,
- Dere yatağı kenarından geçen elindeki herhangi bir çöpü, dere yatağına atma olanağı verilen tüm vatandaşlar,
- Dere yataklarına kontrolsüz şekilde artırtılmamış evsel atıksuları boru ile bağlayan kanalizasyon şebekesi olmayan bölgelerdeki bina sahipleri,

ANA PROJE-11 olarak bu bölümde ise, kirlenmenin en büyük bölümünden sorumlu olduğu düşünülen;

- Kent içindeki Küçük Sanayi Siteleri,
- Kent içindeki dere yatağı kenarında veya yakın olan her büyüklükteki münferit sanayi işletmeleri,
- Kent içindeki Organize ve karma sanayi bölgeleri,
- Kent içindeki Büyük Sanayi Kuruluşları
- Kent içindeki dere yataklarına sediment yükleme özelliğine sahip, açık ve toprak alanlar, tarım alanı veya boş arsa niteliğindeki alanlar,

Sanayi konusunda; Tüm bu kirletici unsurların devre dışı bırakılmasını sağlayacak bir önlemler paketinin hazırlanması ve uygulanması için, öncelikle kapsamlı bir tarama ve tespit çalışmasının yapılarak; kirletici ajanların tespit edilmesi sağlanacaktır. Bu kirletici kişi veya kurumlara ilişkin bir "Sicil Bilgi Sistemi" kurulması sağlanacaktır.

Potansiyel Kirletici Sanayi Unsurları Sicil Bilgi Sistemi içinde;

- İşletmenin kimlik ve vergi -MERSİS gibi bilgileri
- İşletmenin çalışan sayısı, niteliği ve konusu
- İşletmedeki üretim sistemi hakkında bilgiler,
- İşletmenin ürettiği atıksu miktarı ve niteliğinde dair bilgiler,
- İşletmenin ürettiği atıksuyun imha veya deşarj yöntemi,
- İşletmenin arıtma Tesisi varmı ? Teknolojisi uygunmu ?
- İşletmenin Atıksuyun veya kirletici atıklarının imha ve deşarjı için uygun ve olması gereken yöntem her işletme için incelenerek karar verilecek, bu hususta İşletme ile IZSU arasında bir protokol imzalanarak, sicil dosyasına konulacaktır.
- Ayrıca, işletmeye bir "Atık İzleme ve Denetim Cüzdanı" verilecektir. Bu Cüzdan elektronik ortamda, bir belge olarak saklanacak ve yıllık olarak yapılacak kontrol ve denetim sonuçları cüzdana eklenecektir.

Sonuç olarak, Bu ANA Proje ile önerilen sistemde; Körfeze doğrudan boşalan tüm yağmur suyu kolektörleri ile tüm dere yataklarına atıksu tahliye eden İşletmelerin kayıtlı olduğu bir Sicil Sistemi içinde sürekli olarak denetlenmelerini öngören bir Model uygulanacaktır.

Uygulamada, işletmelerin niteliğine göre farklı yöntemler kullanılacaktır:

- Küçük ve münferit İşletmeler: Meskûn alanlarda, Mahalle içlerinde kalan bu tür işletmelerin sanayi atıklarını üretmesi kesinlikle önlenmeli, varsa atıklarını biriktirerek uzaklaştırmalarını sağlayan depolama alanları yapmaları sağlanmalıdır. Bu tür işletmelerin zaman içinde azaldığı bilinmekle birlikte, hala kent içinde zararlı atık üretebildikleri ihmal edilmemelidir. Bunların faaliyetlerini sitelere taşımaları sağlanmalıdır.

- Küçük Sanayi Siteleri: Küçük Sanayi siteleri, Kontrol edilmesi en zor olan toplu işyerleridir. Üretim ve faaliyet konularının çeşitliliği nedeni ile, hangi işletmenin ne tür sanayi atığı ürettiğini tam olarak çözmek zor olsa da, bu sağlanmalıdır. Bu sitelerde, kanalizasyon Atık Suyu ile sanayi atıklarının ayırt edilmesi zordur. Küçük kimyasal küçük atıkların (örneğim bir motor temizliği için kullanılan benzinin kirlenmiş hali veya matkap veya torna tezgahından çıkan suya karışmış metal tozları vb.) yer süzgeçleri veya lavabolar üzerinden Kanalizasyon şebekesine bağlanmakta veya doğrudan dere yataklarına boru veya elle dökülmektedir. Bunun önlenmesi mümkündür. İşletmenin tüm faaliyetleri dikkatle incelendiğinde, bu tür atıkların neler olabileceği teşhis edilebilir. Bunların miktarlarının sürekli ve çok olmaması nedeni ile kontrol altına alınacak yöntemler önerilir ve biriktirilmesi ve uzaklaştırılması için özel depoların yapılması şart koşulur.

- Organize ve Karma Sanayi Bölgeleri: Büyük ve orta büyüklükte Fabrikaların oluşturduğu OSB veya Kooperatif olarak tüzelkişiliğe sahip olan Sanayi İletme topluluklarında, Belediyenin hem Tüzel Kişiliği hemde, İşletmelerin her birini ayrı ayrı muhatap alması ve Kimyasal Atıksu Arıtma tesislerinin kurulmasının kanuni zorunluluk olmadığı durumlarda dahi kurulmasına zorlaması gerekmektedir. Bir yandan, Tüzel Kişiliğe vecibeler yüklenirken, diğer yandan işletmelerin ayrı ayrı Kimyasal atıklarını denetleyen ve kontrol altına alan bir sonuç yaratılacaktır. Bu bölgelerdeki arıtma sistemlerinin verimli çalışması ve tesis içinde denetleyen sistemler ile sürekli denetim ve deşarj kontrollü yapan uzaktan kontrollü teknolojik sistemler monte edilecektir.

- Büyük Sanayi Kuruluşları: İzmir Merkezi yerleşimleri içinde kalan belli sayıda dev diyebileceğimiz büyük sanayi kuruluşlarının özel arıtma tesisleri kurmaları ve arıtma sistemlerinin uzaktan kontrol teknolojileri ile hem deşarjın hemde su kalitesinin denetlenmesi sağlanmalıdır.

Kimyasal Arıtma tesislerinin arıtılmış su deşarjı:

Kimyasal arıtma, Normal evsel kanalizasyon atıklarına göre farklı yöntemlerle yapılan bir işlemdir. Çok büyük fabrikaların, Organze Sanayi Bölgelerinin Kimyasal Arıtma tesislerinden çıkan suyun deşarjının özellikle sürekli denetim sağlayan bir teknolojik denetimden geçmeden deşarj edilmesine hiçbir suretle izin verilmemelidir. Ülkemizdeki Organize Sanayi bölgeleri ve genellikle Kentlerin dışında kurulmuş olan dev fabrikaların özel artıma tesislerinin, işletme maliyeti ve bakım vs. zorlukları nedeni ile, kimyasal atıkların, yeterli düzeyde arıtma yapılmadan veya tesis çalıştırılmadan doğruda by-pas vanaları vasıtası ile doğaya ve akarsu yataklarına deşarj edildiği çok yaygın bir ihlaldir. İzmir çanağında yer alan bu tür tesislerin bu tür bir uygulamaya yönelmelerini hiçbir suretle izin vermeyen sistemlerin

kurulması, yapılacak denetimin periyodik ve gözlemle değil, sistemi sürekli izleyen teknolojilerle yapılması esas alınmalıdır. ANA PROJE-10 olarak açıklanan projede; "*dere yataklarına bağlanan her tür boruların bir sicili çıkartılacak, bunların koordinatları, çapları, amaçları kayıt altına alınacak ve yerinde üzerine sicil numarası ve açıklaması yapılarak sürekli görsel olarak izlenmeleri ve atıklarının miktar ve zamanlarının verileri değerlendirilecektir*." Denilmektedir. Buna göre, Kimyasal artıma tesislerinin arıtılmış su bağlantıları tespit ve tescil edilecektir.

Arıtma denetim sistemleri teknolojisi artık sürekli (on-line) denetim yapabilecek düzeydedir

İzmir'de, bu konuda esas tartışma, bu arıtma tesislerinin deşarjının dere yatağına mı, yoksa boru içinde taşınarak doğrudan körfeze mi yapılması gerektiğidir. Esasen anılan dere yataklarının yaz ayarında kuruması nedeni ile kuru kalması için bu tür arıtma deşarjlarının denize kadar ulaştırılarak deşarj edilmesi savunulsa da, zaten bu kanalarda biriken ve yıl boyu kalan sular nedeni ile ortaya çıkan çürüme, yosunlaşma, koku gibi faktörler nedeni ile bu tür kontrollü temiz arıtılmış suların arıtıldıkları noktandan kanallara deşarj edilmesinin daha uygun olacağı görüşü hakimdir.

Atık Madeni Yağlar: Yukarıda zikredilen tüm sanayi işletmelerinin üretecekleri Atık Madeni Yağları ANA PROJE-13 bölümünde açıklana şekilde işlem yapılması sağlanacaktır.

Periyodik denetim ve Ani Denetim: Yukarıda açıklanan on-line denetim sistemleri dışında, münferit ve daha küçük atıkların kontrolü için yapılacak denetimlerin, Yönetmeliklerde belirtilen usullere göre, yıllık veya daha sık olarak yapılmasının yanı sıra; ani ve beklenmeyen aralıklarla yapılması şarttır. Denetimlerin usul ve esasları ile denetim sürecinde yapılacak eylem ve işlemlerin yerel mevzuat olan Yönetmelikte belirtilmesi sağlanmalıdır. Etkin denetim sistemleri kurmak, ülkemizde çok kolay değildir. Kurallara bağlanmış olan denetim mekanizmaları, bir türlü ve her yolla

delinmekte ve çürüme ve usulsüzlüklerin artmasına da neden olabilmektedir. Dikkat edilecek en önemli husus budur.

<u>Sanayi tesisleri ile Dere Yataklarının (Kanalların) ilişkisini gösteren örnekler:</u>

Dere yataklarının Sanayi tesisleri içinden geçtiği kesimlerde, ne denli kontrolsüz, kirli ve bakımsız olduğu açıkça görülüyor. Sadece kanalın değil kanal kenarlarınında bakımı, temizliği ve peyzajının öneminin anlaşılması şarttır. Çevre koruma konusunda psikolojik faktörlerin önemli olduğu anlaşılmalıdır. Terk edilmiş, paslanmış, çürümüş, bakımsız, otlarla kaplanmış, düzensiz tabela kirliliğine göz yumulmuş, bir dere kenarında; derenin içinin bu kadar kirli ve korkumç durumda olmasının nasıl örtülebildiği görünüyor.

Küçük Sanayi sitesi yanında geçen, dere yatağındaki düzensizlik ve bakımsızlık, ve özellikle köprü üzerindeki korkuluk üstüne konulan İZSU tabelasının durumu ,sağdaki taş duvarın köprü yanından kırılarak, kontrolsüz yatağa giriş yapılmasının; akıl almaz ve açıklanamaz durumu, insanların doğal olarak konuya bakış açısını etkileyecektir.

Aşağıdaki görselde: Kentin daha görkemli, modern bir rant bölgesinden geçerken, derenin durumu sergilenmiştir. Bu örnekte görülen; bakımlı, peyzajı düzenli, kanalın kusursuz ve temizlenmiş olduğu bir kesimde bile, içindeki suyun ne kadar kirli olduğu görülmektedir.

Aşağıda; 150 bin m2 gibi büyük alanlarda kurulu dev tesislerin özel Kimyasal arıtma tesisi örnekleri ve dere yatağı ile ilişkisi görülmektedir.

ANA PROJE – 12

KENT İÇİ TIBBİ ATIKLAR

ANA PROJE – 12
KENT İÇİ TIBBİ ATIKLAR

Tıbbi atıkların Kontrolü amacı ile ; 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 3 üncü, 8 inci, 11 inci, 12 nci ve 13 üncü maddeleri ile 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 97 nci ve 103 üncü maddelerine dayanılarak hazırlanan; Resmî Gazete Tarihi: 25.01.2017 Resmî Gazete Sayısı: 29959 yayınlanan "**TIBBİ ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ**" tıbbi atıkların oluşumundan bertarafına kadar; Çevreye ve insan sağlığına zarar verecek şekilde doğrudan veya dolaylı bir biçimde alıcı ortama verilmesinin önlenmesi, Çevreye ve insan sağlığına zarar vermeden kaynağında ayrı olarak toplanması, sağlık kuruluşu içinde taşınması, geçici depolanması, tıbbi atık işleme tesisine taşınması ve bertaraf edilmesini amaçlayan kanuni düzenlemeleri hükme bağlamıştır.

Yönetmelik; sağlık kuruluşlarının faaliyetleri sonucu oluşan tıbbi atıklar ile bu atıkların üretildikleri yerlerde ayrı toplanması, sağlık kuruluşu içinde taşınması, geçici depolanması, tıbbi atık işleme tesisine taşınması ve bertaraf edilmesine ilişkin esasları kapsamaktadır.

Yönetmelikte şu kavramlar tanıma bağlanmıştır: Belediye atığı, Biyolojik indikatör, Çevre lisansı, Enfeksiyon yapıcı atık, Geçici depolama, Genotoksik atık, Kesici-Delici atık, Kesici-Delici atık kabı, Kimyasal indikatör, Patolojik atık, Sağlık kuruluşu, Sterilizasyon, Tehlikeli atık, Tıbbi atık, Tıbbi atık işleme tesisi, Tıbbi atık kabı, kovası veya konteyneri, Tıbbi atık sorumlusu, Tıbbi atık torbası, Uluslararası biyotehlike amblemi: MYK: Mesleki Yeterlilik Kurumunu, Mesleki Yeterlilik Belgesi

Yönetmeliğe göre Tıbbi Atıklar, Üç kategoride sınıflandırılmışlardır: Enfeksiyöz Atıklar, Patalojik Atıklar, Kesici delici Atıklar. Uluslararası biyotehlike Amblemi şöyledir:

Yönetmelikte; Kurum ve kuruluşların görev yetki ve sorumlulukları madde madde tanımlanmıştır: Bu kapsamda, Sağlık değil (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği) Bakanlığın, İl Müdürlüklerinin, Belediyenin ve sağlık Kuruluşlarının görevleri açık biçimde tanımlanmıtşır.

Bu çerçevede; İzmir Büyükşehirlerde büyükşehir belediyesinin,

Görevleri şöyle sıralanmıştır:

Tıbbi atık yönetim planını hazırlamak, il müdürlüğüne sunmak, uygulamak ve halkın bilgilenmesini sağlamak,

Tıbbi atıkları tıbbi atık geçici depolarından/konteynerlerinden alarak tıbbi atık işleme tesisine taşımak/taşıttırmak,

Herhangi bir kimyasalla muamele görmüş patolojik atıkların yönetmelikte belirtilen yöntemle bertaraf edilmesini sağlamak,

Tıbbi atığın sterilizasyonunu ve/veya bertarafını sağlamak/sağlattırmakla, bu amaçla tıbbi atık işleme tesisi kurmak/kurdurmakla, işletmek/işlettirmek,

Tıbbi atık işleme tesisleri için çevre lisansı almakla/aldırmak,

Tıbbi atıkların taşınması için taşıma lisansı almakla/aldırmak,

Atık işleme tesisinde bir haftayı aşan durma, bakım, arıza olması ve benzeri durumlarda il müdürlüğüne bilgi vermek ve toplanan tıbbi atıkları en yakın ve kapasitesi en uygun tıbbi atık işleme tesisine göndermek,

Tıbbi atıkların yönetimiyle görevli personeli periyodik olarak eğitmekle/eğitimini sağlamakla ve ilgili alanda MYK Mesleki Yeterlilik Belgesi bulunan personel çalıştırmak,

Tıbbi atıkların yönetimiyle görevli personelin özel giysilerini ve koruyucu ekipmanlarını temin etmek ve kullanılmasını sağlamak,

Tıbbi atıkların yönetimiyle görevli personelini bağışıklamakla, en fazla altı ayda bir sağlık kontrolünden geçirmek ve diğer koruyucu tedbirleri almak,

Sağlık kuruluşundan alınarak toplanan, taşınan, sterilizasyona tabi tutulan ve bertaraf edilen tıbbi atık miktarlarını kayıt altına almak,

Tıbbi atık işleme tesisini çevrimiçi programlara kaydetmek ve tesise kabul ettiği, işlediği, bakiye olarak oluşturduğu atıklar ile tıbbi atık işleme faaliyeti neticesinde oluşan atıkların/ürünlerin bilgisini içeren kütle-denge bilgisini hazırlamak ve çevrimiçi programı kullanarak bildirim yapmak.

Bunların dışında; Belediye veya yetkilerini devrettiği kişi ve kuruluşlar birinci fıkrada belirtilen yükümlülüklerden müteselsilen sorumludurlar.

Tıbbi atık işleme tesislerinin bulunduğu Büyükşehir ve tüm ilçelerde oluşan tıbbi atıklar ildeki tıbbi atık işleme tesisine gönderilir.

Sağlık kuruluşlarının yükümlülükleri şöyle düzenlenmiştir:

Atıkları kaynağında en aza indirecek sistemi kurmak,

Tıbbi atıkların toplanması, taşınması ve bertarafı amacıyla ilgili belediye ile protokol yapmak,

Tıbbi atıkların ayrı toplanması, sağlık kuruluşu içinde taşınması ve geçici depolanması ile bir kaza anında alınacak tedbirleri içeren tıbbi atık yönetim planını hazırlamak ve uygulamak,

Tıbbi, tehlikeli, tehlikesiz, ambalaj, belediye atıkları ve diğer atıkları birbiriyle karıştırmadan kaynağında ayrı toplamak,

Herhangi bir kimyasalla muamele görmüş patolojik atıkları diğer tıbbi atıklardan ayrı toplamak,

Tıbbi atıkları toplarken teknik özellikleri bu Yönetmelikte belirtilen torbaları ve kapları kullanmak,

Günlük 1 kilogramdan fazla tıbbi atık üretmesi durumunda tıbbi atıklarını Bakanlık çevrimiçi sistemini kullanarak, günlük 1 kilograma kadar tıbbi atık üretmesi durumunda ise tıbbi atık alındı belgesi/makbuzu kullanarak teslim etmek,

Ayrı toplanan tıbbi atıkları sadece bu iş için tahsis edilmiş kapaklı konteyner/kap/kova ile tıbbi atık geçici deposuna/konteynerine taşımak,

Günlük 50 kilogramdan fazla tıbbi atık üretmesi durumunda tıbbi atık geçici deposu tesis etmekle, günlük 50 kilograma kadar tıbbi atık üretmesi durumunda geçici tıbbi atık konteyneri bulundurmakla, günlük 1 kilograma kadar tıbbi atık üretmesi durumunda ise tıbbi atık toplama aracına vermekle, tıbbi atık toplama aracının hizmet verememesi durumunda ise en yakın veya en uygun tıbbi atık geçici deposuna/konteynerine götürmek,

Tıbbi atıkların yönetimiyle görevli personelini periyodik olarak eğitmekle/eğitimini sağlamakla ve ilgili alanda MYK Mesleki Yeterlilik Belgesi bulunan personel çalıştırmakla) Tıbbi atıkların yönetimiyle görevli personelini bağışıklamakla, en fazla altı ayda bir sağlık kontrolünden geçirmek ve diğer koruyucu tedbirleri almak,

Tıbbi atıkların yönetimiyle görevli personelin özel koruyucu giysilerini ve ekipmanlarını temin etmek ve kullanılmasını sağlamak,

Tıbbi atıkların toplanması, taşınması, sterilizasyonu ve bertarafı için gereken harcamaları karşılamak,

Oluşan tıbbi atık miktarı ile ilgili bilgileri düzenli olarak kayıt altına almak,

Atık beyan formunu bir önceki yıla ait bilgileri içerecek şekilde her yıl Ocak ayından başlamak üzere en geç Mart ayı sonuna kadar Bakanlıkça hazırlanan çevrimiçi uygulamaları kullanarak doldurmak, onaylamak ve form çıktısının bir nüshasını beş yıl boyunca saklamak.

Ayrıca, Askerî birlik ve kurumlar ile Jandarma Genel Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığına ait sağlık kuruluşları, atık beyan formunu Bakanlıkça hazırlanan çevrimiçi uygulamaları kullanarak doldurma yükümlülüğünden muaftır. Bunlara ait sağlık kuruluşlarında oluşan tıbbi atık miktarı, her yıl Ocak ayından başlamak üzere en geç Mart ayı sonuna kadar yazılı olarak Millî Savunma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığınca Bakanlığa bildirilir.

ANA PROJE – 13

ATIKYAĞ GERİ KAZANIM ve BİYOYAKIT ÜRETİMİ PROJESİ

ANA PROJE – 13
ATIKYAĞ GERİ KAZANIM ve BİYOYAKIT ÜRETİMİ PROJESİ

Biyoyakıt Tanımı:

Biyoyakıt, kısa süre önce yaşamış organizmalar ya da onların metabolik atıklarından elde edilir. Petrol, kömür gibi doğal yakıtlar ya da nükleer yakıtlardan farklı olarak, yenilenebilir enerji kaynağı olarak tanımlanırlar. Biyoyakıtların bir diğer tanımı ise, "*içeriklerinin hacim olarak en az %80'i son on yıl içerisinde toplanmış canlı organizmalardan elde edilmiş her türlü yakıt*"tır.

Biyoyakıtların içerisindeki karbon, bitkilerin havadaki karbondioksiti parçalaması sonucu elde edildiği için, biyoyakıtların yakılması, dünya atmosferinde net karbondioksit artışına neden olmaz. Bu nedenle, pek çok insan, atmosferdeki karbondioksit miktarının artışına engel olabilmek için, fosil yakıtlar yerine biyoyakıtların kullanılması gerektiği görüşünü savunmaktadırlar.

Atık yağ Tanımı

Her maddede olduğu gibi bitkisel ve madeni yağlar da belirli bir kullanım ömrüne sahiptir. Kullanım sonucu kirlenen, yapısı değişen ve faydalı kullanım ömrünü dolduran yağlar, atık yağ olarak nitelenmektedir. Kentlerde; evlerde ve gıda işletmelerinde kızartma amacı ile kullanılan yağların, belli sayıda kullanımdan sonra, atık haline geldiği bilinmektedir.

Ayrıca, makinelerin kullandıkları madeni yağlar belli süreli kullanımdan sonra değiştirilmekte ve elde edilen yanık yağlar atık olarak nitelendirilmektedir. Sanayileşme ve makine kullanımının artmasıyla daha çok kullanılır hale gelen yağlar, ekotoksik olması sebebiyle atık yönetiminde özel olarak ele alınması gereken atık türüdür.

Atık Yağlar Su Kaynaklarımız İçin Büyük Bir Tehlikedir. Bu Atık Yağların kanalizasyon şebekesine boşaltılmasının ciddi sakıncalı olduğu tespit edilmiştir. Bu yağların seyreltilmesi ve arıtılması için hacminin yüzbinlerce katı kadar su ihtiyacı olduğu ve bu nedenle Biyolojik Artma Tesislerinde arıtılmasında sorunlar yaşandığı bilinmektedir.

Atık Yağların özet olarak etkisi

Atık yağlar, arıtma tesisine ulaştığında atıksuyun kirlilik yükünün artmasına sebep olur. Bu durum tesisin işletim masraflarını arttırmaktadır. Arıtma tesisi biyolojik arıtma aşamasını içeriyorsa, bakterilerin yağ ve gresle kaplanması aktivitelerini engeller ve arıtma verimi oldukça düşer.

1 litre yağın 1.000 ton suyu kullanılamaz hale getirdiğini, 5.000 ton suyu ise içilemez duruma getirdiğini tespit edilmektedir. Bir litre atık motor yağının 800.000 ton içme suyunu kirletebildiği tespit edilmiştir.

Lavabolara ve kanala dökülen atık yağlar, yeraltı ve yerüstü sularımıza ulaşmakta ve sularımızın kirlenmesine neden olmaktadır. Özellikle yeraltı sularına karışan atık yağların temizlenmesi zorlu ve maliyetlidir.

Atık yağlar yerüstü sularına ulaştığında su yüzeyini kaplayarak güneş ışınlarının alt tabakalara inmesini engellemektedir. Ototrof canlılar güneş ışığını alamadığında fotosentez yapamaz ve buna

bağlı olarak sucul ekosistemin oksijen seviyesi düşer. Oksijen seviyesinin düşmesi sonucu Deniz canlıları ölür, ekolojik denge bozulur. Önlem alınamadığı durumda, ekosistemi kaybederiz.

Atık Yağların Bina Tesisatına, Kanalizasyon Şebekesine ve Atıksu Sistemlerine verdiği Zararlar

Bitkisel atık yağlardan kurtulmak için onları lavaboya dökmek, ya da işletmelerde oluşan atık yağların bina tesisatına ve sonuçta kanalizasyon şebekesine, oradan da Arıtma tesisine boşaltılmasının tüm aşamalarda zararları önemlidir.

Atık yağların Lavabolardan boşaltılması ve ev tesisatına ve kanalizasyon sistemine verilmesi, boruların daralmasına ve yüzde %40 oranında kanalizasyon sisteminin tıkanmasına neden olarak sistemin işleyişine zarar vermekte, bakım ve onarım maliyetlerini arttırmakta ve sistem ekipmanlarının kullanım ömrünü azaltmaktadır.

Atık Yağların Çevre ve İnsan Sağlığına Etkisi

Atık yağlar kalorifik değeri yüksek atıklardır. Atık yağların bilinçsiz ve yetkisiz kişiler tarafından uygun olmayan yöntemlerle yakılmasıyla, atık yağın yapısında bulunan ağır metal ve klor bileşimleri atmosfere salınır. Salınan partikül madde, karbon monoksit, organik kirleticiler ve metal emisyonları soluduğumuz havayı kirletir. Bu nedenle, özellikle küçük sanayi sitelerinde kullanılan atık yağ sobaları sakıncalıdır ve yasaklanmıştır.

Atık yağların toprağa dökülmesi veya bir şekilde toprağa ulaşması, toprağın yapısının bozulmasına ve veriminin kaybolmasına neden olur. Toprak yüzeyindeki bitkilere zarar verir. Toprak geçirimli bir yapıya sahip olduğundan atık yağlar yeraltı sularına karışarak su kaynaklarımızı kirletir. Kirlenmiş bir toprağı temizlemek oldukça maliyetli ve zor bir işlemdir. 40-50 santimetrelik bir toprak tabakasının oluşabilmesi için en az 20-25 bin yıllık bir sürenin geçmesi gerektiğini vurguladığımızda topraklarımıza sahip çıkmanın önemini daha iyi anlaşılacaktır.

Kızartmalık yağlar, tekrar tekrar kullandığında kanserojen olma özelliği taşır ve sağlığımızı tehlikeye atar. Bu nedenle kızartmalık yağlar insan sağlığı için tekrar kullanılmamalı, çevre sağlığı için kanala verilmemelidir. Lisanslı tesislere gönderilerek geri kazanılmalıdır.

Mevzuat:

21.12.2019 tarihli ve 30985 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Atık Yağların Yönetimi Yönetmeliğ i'nin 5 inci maddesi birinci fıkrasının (d) bendi gereği, atık yağların toplanmasına ilişkin yetkilendir melerin yapılmasına dair idari ve teknik hususlar Bakanlığımızca belirlenmiş olup" Atık Yağların Toplanmasına İlişkin Usul ve Esaslar" 21.04.2021 tarihli ve 842736 sayılı Bakan Oluru ile yayımlanmıştır.

Atık Yağlar Nasıl Yönetilmelidir?

Sürdürülebilir atık yönetimi ve atıktan ekonomik fayda oluşturulması için atık yağlar, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yetki verilen rafinasyon tesisleri ve yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından toplanır, taşınır ve geri kazanım işlemine tabi tutulur. Atık yağların lisanslı tesisler tarafından temiz üretim teknolojileri kullanılarak geri kazanılması esastır. Böylelikle atık yağların çevre için oluşturduğu tehlike ortadan kalkmakta ve atık yağ geri kazanımıyla ülke ekonomisine fayda sağlanmaktadır.

Atık Yağların Yönetimi Yönetmeliği'ne göre;

- Atık yağların kanalizasyona ve deniz, göl gibi alıcı ortamlara verilmesi,
- Atık yağların ithalatı,
- Farklı gruplardaki atık yağların birbiri ile karıştırılması,
- Atık yağların uygun olmayan yöntemlerle geri kazanılması, yakılması ve bertarafı yasaktır.

Ülkemizdeki atık yağların kontrol altına alınması ve sürdürülebilir atık yönetimine dahil edilmesi amacıyla, Atık Yönetimi Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde motor yağı değişimi yapılan işletmeler;

- Geçici depolama alanı kurmak,
- Motor Yağı Değişim Noktası İzin Belgesi almak,
- Bakanlığın çevrimiçi programlarına kayıt olmakla,
- Motor yağı değişimine ilişkin bilgileri çevrimiçi programı kullanarak bildirmekle ve onaylamakla yükümlüdür.

Bitkisel Atık Yağların Yönetimi Yönetmeliği'ne göre; **Belediyeler, bitkisel atık yağ toplama sistemi oluşturmak ve bitkisel atık yağ toplama faaliyetleri konusunda halkı bilgilendirmekle yükümlüdür**. Evlerinizde oluşan bitkisel atık yağlarınızı lavaboya dökmek yerine belediyeye teslim edebilirsiniz. Böylelikle atığı değerlendirerek çevreyi kirletmemiş olursunuz.

Çevre için tehdit oluşturan atık yağ sorununu ortadan kaldırarak atıktan değer oluşturmak Belediyelerin temel görevlerinden birisidir. Atık yağlar kontrolsüz bir şekilde kanalizasyona veya alıcı ortama verilmesini önleyen sistemlerin kurulması ve toplanarak, lisanslı geri kazanım tesislerine gönderilmesi sağlanmalıdır. .

Çevreyi her kirlettiğimizde, bugünümüzü ve geleceğimizi de kirlettiğimizin bilinciyle hareket etmek, hepimizin sorumluluğudur.

Evsel Atık Yağların toplanması İçin Uygulamalar, sonuçları:

Bu konuda: İzmir dahil Pek çok belediyemizde uygulamalar yapılmıştır. Ancak, Tam bir sonuç alınmadığı anlaşılmaktadır.

UZUNKÖPRÜ 1868 BELEDİYESİ
SIFIR ATIK
1 LİTRE BİTKİSEL ATIK YAĞ
1 MİLYON LİTRE İÇME SUYUMUZU KİRLETİR
ATIK YAĞLARI NE YAPMALIYIZ?
Evlerinizde Oluşan Bitkisel Atık Yağları Pet Şişe vb. Sızdırmaz Kaplarda Biriktirip Bizi Arayarak Evinizden Alınmasını Sağlayabilirsiniz.
0 (284) 513 11 43
Dahili no:1028

T.C.
UZUNKÖPRÜ BELEDİYESİ
İklim Değişikliği ve Sıfır Atık Müdürlüğü
SIFIR ATIK
Geleceğini çöpe atma!
7,5 Litre Bitkisel Atık Yağ Getirene
1 Litre Ayçiçek Yağı ya da 3 Kg Kedi - Köpek Maması HEDİYE
Siz Arayın, Biz Evinizden Alalım
0 (284) 513 11 43
Dahili no:1028
TEK

Çevre Dostu
BUNLARI BİLİYOR MUSUNUZ?

Bitkisel Atık Yağlar Sağlığımızı Tehdit Ediyor
%24
%76
Yağlarımızı
Dökmeyelim, Çöpe Atmayalım, Yetkisiz Kimselere Vermeyelim
KOLZA

BURSA İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ
2015
BİTKİSEL ATIK YAĞ TOPLAMA PROJESİ
DOĞAYI KORUMAK İÇİN YAĞINI BİRİKTİR, GERİ DÖNÜŞTÜR!
HAYDİ SEN DE KATIL!
BURSA ENERJİ YÖNETİM BİRİMİ
enerjiverimliliği16@meb.gov.tr
http://bursa.meb.gov.tr/enerjiyonetimi
0224 445 19 38
0 544 699 14 11
ÇEVRE DOSTU BİN OKUL
SIFIR ATIK

Atık Yağı Getir, Hediyeyi Götür
5 LİTRE BİTKİSEL ATIK YAĞ GETİRENE
1 LİTRE AYÇİÇEK YAĞI HEDİYE
KEPEZ BELEDİYESİ
WhatsApp İHBAR HATTI
0(555) 024 07 07
SIFIR ATIK
DG DOĞRU GERİ KAZANIM

1 LİTRE BİTKİSEL ATIK YAĞ
1 MİLYON LİTRE SUYU KİRLETİYOR
Bitkisel Atık Yağlarınız
SAKIN DÖKMEYİN
DAHA TEMİZ BİR DÜNYA İÇİN ÇEVREMİZİ KORUYALIM
5 Lt Atık Yağı Getir
HEDİYEYİ GÖTÜR
İSMAİL KİMYECİ
Antalya Belediye Başkanı
0326 221 93 33
www.antalya.bel.tr
www.antalyabeledi.tv
www.ismailkimyeci.com.tr
AntalyaBld
İsmailkimyeci
Kimyecis

PDF

Bitkisel Atık Yağ Toplama Yarışması başladı

06 Nisan 2018 10:02

Bornova Belediyesi tarafından çevreye duyarlı gençler yetiştirmek, çevre kirliliğini önlemek ve geri dönüşüm bilincini oluşturmak adına düzenlenen ortaokullar arası Bitkisel Atık Yağ toplama yarışması başladı. İlçe genelindeki tüm ortaokullara açık olan yarışmada okullar 18 Mayıs 2018 tarihine kadar firmaya teslim ettikleri yağların belgeleri ile başvuru yapabilecekler.

ORTAOKULLAR ARASI

BİTKİSEL ATIK YAĞ TOPLAMA YARIŞMASI

Ödüller:
Birincilik: Masa Tenisi ve Raket Seti
İkincilik: 2'şer adet Futbol, Basketbol ve Voleybol Topu
Üçüncülük: Üç takım Badminton Seti

Atık yağların okullardan son alım tarihi: 18 Mayıs

Ayrıntılı bilgi için:
Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü
Tel: (232) 999 29 29 Dahili: 2204-2208-2202

Bornova Belediyesi

Bornova Belediyesi, bir litresi bir milyon litre doğal su kaynağını kirleten bitkisel atık yağları toplamak ve ekonomiye kazandırılmasını sağlamak için yaptığı çalışmalar devam ediyor. Bu kapsamda çocukların çevre bilincini geliştirmek ve çevreye zarar vermeden yaşama anlayışını hayata geçirmek amacıyla Ortaokullar Arası Bitkisel Atık Yağ toplama yarışması düzenledi. Yarışma ile ücretsiz olarak toplanan atık yağlar, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan lisans almış firmalar tarafından Biodizel ve Biodelerjiye dönüşümü sağlanacaktır.

İlçe genelinde bulunan ortaokullar için düzenlenen yarışmaya katılmak isteyen kurumlar 18 Mayıs 2018 tarihine kadar topladıkları yağları atık yağ toplama firmalarına teslim etmiş olarak belediyeye müracaat edecek. Yarışmanın sonuçları Haziran ayı içerisinde gerçekleşecek olan Çevre Koruma Haftası etkinlikleri kapsamında düzenlenecek törende açıklanacak.
Yarışmada birinci olan okula masa tenisi ve raket seti, ikinci okula ikişer adet futbol, basketbol ve voleybol topu, üçüncü okula ise üç takım Badminton seti hediye edilecek.

Atık yağlardan biyodizel nasıl üretilir?

Atık yağlardan biyodizel üretimi, hem çevre dostu bir yaklaşım hem de sürdürülebilir enerji kaynakları konusunda önemli bir konu. Bu süreç, atık yağları dönüştürerek fosil yakıtlara alternatif bir yakıt üretmeyi içerir ve hem çevresel hem de ekonomik faydalar sağlar. Biyodizel üretimi, kimya ve mühendislik alanlarından beslenen bir süreçtir, bu nedenle Bu Rapor kapsamında ayrıntılarının açıklanmasına gerek duyulmamıştır.

Madeni Atıkyağ Geri Kazanımı:

Madeni yağlarının nitelikleri, içeriğindeki hidrokarbonların ve katkı maddelerinin zamanla parçalanması sonucu değişime uğrar. Bununla birlikte, kullanım alanına da bağlı olarak, toz, kir, tam yanmamış yakıt, nem veya korozyon yan ürünleri gibi bileşime sonradan dâhil olabilen diğer kirleticilerin de etkisiyle bu yağlar işlevselliğini yitirir ve artık kullanılmış olan bu yağlar, atık yağ olarak nitelendirilir.

Tehlikeli atık kapsamında tanımlanan kullanılmış yağlar "Atık" nitelendirmesinin aksine, büyük oranda "kullanım" potansiyeline sahiptirler. Atık yağların bu geri kazanım potansiyeli, Avrupa Birliği tarafından yayımlanmış Atık Direktifi'nde (2008/98/EC, 19.11.2008) belirtilen Atık Yönetimi Hiyerarşisi içeriğindeki yeniden kullanıma hazırlama (oil reclaiming), hammadde olarak geri kazanım (recycling) veya enerji olarak geri kazanım (energy recovery) ilkelerine uygun şekilde değerlendirilebilir.

Atık madeni yağlar; Rafinasyon ve Rejenerasyon olarak 2 ana şekilde geri dönüştürülerek 3 ana kategoriye göre ayrılırlar.

RAFİNASYON: Atık yağların rafine edilerek ulusal veya uluslararası standartlar ile şartnamelere uygun baz yağ veya petrol ürünlerine dönüştürülmesi işlemleridir

REJENERASYON: Atık yağlardan her türlü kirleticinin, oksidasyon ürünlerinin, partiküllerin giderilerek ulusal veya uluslararası standartlar, şartnameler ile kullanım amacına uygun orijinal yağ elde edilmesidir.

I. KATEGORİ ATIK YAĞ: Bu kategoride yer alan atık yağlardaki PCB, toplam halojen ve ağır metal gibi kirleticilerin sınır değerlerinin altındadır. Bu kategorideki atık yağların öncelikle rejenerasyon ve rafinasyon yolu ile geri kazanımlarının sağlanması gerekmektedir. Bu kategorideki yağlar, enerji geri kazanımı amacıyla kullanılabilir.

II. KATEGORİ ATIK YAĞ: Bu kategorideki atık yağlar Bakanlıktan lisans almış tesislerde enerji geri kazanımı amacıyla kullanıma uygun atık yağlardır. Ancak klorür, toplam halojen ve PCB parametreleri aşılmayan endüstriyel atık yağların rejenerasyon ve rafinasyon yoluyla geri kazanımı mümkündür.

III. KATEGORİ ATIK YAĞ: Bu kategoride yer alan atık yağlardaki ağır metaller aşağıdaki tabloda verilen sınır değerlerin üzerindedir. Klorür ile toplam halojenler 2000 ppm'in, PCB ise 50 ppm'in üzerindedir. Rejenerasyon ve rafinasyona uygun olmayan, yakıt olarak kullanılması insan ve çevre sağlığı açısından risk yaratan ve lisanslı tehlikeli atık yakma tesislerinde yakılarak zararsız hâle getirilmesi gereken atık yağlardır.

İzmir için Önerilen EVSEL ATIK YAĞ TOPLAMA SİSTEMİ Öneri uygulama Modeli:

Belediyelerce, özellikle “Evsel Atık Yağların Toplanması” konusundaki önceki ve devam eden uygulamalar incelendiğinde, bu projelerin birazda popülist anlayışla planlandığı, çağdaş ve çevreci görüntü vermek amacını da içerdiği izlenimi vermektedir. Esasen, kentli vatandaşlarımızın sosyal

düzeyi ve çevre bilincinin tam oluşmamasının nedenlerinin aslında ekonomik olduğu bilinmektedir. Belediyelerimizin, Atık yağlarını biriktirerek Belediyeye veren vatandaşlara ödül olarak sıvı yağ vermesinin nedeninin bu olduğu anlaşılmaktadır. Bu önemli bir motivasyondur. Ancak, sonuca tam olarak etkili olmadığı anlaşılmaktadır. Tam başarı elde edilememesinin nedenleri araştırılmış ve aşağıda açıklanan şekilde daha etkin ve kapsayıcı bir sistemin kurulması için model hazırlanmıştır:

Önerilen Proje, İzmir yerleşim bölgesi sınırları içinde, Körfezi etkileyen alanda (İzmir Çanağı) özel olarak uygulanacaktır. Evsel Atık Yağların zayiatsız olarak toplanarak, Biyo-yakıt üretmesini sağlayacak bir sistem olarak tasarlanmıştır. Bu projenin uygulanması için Büyükşehir Belediye Meclisince alınacak bir karar ile İlgili İlçe Belediyeleri eliyle yürütülecek olan bu proje IZSU koordinasyonu altında yürütülecektir. Sistemde; Atık yağ üreten İşletmeler ile konutlar ayrı ayrı işlem görecektir.

İşletmeler için: Uygulama alanındaki tüm Atık Yağ üreten işletmeler, taranarak, İşyeri açılış ruhsatlarını da içeren bir Veri tabanında, kayıt altına alınacaktır: Bu işletmelerin atık yağ üretme kapasiteleri tespit edilecektir. Ayrıca, tüm işletmelere üretim kapasitelerine uygun olarak, bir haftalık atıklarının biriktirilmesine uygun büyüklükte, özel atık yağ biriktirme bidon veya varilleri zimmetle dağıtılacaktır. İşletmenin atık yağları haftalık olarak belediyece toplanacaktır. Toplanan yağların miktarı İşletmenin sicilinde kayda alınacaktır. Bu miktar üzerinden Bilgisayar algoritmaları ile yapılacak tahkiklerle, atık yağ miktarının uygun olmayan seviyede olması durumunda, imceleme yapılacaktır. İşletme sahipleri böyle bir uygulamanın yürütüldüğü konusunda bilgilendirileceğinden, atık yağların düzenli biriktirilerek teslim edilmemesi halinde cezai yatırımlarla karşılaşacaklarını bilecekleri için, biriktirme ve teslimat konusunda herhangi bir ihmale yer vermeyeceklerdir.

Evsel Atılar İçin:

İzmir Körfez Çanağı olarak tanımadığımız yerleşme alanında uygulanmak üzere aşağıdaki model hazırlanmıştır: MERNİS adres sistemine göre, e-devlette kayıtlı her haneyi kapsayan için bir veri tabanı (sicil) oluşturulacaktır. Emlak vergisi veri tabanı bu konuda kullanılabilir. Bu kapsamda, Her haneye Özel olarak hazırlanmış, hane halkını teşvik eden bir Kimlik mahiyetinde "KATILIM ve TEŞEKKÜR BELGESİ" verilecektir. Bu tür belgeler, Vatandaşın Belediye ile iş birliğinin gurur veren bir dokümanı olarak, değer verilerek saklanmaktadır. Onlara kimlik sağlayan bir işarettir. Har haneye, ayrıca bir biriktirme bidonu verilecektir. Birikenlerin Toplanacağı günler Belediye'ce ilan edilecek ve toplama günlerinde teslim alınan Yağ miktarının beşte biri kadar Yağ vatandaşa ödül olarak verilecektir. Teslim alınan yağların ağırlıkları tartılarak on-line sistemde kayıt altına alınması sağlanacak ve her yıl düzenli teslimat yapan vatandaşlara, ayrıca özel ödüller verilecektir. Bu uygulama zahmetli ve maliyetli olmasına rağmen kesin sonuç alınması için ve vatandaşın ilgisinin sürekliliğinin sağlanması için elzemdir.

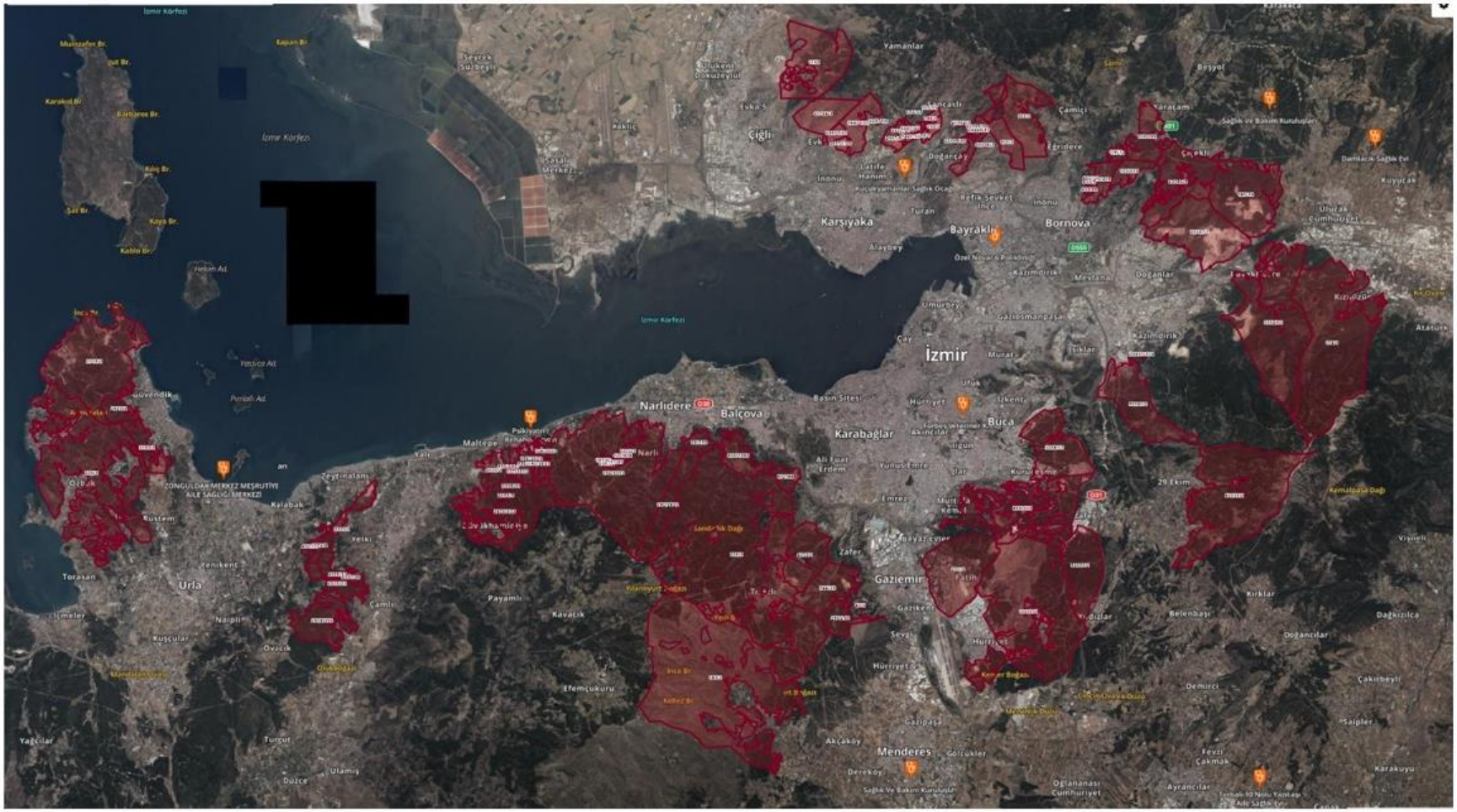
ANA PROJE – 14

ORMAN KORUMA BANDI PROJESİ

ANA PROJE – 14
ORMAN KORUMA BANDI PROJESİ

Bu Raporda; Körfez Sorunlarının çözümleri konu alındığından, İzmir merkez yerleşmeleri olarak tanımladığımız ve Körfezi etkileyen alan; "İzmir Çanağı (veya Alt havzası) olarak aşağıdaki sınırlar içinde tanımlanmıştır ve Kentsel sorunlar ile bunun türevi olan Körfezin kirliliği ve diğer sorunları bu alan içinde analiz edilerek çözüm ve Projeler geliştirilmiştir. .

"Proje alanı" olarak tanımlanan bu yerleşme alanının sorunları ancak bir bütünlük içinde ele alınması ile sürdürülebilir şekilde çözümlenebilir. Aksi halde, birbiri ile etkileşim içinde olan pek çok unsuru taşıyan bu alana, bir bütünün parçaları arasındaki ilişkiler gözetilmeden, parçacı müdahaleler ile yaklaşmak şimdiye kadar olduğu gibi gelecekte de çözüm getirmeyecektir. İzmir çevresindeki ormanlar bu bütünün çok önemli bir parçasıdır. Ormanların İzmir'e sağladığı faydanın ve yarattığı muhtemel risklerin iyi analiz edilerek özel önlemler alınması gerekmektedir. Bu Proje ile amaçlanan da budur:



İZMİR YERLEŞMELERİ ÇEVRESİNDEKİ ORMAN ALANLARI (Kaynak: TAKBİS-Parsel Sorgu)

Yukarıda sunulan kadastro planında görüleceği gibi; İzmir yerleşmelerinin çevresi ormanlarla kuşatılmış durumdadır. Bu çok önemli bir özelliktir. Bu Ormanların sağladığı temiz havanın kente katkısı tartışmasızdır. Ayrıca, Ormanların yağışlarda suyu emme kabiliyeti sayesinde İzmir yerleşmelerinin taşkınlara karşı önemli bir zırha sahip olduğu söylenebilir. Ayrıca, kentin kontrolsüz biçimde "Yağ Lekesi" tarzında yayılmasının önündeki bir engel olarak Ormanların kente katkı sağladığı ve bir sigorta gibi fonksiyon üstlendiği kabul edilmelidir.

Bu avantajların yanı sıra, İzmir'i çevreleyen bu ormanların kent üzerindeki olumsuz etkileri ve yarattığı riskleri de tespit etmek gerekir. En önemli risk herkesin bildiği gibi, Orman Yangını riski ve Yangınların kente etkisidir. Orman yangınlarının ülke ekonomisine verdiği ekolojik zararların yanı sıra; kentler ile iç içe olan kentsel ve kırsal yerleşmeler üzerinde yarattığı tehlikeler ve sonucunda ortaya çıkan can ve mal kayıpları Ülkemizde sık rastlanan bir olaydır.

Esasen, Orman yangınlarının önlenmesi için alınacak tedbirler ve Orman yangınlarının söndürülmesinde uygulanacak yöntemler uluslararası düzeyde araştırılan ve tartışılan bir konudur. Orman yangınlarının ne kadar büyük ve kontrol edilemez bir doğa olayı olduğu kabul edilmelidir. Yani, orman yanmaya başladığında söndürebilmek için su sıkarak mücadele ile söndürmenin mümkün olmadığı ve yayılmanın dahi önüne geçilemediği ortadadır. Özetle, Mevcut teknolojiler ve orman yangınlarının söndürülmesinde kullanılan, karadan ve havadan müdahale araçlarının, orman yangınının ortaya çıkardığı ateş ve yanma gücü karşısında yetersiz kaldığı, sonuçta ormanın yanarak yok olduktan sonra söndüğü uluslararası deneyimlerle de tespit edilmiş bir gerçektir. Bu nedenle, Orman yangınlarına hem karadan müdahale edilebilmesi hemde orman alanlarının bütünlüğünün parçalara ayrılarak söndürülmesinin daha olurlu olduğu anlaşılmıştır. Yani, yollarla birbirinden ayrılan orman parsellerinde yangının komşu parsellere sıçramasının engellenmesi

halinde, sadece yangının çıktığı parselin yanması ile yangının kontrol altına alınabileceği görülmüştür. Yangının çıktığı noktadan itibaren, sadece bir parselin yanması ile yangını son bulacağı gerçeğinden hareketle; Ormanların, “Orman yolları” denilen basit kaplamasız ve altyapısız sadece kazınarak inşa edilen yollarla donatıldığı bilinmektedir. Böylece Orman parsellere bölünmektedir. Her biri binlerce hektar alana sahip olan bu orman parsellerine Yangın halinde havadan müdahale edilmekle birlikte esas müdahale karadan ve yolların kenarlarından yapılmaktadır. Ayrıca, ormanların erişilebilirliğini sağlamak için yapılan “orman yolları” vasıtası ile Ormanlardan elde edilen emvalinde taşınması sağlanmaktadır. Yani, Ormanların işletilmesi ve ekonomik olarak Orman ürünlerinin elde edilmesi için de Orman Yollarına ihtiyaç bulunmaktadır.

2024- Marmaris yangınında 25 mt.lik Devlet yolu ile ayrılan orman parselindeki başarılı sonuç

Normal şartlarda açılan orman yolları – Yangını sıçramasına engel olmayacak kadar dardır

Genellikle 6 ila 12 mt. Aralığında bir genişlikte açılan orman yollarının;

- Düzensiz ve planlı şekilde açılmadığı, sadece orman arazileri içindeki topoğrafyanın belirlediği bir tırmanma ve erişim olanağı yaratacak şekilde açıldığı,

- Bu şekilde açılan orman yollarının Ormanın gerek işletilmesinde ve gerekse yangına müdahalede bu genişliğinin yeterli olmadığı,
- Özellikle rüzgârlı havalarda, yangının bir parselden diğerine sıçramasına engel olamadığı,
- Orman yollarının zaman içinde yağmur etkisi ile bozulduğu ve engebeler ve geniş yarıklar oluştuğundan yangın sırasında normal itfaiye araçlarının geçişine müsait olmayan şekilde tahrip olduğu,

Tespit edilmektedir.

Bu nedenlerle, Orman Alanlarının Planlanması ve Orman yollarının yangına ve işletmeye en uygun şekilde düzenlenmesi amacı ile tasarlanan "Orman Reformu" tasarısının ilk uygulamasının, ANA PROJE -14 olarak İzmir'de uygulanması önerilmektedir. Elbette "Orman Reformu Tasarısı"nın köklü ve kanuni düzenleme getirecek olan ayrıntılarının, bu proje kapsamında, dayatılması düşünülmemektedir. Sadece, mevcut Orman yolları üzerinde bir pilot çalışma yapılması önerilmektedir.

Pilot proje olarak önerilen bu Projenin açıklanması ve uygulama ilke ve esaslarının sunulması için Aşağıda:

"Orman Reformu Tasarısının" ana ilkelerinin kısaca tanıtılmasına ihtiyaç duyulmuştur:

ORMAN YANGININI SUYLA SÖNDÜRMEK İMKANSIZDIR. SUYU SADECE YAYILMASINI ÖNLEMEK İÇİN KULLANABİLİRSİNİZ. YAYILMANIN ÖNLENMESİNİN EN ETKİN YOLU – ORMANI YANGININ SIÇRAYAMAYACAĞI GENİŞLİKTE BANDLARLA AYIRAN PARÇALARA BÖLMEKTİR.

ORMAN REFORMU

TEMEL AMAÇ

- YANGINLARIN ZARARININ ÖNLENMESİ
- ORMANLARIN EKONOMİYE KATKISININ ARTTIRILMASI
- ORMAN SAHALARININ ARTTIRILMASI
- ORMAN KÖYLÜSÜNÜN BÜYÜK BİR GELİR İMKANINA SAHİP OLMASI
- ORMANLARIN DİĞER SEKTÖREL AMAÇLARLA YOK EDİLMESİNİN ÖNLENMESİ
- SLOGANI: İNSANLA ORMANIN BARIŞI VE KARDEŞLİĞİ

ORMAN YANGINLARINDA KÜRESEL ISINMA Ve KENTLEŞMENİN ETKİLERİ

- ORMAN YANGINININ ÖNLENEMEYEN DOĞAL SÜRECİ
- ORMANLARIN KENDİNİ YENİLEME DÖNGÜSÜ
- ORMAN DESENİNDEKİ DEĞİŞİM VE EVRİM
- KÜRESEL ISINMA NEDENİ İLE ORMAN YANGINLARINDA ARTIŞ
- KENTLEŞME NEDENİ İLE KÖYLERİN BOŞALMASI VE AZALMASI
- KIRSALDA ORMAN BOŞLUKLARINDA AZALMA
- KENTSEL ALANLA ORMANIN BULUŞMASI VE BİLİNÇSİZCE KULLANIM
- EKOLOJİK DENGELERE MÜDAHALEDE TEDBİRLİ OLMAK GEREĞİ
- DOĞANIN DENGELERİNDEKİ DEĞİŞİME İNSANIN TESLİM OLMAMASI VE AYAK UYDURMA ZORUNLULUĞU

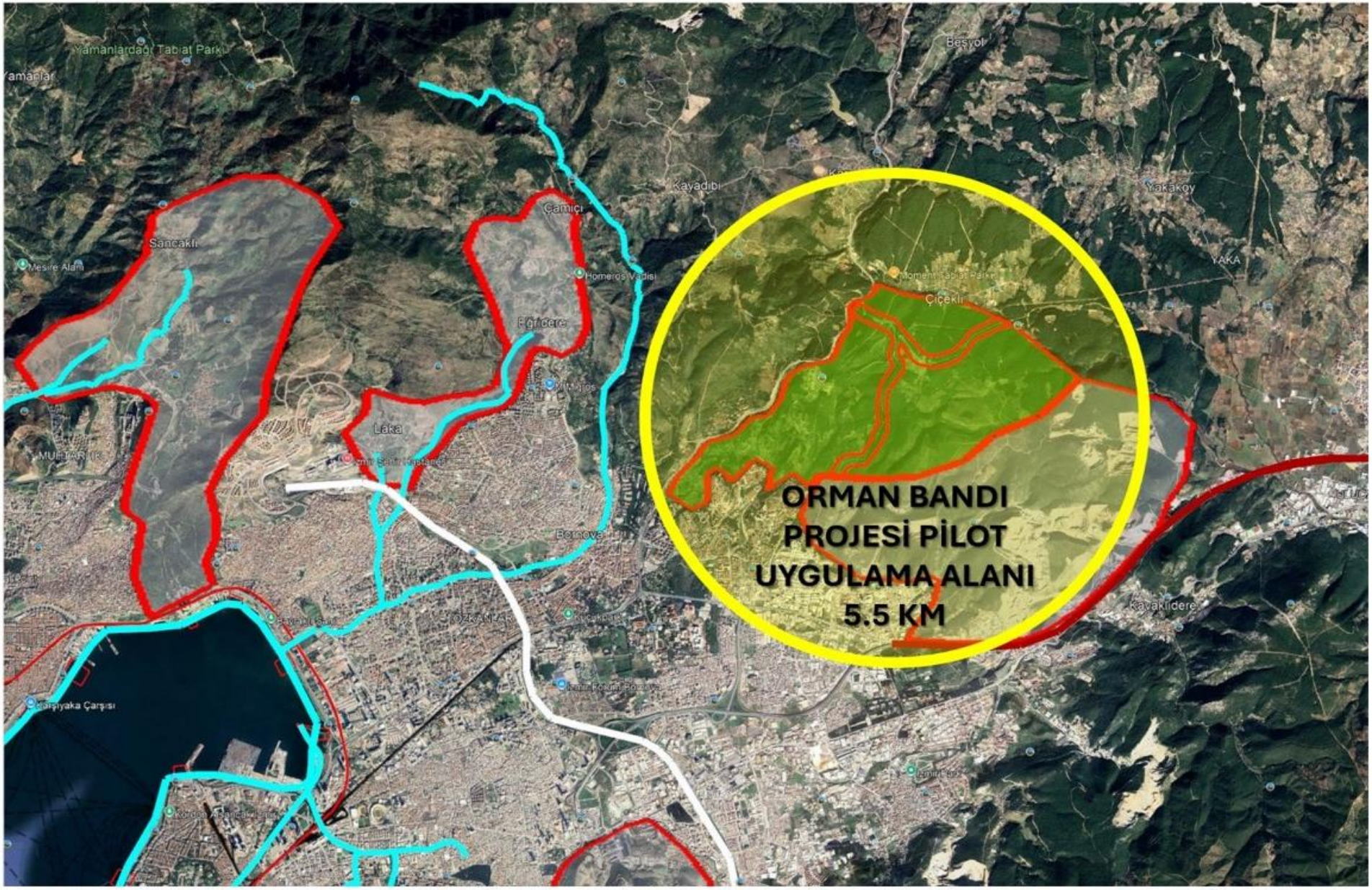
TESPİTLER ve TEMEL UNSURLAR

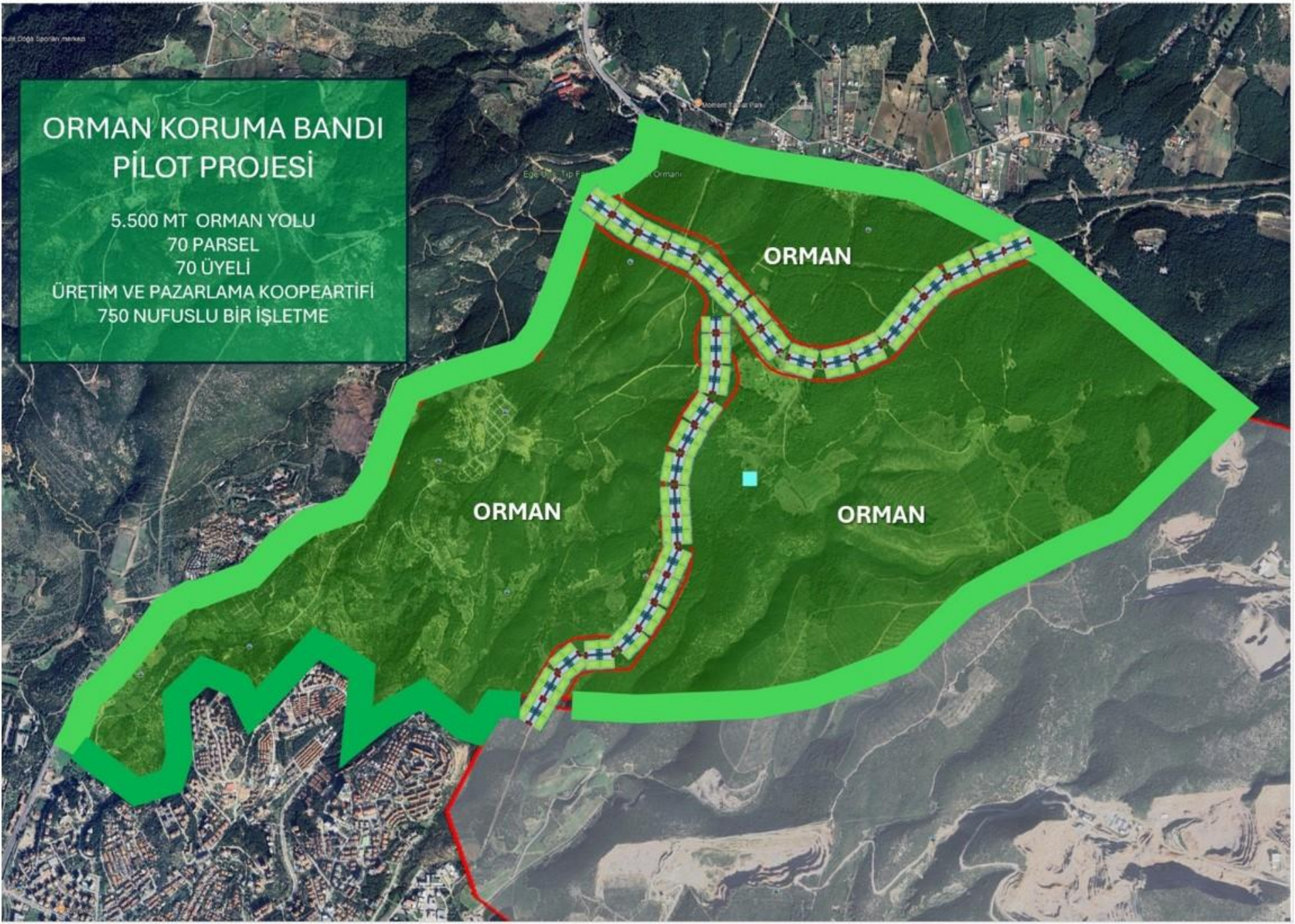
- ORMANLAR SAHİPSİZ. PLANSIZ. ORMAN KORUNMASI ARTIK «KORUMA MEMURU» İLE YAPILACAK BİR İŞ DEĞİLDİR.
- ORMAN KADASTROSUNUN DURUMU – REZALET – PARSEL SORGUDAN GÖRÜN.
- ORMAN PARSELLERİ VE YOLLARININ YETERSİZLİĞİ – İLKEL VE BAKIMSIZ – RASTGELE - ETKİSİZ
- ORMAN İÇİNDEKİ ENERJİ HATLARI VE DİĞER RİSK UNSURLARI – BÜYÜK RİSK YARATIYOR.
- **ORMANLARIN ORMAN KÖYLÜSÜNE ZİMMETLENEREK, İNTİFA HAKKI VERİLMESİ VE İŞLETİLMESİ AYNİ ZAMANDA ORMAN YOLLARI CEPHELERİNDE BAND HALİNDE OLUŞTURULACAK KORUMA PARSELLERİNİN ORMAN KÖYLÜSÜNE TAHSİS EDİLEREK TARIMSAL AMAÇLA KULLANILMASI ESASTIR.**
- ORMAN PARSELLERİNİN KULLANIM HAKKINA SAHİP OLAN KIRSAL AİLELERİN, ORMAN YOLLARI KENARINDA SERA, SEBZE TARIMI YAPMAK İÇİN 5000 M2 LİK ARSA TAHSİSİ YAPILACAK VE ÜZERİNE EN AZ ÜÇ (KALABALIK-AKRABA) AİLE KALACAK ŞEKİLDE YAPILAŞMA İMKANI VERİLMESİ YOLUYLA, YAKLAŞIK 10 KİŞİLİK AİLE İTİHDAMI İLE KÜÇÜK ORMAN İŞLETMELRİ KURULMASI.
- BÖYLECE YOL BANDININ GENİŞLETİLMESİ. YOL KALİTESİNİN ARTTIRILMASI. **YANGIN SIÇRAMA BANDININ EN AZ 140 MT'YE ÇIKARTILMASI. BU YERLEŞİM BANDI İÇİNDE ETKİN VE YAYGIN BİR YANGIN SÖNDÜRME ALTYAPISININ KURULMASI.**
- ORMAN EMVALİNİN DOĞRUDAN KIRSAL ALANDA YAŞAYANLARCA VE KOOPERATİFLER ELİYLE ÜRETİLMESİ VE TOMRUK VEYA İŞLENMİŞ KERESTE OLARAK ÜRETİCİ TARAFINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ. ORMAN İÇİ HAYVANCILIK MODELİ GELİŞTİİRLMESİ.
- YEREL YÖNEİTMLERİN KEFALETİ ALTINDA, KURULACAK KIRSAL «PAKETLEME VE ÜRETİM TESİSLERİ» İLE ORMAN VE BAHÇE ÜRÜNLERİNİN «ON-LİNE PAZARLAMA» OLANAKLARININ SAĞLANMASI.

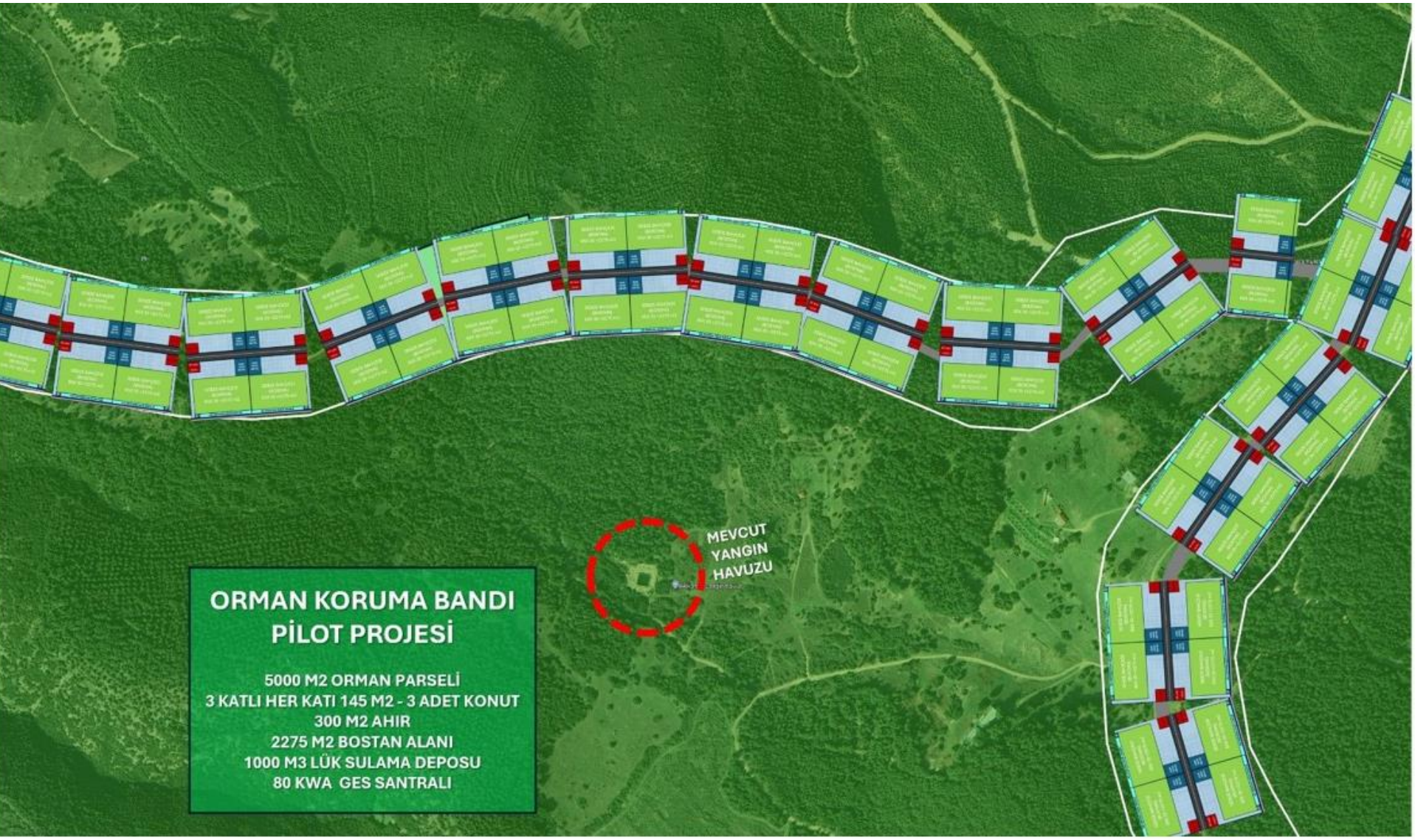
ORMAN ALANLARININ PLANLANMASI VE ALTYAPISI

- TÜM ORMAN ALANLARINDA İMAR PLANLARI HAZIRLANACAK 1/5000 – 1/25.000 – 1/100.000 (LEJAND: YOLLAR-YERLEŞİM ALANLARI,- TOMRUK DEPOLARI- EMVAL İŞLEME TESİSLERİ-HAYVANCILIK TESİSLERİ, SOSYAL VE TEKNİK DONATI ALANLARINA YER VERİLECEKTİR)
- ORMAN PARSELASYONU VE TAPULAMA (ORMANLAR, MAKUL BÜYÜKLÜKTE 3-10 BİN HEKTAR BÜYÜKLÜKTE PARSELLERE BÖLÜNECEK, HER PARSEL YOL BANDLARI İLE ÇEVRİLİ OLACAK, ORMAN KADASTROSU TAMAMEN YENİLENEREK TAPULANDIRILACAK.)
- ORMAN YOLLARININ GELİŞTİRİLMESİ, YOL KENARLARININ EN AZ 140 MT.LİK BİR BAND BOYUNCA AĞAÇSIZ, ÇIPLAK TARIM ALANI OLARAK KULLANILMASI (SLİZL TARIMI, OTLAK, YEM BİTKİLERİ, TAHILLAR)
- ORMAN YOLU BANDLARI BOYUNCA 5000 M2 CIVARINDA EN AZ 70 MT CEPHELİ PARSELLERE BÖLÜNEREK ORMAN KÖYLÜSÜNE TAHSİS EDİLECEK.
- ORMAN YOLLARINDA SULAMA ALTYAPISI - PARSEL BAZINDA YATIRIM VE ÖNLEMLER (ORMAN PARSELLERİ İÇİN SARNIÇLAR VE YAĞMUR TOPLAMA, YOL KENARLARINA VANA VE FISKIYE SİSTEMİ, HER ORMAN PARSELİ İÇİN YANGIN ALGILAMA SİSTEMİ KURULACAK)
- ORMAN YOLLARINDA İÇME SUYU TEMİNİ (ORMAN YOLU KENARI İMAR PARSELLERİNDE, YAĞMUR SUYU TOPLAMA SİSTEMLERİNİN KURULMASI, PARSELİN ARKA CEPHESİNDE PARSEL BOYUNCA SU DEPOSU YAPILMASI, BAHÇE SULAMASININ ARKA DEPODAN CAZİBE İLE VE İÇME SUYUNUN BU SİSTEM İÇİNDE ÇATIDA YER ALAN SU DEPOLARI VASITASI İLE ÇÖZÜMLENMESİ). (İçme suyu gerekli yerlerde İlkim ve ihtiyaçlara göre orman içinde yapılacak göleti ve Toplama tesislerinden sağlanacaktır)
- ORMAN YOLLARINDA KANALİZASYON VE YAĞMUR SUYU ALTYAPISI (10 MT LİK YOLLARIN ORTASINDA İNŞA EDİLECEK GALERİLER İLE SIZDIRMALI VE DOĞAL BİYOLOJİK ARITMA SAĞLAYAN FOSPETİK SİSTEMİ KURULACAK. AYRICA, YOL KENARLARINDA YAĞMUR SUYU KANALLARI İLE SUYU TAHLİYESİ VE UYGUN NOKTALARDA ORMAN İÇİNE DFŞARI EDİLEREK EMİLMESİ VEYA DERE YATAKLARINA DFŞARİI SAĞLANACAKTIR.
- YANGIN SENSÖRLERİ VE OTOMATİK SÖNDÜRME SİSTEMLERİ KURULACAK
- ORMAN İÇİ YANGIN YÖNETİM VE MÜDAHALE MERKEZLERİ – DRONLAR
- UÇAK FİLOSU ,HELİKOPTER FİLOSU, İLAVE YANGIN SÖNDÜRME ARAÇLARI
- SU İKMAL SİSİTEMLİLRİ – YANGIN DEPOLARI
- AĞAÇ KESME VE ÇALI/MAKI TEMİZLEME EKİPMANI (HIZAR VE DOZER)
- YANGINA İLK MÜDAHALE SCADA SİSTEMİ
- **ORMAN KÖYLERİ YERLEŞİM MODELİ – PLANLI KIRSAL YERLEŞMELER**
- ORMAN İÇİNDEKİ KIRSAL YERLEŞMELER VE **KENTSEL SINIR YERLEŞMELERİ** VE PİKNİK ALANLARINDA ALINACAK ÖNLEMLER.

Yukarıda açıklanan ilke ve şartlar esas alınarak “İzmir Orman ve Orman Yolları Bantları Projesi “aşağıda tanımlanmıştır:

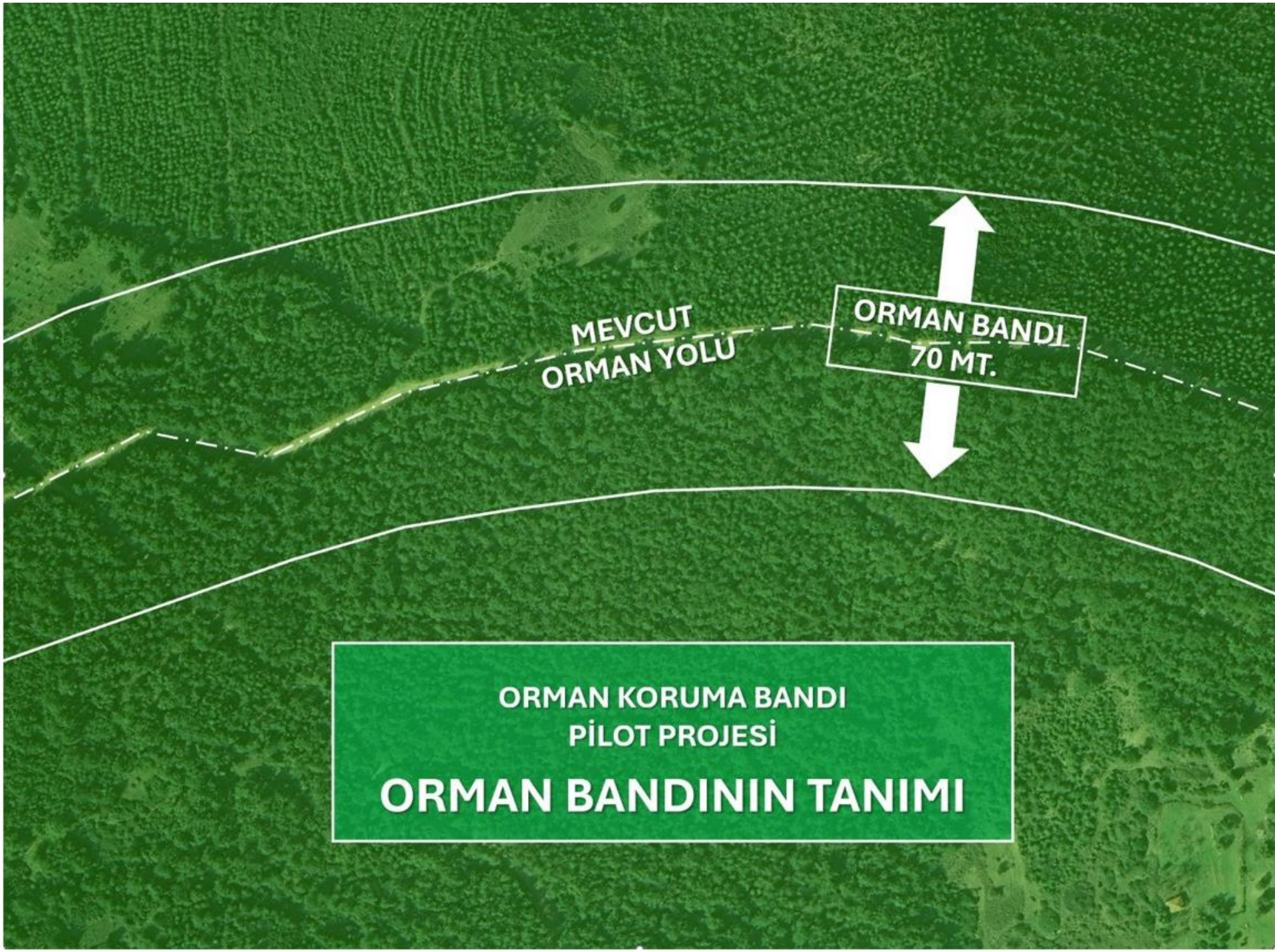



ORMAN KORUMA BANDI
PİLOT PROJESİ
5.500 MT ORMAN YOLU
70 PARSEL
70 ÜYELİ
ÜRETİM VE PAZARLAMA KOOPEARTİFİ
750 NUFUSLU BİR İŞLETME
ORMAN
ORMAN
ORMAN



ORMAN KORUMA BANDI PİLOT PROJESİ

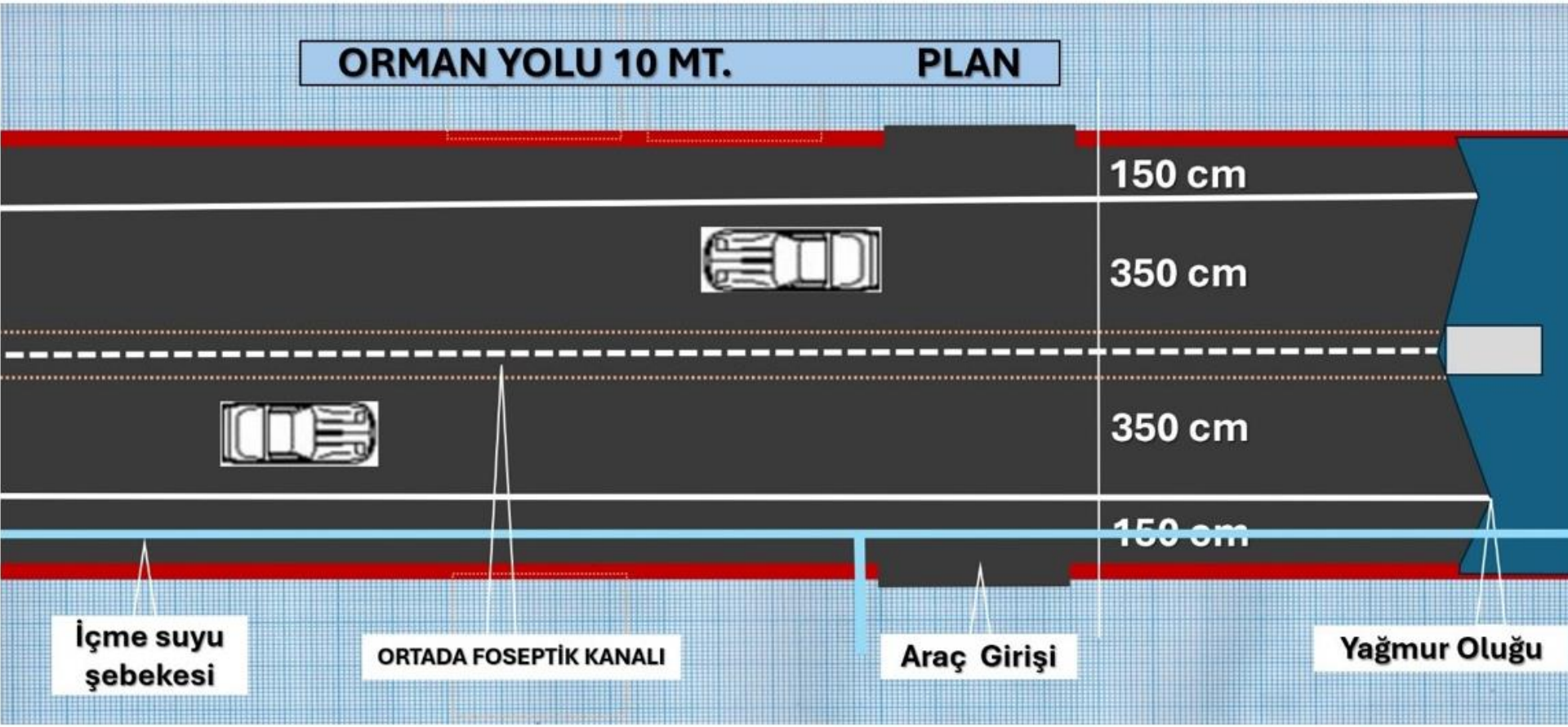
5000 M2 ORMAN PARSELİ
3 KATLI HER KATI 145 M2 - 3 ADET KONUT
300 M2 AHIR
2275 M2 BOSTAN ALANI
1000 M3 LÜK SULAMA DEPOSU
80 KWA GES SANTRALI

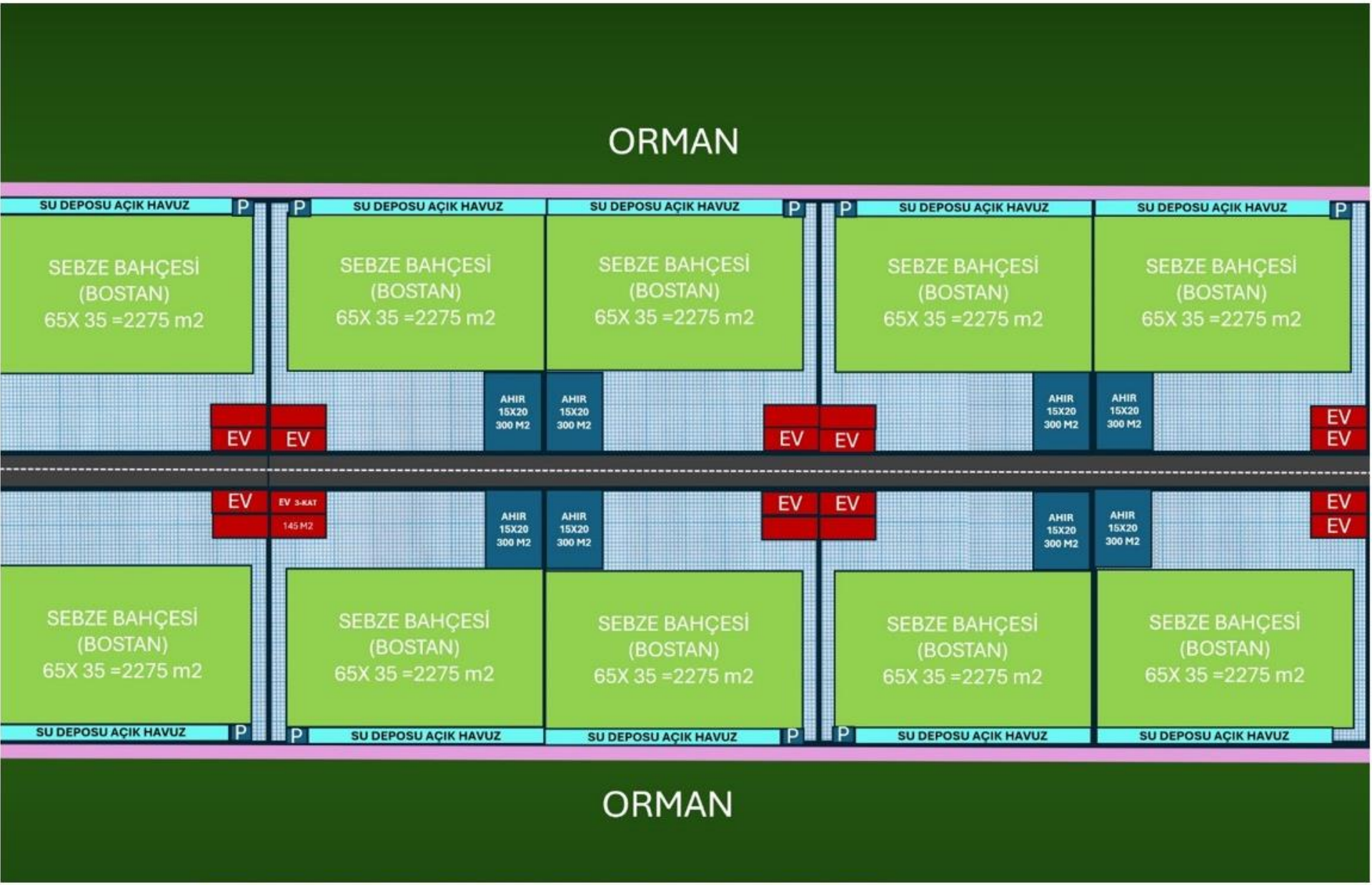


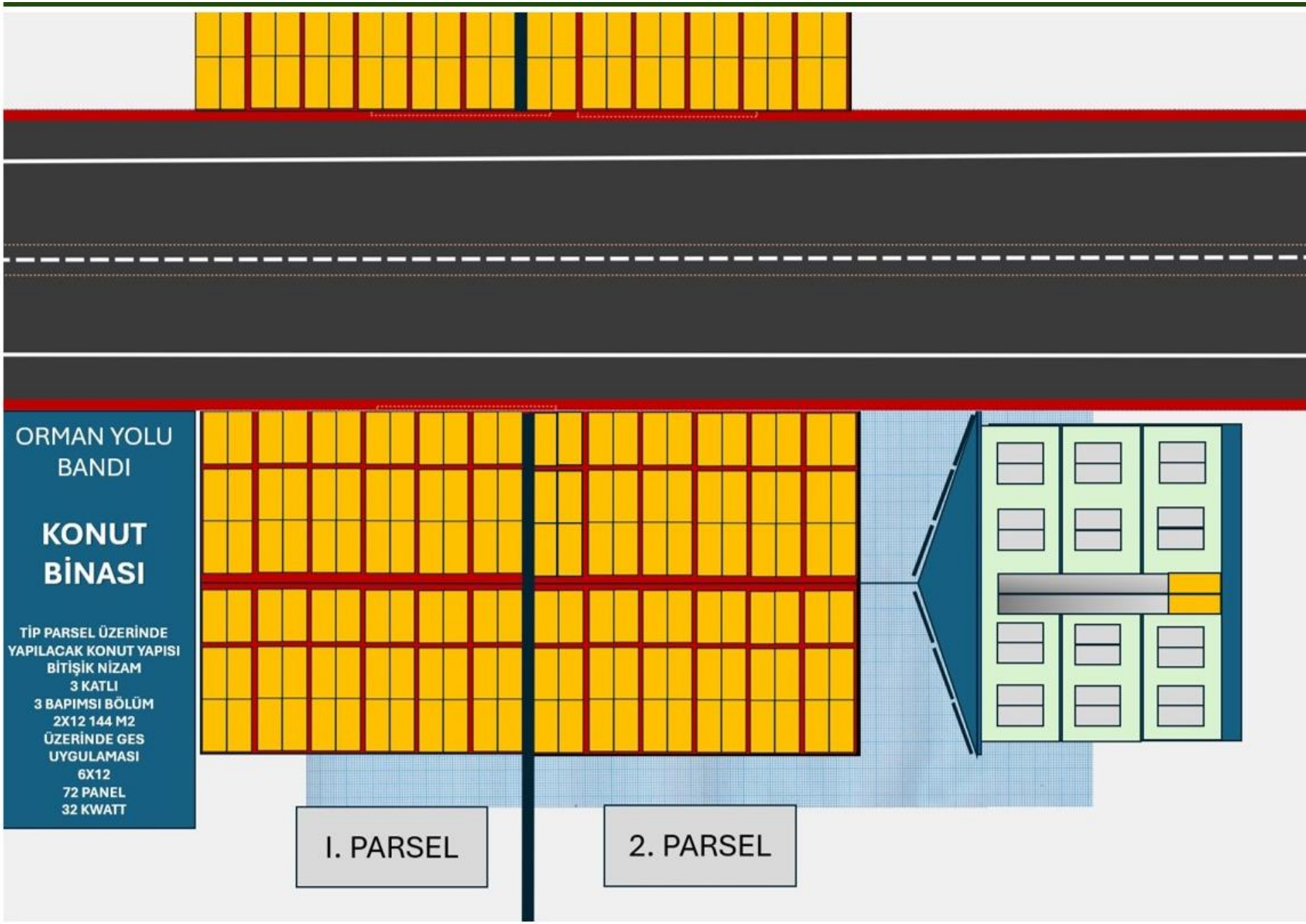
ORMAN KORUMA BANDI
PİLOT PROJESİ

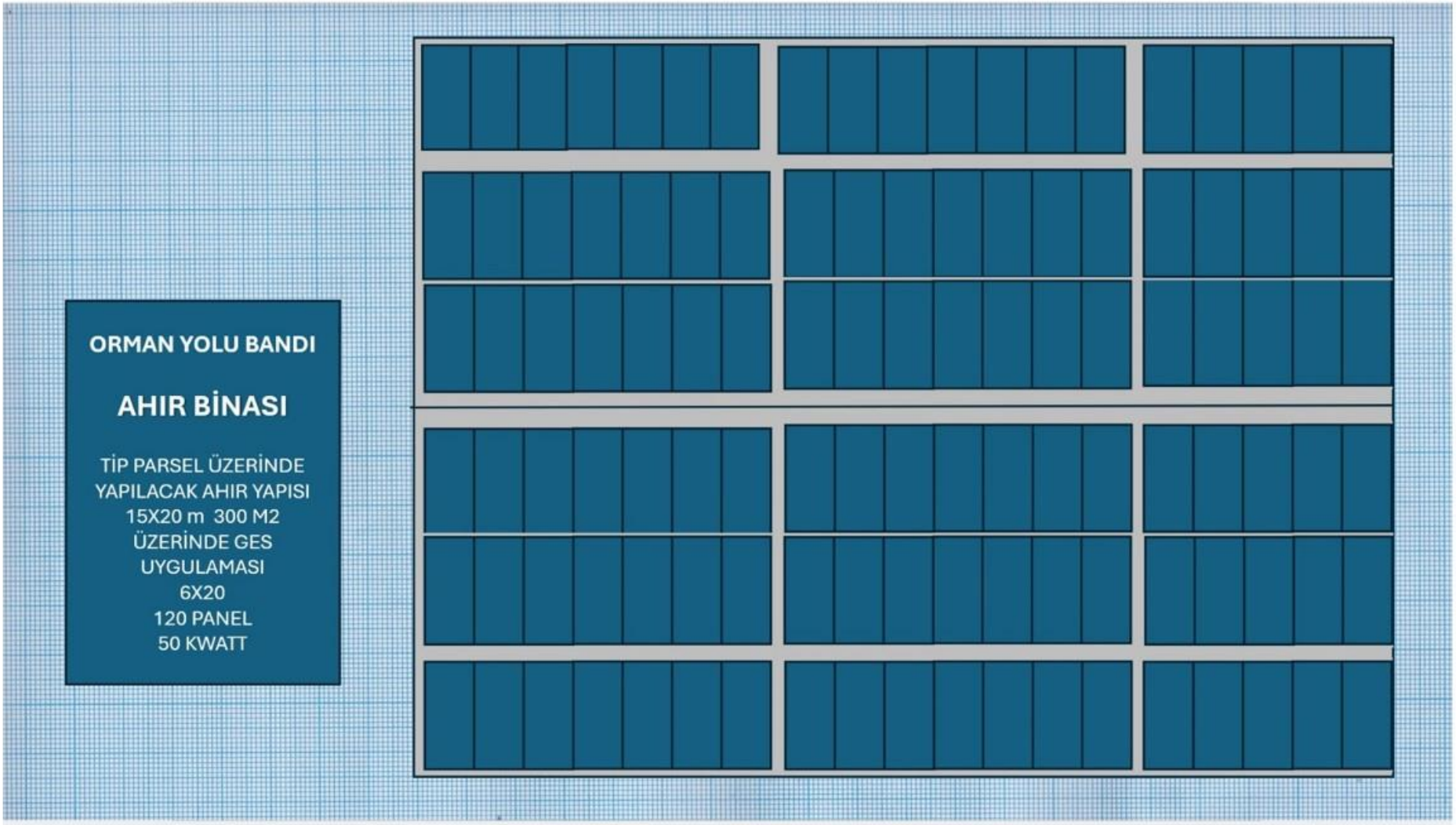
ORMAN BANDININ TANIMI

ORMAN YOLLARI 10 MT. OLUP, YOL BOYUNCA, TAHSİS EDİLEN TARIM PARSELLERİNE SAĞLANACAK OLAN; İÇMESUYU , KANALİZASYON, TELEKOM, ELEKTİRK ALTYAPISININ YANISIRA, YANGIN ANINDA DEVREYE GİRECEL; ISIYA DUYARLI SU PÜSKÜRTME SİSTEMLERİ İLE DONATILACAK OLUP, ORMAN YANGINLARI TAM OLARAK KONTROL ALTINA ALINMIŞ OLACAKTIR.
AYRICA, TARIM PARSELİ TAHSİSİ YAPILAN ORMAN KÖYLÜSÜ TARAFINDAN ORMANLAR İŞLETİLECEK VE ELDE EDİLECEK ORMAN EMVALİ KERESTE VE ODUN OLARAK İŞLENEREK PAZARLANACAKTIR.




ORMAN
SU DEPOSU AÇIK HAVUZ
P
SEBZE BAHÇESİ
(BOSTAN)
65X 35 =2275 m2
EV
AHIR
15X20
300 M2
EV 3-KAT
145 M2
ORMAN


ORMAN YOLU BANDI
KONUT BİNASI
TİP PARSEL ÜZERİNDE YAPILACAK KONUT YAPISI
BİTİŞİK NİZAM
3 KATLI
3 BAPIMSI BÖLÜM
2X12 144 M2
ÜZERİNDE GES UYGULAMASI
6X12
72 PANEL
32 KWATT
I. PARSEL
2. PARSEL



Her ne kadar, ANA PROJE-14 olarak önerilen bu uygulama, Raporun ana konusu olan İzmir Körfezinin kirliliğinin önlenmesi konusu ile doğruda bağlantılı görünmede de; İzmir Yerleşmeleri ile çevrelenmiş olan Körfezin kirlilik kaynaklarının tümü ile ele alınması bu anlamda, muhtemel orman yangınlarının körfez üzerinde de etkileri ile, orman alanlarından başlayan su hareketlerinin incelenmesi nedeni ile projenin bu rapor kapsamına alınmasına karar verilmiştir

Proje, ulusal düzeyde büyük önem taşıyan “Orman Reformu” konusunda hazırlanan genel bir Tasarının parçası ve pilot uygulaması olmasıdır. Bu raporda önerilen, sadece 5.5 km’lik bir orman yolu kenarında projenin Pilot uygulama olarak gerçekleştirilmesi ve uygulama sürecinde ortaya çıkacak olumlu veya olumsuz sonuçlarının görülmesinden ibarettir.

Projenin başarılı olması ve uygulama görülebilecek eksikliklerin giderilerek, yapılacak revizyonlardan sonra, mevzuatında bu yönde değiştirilerek Ulusal düzeyde uygulanmasının Ülkenin sosyal ve ekonomik yaşamına önemli bir etkisi olacağı görülebilir.

Projenin pilot uygulamasında sonra, İzmir İli Geneline yayılması ve etaplar halinde 10 yıllık bir performans planı çerçevesinde hayata geçirilmesinin sonuçlarını şöyle analiz edebiliriz. İzmir’de mevcut bulunan orman yollarının 700 km olduğu, bunun %80 inin yerleşme bantlarına uygun olduğunu kabul edersek. 560 km.lik bir orman bandının üzerine il genelinde şöyle bir durum ortaya çıkmaktadır.

Bir kilometre yol üzerinde 28 adet orman yolu parseli bulunduğundan ve her parselde 3 aile ve ortalama 8 kişi istihdam edileceğinden; İl genelinde 15.680 parselde, 47.840 aile ve 125.440 kişilik bir istihdam hacmı ortaya çıkacaktır. Her parselden elde edilecek Hasılatın Sebze tarımı ve hayvancılık gelirleri ile aylık olarak 5.000 $/parsel olarak gerçekleşebileceği hesaplandığında, toplam tarım ürünü olarak takriben 80 milyon $ olacağı hesaplanmaktadır.

ANA PROJE – 15

TARIM PARKLARI ve DOĞRUSAL KIRSAL YERLEŞME PROJESİ

ANA PROJE – 15
TARIMPARKLARI VE DOĞRUSAL KIRSAL YERLEŞME PROJESİ

Tarım Parkları modeli; tarımsal üretimde çok yönlü bir yapılanma ile hem örgütlenme biçiminde hemde üretim biçiminde çok köklü bir değişimi öneren bir “Reform” olarak tasarlanmıştır. Tarımsal üretimin soranlarının; çevre kirliliği ve akarsuların korunması, buna bağlı olarak İzmir Körfezinin korunması başlığı ile ilişkili olduğu kabul edilmelidir. Bu yönde düşünülerek, “Orman Bantları Projesi”nde olduğu gibi, bu Rapor kapsamına alınması ve “pilot uygulama” ile başlatılmak üzere önerilmesi uygun bulunmuştur.

Tarımsal faaliyetlerini temel sorunları haline gelen;

- Üretimde evrensel rekabet şartları ile yarışamayacak şekilde ürün maliyetinin artması,
- Çevre kirliliğinin Tarımı Olumsuz etkileyen ve insan sağlığını tehdit etmeye başlayan boyutu,
- Tarım ürünlerinin pazarlama zincirinde, üreticin hak ettiği kazancı elde edememesi,
- Tarım alanlarının özellikle su taşkınları olarak gelen afetlere karşısında uğradığı zararlar

Başlıkların hemen hepsinin, Raporumuzun konuş olan Havza Yönetimi, Körfez ve Akarsuların kirliliği ve akışlarının kontrol altına alınması ile ilgili olduğu açıkça görülmektedir.

Bu Projenin İzmir ‘deki pilot uygulama alanı olarak bir alan seçilmemiştir. Sadece, uygulamanın kapsamı ve ana ilkeleri açıklanmış ve sonuçları ve etkileri üzerinde bir değerlendirme yapılmıştır.

PROJENİN ANA BAŞLIKLARI AŞAĞIDAKİ TABLODA ÜÇ ANA BAŞLIKTA SIRALANMIŞTIR.

PLANLAMA VE MEKANSAL GELİŞTİRME	UYGULAMA KONULARI	ÜRETİM FAALİYETİ
• KÖY YOLLARININ BULVARA DÖNÜŞÜMÜ VE TEKNİK ALTYAPI • KIRSAL TOPLU ULAŞIM SİSTEMLERİNİN KURULMASI • KÖY YERLEŞİMLERİNİN YOL KENARLARINDA DOĞRUSAL YAPILAŞMA İLE DÖNÜŞÜMÜ • TARIMPARKLARI BÖLGELERİNİN SINIRLARININ TESPİTİ • TARIM PARKLARININ ÖRGÜTLENMESİ • KULLANILMAYAN ALANLARDA YENİ TARIM ARAZİLERİ KAZANDIRILMASI • TOPLULAŞTIRMA (MÜLKİYET DÜZENLEMELERİ) • DERE İSLAHLARI • AARAZİ TERASLAMA • EROZYON KONTROLÜ • DRENAJ KANAL VE SİSTEMLERİ • TOPRAK VASFI GELİŞTİRME • TAŞLIKLARIN AYIKLANAMSI • SU KAYNAKLARININ TESPİTİ • SU DEPOLAMA VE GÖLETLERİ • SULAMA ŞEBEKELERİ (AÇIK VE KAPALI) • GES-RES-JES SANTRALLARI • TARIM ALET VE MAKİNELERİ ŞARJ NOKTALARI AĞI KURULMASI	**TARIM PARKLARI KANUNU** TARIMSAL PAZARLAMA KOOPERATİFLERİ VE KOOPERATİF BİRLİKLER SERA BÖLGELERİ TARIM ŞANTİYELERİ TARIMSAL KÜÇÜK SANAYİ TESİSLERİ MANDIRALAR HAYVANCILIK MERKEZLERİ KESİMHANELER ORGANİK TARIM SERTİFİKASYON MERKEZLERİ KALİTE KONTROL VE SERTİFİKALANDIRMA MERKEZLERİ UZAKTAN KONTROL VE ALGILAMA – İHA İSTASYONLARI TOHUM TEMİNİ VE GELİŞTİRİLMESİ FİDAN TEMİNİ VE GELİŞTİRİLMESİ YEM TEMİNİ VE GELİŞTİRİLMESİ GÜBRE TEMİNİ VE ÜRETİMİ İLAÇ TEMİNİ VE ÜRETİMİ ORGANİK TARIM EĞİTİM VE SERTİFİKASYON BAĞCILIK EĞİTİM VE BELGE MEYVE BAHÇECİLİĞİ EĞİTİM VE BELGE MÜŞTEREK TARIM ARAÇLARI MÜŞTERE TARIM MAKİNELERİ MÜŞTEREK GÜVENLİK VE KORUMA GES-RES SANTRALLERİ ŞARJ NOKTALARI VE ŞEBEKESİ	SÜRME GÜBRELEME EKİM DİKİM ÇAPALAMA SULAMA, DAMLAMA SULAMA İLAÇLAMA BUDAMA SİLKELEME İSTİFLEME HASAT KASALAMA YÜKLEME NAKLİYE AMBALAJ VE PAKETLEME SERTİFİKALI DEPOLAMA SERTİFİKALI SOĞUK DEPOLAMA

İZMİR TARIM PARKLARI SINIRLARININ TANIMLANMASI

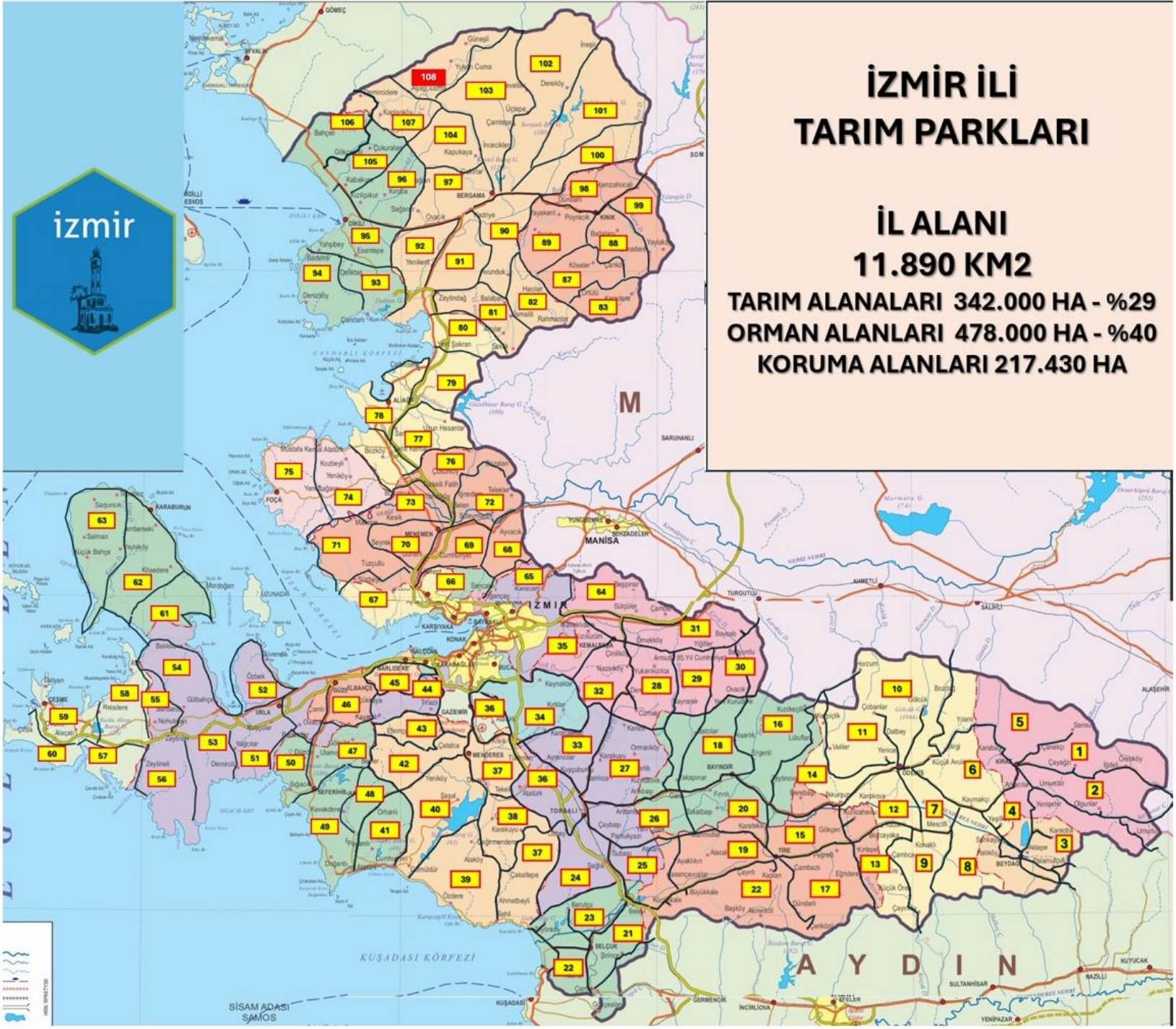
Yukarıda verilen tablodan anlaşılacağı gibi; konu başlıklarının Raporumuzun konusu ile yakın bağlantısı olduğu açıkça görülmektedir.

Tarım parkları Projesinin uygulanması için; öncelikle İzmir ilinin Tarım parkları olarak bölünmesinin gerektiğini ifade etmek gerekir. Tarım parkları sınırlarının belirlediği alanların her birine "Tarım Parkı" olarak numara verilmektir. Bu Alanlar, tarımın mülk sahipleri tarafından örgütlenerek; toplu çıkarları istikametinde hem toprağı (alan) hemde müşterek tesis ve olanakları işletmesidir (Ekip-biçmek ve pazarlamak). Aşağıda, İzmir ili Tarım parkları için hazırlanan bir taslak sunulmakta olup, bu taslağın mutlaka ayrıntılı incelemeler ve yerel paydaşların katılımı ile revize edilerek belirlenmesi gerekiyor. Bu Tarım parkları haritası bir İdari bölünme değil, bir Coğrafi kullanım sınırlarını gösteren uygulamadır. O nedenle İl sınırları ile bağlı kalınmış, ancak ilçe sınırları esas alınmamıştır. Bu plana göre İzmir ilinde 108 adet Tarım parkı önerilmiştir. Bunlardan herhangi biri seçilerek "pilot uygulama" yapılması tavsiye edilmektedir.

İZMİR İLİ
TARIM PARKLARI

İL ALANI
11.890 KM2

TARIM ALANALARI 342.000 HA - %29
ORMAN ALANLARI 478.000 HA - %40
KORUMA ALANLARI 217.430 HA



Tarım parkları projesinin iki temel ilkesi bulunmaktadır:
Birincisi; Kırsal yerleşmelerinde, artık, köylerin etrafında yağ lekesi olarak büyümenin durdurulması, sadece bulvar niteliğinde düzenlenmiş olan köy yollarının iki cephesinde belli bir imar hakkı verilerek yapılaşmanın sağlanmasını öngören, doğrusal kırsal yerleşim modelidir.

İkincisi ise: Köy yollarının sınır olarak kabul edildiğinde oluşan (tarla yolları hariç) yolların arasında kalan alanlar Tarım Parkı olarak tanımlanarak, bu alanlarda, hiçbir yapılaşmaya izin verilmemesi, bu alanların tarımsal amaçla kullanılması içi yapılacak düzenlemeler ve uygulamalardır.

NEDEN BU KADAR KAPSAMLI ULUSAL BİR PROJEYİ BU RAPORUN KAPSAMINA ALDIK ?

«TASARI» UYGULAMAYI YÖNLENDİREN BİR YASAL DÜZENLEMEYE DÖNÜŞTÜRÜLMÜŞTÜR. ULUSAL DÜZEYDE, KENTLERİN DIŞINDA KALAN ALANLARIN TAMAMININ «TARIM PARKI» ADI ALTINDA BİR TÜR SİVİL ANLAMDA İDARİ, ESASTA COĞRAFİ BİRİM HALİNE GETİREN BU TASARI, «ÜLKENİN HER KARIŞ TOPRAĞINA SAHİP ÇIKMA» ANLAYIŞININ YAŞAMA GEÇMESİ OLARAK DEĞERLENDİRİLMELİDİR.

TARIMDA BİR DEVRİMDİR.

İZMİR TÜRKİYENİN YÜREĞİDİR. GURURUDUR.

ÖNCÜLÜK İZMİR'E YAKIŞIR.

İZMİR'İN ÇEVRE SORUNLARININ ÇÖZÜMÜNDE, REEL ÜRETİM VE KALKINMANIN ÇEVRE İLE GÖRÜNEN ÇELİŞKİSİNİN ORTADAN KALDIRILMASI VE ÇEVRE VE DOĞA İLE UZLAŞAN VE BİR ENTEGRASYON İLE BÖYLE BİR PROJEYE ÖNCÜLÜK ETMESİ DOĞRU OLACAKTIR.

TARIM PARKLARI MODELİ: ULUSAL KALKINMANIN TEMELİNİ OLUŞTURAN ENERJİ VE ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN; BUNUN YANI SIRA, TARIM VE TOPRAK KULLANIMININ MÜLTİDİSİPLİNER BİR YAKLAŞIM İLE «MEKANSAL KALKINMA PLANI» BAŞLIĞI ALTINDA TOPLANMASI. ALAN PLANLAMASI KONUSUNDA, YENİ BİR BÜTÜNCÜL YAKLAŞIMIN SONUCUNDA ORTAYA ÇIKAN «TARIM PARKLARI MODELİ» BÜNYESİNDE, ÖNCE ÇEVRE KORUMA VE SONRA RASYONEL VE ENTANSİF TARIM, PAZARLAMA VE LOJİSTİK, ORGANİZE SERACILIK, DOĞRUSAL KIRSAL YERLEŞME VE ŞEHİRCİLİK, TEKNİK ALTYAPI, SANAYİ, SERTİFİKALI DEPOLAMA, ELEKTRİK VE RÜZGAR ENERJİSİ, SAĞLIK TURİZMİ UNSURLARININ TÜMÜNÜ BULUNDURMAKTADIR.

MEKANSAL PLANLAMA İLE YAŞAMA GEÇİRİLECEK BİR PROJELER ZİNCİRİ SONUCUNDA; BU ALANDA YAŞAYAN İNSANLARIN, **EKONOMİK KALKINMASI, GELİRLERİN TOPLUM GENELİNDE DENGELİ DAĞILIMI, KENTSEL VE KIRSAL ALANDA YAŞAMIN KONFOR VE KOLAYLIĞI, SOSYAL VE KÜLTÜREL KALKINMA**, KENTSEL VE KIRSAL ALANDA, İŞLETME VE ALTYAPI MALİYETLERİNİN EN AZA DÜŞÜRÜLMESİ KONUSUNDA POZİTİF VE BİLİMSEL GÖSTERGELERE DAYALI OLARAK; YENİ BİR «KALKINMA-ALAN KULLANIMI VE PLANLAMASI» MODELİ BU PROJENİN VİZYONUNU VE AMACINI OLUŞTURUR.

PROJENİN ÖZETİ

TARIM BİRLİKLERİ TARAFINDAN ARAZİDE YAPILACAK

TARIM PARKI İÇİNDEKİ TOPRAK SAHİPLERİ TARAFINDAN İŞLETİLECEK ŞEKİLDE BİR "**TARIM PARKI KOOPERATİFLERİ**" KURULACAK. TP-KOOPERATİFLERİ İLÇE BAZINDA BİRLİKLER VE İL BAZINDA ÜST BİRLİK KURACAKTIR.

TARIM BİRLİKLERİ; BELEDİYELERİN ORTAKLIĞINDA VE KAMUSAL KEFALETİ İLE OLUŞACAK VE BELEDİYE TEMSİLCİLERİ İLE BİRLİKTE MUHTARLAR DENETİMİNDE VE ÇİFTÇİNİN İÇİNDEN YÖNETİCİLER TARAFINDAN YÜRÜTÜLECEKTİR. YÖNETİM KURULLARI VE BAŞKANI ROTASYON USULÜ İLE ÜYELER ARASINDAN SIRA İLE GÖREVE GETİRİLECEK VE EN FAZLA BİR YIL GÖREV YAPACAKTIR.

BU KOOPERATİF, BİRLİK VE ÜST BİRLİKLERİN YÖNETİCİLERİNİN, BÜROSU, ARAÇLARI, DEMİRBAŞLARI, SEKRETERİ VE MAAŞI OLMAYACAKTIR. ÜRETİCİ, BU ŞARTLARDA FEDAKARLIK YAPARAK SIRA İLE BU GÖREVİ VE EN FAZLA BİR YILLIĞINA İFA EDECEKTİR.

BU AMAÇLA «TARIM PARKLARI KANUNU» TASARISINA ÖZEL BİR BÖLÜMDE YÖNETİME DAİR HÜKÜMLER GETİRİLMİŞ OLUP, BİLİNEN KLASİK TARIM KOOPERATİF VE BİRLİKLERİNDEKİ YÖNETİM ZAAFİYETİ VE HASTALIKLARI ÖNLENECEKTİR.

BİRLİK VE ÜST BİRLİK ; TARIM PARKININ TÜM YÖNETİM, İŞLETME VE PAZARLAMA İŞLERİNİ KOORDİNE EDECEKTİR.

TARIM PARKLARI'NDA – BELEDİYE ÖNCÜLÜĞÜNDE
TARIM BİRLİKLERİ TARAFINDAN ARAZİDE YAPILACAK İŞLEMLER

ARAZİ PLANLAMASI PLANLAMASI
ARAZİ DÜZENLEME - TERASLAMA - EROZYON KONTROLU
ARAZİ İSLAHI - TOPRAK VASFI GELİŞTİRME- TOPLULAŞTIRMA
SULAMA SİSTEMLERİ (AÇIK-KAPALI-DAMLAMA)
DRENAJ SİSTEMLERİ, DERE ISLAHLARI
ELEKTRİK ENERJİ SANTRALLARININ KURULMASI
ELEKTRİKLİ TARIM MAKİNE VE EKİPMANLARI İÇİN ŞANTİYE TESİSLERİ VE ŞARJ İSTASYONLARI VE ŞEBEKESİ
PAKETLEME - ANBALAJ TESİSLERİNİN KURULMASI
ORGANİK TARIM SERTİFİKASYON LABORATUVAR VE HİZMETLERİ

TARIM PARKLARI'NDA – TARIM BİRLİKLERİ TARAFINDAN DESTEKLENECEK OLAN ve ÇİFTÇİNİN TARLADA /BAHÇEDE YAPACAĞI İŞLEMLER

TARLA VEYA BAHÇENİN SÜRÜLMESİ
GÜBRE
EKİM, DİKİM,
ÇAPALAMA,
SULAMA, DAMLAMA SULAMA
İLAÇLAMA
BUDAMA,
SİLKELEME, HASAT,
KASALAMA, YÜKLEME, NAKLİYE, İSTİFLEME
GÜVENLİK VE KORUMA
ORGANİK TARIM SERTİFİKASYON HİZMETLERİ
GİBİ İŞLEMLERİN TÜMÜ İÇİN "GEREKLİ DESTEKLERİ" VERECEK
VE BU İŞLEMLER İÇİN GEREKLİ «ORTAK MAKİNA VE TEÇHİZAT PARKINI» SAĞLAYACAK,

TARIM PARKLARI'NDA – TARIM BİRLİKLERİ TARAFINDAN KURULACAK TESİS VE İŞLETMELER

TARIM MAKİNALARI MERKEZ ŞANTİYELERİNİ KURMAK, BİRLİK ÜYELERİNE MÜŞTEREK TARIM ARAÇLARI TEMİN ETMEK.

SOĞUK VE NORMAL DEPOLAR KURMAK

HAYVANCILIK MERKEZLERİ KURMAK

KESİMHANELER KURMAK

MANDIRALAR KURMAK

TARIM ÜRÜNLERİNİN İŞLENMESİ VE MAMUL HALE GETİRİLMESİ İÇİN KÜÇÜK SANAYİ SİTELERİ KURMAK.

ORGANİK TARIM SERTİFİKASYON İSTASYONLARI KURMAK.

ELEKTRİK SANTRALLARI KURMAK.

TARIM PARKLARI ÜST BİRLİKLERİ TARAFINDAN KURULACAK ORGANİK TARIM SERTİFİKASYON MERKEZLERİ

İLÇE ORGANİK TARIM SERTİFİKASYON MERKEZLERİ: Üreticiye yakın olacak, mümkünse her ilçede ayrı ayrı kurulacaktır.

TARIM PARKLARI SERTİFİKASYON İSTASYONU KURULMASI,

TARIM PARKLARI İÇİN ÇOK DÜŞÜK ÜCRETLER KARŞILIĞINDA ORGANİK TARIM SERTİFİKASYON HİZMETLERİ SAĞLANACAKTIR.

BU KONUDA ÜNİVERSİTELERLE İŞ BİRLİĞİ YAPILACAKTIR.

TARIM PARKLARI ÜST BİRLİKLERİ TARAFINDAN YEM, GÜBRE, TOHUM, İLAÇ TEMİN EDİLMESİ

HER İL İÇİN ÜST BİRLİK TARAFINDAN GEREKİRSE ÜRETİM TESİSLERİ KURURLARAK VEYA EN UYGUN ŞARTLARDA TEMİN EDİLEREK ÜTETİCİNİN YEM, TOHUM, GÜBRE, İLAÇ GİRDİLERİ EN UYGUN MALİYETLE VE KREDİLİ OLARAK SAĞLANACAKTIR.

TARIM PARKLARI İLÇE BİRLİKLERİ TARAFINDAN KURULACAK DEPOLAMA TESİSLERİ İLE ÜRÜNLERİN DEPOLANMASI SAĞLANACAKTIR.

TAHIL SİLOLARI
SOĞUK HAVA DEPOLARI
SERTİFİKALI DEPOLAMA HİZMETLERİ

TARIM PARKLARI ÜST BİRLİKLERİ TARAFINDAN KURULACAK E-TİCARET SİTELERİ ELİYLE PAZARLAMA

HER İL İÇİN ÜST BİRLİK KEFALETİ VE KOORDİNASYONUNDA;

ELEKTRONİK TİCARET SİTESİ KURULACAKTIR.

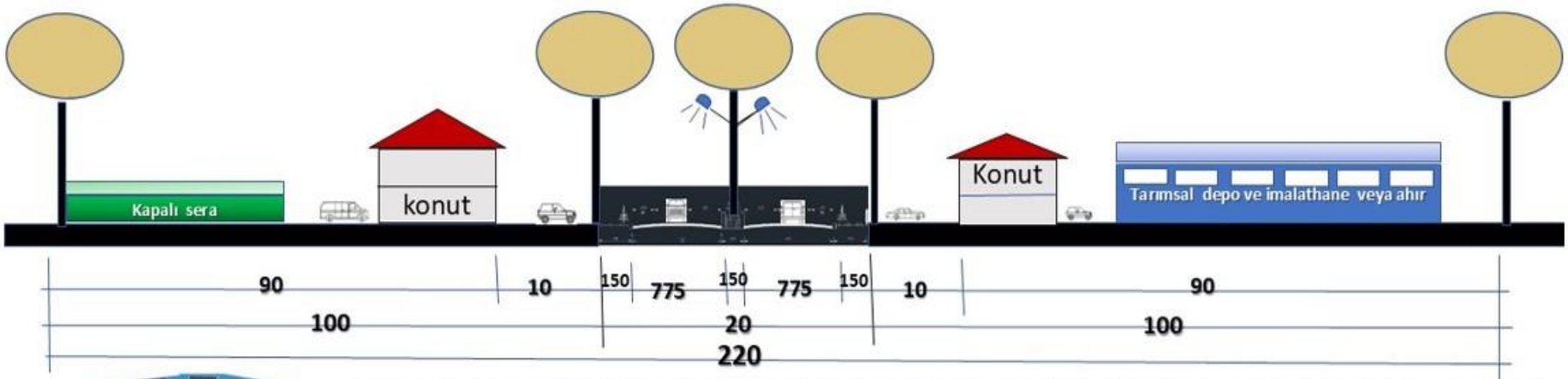
AYRICA, İL ÜST BİRLİĞİ, İL GENELİNDE

TARIMSAL ÜRÜN PLANLAMASINI YAPACAKTIR.

ÜRÜNLERİN ÖNCELİKLE İHRACAT BAĞLANTILARI YAPILACAK

VE BUNA GÖRE ÜRÜN DESENİ PLANLANACAKTIR.

KIRSAL ALANDA (TARIM PARKLARI) DOĞRUSAL YERLEŞME MODELİ

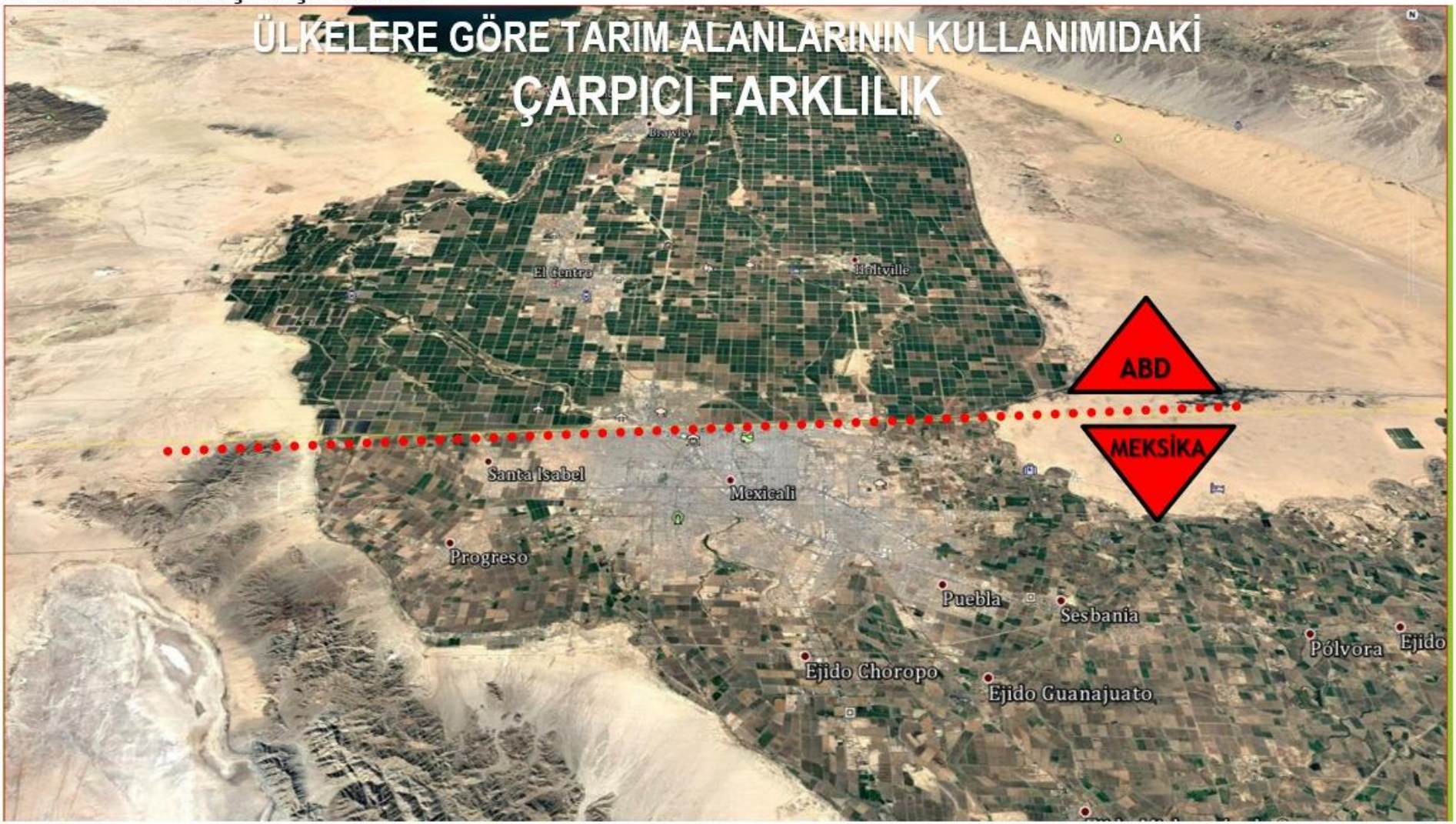


KÖY YOLLARI, TARIM PARKI OLARAK TANIMLANAN BÖLGELERİN SINIRLARINI TEŞKİL EDER, BU YOLLAR 20 MT.LİK BULVAR OLARAK AÇILACAK, SU, ELEKTRİK, TELEKOM, KANALİZASYON, YAĞMUR SUYU DRENAJ ŞEBEKESİ İLE TEKNİK ALTYAPISI TAMAMLANACAK, 150 CM LİK ORTA REFÜJ VE 150 CM LİK KALDIRIMLARI VE ASFALT KAPLAMA, TRAFİK ŞERİTLERİ (300+300+175) İLE İNŞA EDİLECEKTİR. YOLUN ORTASINDA VE İKİ KENARINDA, 40 MT. ARA İLE GÜNEŞ ENERJİSİ KOLLEKTÖR DİREKLERİ YER ALACAK , HER DİREKTE. 24 ADET EN AZ 340 W – 8 KWAT GÜNEŞ SANTRALLERİ YER ALACAKTIR. YANİ, 5 DİREKTE 40 KW, BİR KİLOMETREDE 1000/40=25 X 40 .. 1 MEGAWATT ENERJİ ÜRETİLECEKTİR. BU KIRSAL BULVARLARIN İKİ CEPHESİNDE 100 MT. Yİ GEÇMEMEK ÜZERE, TARLALAR YAPILAŞMAYA AÇILACAKTIR. BU SURETLE OLUŞAN DOĞRUSAL KÖY ŞERİTLERİNDE UYGUN ŞEKİLDE İHTİYACA GÖRE PARSELLENEREK, EN AZ 20 MT. CEPHELİ PARSELLER OLUŞTURULARAK, KIRSAL VE TARIMSAL YAPILARIN TAMAMI BU BANDLAR ÜZERİNDE İNŞA EDİLECEK, BU ALANIN DIŞINDA KALAN TARIM ALANLARINDA HİÇBİR YAPIYA İZİN VERİLMEYECEKTİR. BU SURETLE, KIRSAL VE TARIMSAL YERLEŞMELER DÜZENLİ BİR ULAŞIM VE TEKNİK ALTYAPIYA SAHİP OLACAK, DEĞERİ ÇOK ARTACAK, BU PARSELLEK KENTLİLERE DE AÇILARAK, KÖY VE KENT FARKI ORTADAN KALDIRILACAK ŞEKİLDE BİR SOSYAL YAPI OLUŞACAKTIR. BU YOLLAR BOYUNCA, OKULLAR, KÜLTÜREL , SOSYAL, TİCARİ TESİSLERE YER VERİLECEK, AYRICA,HER TARIM PARKI İÇİN, ORTAK TARIM ŞANTİYELERİ, SERTİFİKALI DEPOLAMA VE LOJİSTİK MERKEZLERİ, İMALATHANELERİ MANDIRALAR, ORGANİK TARIM SERTİFİKASYON VE ZİRAİ MÜCADELE LABORATUVAR VE TESİSLERİ VE KÜÇÜK SANAYİ TESİSLERİ KURULACAKTIR.

ÜLKEMİZDEKİ ÜRETİCİNİN YUKARIDAKİ GÖRSELDEKİ GİBİ BİR YAŞAM ORTAMINDA: DÖRT ŞERİTLİ ORTASINDA REFÜJÜ, ALTYAPISI, TOPLU ULAŞIMI OLAN BİR BULVARA CEPHELİ, BAĞIMSIZ BİR EVDE YAŞAMASI; KENDİ EVSEL VE TARIMSAL ELEKTRİĞİNİ FAZLASI İLE ÜRETEN BİR ORTAMA KAVUŞMASI VE ALTTA GÖSTERİLEN BİR TARIM DESENİ İÇİNDE ÜRETİM YAPMASI HALİNDE; EVRENSEL REKABET KOŞULLARINI YAKAYALARAK; HAK ETTİĞİ KAZANCI SAĞLAYACAĞI BİR TÜRKİYE'Yİ, İZMİRDEN BAŞLAYARAK HEDEFLEMEK VATAN SEVGİSİDİR.

COĞRAFTAYI KORUMAK, DOĞA İLE BARIŞMAK, ONUN DİLİNİ ÇÖZMEK, ANLAMAK, ONUNLA ANLADIĞI DİLDEN KONUŞMAK; AKIL VE BİLİMİN GEREĞİDİR. BU RAPORUN KONUSU BUDUR. DOĞAYA MEYDAN OKUYAN, İHMAL EDEN, KISA VADELİ ÇIKARLARI İÇİN DOĞAYA YATIRIM VE HİZMET VERMEYENLER SONUÇTA HEP KAYBETMİŞLERDİR.

İŞTE ABD İLE MEKSİKA SINIRI: BİRİSİ DÜNYAYA MEYDAN OKUYOR, ÖTEKİ İSE, UYUŞTURUCU KARTELLERİNİN ELİNDE FAKIR HALKIN KÜÇÜK ÇIKARLARIN PEŞİNDE KARTEL ELEBAŞLARI İÇİN SOKAĞA DÖKÜLDÜKLERİ ÜLKE. ARAZİLERİNİ NASIL KULLANDIKLARINI GÖRELİM. FARKI ANLAYALIM. KENDİ ÜLKEMİZLE KARŞILAŞTIRALIM.



ANA PROJE – 16

GEDİZ DELTASI KORUMA VE KULLANMA PROJESİ

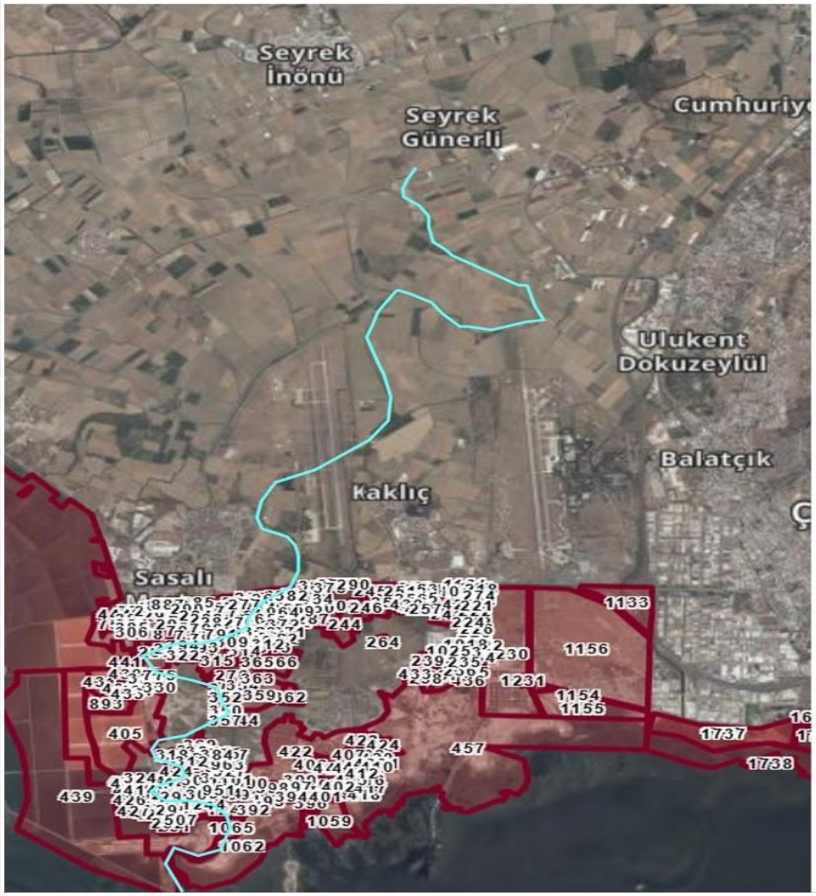
ANA PROJE – 16

GEDİZ DELTASI KORUMA VE KULLANMA PROJESİ

VI.17.1) GEDİZ VE YATAĞININ TARİHÇESİ

(Erkan Akbalık, Yazar, Makalesinden alınmıştır, 2017)

Gediz Nehri'nin yatağı 1886 yılında alınan bir kararla değiştirilmiştir. Gediz Yatağı değiştirilmeden önce İzmir Körfezinde bugün Çiğli Atatürk Organize Sanayi Bölgesi ve Mavişehir civarında denize kavuşmaktaydı.



(BİLİM KURULU NOTU: Nehrin eski yatağı, Seyrek Günerli Köyüne kadar halen Daraltılarak kadastral olarak korunmuştur. Bu noktadan itibaren Mevcut Gediz yatağına kadar olan bağlantı zaman içinde yapılan arazi düzenlemeleri ile yok olmuş durumdadır. Eski yatağın korunan bölünü mevzii olarak taban araziye gelen yağıştan beslenerek halen denize ulaşmaktadır. Bu yatak üzerinde 1976-78 yılları arasında Kaklıç Hava Alanı inşa edilmiş olup, nehir eski yatağı Pistin altından geçirilmiştir. Bu Yatak alanı, bu raporda önerdiğimiz Bölüm VI. Proje no:18 ile korunacak ve Cumhuriyet Doğal yaşam Parkı İçinde yer alacaktır. 140 yıl önce Değiştirilen bu yatak alanına ilişkin kroki ve Uydu Fotoğrafları, Kadastral verilerle birlikte aşağıda sunulmuştur. Aksu, H.2026).

İzmir Körfezini doldurmaya başlaması ile denizin sığlaşmasına sebep olan Gediz, limana giriş çıkış yapan gemiler için bir tehlike haline gelmeğe başladığından yatağı değiştirilerek Menemen yakınlarında, şimdiki noktadan denize dökülmeye devam etmiştir.

Tarih boyunca Manisa ve İzmir için can damarı olan Gediz'i biraz yakından tanıyalım. Antik dönemde "Hermos" adıyla anılan nehir, doğu-batı doğrultusunda akan Menderes'ten sonraki Ege Bölgesi'nin en büyük ikinci nehridir. "Damlaya damlaya göl olur" atasözünü tasdik edercesine, Murat, Eğrigöz ve Şaphane Dağları'ndan gelen küçük dereler, yol boyunca Gediz, Karabol, Selendi, Eynes, Alaşehir, Tabak, Nif, Değirmen, Kumçayı, Deliniş ve Demirci Çayları ile bir araya gelip Gediz Nehri'ni oluşturarak, toplamda 401 km.[1] sürecek bir yolculuğa çıkarlar. Kütahya'dan başlayan bu serüvende ilk durak Salihli Demirköprü barajıdır. Buraya kadar Uşak ve Manisa'nın topraklarını ıslatan Gediz, ismini de verdiği bereketli ovaya bu duraktan sonra ulaşır ve İzmir'de denize kavuşur.

Gediz nehri, 17.000 kilometrekarelik bir havzanın şah damarıdır. Tarihin en kadim medeniyetlerinde dahi adı bereketle anılan ovaya ve çevresindeki bütün canlılara hayat kaynağı olmuştur. Bir insan karakteri gibi, zaman zaman hırçınlaşıp önüne geleni yıkıp devirmiş, zaman zaman ise durgun, sakin ve huzur içinde yolculuğuna devam etmiştir.

Gediz, yatağına sığmayan bir yapıya sahiptir. Tarih boyunca dönemsel taşkınlar yaşanan nehrin, Manisa ve Menemen ovasına zarar verdiği görülmektedir. Bu taşkınlarda ovalardan önüne kattığı alüvyalleri, denize döküldüğü yerde alüvyon olarak biriktirmesi ise ayrı bir soruna neden olmuştur. Öyle ki Gediz'in körfez girişindeki bu biriktirmesi yatağı değiştirilmeden önce deniz ile birleştiği noktadan yani bugünkü Çiğli Atatürk Organize Saniye Bölgesi'nin bulunduğu yerden Yenikale Geçidi'ne (İnciraltı) kadar yaklaşık 6 km.lik bir doldurma ve sığlaşmaya sebep olmuştur.

1856 Islahat Fermanı ile yabancı sermaye güvence altına alındı. Bununla birlikte batılı yatırımcılar İzmir'e yatırıma başladılar. Bu yatırımların başını demiryolu ve liman projeleri çekiyordu. Demiryoluna 1857'de, liman inşaatına ise 1867'de başlandı. İnşaatların tamamlanması ile ticaret hacminde artışlar oldu. Haliyle limana gelen gemilerde ve o gemilerin tonajlarında da artışlar oldu. Gemilerde karaya oturmalar yaşanması ile körfezin dolma ve sığlaşma tehlikesi iyiden iyiye gün yüzüne çıktı Gediz'in Bostanlı civarındaki kolları deltasını genişletmeye başlamıştı. Bu tehlikeyi ilk sezen ve harekete geçen kişi Vilayet Başmühendisi Margassian Efendi idi. 1860 yılında Gediz hakkında bir çalışma yapmış ve taşkınlar ile limanı doldurmasını önlemek için Gediz yatağının Foça Agriya Körfezine kaydırılmasını önermişti. Önceleri bu çalışma dikkate alınmadı. Fakat durumun vehameti 1870'de yabancı tüccarların baskıları ile İstanbul'a bir rapor olarak gönderildi.[2]

Başbakanlık Osmanlı Arşivlerine baktığımızda da bu konuya çok da duyarsız kalınmadığını, muhtelif zamanlarda, Gediz ile ilgili çalışmalar yapıldığını görüyoruz. İhtiyaç olan yerlere köprü yapılması, taşkınlardan zarar gören köprülerin onarımı ve Körfezin kum ile dolması gibi konuların takip edildiğini ve çalışmalarda bulunulduğuna dair arşivdeki belgelerden bazılarının konu başlıkları şöyledir;

- Menderes ve Gediz nehirlerinin ulaşım imkânı, köprü inşası, su basma ve İzmir Limanı'na kum doldurma yönlerinden keşfi için talimatname.

· Aydın vilayeti dâhilinde vaki Gediz Nehri mukaddema Menemen kasabası civarından tahvil-i mecra ile vilayet-i mezkure limanını kum ve çamurla doldurduğundan dolayı vilayetiyle bi'l-muhabere neticesinin işarına dair.

· İzmir körfezinde Gediz nehri mecrasının civarındaki bataklığın mezraa haline ifrağı için müsaade itasını müstedi Sezar Alberti imzasıyla verilen arzuhal.

· İzmir Limanı'na akarken harice tahvil-i mecra ettirilen Gediz nehrinin azgın zamanlarında su altında kalan Foça kazasının, Germe köyünün İsmailiye Harabesi tepesine nakliyle ahalinin tehlikeden kurtulması için gerekenin yapılması.

· Foçateyn Memlahaları'nı Gediz Nehri'nin istilasından korumak amacıyla Menemen kasabası civarından Panana Burnu namındaki mahalle kadar toprak seddi ile Maltepe ve Kozluca sedlerinin tamiri, masraflarının Aydın vilayeti turuk-ı maabir bedelat-ı nakdiyesinden tesviyesi.

· Gediz Nehri mecrasının Foça Limanı'nın alt tarafında bir mahalle tahvili ve yapılacak sed için amele istihdamı.

· Gediz Nehri mecrasının değiştirilmesinden dolayı İzmir Limanı girişini kapatma tehlikesi göstermesi üzerine, mezkûr nehrin Ağriya Körfezi'ne akıtılarak medhalin emniyetinin temini ile Kozluca Seddi'nin ıslahı hakkında sarfına lüzum görülen mebaliğin tesviyesi istizanı.(İzin Talebi) [3]

Neticede 1886 yılında yapılan çalışmalar ile Gediz Nehri Ağriya körfezine yönlendirilmiştir. Bu çalışma Osmanlı Devleti'nin akarsularla ilgili yaptığı en büyük projedir. Aslında olaya sadece akarsular ile ilgili yapılan bir proje gözüyle bakmak yapılanı tam değerlendirememek anlamına gelir.

Yukarıdaki satırlarda bahsettiğimiz gibi, bu proje İzmir Körfezi'ni kurtarmıştır. Gediz eski yatağından kaldırılmasaydı belki de bugün İzmir körfezi ve limanı olmayacaktı. Karşıyaka vapurunda martılara gevrek atan İzmirlileri göremeyecektik. Kordon'da imbattan keyif almak hayallerde dahi olmayacaktı belki de. Nitekim tarih içinde benzer duruma Efes'te rastlıyoruz. Küçük Menderes'in getirdiği alüvyaller Efes Körfezini doldurmuştur. Deniz ile bağlantısı kapanan Efes limanı kullanılmaz hale gelmiş ve kentin ekonomik önemi azalmıştır. Bu sebeple Efes kentinin önemi zaman içerisinde azalmış ve yok olmasının önü açılmıştır. Yine Büyük Menderes nehri de Milet'in başına aynı çorabı örmüştür [4].

Gediz hala aynı şekilde akmaya devam ediyor. Eski yatağında olmasa da hala döküldüğü yerde körfezi taciz etmekten kaçınmıyor. Bu da aynı tehdidin devam ettiği anlamına geliyor. Zaman zaman mevcut nehir yatağının tekrar değiştirilmesi gerektiği tartışmalarına şahit oluyoruz fakat herhangi bir çalışmanın olup olmadığı hakkında yeterli bilgiye sahip değiliz. Körfezin uydu ve hava fotoğraflarına bakıldığında olayın ciddiyeti çok daha net anlaşılmaktadır. Her şey için çok geç olmadan yetkililerim gerekli önlemleri alacağına olan umudumuzu muhafaza ediyoruz.

Erkan AKBALIK

Kaynakça;
[1] gediz.ormansu.gov.tr
[2] Milliyet Gazetesi, 25.07.2004, Gediz Nehri ve İzmir Körfezi
[3] Başbakanlık Osmanlı Arşivleri
[4] Milliyet Gazetesi, 25.07.2004, Gediz Nehri ve İzmir Körfezi

Gediz havzası ve ovasının önemini ve İzmir Körfezi ile olan bütünlüğünü vurgulayan; aşağıdaki bilgilerin ve derlemelerin bu rapora ışık tutacak nitelikte olması nedeni ile Raporda yer almasının yararlı gerekli olduğuna karar verilmiştir:

Gediz Nehri, Havzası, Deltası ve İzmir Körfezi ile Bir Bütündür

28 Mayıs 2020, posted in Ali Rıza Avcan, BÜYÜK KÖRFEZ PROJESİ, Genel, KÖRFEZ GEÇİŞİ PROJES, İZMİR

Gediz Nehri, havzası, deltası ve İzmir Körfezi uygarlık tarihi, kültürü, coğrafyası, doğası ve barındırdığı insan toplulukları itibariyle birbirine bağlı bir bütündür.

Bu gerçeği; daha doğrusu Gediz Nehri'nin, çevresindeki Gediz Nehri Havzası'nın, Gediz Nehri Deltası'nın ve İzmir Körfezi'nin birbirine bağlı ve birbirini bütünleyen bir ekosistem olduğunu 2015-2019 döneminde mücadelesini verdiğimiz İzmir Körfezi Geçiş Projesi ve Gediz Deltası Sulak Alanı koruma bölgelerinin daraltılıp koruma derecelerinin düşürülmesi girişimini davalar açıp önlediğimizde anlamış; bunlardan sadece birini ya da ikisini ele alıp bir çalışma yapmanın, korumanın ya da onların korunması için mücadele etmenin doğru olmadığını görmüştüm.

Oysa son günlerde belediyelerden; özellikle de İzmir Büyükşehir Belediyesi'nden bu ekosistemin sadece bir kısmını oluşturan Gediz Deltası ya da Gediz Deltası Sulak Alanı'nın UNESCO'nun Dünya Mirası Listesi'ne alınması ya da bir rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi, insanların bu bölgeyi ziyaret etmesi için hem bütünün parçalarından hem de bütünden ayrı bir şekilde görüşler, düşünceler ve projeler geldiğini duyuyor, okuyoruz.

"*Gediz Deltası UNESCO yolunda*", "*Gediz Deltası'nda doğa gezi rotaları , kuş gözlem kuleleri, bisiklet yolları, interaktif oyun/eğitim alanları yapacağız*" gibi söylemlerin de gösterdiği gibi, bir bütünü oluşturan parçalar arasından '*en göz önünde*' ve '*kolay*' olanını seçip, parçacı bir anlayışla onu öne çıkarmak, zor olan parçaları diğer bir köşede unutmak ya da göz ardı etmek sosyal demokrat popülizm anlayışının son örneği olarak karşımıza çıkıyor.

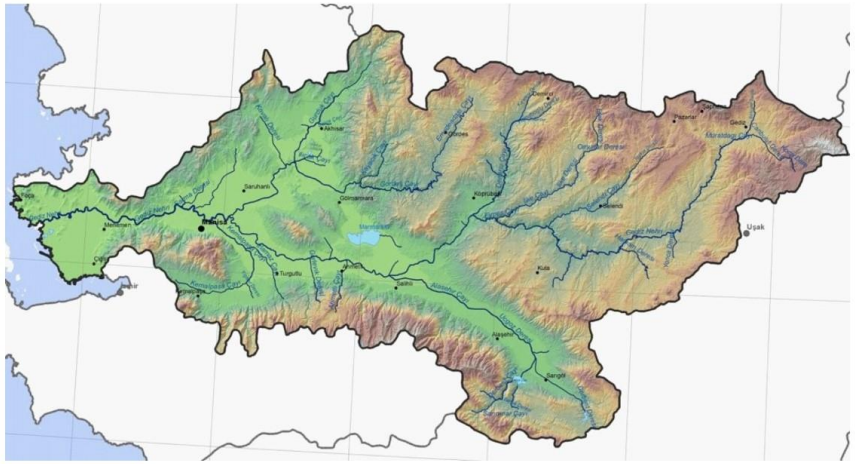
İşte o nedenle, Gediz Deltası'nda yapılmak istenenleri bir köşeye koyarak, bütünü oluşturan Gediz Nehri'ni, Gediz Nehri Havzası'nı, Gediz Deltası'nı ya da başka bir deyişle Gediz Deltası Sulak Alanı'nı ve son olarak İzmir Körfezi'ni tek tek ele alıp tanıyalım ve bu dört parçanın oluşturduğu bütünle ilgili yapımı yürek isteyen zor öneriler geliştirmeye çalışalım düşüncesiyle iki bölümden oluşan bu yazı dizisini hazırlamak istedim.

I – GEDİZ NEHRİ VE GEDİZ NEHRİ HAVZASI

Kütahya il sınırları içindeki Murat ve Şaphane dağlarından doğup Foça ve Çamaltı Tuzlası arasındaki Agriya Körfezi'nden İzmir Körfezi'ne dökülen 401 kilometre uzunluğundaki Gediz (*Hermos*) Nehri, çevresindeki 17.500 kilometrekare büyüklüğündeki havzası ile Önasya'nın önemli yerleşim bölgelerinden biridir. Havzadaki ekonomik faaliyetler, coğrafi alanın 1/3'ünü oluşturan merkez ova ve deltada meydana gelip, nüfusun büyük çoğunluğu, endüstriyel faaliyetlerle sulamalı tarımın yapıldığı ovalarda ve deltada yaşamaktadır.

Nehrin yatağı ve denizle buluştuğu nokta, getirdiği alüvyonun İzmir Limanı'na giriş-çıkış yapan gemilerin yolunu doldurması nedeniyle 1886 yılında değiştirilip bugünkü konumuna getirilmiştir.

Gediz Nehri Havzası ise kuzeyde Kuzey Ege ve Susurluk havzalarının güney sınırını oluşturan Kara, Dumanlı, Kılıç, Karaoğlan, Demirci, Simav;
doğuda Murat, Koca, Kışla, Umurbaba, Uysal;
güneyde Çal, Çulha, Bozdağ, Çatma, Çallıbaba, Mahmut, Nif ve Yamanlar dağlarının su ayrım hattına ve batıda Ege Denizi'ne kadar uzanmaktadır.

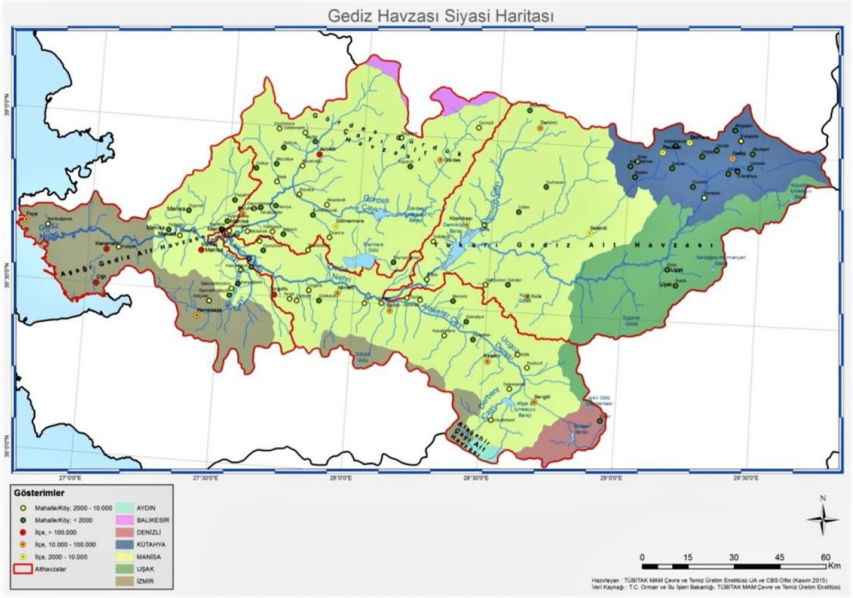


Havzada yer alan ovalar Gediz'in yukarı havzasında nehir boyunca dar bir şerit halinde, orta ve aşağı havzada ise oldukça geniş olarak yer almaktadır. Bu ovaların en önemlileri Adala, Ahmetli, Menemen, Akhisar, Selendi, Kapaklı, Alaşehir ve Üzümlü Ovaları'dır.
Bunlar genelde doğu batı yönündeki dağlar arasında uzanmakla beraber değişik yönlerde, özellikle kuzey güney yönünde uzanan ovalar da vardır. Mevcut ovaların yukarı havzalarda 400–600 m arasındaki yüksekliği (Selendi Ovası 415 m, Üzümlü Ovası 625 m) batıya doğru gittikçe devamlı şekilde azalmaktadır. Bu yükseklik orta havzada ve özellikle *Salihli*'den sonra 100 m civarında olmasına rağmen akar suyun ağzına yakın yerlerde ve Menemen Ovası'nda 2,5 m'yi bulmaktadır.

Havzanın temel su kaynağı olan Gediz Nehri birçok yan dere ile birleştikten sonra Manisa ve Menemen ovalarını sulayarak denize dökülmektedir. Gediz Nehri kuzeyden Selendi, Kocaçay (Deliniş), Demrek (Demirci) ve Kum Çayı'nı, güneyinden Alaşehir ve Nif(Kemalpaşa) çaylarınıda alır; bunların dışında Kurşunlu, Tabak, Sart, Gencer, Yeniköy, Karaçalı, Irlamaz ve Keçili gibi yan dereler de kendisine bağlanır.

Gediz Nehri Havzası'nda doğal göl sayısı yok denecek kadar azdır. Havzada yer alan en önemli doğal göl, Akhisar'ın yakınındaki Gölmarmara'dır.

Havzada toplam 5 baraj ve 2 gölet bulunmaktadır. Havzadaki en büyük baraj 1.022 milyon m^3 depolama kapasitesiyle Demirköprü Barajı'dır. Barajın üzerine enerji üretmek üzere HES kurulmuştur. Gördes ve Küçükler barajları içme suyu elde etmek amacıyla da kullanılmakta, diğer barajlar sulama, taşkın koruma ve enerji üretimi amaçlıdır. Demirköprü, Afşar, Buldan ve Gördes barajları Manisa'da, Küçükler Barajı ise Uşak'ta yer almaktadır.



Gediz Nehri Havzası sınırları içinde Manisa, İzmir, Uşak, Kütahya, Denizli, Balıkesir ve Aydın illeri yer almaktadır. İllerin havza sınırları içerisinde kalan alanlarının büyüklüğü aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Buna göre havza topraklarının % 64'ü Manisa ili sınırları içinde bulunmaktadır.

HAVZADA YER ALAN İLLER VE HAVZA İÇİNDEKİ ALANLARI

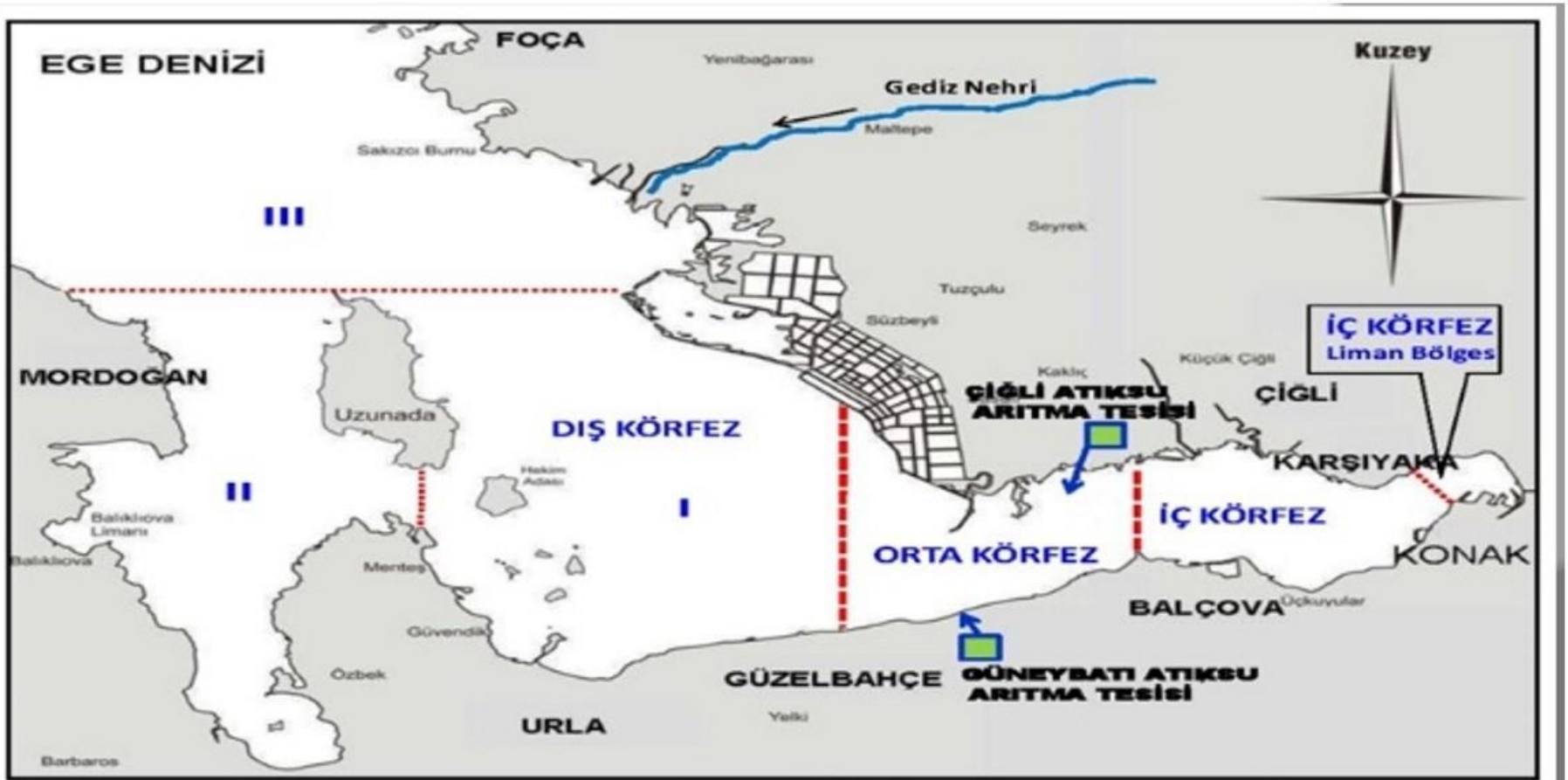
İller	Ortalama Yükseklik (m)	Toplan Alan (ha)	İlin Havza İçindeki Alanı (ha)	İlin Havzaya Giren Kısmı (%)	Havzanın İllere Göre Dağılımı (%)
Manisa	71	1.331.517	1.096.555	82,35	64,39
Kütahya	970	1.167.990	153.495	13,14	9,01
Uşak	878	535.482	216.753	40,47	12,72
İzmir	2	1.209.827	184.359	15,23	10,82
Denizli	354	1.177.936	31.566	2,67	1,85
Aydın	64	793.217	2.144	0,27	0,12
Balıkesir	117	1.436.570	18.714	1,30	1,09
Toplam		**7.652.539**	**1.703.586**		**100,00**

Kaynak: Gediz Havzası NHYP Hazırlanması Projesi Nihai NHYP Raporu, S.37

VI.17.3) ÇÖZÜM VE ÖNERİ PROJELER

Gediz Nehrinin temel Sorunu olan Kirliliğin önlenmesi; Müteakip Bölüm VII. de açıklanan İZÇEP Projesi "HAVZA YÖNETİM MODELİ" kapsamında uygulanacak entegre projeler dizini ile sağlanacaktır. Bu Raporun Esas Öznesi ve Konusu olan "İzmir Körfezi" başlığı altındaki ikinci önemli sorun ise; Gediz nehrinin 140 yıl sonra tekrar Dış Körfez üzerinde olumsuz şekilde alüvyon oluşumu ile yarattığı tehdittir.

2026 yılında, halen Gediz Nehrinin mevcut deltasındaki genişleme (Sediment birikimi) nin tehdit olarak nitelendirilmesi için erken olabilir. Ancak, Erken Müdahale ve çözüm gündeme taşınmalı ve üzerinde yapılacak ayrıntılı çalışmalar ile 21. Yüzyılın ilk yarısında hayata geçirilmelidir.



Madem, "*Sonuç olarak eski çağın en önemli yerleşim havzalarından olan Gediz Nehrinin bugün için kilometrelerce uzunlukta bir açık kanalizasyon isale hattına dönüştüğü ifade edilmektedir.*" diyoruz ve bunu genel bir kabul ve gerçek haline getirdik. O zaman, bizde bu değerli nehrin doğa kanunları ile bu hale gelen "kanalizasyon isale hattı" olma özelliğini kontrol altına alalım. Bu söylemin anlamı aşağıdaki açıklamalarımızdan sonra daha iyi anlaşılacaktır. Ancak, en kısa anlatımla; Gediz nehrinin tüm havza genelinde kanal içine alınarak; tüm havzanın sulama, arıtma, katı atık, ulaşım, enerji altyapı aksı haline getirelim. Öyle ki, bu entegre sistem ile, farklı siyasi, idari, mahalli, resmi, sivil, özel kirleyici unsurların, yani idarelerin, kuruluşların, kurumların, işletmelerin insafına bırakmayıp, tümünü bir aks etrafında tek otorite elinde çözelim.

Bu rapor içinde, konu hakkında bugüne değin yapılan inceleme ve araştırmaların ortaklaşan özetine yer verilmiştir. İzmir'in çevre sorunları, Körfezin sorunları, Gediz Havzası ve diğer akarsu havzalarının sorunları konusunda o kadar çok rapor, çalışma, teşkilatlanma ve mevzuat var ki, bunca çalışmaların sonucunda çözüm adına varılan noktanın yetersizliğini görmek üzüntü vericidir.

Bugüne kadar, 180 yıldır yapılan tüm çalışmalar, uygulanan projeler, kafa yorulan araştırmalar, kongreler, kurultaylar, sempozyumlar, genelgeler, Örgütlenmeler, oluşumlar ile Mevcut Merkezi idare yani bakanlıklar ve valilikler ile Yerel Yönetimler dahil, tüm girişimcilerin yaptıklarından sonra eğer Gediz Havzasının durumu, yukarıdaki görsellerdeki gibiyse, bu işte bir hata var demektir. Bizce bu hata; Ülkemizdeki ekonomik yarıştaki, siyasetteki, idarelerdeki çarpıklık, koordinasyon beceriksizliği, ihmal, uygulamaların usulsüzlüklerle, rüşvetle, siyasi yandaşlıkla delinmesi gibi pek çok faktöre bağlanmaktadır. Bu sonucu hazırlayan en önemli husus, Bu Raporun V.1.D Bölümünde açıkladığımız tespittir:

"Ülkenin üreten kesimini, alın teri ile ekonomik katkı yaratanları; haksız çıkar sağlayan, çalışmadan emek vermeden çok büyük paralar kazanan kesimleri ile bir tutup, hepsine rantçı gözü ile bakmak: Bu ranta karşı savaş açarak, çok yüksek

ceza keserek, önlerine karmaşık yönetmelikler, kavramlar, ağır cezalar koyarak işleri zorlaştırmak: sonrada onların uymasını beklemek.",

"Kendi geçimini zor karşılayan Düz vatandaşları çöp vergisine, atıksu Bedeline mahkûm edip, topladıkları paraları popülist uygulamalar ile oy avcılığı için kendi reklamlarına harcayan Belediyelere teslim etmek"

Karşılığında, Ne bekliyoruz ki ?
Bu insanların önüne yığdığımız bu prosedürleri, zorlukları, ceplerinden aldığınız paraları hepsini sineye çekerlerdi. Ancak, politik gücü olanların, torpilli tanıdık olanların, üç kuruş rüşvet verenlerin tüm külfetlerden arındırılabildiği bir ülkede; herkesin bu dayatmalarınıza uymasını mı bekliyorsunuz ? Uymazlar… Böyle, üreten herkese, sanayiciye, Küçük esnafa, çiftçiye, turizmciye çevre korunma diyerek adeta savaş açarsanız, Kazanamazsınız.

Herkes kaybeder. Ülke ve su-hava-toprak kirlenerek, doğa tahrip olarak kaybeder, vatandaş refaha ulaşamayarak kaybeder, yönetenlerde devletin gücünün esirleri olarak herşeyin onlara kalacağını zannederken mutsuzluk içinde ve sorunlu bir ülkenin kendilerine dönen ızdırabının altında ezilerek, kıvırarak, korkarak kaybederler.

Çözüm, basittir. Devletin yani vatandaşın parasının emanetçisinin, onlara yol göstererek, onlara dayatmaktan, yaptıkları işi zorlaştırmadan, ceplerindeki helal kazanca ortak olmaya kalkmadan çevre sorunlarını doğru projelerle çözmektir.

Daha teknik bir açıklama ile: Çevre sorunlarının; arıtma, sulama, erozyon kontrolü, barajlar, göletler ve diğer tüm başlıklarda; entegre çözümler ile vatandaşa külfet yüklemeden çözümleri getirip siyaset üstü, çoğulcu, katılımcı kurumlar eliyle hizmeti sunmasıdır.

Bu raporda da, benimsenen Temel Stratejisi olarak Çözüm bu otoriterlerin, uygulamaların birleştirilmesi ve entegrasyonu ile önem faktörü çok yüksek, en ileri teknolojileri kullanan, ihmale, yolsuzluğa, rekabete, kurumlar arasında diyalogsuzluğa kapalı sistemler kurmaktır. Bu tür çözümler, önce çok pahalı ve zor, hatta hayal gibi görünür. Ancak, fark etmeden kaybettiklerimizi hesaplarsanız, hiçte öyle olmadığını görürsünüz.

Bu strateji ve misyon ile ; Gediz havzasını düzenlenesinde, esas alınan temel ilkeler ve uygulamalar ve bunlara bağlı olarak hazırlanan **12 Temel Proje** şunlar olacaktır:

1- Bu raporda açıklanan; havza yönetiminin entegre ve yaygın ilkelerinin uygulamaları ile; Gediz nehrinin beslendiği yan dere ve çayların membaından başlayan, erozyon alanlarını kontrol altına alan ve nehre giren her türlü sedimentin önlenmesi;

2- Sediment girişi önlenen Gediz Nehrinin ana yatağının yan duvarları muhkem malzemeden tabanı toprak olan bir kanal içinde alınası.

3- Kanal içine alınan nehrin taşkın debilerinde yedek yatak olarak, normal zamanda sulama amacı ile kullanılma üzere Foça körfezine derivasyonunu sağlayan bir kanal (hat) açılması ve böylece Nehrin yatağını türlü taşkından koruyacak bir sigortaya bağlanması.

4- Kanal içine alınmış olan Gediz yatağının seddesi üzerinden otoyol standardında bir karayolu arteri inşa edilmesi. Diğer seddesinden ise, yük ve yolcu taşımacılığına uygun bir demiryolu hattı yapılması.

5- Nehrin Denize kadar kanal içinde devam ettirilerek denize ulaştığı noktada İzmir Limanının taşınacağı bir "Uluslararası Yük Limanının" yapılması.

6- Gediz havzasındaki tüm yerleşmelerin İzmir, Manisa, kısmen Kütahya dahil; Tüm yerleşmelerin (Köyler dahil) Kanalizasyon hatlarının Nehrin seddesinin altında yer alan ve akış istikametinde toplayan bir ana kolektörde toplanarak üç ana noktada Biyolojik Atıksu Artıma tesislerinde arıtılmasını sağlamak.

7- Gediz havzasında bulunan tüm Organize Sanayi Bölgelerinin Kimyasal arıtma tesisleri atıklarının Nehrin seddesinin altında yer alan ve akış istikametinde toplayan bir ana kolektörde toplanarak Gediz Limanı içinde yer alan bir Ana Arıtma Tesisinde arıtılmasını sağlamak. Hakeza, OSB ler dışında kalan tüm büyük sanayi kuruluşlarının kimyasal atıklarının bu kolektöre bağlanmasını sağlamak.

8- Havzadaki tüm Katı atıkların kademeli olarak toplanacağı, Katı Atık Toplama merkezlerinde, organik atıkların ayıklanarak enerji üretiminde kullanarak, kalan kağıt, plastik, cam ve metallerin ise GEDİZ Kanalındaki ara merkezlerde toplanması ve nehir yolunda şatlar ile veya sedde üzerinden demiryolu ile Gediz limanına intikalinin sağlanması ve Liman alanında kurulacak ayrıştırma ve geri kazanım tesislerinde geri kazanımın sağlanarak, liman üzerinde kullanım alanlarına sevkinin sağlanması.

9- Tarımsal örgütlenme, Tarım parkları Projesinin hayata geçirilerek, tarımsal faaliyetlerden gelen kirlenmeni önlenmesi

10- Gediz deltası sulak alanının korunması ve her türlü kirlenmeden korunmuş ve muhtemel sediment oluşumundan uzaklaştırılış olarak, tanımlana sınırlar içinde UNESCO'nun Dünya Mirası Listesi'ne alınmasının sağlanması. Bu raporun Bölüm VI. ANA Proje 18 olarak açıklanan SASALI-KAKLIÇ "CUMHURİYET DOĞAL YAŞAM PARKI" VE "TUZLA PARKURU" PROJESİ ile entegre edilmesi.

11- Gediz ovasında bulunan sanayi ve Konut Yerleşme Alanları ve gelişme alanlarının planlanması ve yerleşime açılması

12- Gediz deltası ve sulak alanlar üzerinde, doğaya ayak basmadan Turizme açılmasını sağlayacak olan Venedik Kanalları Projesi:

ANA PROJE – 17

GEDİZ ULUSLARARARASI YÜK VE İHRACAT LİMANI

ANA PROJE – 17

GEDİZ ULUSLARARASI YÜK VE İHRACAT LİMANI

GEDİZ LİMANI

İZMİR ALİAĞA OTOYOLUNA MESAFESİ 24 KM

ALİAĞA – İZMİR –AYDIN-DENİZLİ DEMİRYOLUNA 22 KM

GEDİZ ANA KANALI YOLUYLA 24 KM LİK MESAFE İÇİNDE;

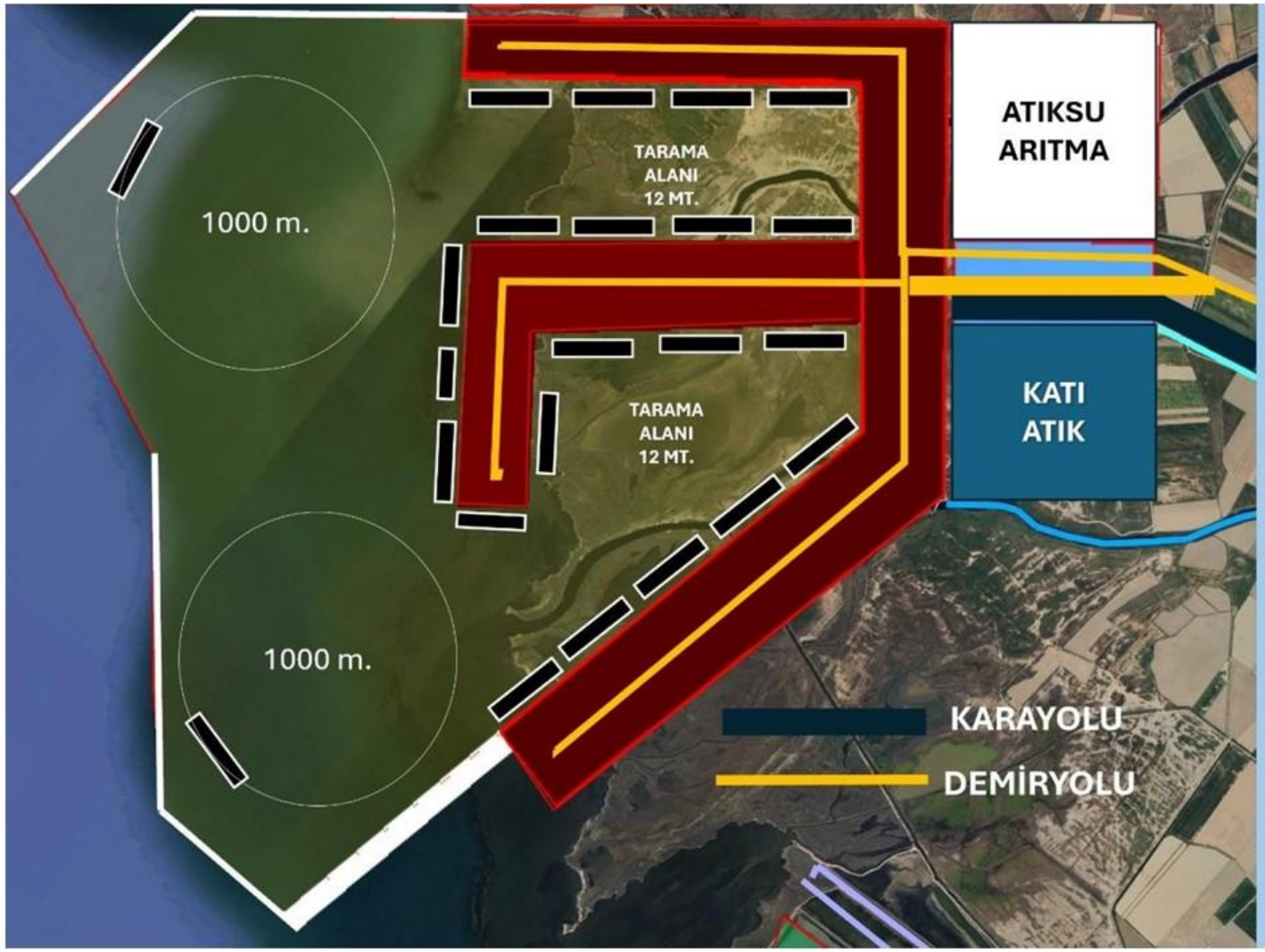
8 ŞERİTLİ EKPRES YOL
4 ŞERİTLİ TOPLAYICI YOL
ÇİFT RAYLI YÜK TRENİ
ÇİFT RAYLI HIZLI TREN
YÜRÜYÜŞ VE BİSİKLET YOLU
SEYİR TERASLARI
ALTYAPI ANA KOLEKTÖRLERİ

YANINDA

VENEDİK TURİZM BÖLGESİ
VENEDİK GEZİ KANALLARI
CUMHURİYET DOĞAL YAŞAM PARKI
TUZLA PARKURU
SULAK ALAN
KUŞ CENNETİ – GÖZLEM EVİ

Gediz limanı , Gediz Ana Kanalının denize ulaştığı noktada yapılacak ve ülkenin en büyük İhracat ve yük limanı olacaktır. Böylece, İzmir Limanının taşınması ve bir kruvaziyer limanına dönüşmesi sağlanacaktır.

Gediz limanının sağlayacağı en önemli kazanım: İzmir Limanının kapatılarak sadece kruvaziyer gemilerine tahsis edilmesi olacaktır.



GEDİZ LİMANI

ARITMA TESİSİ.
1150X1150 m.= 1.350.000 m2

KATI ATIK MERKEZİ
1150X 900 mt.=1.035.000 m2

300 MT.LİK Y
ÜK GEMİSİ KAPASİTESİ
20 GEMİ

İSKELE UZUNLUĞU 13.100 mt.

İSKELE ALANI 4.500.000 m2

İSKELE GENİŞLİK 350-450-530 mt.

LİMAN TOPLAM ALANI 21 MİLYON m2

MENDİREK 1 UZUNLUĞU 2800 mt.

MENDİREK 2 UZUNLUĞU 4300 mt.

YEŞİL LİMAN SERTİFİKALI

Uluslararası bir Yükleme ve İhracat-İthalat Limanının ihtiyacı olan tüm altyapı gereksinimleri sağlamıştır. Otoyol bağlantıları, demiryolu bağlantısı, su yolu bağlantısı, GES santralı, Kanalizasyoın arıtma tesisi, Katı atık tesisi tüm altyapıyı sağlamaktadır.

Limanın stratejik konumunun mükemmelliğini gösteren uydu görüntüleri

Limanın istihdam için gereken Yerleşme alanı tam olarak sağlanmıştır. Limanın iklimsel ve deniz davranışları yönünde etütleri yapılmıştır. Deniz taranarak gereken derinlik elde edilecektir. Dünyanın en önemli Limanlarından birisi olacaktır.

Gediz Ovasının İzmir il Sınırları içinde kalan ovasının bir bütün olarak planlanması; bu alandaki korunması gereken değerler olan, nehir ve deltanın kirliliğinin önlenmesi, sediment oluşumun ile İzmir Körfezinin dolma riskinin önüne geçilmesi, tarım alanlarının korunmasını önceleyen projeler serisi kapsamında; Turizm Sektörü ile Yöredeki değerin artması ve ekonomik lüks yapılaşma ve hasılatın artmasının çevre koruma açısında büyük önem taşıdığı kabul edilmelidir.

ANA PROJE – 18

CUMHURİYET DOĞAL YAŞAM PARKI ve TUZLA PARKURU PROJESİ

ANA PROJE – 18

“CUMHURİYET DOĞAL YAŞAM PARKI” VE “TUZLA PARKURU” PROJESİ

Tuzçullu
Süzbeyli
Ulukent
Kaklıç
ÇİĞLİ
Sancaklı
Karaçam
Doğançay
Aydınlıkevler
BORNOVA
İZMİ
CUMHURİYET DOĞAL YAŞAM PARKI
TUZLA PARKURU
CUMHURİYET DY PARKI
KARŞIYAKA
BAYRAKLI
KONAK
BALÇOVA
NARLIDERE
KARABAĞLAR
Konak Tüneli
BUCA
Gök D.
Balçova Baraj G.
(149)
GÜZELBAHÇE
Küçükkaya
Kayna
KÖRFEZİ
Tassıca Ad.
nallı Ad.
antina Ad.

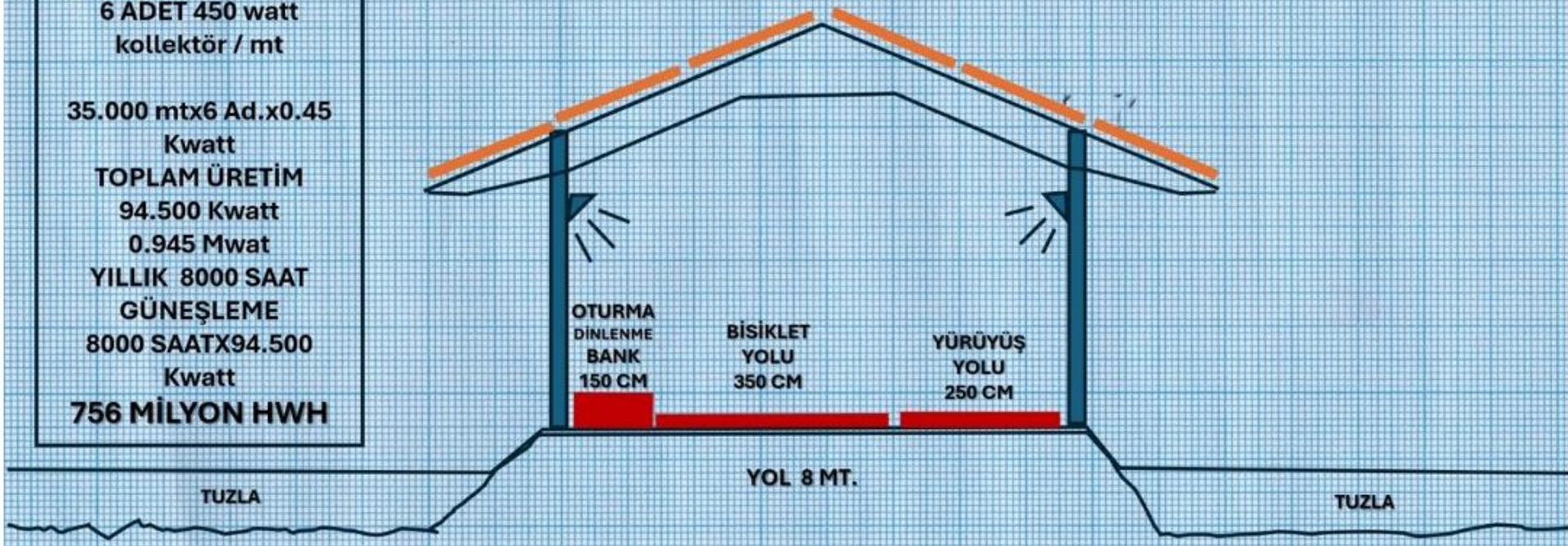
TUZLA
PARKURU
41 KM
CUMHURİYET
DOĞAL YAŞAM
PARKI
25 MİLYON m2

SASALI-KAKLIÇ
“ CUMHURİYET DOĞAL YAŞAM PARKI” VE
“TUZLA PARKURU” PROJESİ

GES
GÜNEŞ ENERJİSİ SANTRALI

6 ADET 450 watt kollektör / mt

35.000 mtx6 Ad.x0.45 Kwatt
TOPLAM ÜRETİM
94.500 Kwatt
0.945 Mwat
YILLIK 8000 SAAT GÜNEŞLEME
8000 SAATX94.500 Kwatt
756 MİLYON HWH



TUZLA PARKURU

ENKESİT
SUNDURMA VE GES SATRALI
OTURMA-BİSİKLET-YÜRÜYÜŞ
TOPLAM 35 KM

KD

AHMET PRİŞTİNA BULVARI 70 MT

VİLLA

VİLLA

VİLLA

VİLLA 250 ad.

VİLLA

VİLLA

OTOPARK

AVM 500.000 m2

OTO PARK 1000 ARAÇ

OTO PARK

OTO PARK

Çiğli Kentsel Atıksu Arıtma Tesisi

KOŞU YOLU

KIYIÇ.YOLU

KOŞU YOLU

AHMET PRİŞTİNA BULVARI – İZMİR'İN EN GENİŞ BULVARI OLACAKTIR. 4 ŞERİT GİDİŞ – DÖRT ŞERİT DÖNÜŞ –İKİ KENRAINDA PARK ŞERİTLERİ İLE BİRLİKTE 10 ŞERİTLİ – 10 MT LİK ORTA REFÜJÜ VE 10'AR MT LİK <u>KALDIRIMLARI KENARINDAN</u> ÇİFT RAYLI TRAMVAY HATTI GEÇECEK

DOĞAL YAŞAM PARKI SULAK ALANLARIN DOĞAL ÖZELLİĞİ BOZULMADAN PEYZAJ ANLAYIŞI İLE YAPILACAK, PARK İÇİNDE ÇOK AZ SAYIDA ÇOK ÖZGÜN VİP (KAMU MALI) TESİSLER BULUNACAK

© Kim Norlien

© Kim Norlien

DOĞAL YAŞAM PARKININ, HER NOKTASI ERİŞİLEBİLİR VE GEZİLEBİLİR OLMAYACAK, SULAK ALANLAR YÜZME, KAYIK VB. KULLANIMLARA KAPALI OLACAKTIR. ALANIN İÇİNDE GEZİNTİ YAPILACAK PARKURLAR KISITLI ŞEKİLDE BULUNACAK VE ÖZEL SEYİR TERASLARI İNŞA EDİLECEKTİR. ANCAK, PARKIN BELLİ BÖLGELERİNDE HALKIN PİKNİK VE REKREASYONUNA AÇIK MESİRE ALANLARI İNŞA EDİLECEKTİR

İZMİR HEPSİNİ HAK EDİYOR İZMİR FARKINI GÖSTERMELİ

MEHMET AYDOĞAN
KONFED - KONVAK -
İSTÖP Genel Başkanı

İSTÖP
İZMİR SİVİL TOPLUM ÖRGÜTLERİ PLATFORMU

İSTÖP BİLİM KURULU | OCAK-2026